

## ΑΘΗΝΑ

Το 1893 ναυπηγήθηκε στη Σύρο το μεγαλύτερο σιδερένιο ατμόπλοιο που είχε ως τότε ναυπηγηθεί στην Ελλάδα. Ήταν το επιβατηγό ΑΘΗΝΑ, ιδιοκτησία της «Ελληνικής Ατμοπλοΐας Τζων Μακ Δούαλ και Βαρβούρ» (John McDowall & Barbour), η οποία δραστηριοποιείτο στην Ελληνική ακτοπλοΐα από το 1890.

Τον Ιούνιο του 1892 είχε υπογραφεί μια σύμβαση, δεκαετούς διάρκειας μεταξύ της διοίκησης της υπό πτώχευση «Ελληνικής Ατμοπλοΐας» και των Τζων Μακ Δούαλ και Γουλιέλμου Βαρβούρ, βάσει της οποίας ενοικίασαν την «Ελληνική Ατμοπλοΐα» έναντι ετήσιου τιμήματος 210 χιλιάδων δραχμών και ανέλαβαν από πλευράς τους μια σειρά από υποχρεώσεις. Εκτός από τα πλοία και τα κτήρια της εταιρείας, στους Μακ Δούαλ και Βαρβούρ περιήλθε και το εργοστάσιο της «Ελληνικής Ατμοπλοΐας» στην Ερμούπολη, το οποίο βρισκόταν δίπλα στο Νεώριο. Η Ερμούπολη είχε εξελιχθεί κατά τον 19ο αιώνα σε ένα μοναδικό ναυτικό, βιομηχανικό, εμπορικό και οικονομικό κέντρο της ναυτιλίας. Το λιμάνι της ήταν ο μεγαλύτερος διαμετακομιστικός σταθμός του εμπορίου στην Ανατολική Μεσόγειο και η αφετηρία και το τέρμα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Ως ναυπηγικό κέντρο, η Ερμούπολη απέδωσε εκατοντάδες μεγάλα ιστιοφόρα αλλά και τα πρώτα ατμόπλοια. Το 1850 ο Ψαριανός Βουρέκας ναυπήγησε το πρώτο στην Ελλάδα ξύλινο ατμόπλοιο και το 1853 ο ναυπηγός Νικόλαος Παγίδας κατασκεύασε το ξύλινο τροχήλατο ατμόπλοιο ΑΣΠΙΣ, 190 τόνων με μήκος τρόπιδας 16 πήχων. Στις τεχνικές εγκαταστάσεις της Σύρου κατασκευάστηκε το 1861 μια ατμομηχανή που βραβεύτηκε στην Έκθεση του Λονδίνου, καθώς και λέβητες και εξαρτήματα μηχανών. Το 1872 ναυπηγήθηκε στο νεώριο της «Ελληνικής Ατμοπλοΐας» το σιδηρούν ατμόπλοιο ΧΕΛΙΔΩΝ και στη συνέχεια ακολούθησαν και άλλα ατμόπλοια. Έχοντας

*Αποψη της Σύρου, την εποχή που ναυπηγήθηκε το ΑΘΗΝΑ.*

*View of Syros, at the time when ATHINA was built.*



# MV ATHINA

In 1893, in Syros, passenger ship SS ATHINA, was built. She was the largest iron steamship ever built till then in Greece. She belonged to the “Greek Steam Navigation Company John McDowall & Barbour”, that had been active in Greek coastal navigation since 1890.

In June 1892, a ten-year contract was signed between the management of the “Hellenic Steam Navigation Co” that was under bankruptcy and “John McDowall & Barbour”. According to this contract, the “Hellenic Steam Navigation Co” was rented to John McDowall and William Barbour for an annual price of 210 thousand drachmas. In return, they undertook a series of obligations. Other than the ship and the company buildings, “McDowall & Barbour” also took over the workshop of “Hellenic Steam Navigation Co,” in Ermoupolis, which was close to the Neorio shipyard. During the 19th century, Ermoupolis had become a unique maritime, commercial and financial centre for shipping. Its harbor was the largest trade center in Eastern Mediterranean and the initial and final destination in coastal navigation. As a ship-building centre, Ermoupolis produced hundreds of large sailing ships and the first steamships. In 1850, Psarianos Vourekas built the first wooden steamship in Greece, and in 1853 ship builder Nikolaos Pagidas built the 190-ton wooden paddle steamship ASPIS, with a keel of 16 cubits. In 1861, a steam engine was built at the technical installations of Syros that received an award at the London exposition, as well as the boilers and engine parts. In 1872, the iron steamship HELIDON was built at the shipyard of “Hellenic Steam Navigation Co”; and many steamships followed afterwards. Having at his disposal this know-how, it wasn't surprising that John McDowall decided to utilize the workshop of “Hellenic Steam Navigation Co.” So, in September 1892, the building of the



*Διαφημίσεις του μηχανουργείου Ηφαιστος, όπου κατασκευάστηκε η μηχανή του ΑΘΗΝΑ.*

*Advertisement of Hephaestus Machine Works where the engine of ATHINA was constructed.*



*Το ΑΘΗΝΑ με τα σινιάλα της Ατμοπλοίας Τζών Μακ Δούαλ. (Ε.Λ.Ι.Α. – Μ.Ι.Ε.Τ.).*

*ASS ATHINA with the markings of John McDowall Steamship Co. (E.L.I.A. – M.I.E.T.)*



Ἐναχωρήσεις ἐν Πειραιῶς



Λογότυπα και διαφημίσεις της εταιρείας του «Τζών».

Logos and advertisements of "John's" company.

πλέον στη διάθεση του την πλούσια τεχνογνωσία των Συριανών, ήταν αναμενόμενο ο Τζων Μακ Δούαλ να προχωρήσει στην αξιοποίηση του εργοστασίου της «Ελληνικής Ατμοπλοΐας». Έτσι τον Σεπτέμβριο του 1892 ξεκίνησε στα ναυπηγεία της Ερμούπολης η ναυπήγηση του σιδηρού ατμόπλοιου ΑΘΗΝΑ, με καθαρή χωρητικότητα 230 κόρων και ολική 468 κόρων. Αν και το Lloyd's Register αναφέρει ως τόπο ναυπήγησης του ΑΘΗΝΑ το ναυπηγείο των Μακ Δούαλ και Βαρβούρ στον Πειραιά, οι ελληνικές πηγές συνηγορούν κατηγορηματικά ότι το πλοίο τελικά ναυπηγήθηκε στην Ερμούπολη. Ανάμεσα σε άλλους, ο Δημήτριος Κρίνος αναφέρει σε άρθρο του ότι «στο εργοστάσιο αυτό στη Σύρο κατασκεύασε ο Τζων το περίφημο και ωραιότατο ατμόπλοιο ΑΘΗΝΑ». Η παραγγελία για το πλοίο στην πραγματικότητα δόθηκε από τον Αθηναίο επιχειρηματία Ρώσσελ, αλλά το πλοίο πέρασε σύντομα στην ιδιοκτησία του Τζων.

Ωστόσο η εκμίσθωση της «Ελληνικής Ατμοπλοΐας» διεκόπη μετά από ένα εξάμηνο, όταν το Δ.Σ. της «Ελληνικής Ατμοπλοΐας» θεώρησε πως οι Μακ Δούαλ και Βαρβούρ είχαν παραβεί τους όρους της σύμβασης καθώς δεν επισκέφασαν όλα τα πλοία της εταιρείας εντός εξαμήνου, γεγονός όμως που δεν ήταν δυνατό λόγω της προηγηθείσας κατάσχεσης του ατμόπλοιου ΟΜΟΝΟΙΑ. Τον Μάρτιο του 1893 αναγγέλθηκε η διάλυση της «Ελληνικής Ατμοπλοΐας» και τον προσεχή Οκτώβριο ιδρύθηκε η «Νέα Ελληνική Ατμοπλοΐα» στην οποία περιήλθαν τα εννέα πλοία της χρεωκοπημένης εταιρείας. Το νεώριο της Σύρου περιήλθε στην Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος έναντι 210 χιλιάδων δραχμών. Τότε ορισμένοι από τους πρώην μετόχους της «Ελληνικής Ατμοπλοΐας» αποπειράθηκαν ανεπιτυχώς να κατασχέσουν το υπό ναυπήγηση στο νεώριο ΑΘΗΝΑ.

Το ΑΘΗΝΑ καθελκύστηκε στις 18 Ιουνίου 1893, παρουσία του Τζων Μακ Δούαλ, και λίγες μέρες αργότερα ρυμουλκήθηκε στον Πειραιά από το ομόσταυλο ατμόπλοιο ΘΕΤΙΣ. Εκεί το ΑΘΗΝΑ εξοπλίστηκε με μια οχτακύλινδρη ατμομηχανή που κατασκευάστηκε στο μηχανουργείο της εταιρείας στον Πειραιά και η οποία απέδιδε 77 ΝΗΡ, προσδίδοντας στο πλοίο ανώτατη ταχύτητα 13 μιλίων την ώρα.

Το 1895 δημοσιεύτηκε στο «Ημερολόγιο του Σκόκου» ένα άρθρο αναφορικά με τον Τζων Μακ Δούαλ, με τίτλο «Εις Γίγας της εν Ελλάδι μηχανουργίας». Σε αυτό αναφέρονταν και τα παρακάτω σχετικά με τη ναυπήγηση του ΑΘΗΝΑ:

[...Εις το ναυπηγικόν τμήμα του Μηχανουργείου Μακ Δούαλ εναυπηγήθησαν έως σήμερον υπέρ τα 35 ατμόπλοια, δια τον Πειραιά, την Κωνσταντινούπολιν και τα παράλια της Μικράς Ασίας. Εξ αυτών δυο εισί τα γνωστά της ομωνύμου ατμοπλοΐας Αθηνά και Μαργαρίτα. Η Αθηνά μάλιστα διακρίνεται δια τον τέλειον μηχανισμόν, όντος του τελευταίου εν Ευρώπη συστήματος, δι' ου επιτυγχάνεται μεγάλη οικονομία καυσίμου ύλης, με ταχύτητα 13 μιλίων καθ' ώραν και με κατανάλωση γαιανθράκων 8 τόνων κατά εικοσιτετράρων. Έχει όλο το σκάφος χαλύβδινον, με μηχανάς τριπλής εκτονώσεως με δυο χαλύβδινους λέβητας, είναι δε το μόνον εν Ελλάδι εμπορικόν σκάφος με τέλειον και νεώτατον εν γένει μηχανισμόν δια



Ο ακτοπλοϊκός στόλος αποδίδει τιμές στον καταπλέοντα στο Σαρωνικό πολεμικό στόλο, κατά το τέλος του Α΄ Βαλκανικού Πολέμου. Το ΑΘΗΝΑ είναι το πρώτο πλοίο αριστερά. Το ακολουθεί το ατμόπλοιο ΛΑΚΩΝΙΑ. (Ε.Λ.Ι.Α. – Μ.Ι.Ε.Τ.).

*The coastal fleet steams in Saronicos to welcome the arriving warships of the Hellenic Royal fleet, at the end of the First Balkan War. ATHINA is the first ship from the left. She is followed by SS LACONIA. (E.L.I.A. – M.I.E.T.).*

iron steamship ATHINA commenced at the shipyards of Ermoupolis, with a net tonnage of 230 tons and a gross tonnage of 468 tons. Even though Lloyd's Register notes that ATHINA was built at the shipyard of MacDowall & Barbour in Piraeus, all Greek sources clearly mention that the ship was really built in Ermoupolis. Among others, Dimitrios Krinos reports in one of his articles that "John built the renowned and beautiful steamship ATHINA at this factory in Syros". The order for the ship was actually placed by the Athenian businessman Russell, but the ship quickly passed into John's ownership.

However, the leasing of "Hellenic Steam Navigation Co." was interrupted after six months, as its Management Board decided that John MacDowall & Barbour had breached the terms of the contract when they did not repair all of the company's ships within six months, something impossible, due to the preceding seizure of the steamship OMONIA. In March 1893, the dissolution of the "Hellenic Steam Navigation Co." was announced and the following October the "New Hellenic Steam Navigation Co" was founded to which the defunct company's ships were transferred. The shipyard at Syros was taken over by the National Bank of Greece for the sum of 210 thousands drachmas. It was then that some of the shareholders of "Hellenic Steam Navigation Co." unsuccessfully attempted to impound ATHINA, still under construction.

The ship was launched on June 18, 1893, in the presence of John MacDowall, and a few days later it was towed to Piraeus by its fleet mate, SS THETIS. There, SS ATHINA was fitted with an eight-cylinder steam engine built at the company's workshop in Piraeus, which had an output of 77 NHP, giving the ship a maximum speed of 13 knots.

In 1895 the "Imerologio tou Skokou" (Diary of Skokos) published an article on John MacDowall, entitled "A giant of engineering in Greece". The article also mentioned the building of ATHINA:

"35 steamships have already been built at the ship-building section of MacDowall's workshop that service the lines from Piraeus, Constantinople and the coast of Asia Minor. Of these, two are the famous ships of the steamship company itself, *Athina* and *Marga-*

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ (Τζών ΜακΝτόουλ και Βάρδουρ)			
'Ατμόπλοια			
α)α	Όνομα	Ήλικία	κ.σ.χ.
1	Αθήνα	1893	455
2	Αντιγόνη	1878	923
3	Δάφνη	1888	1.543
4	Έλση	1891	1.372
5	Ισμήνη	1881	986
6	Καλυψώ	1870	711
7	Μαργαρίτα	1871	1.112
8	Μυκάλη	1885	935
9	Νίκη	1888	455

Ο στόλος της Ατμοπλοίας Τζών Μακ Δούαλ το 1914. (Περιοδικό «Ναυτικά Χρονικά»).

*The fleet of John McDowall Steamship Co in 1914. ("Naftika Chronika" magazine).*

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ  
ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ** (Παληός)  
'Αναχωρήσεις εκ Πειραιώς  
4)π «ΑΘΗΝΑ» Ταράστην 15 'Ιουλίου 6  
μ. μ. διά Χίου, Σμύρνης, Βαθύ, Πάτρων, Λέρον, Κάλυμνον, Κώ, 'Αλμαρρασόν, Νήσων, Σύμην, Ρόδον, Μάκρον, Καστελλόριζον.

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ  
ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**  
ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ  
**Α. ΠΑΛΙΟΣ**  
'Αναχωρήσεις εκ Πειραιώς  
('Ιούλιος 1917)  
'Ατμόπλοιον «ΑΘΗΝΑ» Τα-  
τάστην 5 'Ιουλίου μεσημέριαν διά  
Πάτρων, Κατάκωλον, Κυπαρισσίαν,  
'Αγ. Κυριακήν, Μάραθον, Πόλον,  
Μεθώνην, Κορώνην, Νησίον, Κάλυ-  
μνας, Καρθαγύνην, Σελινύτσαν,  
Λιμένιον, Μάζικον, Γερολιμένα,  
Γόθαιον, 'Αγ. Παλαγίαν, Βάτικα  
Μονεμβασιάν—Πειραιός.  
('Εκ τής Διευθύνσεως).

Καταχωρήσεις δρομολογίων του ΑΘΗΝΑ επί πλοιοκτησία Παληού.

*Press release on SS ATHINA'S itinerary when owned by Palios.*

του οποίου μόνον τα μεγάλα καινούργια ατμόπλοια της Πανελληνίου [Ατμοπλοίας] εταιρείας τα εκτελούντα τας εξωτερικάς γραμμάς, εισίν εφοδιασμένα...]

Χαρακτηριστικά:

Κ.Ο.Χ: 350

Διαστάσεις: 50 x 7 μ., βύθισμα 3,9 μ.

Μηχανή (1946): μια εξακύλινδρη μηχανή πετρελαίου ιπποδύναμης 150 HP, κατασκευής Deutz.

Το ΑΘΗΝΑ με την ολοκλήρωση της ναυπήγησής του στο τέλος του 1893 ήταν έτοιμο να αναλάβει καθήκοντα. Έλαβε τον αριθμό 225 του νηολογίου Πειραιά, ο οποίος το 1910 αντικαταστάθηκε από τον νέο αριθμό 18 και δρομολογήθηκε σε ακτοπλοϊκά δρομολόγια με αφετηρία τον Πειραιά.

Στις 4 Απριλίου 1899 το ΑΘΗΝΑ είχε ένα ατύχημα όταν, κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού από τη Θεσσαλονίκη προς τον Πειραιά, προσάραξε σε βράχια στο Ακρωτήριο Πράπας, στις ανατολικές ακτές του Πηλίου. Από την προσάραξη προκλήθηκε ρήγμα στην πλώρη και εισροή υδάτων, με αποτέλεσμα η πλώρη του ΑΘΗΝΑ να επικαθίσει στα αβαθή. Οι επιβάτες δεν κινδύνευσαν και το πλοίο ανελκύστηκε μετά από λίγες μέρες με τη βοήθεια του ατμομυδρομόνα ΠΗΝΕΙΟΣ και του ομόσταυλου ατμόπλοιου ΠΟΣΕΙΔΩΝ.

Αν και το ΑΘΗΝΑ ταξίδεψε σε όλες σχεδόν τις ακτοπλοϊκές γραμμές της Ελλάδας, τα περισσότερα χρόνια επί πλοιοκτησίας Τζων, τα πέρασε ταξιδεύοντας στη γραμμή Σαρωνικού-Αργολικού, δηλαδή από τον Πειραιά προς Αίγινα – Μέθανα – Πόρο – Ύδρα – Σπέτσες – Πορτοχέλι – Λεωνίδιο – Άστρος - Ναύπλιο.

Σε ένα από αυτά τα δρομολόγια του, την 31η Ιουλίου 1903, το ΑΘΗΝΑ είχε ένα νέο ατύχημα, αυτή τη φορά απόρροια του άκρατου ανταγωνισμού που υπήρχε ανάμεσα στα ακτοπλοϊκά πλοία. Συγκεκριμένα, το ΑΘΗΝΑ επέστρεφε από το Ναύπλιο προς τον Πειραιά και ανταγωνιζόταν σε ταχύτητα το ατμόπλοιο ΥΔΡΑ, πλοιοκτησίας Λεούση για το ποιο από τα δύο θα μπει πρώτο στο λιμάνι των Σπετσών. Τελικά τα δύο πλοία συγκρούστηκαν μέσα στο λιμάνι με αποτέλεσμα να καταστραφεί μια από τις σωσίβιες λέμβους του ΑΘΗΝΑ.

Το 1906 ταξίδεψε και στη γραμμή του Αμβρακικού, προσεγγίζοντας τα λιμάνια των δύο πλευρών του Κορινθιακού και συνεχίζοντας το δρομολόγιο του στο Ιόνιο μέχρι τα λιμάνια του Αμβρακικού Κόλπου.

Τον Ιούλιο του 1917 το ΑΘΗΝΑ περιήλθε μαζί με τα υπόλοιπα πέντε πλοία της εταιρείας του Τζων στην ιδιοκτησία της «Αωνύμου Ελληνικής Εταιρείας Θαλάσσιων Επιχειρήσεων» (Α.Ε.Ε.Θ.Ε.), η οποία είχε συσταθεί από τον εφοπλιστή, φαινόμενο της εποχής, Αντώνη Παληό (1870-1919). Ο Α. Παληός ήταν Πλοίαρχος του εμπορικού ναυτικού και κατάφερε μέσα σε τρία χρόνια να συγκεντρώσει τριάντα ακτοπλοϊκά και φορτηγά πλοία, ίδρυσε τη δική του τράπεζα και ασχολήθηκε με τη γαιανθρακοεμπορία και τη γαιοκτησία (η έπαυλη του στο Χαϊδारी είναι σήμερα γνωστή ως Παλατάκι). Το ΑΘΗΝΑ εντάχθηκε στο δίκτυο δρομολογίων της νέας του εταιρείας πραγ-

*rita. Athina* is distinguished for her perfect machinery, being of the latest European technology which achieves great economy in fuel, a speed of 13 knots and a consumption of 8 tons of coal per 24 hours. Her entire hull is made of steel, she has triple expansion engines with two steel boilers, and she is the only commercial vessel in Greece with a brand new engine, like the ones that are fitted in the newest and largest steamships of the “Panhellenic Steamship Co” that travel abroad.”

Specifications:

GRT: 350

Dimensions: 50 x 7 m., draught 9 m.

Machinery (1946): one Deutz-built six cylinder oil engine of 150 HP.

Once completed at the end of 1893, SS ATHINA was ready to take up her duties. She received the number 225 in the registry of Piraeus, which was replaced by the number 18 in 1910 and entered the coastal shipping lines, with Piraeus as her home port.

On April 4, 1899, ATHINA had an accident, when during a trip from Thessaloniki to Piraeus, she ran aground on rocks at Cape Prapas, on the eastern coast of Pilio. Her grounding caused a breach in the ship's bow and she took in water, so her bow settled in the shallow waters. The passengers were not endangered and the ship was salvaged after a few days with the help of her fleet mate POSEIDON and of the steam barque PINEIOS .

Although ATHINA traveled along almost all the coastal lines of Greece, she passed most of her years under “John's” ownership, traveling in the Saronikos-Argolikos line, i.e. the line from Piraeus to Aigina - Methana - Poros - Ydra - Spetses - Porto Heli - Leonidio - Astros - Nafplio.

On one of her trips, on July 31, 1903, SS ATHINA was involved in a new accident, this time caused by sheer competition between the



*Πίνακας του ΑΘΗΝΑ, δια χειρός του εφοπλιστή Μανώλη Κουλουκουνητή, ο οποίος ζωγράφιζε πλοία ταξιδεύοντας στις αρχές του 20ού αιώνα σε καράβια του πατέρα του. Ο εφοπλιστής αναφέρει «Το Αθηνά του Τζών. Το πρώτο σιδηρούν σκάφος που εναυπηγήθη εις την Ελλάδα, εις το Νεώριο της Σύρου το 1864».*

*Painting of SS ATHINA, by ship-owner Manolis Kouloundis, who painted ships while travelling on his father's ships in the early years of the 20th century. The ship-owner reports: “John's ATHINA. The first Iron ship ever built in Greece at the dockyard of Syros in 1864”.*

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15		
Numero d'Ordre	Nom du Navire. Matricule, Orignal, etc	Ex-novo, s'il y a lieu.	Numero d'Etat	Détails de la Classification.			Construit.		Armateurs.	Dimensions d'après le Dessin. Superstructures, etc.			Port d'Armerement.	Machines.	14	15
Numero Officiel	Visites Périodiques. Nombre des Ports		Année	Océ.			Année	Par qui.		Longueur.	Largeur.	Creux.	Pavillon.	No. & Des. des Cylindres.—Courses	14	15
Signaux			Année	Date de la dernière Visite.			Année	Ob.								
19699 18 62HK	Athina P		468				1899	J. McDowall & Barbour Bros.	Hadjikonstanti Piræus	162°0'28"6"	14°0'	Piræus Greek	T. 30γ. 14", 22" x 87 1/2" - 90"	77NH		
		2 Desf. Spar dl	172													

Η καταχώρηση του ΑΘΗΝΑ στο Lloyd's Register του 1941.

SS ATHINA's registration at Lloyd's Register of 1941.

ματοποιώντας δρομολόγια από τον Πειραιά άλλοτε προς Αλιβέρι – Χαλκίδα – Αταλάντη – Στυλίδα – Ωρεούς – Βόλο και άλλοτε προς Σύρο – Χίο – Μυτιλήνη – Πλωμάρι.

Το 1917 η διαχείριση του ΑΘΗΝΑ περιήλθε στον έλεγχο της Κρατικής Διεύθυνσης Θαλασσιών Μεταφορών η οποία και διαχειριζόταν το σύνολο των ακτοπλοϊκών πλοίων μέχρι τη διάλυσή της το 1922. Σε αυτό το πλαίσιο, το ΑΘΗΝΑ κλήθηκε το 1920 να καλύψει τις επιπλέον μεταφορικές ανάγκες που είχαν δημιουργηθεί από την απελευθέρωση της Μικράς Ασίας. Έτσι δρομολογήθηκε από τον Πειραιά προς Χίο – Σμύρνη – Σάμο – Πάτμο – Λέρο – Κάλυμνο – Κω – Αλικαρνασσό – Νίσυρο – Σύμη – Ρόδο – Μάκρη – Καστελόριζο και ενίοτε προσέγγιζε και την Κάρπαθο. Αυτό το δρομολόγιο θα χρησιμεύσει ως ανταπόκριση για εκατοντάδες μετανάστες, οι οποίοι φτάνοντας στον Πειραιά θα επιβιβαστούν στο υπερωκεάνιο ΠΑΤΡΙΣ για να τους μεταφέρει στην Αμερική.

Ωστόσο ο θάνατος του Α. Παληού αλλά και οι δυσκολίες που είχε φέρει η γιγάντωση της εταιρείας στη διαχείριση του στόλου της Α.Ε.Ε.Θ.Ε., ώθησαν τη διοίκησή της σε σταδιακή πώληση των πλοίων της<sup>1</sup>. Έτσι, τον Ιούνιο του 1921 το ΑΘΗΝΑ πωλήθηκε αντί 265 χιλιάδων δραχμών στην «Ελληνική Ατμοπλοία Αδελφών Κ. Χατζηκωνσταντή». Η οικογένεια Χατζηκωνσταντή είχε ήδη δύο δεκαετίες ενασχόλησης με την ακτοπλοΐα, έχοντας στην κατοχή της συνήθως μικρά επιβατηγά προχωρημένης ηλικίας<sup>2</sup>. Το ΑΘΗΝΑ δρομολογήθηκε από τον Πειραιά προς Πάτρα – Αστακό – Μύτικα – Ζαβέρδα – Λευκάδα – Πρέβεζα – Πάργα – Ηγουμενίτσα – Κέρκυρα.

**ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ**  
**ΑΔΕΛΦΩΝ Κ. ΧΑΤΖΗΚΩΝΣΤΑΝΤΗ**  
Τό ταχύπλοον και ηλεκτροφωτιστον  
εμπορείον  
**«ΑΘΗΝΑ»**  
ἀναχωρεῖ ἐτάσθη ΤΕΤΑΡΤΗΝ καὶ  
ὄραν 9ην πρωτὴν διὰ Ἀστακόν, Μύ-  
τικα, Ζαβέρδα, Λευκάδα, Πρέβεζαν,  
Πάργαν, Ἡγουμενίτσαν καὶ ἐξέρκευραν  
ἑκάστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ καὶ ὄραν 9ην  
μ. μ. κατ' ἐπίσταν ΠΕΙΡΑΙΑ.  
(Ἐκ τοῦ Πρακτορείου)  
Ὁθωνος—Ἀμαλίας 58

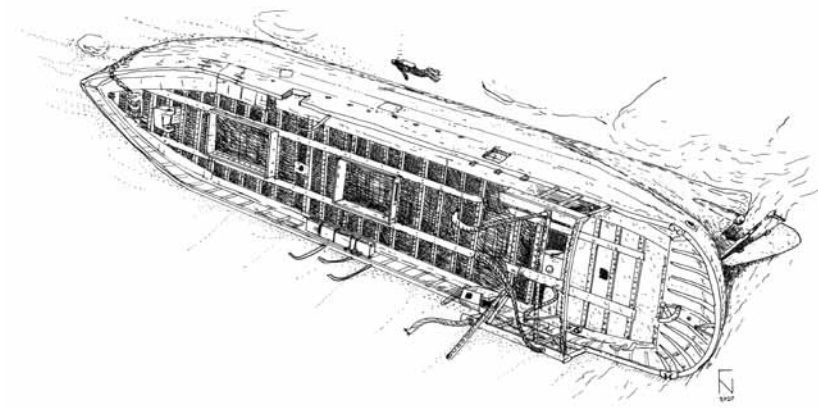
**ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ**  
**ΑΔΕΛΦ. Κ. ΧΑΤΖΗΚΩΣΤΑΝΤΗ**  
Τό ταχύπλοον θαλαμηγόν  
**«ΑΘΗΝΑ»**  
ἐπισκευασθὲν καὶ καθαρισθὲν ἀναχω-  
ρεῖσήμερον ΤΕΤΑΡΤΗΝ ὄραν 8 π.μ. δι'  
Ἀστακόν, Μύτικα, Ζαβέρδαν, Λευκά-  
δα, Πρέβεζαν, Πάργαν, Ἡγουμενίτσαν  
καὶ ΚΕΡΚΥΡΑΝ  
(Ἐκ τοῦ Πρακτορείου)  
Ὁθωνος—Ἀμαλίας 58

Καταχωρήσεις δρομολογίων του ΑΘΗΝΑ επί πλοιοκτησίας Χατζηκωνσταντή. (Εφημερίδα «Νεολόγος Πατρών»).

Press release on SS ATHINA's itinerary when owned by Hatzikonstantis. (Newspaper "Neologos Patron").

1. Η Α.Ε.Ε. Θαλάσσιων Επιχειρήσεων διέκοψε τις εργασίες της το 1929. Ο Παντελής Παληός (1911-1966), γιος του αδελφού του Αντώνη Παληού, Σίμου, σταδιοδρόμησε ως Πλοίαρχος του Εμπορικού Ναυτικού μέχρι το 1965, οπότε στράφηκε στον εφοπλισμό αποκτώντας το πρώτο του ατμόπλοιο. Μετά τον πρόωρο θάνατο του Παντελή Παληού σε τροχάιο ατύχημα, τον διαδέχτηκε ο γιος του Συμεών, ο οποίος και συνεχίζει με επιτυχία την εφοπλιστική του δράση διευθύνοντας τη ναυτιλιακή εταιρεία Diana Shipping Inc.

2. Σύμφωνα με το Lloyd's Register, η εταιρεία Χατζηκωνσταντή είχε στην κατοχή της μεταξύ άλλων ατμόπλοια και το επιβατηγό ΚΑΦΗΡΕΥΣ, ναυπηγημένο το 1867 στην Αγγλία ως θαλαμηγό ΧΑΝΘΑ (204 grt). Το ΚΑΦΗΡΕΥΣ, αφού πουλήθηκε και άλλαξε αρκετούς ιδιοκτήτες και ονόματα, ναυλώθηκε το 1941 ως STRUMA σε μια εβραϊκή οργάνωση. Το πλοίο επιβίβασε 769 πρόσφυγες από τη Ρουμανία για να τους μεταφέρει λαθραία στην Παλαιστίνη. Ωστόσο του απαγορεύτηκε η διέλευση του Βοσπόρου και παρέμεινε εγκλωβισμένο και με βλάβη στις μηχανές του στην Κωνσταντινούπολη για 10 εβδομάδες. Τελικά ρυμουλκήθηκε από τις εκεί Αρχές πίσω στον Εύξεινο Πόντο, όπου και αφέθηκε έρμαιο των κυμάτων. Την επομένη, 24η Φεβρουαρίου 1942, τορπιλίστηκε από σοβιετικό υποβρύχιο με αποτέλεσμα να απολεσθούν όλοι οι επιβαίνοντες πλην ενός.



*To ναύγιο του ΑΘΗΝΑ.*

*The wreck of ATHINA.*

coastal ships. ATHINA was returning from Nafplio to Piraeus and racing against the SS YDRA, owned by ship owner Leoussis, to the port of Spetses. In the end the two ships collided inside the harbor resulting in the crushing of one of ATHINA's life boats.

In 1906, she also traveled on the Amvrakikos line, calling at ports on the two sides of Korinthiakos gulf and continuing the itinerary towards the Ionian sea, up to the ports in the bay of Amvrakikos.

In July 1917, ATHINA and the other five ships of "John's" company were passed over to the Anonymous Hellenic Company of Maritime Enterprises (Greek acronym: Α.Ε.Ε.Θ.Ε.), which was established by the ship-owner – phenomenon of the time, Antonis Palios (1870-1919). A. Palios was a merchant marine captain who, within three years, had managed to gather thirty coastal and cargo ships, establish his own bank and get involved in coal trading and real estate (his manor at Chaidari is today known as "Palataki" - i.e. a small palace). ATHINA entered the network of sailing lines of her new company, making trips from Piraeus to Aliveri – Chalkida – Atalanti – Stylida – Oreos – Volos, or from Piraeus to Syros – Chios – Mytilini - Plomari.

In 1917, ATHINA's management came under the control of the Department of Maritime Transportations which managed all coastal ships up to its dissolution in 1922. Within that framework, ATHINA was requested in 1920 to cover the new transportation needs arising from the liberation of Asia Minor. Thus she was put in a line from Piraeus to Chios - Smyrni - Samos - Patmos - Leros - Kalymnos - Kos - Alikarnassos - Nisyros - Symi - Rhodes - Makri - Kastellorizo and sometimes even called at Karpathos.

However, the death of A. Palios and the difficulties that arose from the company's increased size in the management of the fleet, prompted the company's management to gradually sell its ships<sup>1</sup>. In June 1921,

---

1. The Anonymous Company of Maritime Enterprises stopped its business in 1929. Pantelis Palios (1911-1966), son of the brother of Antonis Palios, Simos, made a career as captain in the merchant marine up until 1965 when he turned to ship-owning, by acquiring his first steamship. After the early death of Pantelis Palios in a car accident, he was succeeded by his son, Symeon, who continues successfully his maritime activities, managing the "Diana Shipping Inc" shipping company.

Μνημείο που έχει αναγερθεί στη Σύρνα.

Monument raised on Syrna.



Τον Ιούλιο του 1928, οι αδελφοί Ελευθέριος και Ευστράτιος παραχώρησαν από 10% της κυριότητας του ΑΘΗΝΑ στον αδελφό τους Ηλία, καθώς και στον Πλοίαρχο Ιωάννη Γκιάφη.

Στα μέσα της δεκαετίας του '30, η εταιρεία Χατζηκωνσταντή περιήλθε σε οικονομικό αδιέξοδο και το ΑΘΗΝΑ παροπλίστηκε στα Αμπελάκια της Σαλαμίνας. Σε αυτή τη θέση παρέμεινε μέχρι το 1939 οπότε και ημιβυθίστηκε συνεπεία διαρροών.

Παρέμεινε ημιβυθισμένο στη διάρκεια του πολέμου αφού η κατάσταση του σκάφους ήταν τέτοια που ακόμη και οι γερμανικές δυνάμεις κατοχής δεν ασχολήθηκαν με την ανέλκυση και την επισκευή του. Τελικά τον Ιούλιο του 1942 το ΑΘΗΝΑ πωλήθηκε για παλιοσίδηρα στον Εμμ. Στεφανίδη και ανεγκύστηκε το 1946. Το σκάφος θα είχε διαλυθεί, εάν τον Σεπτέμβριο του 1946 δεν είχε βρεθεί ένας απροσδόκητος αγοραστής ο οποίος ήταν ο Πλοίαρχος Γεώργιος Φατοής<sup>3</sup>.

Πίσω από την αγορά του ΑΘΗΝΑ βρισκόταν η οργάνωση Mossad Aliyah Bet την οποία είχαν συστήσει Εβραίοι προκειμένου να μεταφέρουν ομοεθνείς τους στην Παλαιστίνη με σκοπό να αποτελέσουν τον πυρήνα ενός εβραϊκού κράτους. Η μετακίνηση των Εβραίων προς την Παλαιστίνη έβρισκε αντίθετη τη Βρετανική Κυβέρνηση η οποία και έλεγχε την περιοχή. Τα βρετανικά πολεμικά πλοία είχαν αναλάβει να ανακόπτουν την πορεία των πλοίων τα οποία μετέφεραν παράνομα Εβραίους και να τους οδηγούν σε στρατόπεδα στην Κύπρο και αλλού. Καθώς η εβραϊκή οργάνωση δρούσε στην παρα-

3. Σύμφωνα με εβραϊκές πηγές ο αγοραστής ήταν η παναμαϊκή εταιρεία Caribbean Atlantic Ship Corporation η οποία και ύψωσε στο πλοίο τη σημαία του Παναμά. Ωστόσο αυτή η αγοραπωλησία δεν επιβεβαιώνεται από το νηολόγιο του Πειραιά. Πιθανολογείται ότι η παναμαϊκή εταιρεία ναύλωσε το σκάφος και ότι η σημαία Παναμά αναρτήθηκε για παραπλάνηση.



ATHINA was sold for 265 thousand drachmas to “Chatzikonstanti Bros Hellenic Steamship Co”. The Chatzikonstanti family already had two decades of experience with coastal ships, owning mostly small and old passenger ships<sup>2</sup>. ATHINA was put in the line from Piraeus to Patras - Astakos - Mytika - Zaverda - Lefkada - Preveza - Parga - Igoumenitsa - Corfu.

In July 1928, brothers Eleftherios and Efstratios conceded each 10% of ATHINA’s ownership to their brother Ilias, as well as to Captain Ioannis Gkiafis.

In the mid thirties, the Hatzikonstantis company faced financial difficulties and ATHINA was mothballed at Ambelakia, Salamina. She remained there until 1939, when she half-sank due to leaks.

She remained half-sunk for the duration of the war as her condition was so bad that even the German occupation forces did not bother to salvage and repair her. Finally, in July 1942, ATHINA was sold for scrapping to Emm. Stefanides, and was salvaged in 1946. The ship would have been dismantled hadn’t it been for an unexpected

*Η πλώρη του ΑΘΗΝΑ όπως αναπαύεται σε βάθος 37,9 μέτρων.*

*SS ATHINA’s bow resting at a depth of 37.9 m.*

---

2. The Hatzikonstantis company owned among other steamships the passenger ship KAFIREUS, built in 1867 in England as the yacht XANTHA (204 grt). KAFIREUS, after changing several owners and names, was chartered in 1941 as STRUMA in a Jewish organization. The ship took 769 refugees from Romania to transport them illegally to Palestine. However, she was not given permission to transit Vosporos and was trapped, with her engines damaged, in Istanbul for 10 weeks to be finally towed by the authorities of Istanbul back to the Black Sea where she was set adrift at sea. The next day, February 24, 1942, she was torpedoed by a Soviet submarine and all passengers save one, were lost.

*Το κατάστρωμα κοιτάζοντας από πλώρα.*

*The deck when looking from the bow.*



νομία και με περιορισμένους οικονομικούς πόρους, συνήθως κατέφευγε στην απόκτηση υπερήλικων και συχνά αναξιόπλων σκαφών τα οποία και ταξίδευαν υπερφορτωμένα.

Ο Πλοίαρχος Γ.Φάτσης είχε ήδη εμπειρία σε αυτή τη δραστηριότητα, αφού το 1945 το πλοίο ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ<sup>4</sup> στο οποίο ήταν συμπλοιοκτήτης, είχε μεταφέρει 220 Εβραίους λαθρομετανάστες στην Παλαιστίνη.

Το ΑΘΗΝΑ μετά την ανέλκυσή του, οδηγήθηκε εσπευσμένα στο Πέραμα όπου αφαιρέθηκαν οι διαβρωμένες υπερκατασκευές, ενώ τοποθετήθηκε μια μικρή γέφυρα κατάπρυμα. Ταυτόχρονα εξοπλίστηκε με κουκέτες μήκους ενός μέτρου και πλάτους σαράντα εκατοστών, προκειμένου να μπορεί να στεγάσει όσο το δυνατόν περισσότερους μετανάστες. Μετά από επτά χρόνια παραμονής στο υγρό στοιχείο, η παλαιά ατμομηχανή του ΑΘΗΝΑ είχε διαβρωθεί. Έτσι αντικαταστάθηκε από μια εξακύλινδρη πετρελαιομηχανή Deutz ιπποδύναμης 150 HP η οποία τοποθετήθηκε κατάπρυμα.

Μετά το τέλος των επισκευών, το ΑΘΗΝΑ ανακαταμετρήθηκε στους 350 κ.ο.χ. και 230 κ.κ.χ. και του δόθηκε το διεθνές διακριτικό σήμα S.Z.H.K. Το πλοίο έλαβε το κωδικό όνομα RAFIAH και με οχταμελές ελληνικό πλήρωμα, συνοδευόμενο από έξι μέλη της εβραϊκής οργάνωσης, αναχώρησε από τον Πειραιά με προορισμό το λιμάνι

4. Το ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ είχε ναυπηγηθεί το 1906 στα Nylands Merk Verk. του Όσλο ως φαλαινοθηρικό HJORLEIFUR. Το 1912 μετονομάστηκε σε WHANGAROO και το 1915 εντάχθηκε στο Γαλλικό Π.Ν. ως το περιπολικό AMBITIEUX. Αγοράστηκε το 1920 από την «Εθνική Ατμοπλοία» της Ελλάδος (Αφοί Εμπειρικού) και μετετράπη στο ακτοπλοϊκό ΣΙΚΙΝΟΣ. Το 1923 πουλήθηκε στους Αφούς Ζαμπαζά και το 1932 στους Ε.Φούσκα & Ν.Φραντζή. Μετονομάστηκε σε ΤΕΤΗ Φ. και μετετράπη από ατμόπλοιο σε πετρελαιοκίνητο. Τον Απρίλιο του 1941 βυθίστηκε στον όρμο των Μεγάρων από γερμανική αεροπορική επίθεση, αλλά ανελκύστηκε καθώς το 1942 αγοράστηκε από τη Mercantile Soc. Anon. Maritime & Commercial. Το 1945 μετονομάστηκε σε ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ και τον Νοέμβριο ταξίδεψε με 220 Εβραίους προς την Παλαιστίνη. Κατά την αποβίβασή τους, συνελήφθη από βρετανικό πολεμικό και οδηγήθηκε στη Χάιφα όπου εγκαταλείφθηκε και τελικά μισοβυθίστηκε.



Ο «εργάτης» της πλώρης.

*The bow's "capstan".*

buyer, in September of 1946, the seaman George Fatsis<sup>3</sup>.

Behind that purchase was the "Mossad Aliyah Bet" organization. This organization was established by the Jewish leadership in order to transport their people to Palestine to form the core of a Jewish state. The British government which controlled the area was against the immigration of Jews in Palestine. British warships had orders to stop the ships that illegally transported Jews and divert them to Cyprus and elsewhere, where special detention camps had been created. Since the Jewish organization acted illegally and on limited financial resources, it usually resorted to acquiring old and sometimes unseaworthy vessels, which traveled overloaded.

ATHINA was taken to Perama and her corroded superstructures were removed and replaced by a small deckhouse on the stern. At the same time she was equipped with one meter-long, forty centimeters-wide bunks, to be able to house as many immigrants as possible. After seven years underwater, the old steam engine of ATHINA had corroded and had to be replaced by a six cylinder Deutz oil engine of 150 HP which was placed near the stern.

After completion of the repairs, MV ATHINA was measured again, found to measure 350 grt and 230 net weight and was given the call sign S.Z.H.K. The motor vessel received the code name RAFIAH and with an eight-member Greek crew, accompanied by six members of the Jewish organization, left Piraeus for the port of Bakar in Yugoslavia. In order to deceive the British authorities, they had declared that the ship would pick up Armenian refugees to take them to the Black Sea. On October 25, 1946, ATHINA was sailing through the straits of Lefkada when she ran aground due to a navigational mis-

---

3. According to Jewish sources, the buyer was the Panamanian company Caribbean Atlantic Ship Corporation. However, this sale and purchase is not confirmed by the Registry of Piraeus. It is speculated that the Panamanian company chartered the ship and that the Panamanian flag was raised for deception.

*Η καταπακτή που οδηγούσε στο εσωτερικό της πλώρης.*

*The hatch that leads inside the forecastle.*



Bakar στην τότε Γιουγκοσλαβία. Προκειμένου να παραπλανήσουν τις Βρετανικές Αρχές, είχε δηλωθεί ότι το σκάφος θα παραλάμβανε Αρμένιους πρόσφυγες για να τους μεταφέρει στον Εύξεινο Πόντο. Στις 25 Οκτωβρίου 1946, το ΑΘΗΝΑ διέπλεε το διάυλο της Λευκάδας όταν από πλοηγικό λάθος προσάραξε. Αποκολλήθηκε την επομένη με τη βοήθεια ρυμουλκού και μετά από πολλές παλινωδίες συνέχισε το ταξίδι του προς τον βορρά. Στο Bakar επιβίβασε 785 Εβραίους πρόσφυγες, οι οποίοι είχαν συγκεντρωθεί από διάφορες χώρες της Ανατολικής Ευρώπης σε αναζήτηση μιας νέας πατρίδας. Αναχώρησε στις 26 Νοεμβρίου και ακολουθώντας νότια ρότα παρέπλευσε τη νοτιοδυτική Πελοπόννησο με κατεύθυνση τα Δωδεκάνησα.

Ο επικεφαλής της αποστολής, ζήτησε από τον Πλοίαρχο Βασίλη Εξαρχόπουλο<sup>5</sup> να οδηγήσει το σκάφος στη νησίδα Σύρνα. Η περιοχή των μικρών και συχνά ακατοίκητων νησιών των δυτικών Δωδεκανήσων αποτελούσε σημείο συνάντησης για τα σκάφη της Mossad Aliyah Bet, καθώς άλλα προέρχονταν από τον Εύξεινο Πόντο και άλλα από ευρωπαϊκά λιμάνια της Μεσογείου. Στη Σύρνα θα αποβιβάζονταν μέλη του ελληνικού πληρώματος και το ΑΘΗΝΑ θα συνέχιζε προς τη νησίδα Χαμηλή (Καμηλονήσι), όπου και θα συναντούσε το φορτηγό πλοίο LOCHITA και στο οποίο θα μεταφέρονταν οι Εβραίοι πρόσφυγες. Το ΑΘΗΝΑ πιθανότατα θα επέστρεφε σε κάποιο λιμάνι της Μεσογείου προκειμένου να επιβιβάσει εκ νέου πρόσφυγες.

### **Η απώλεια του πλοίου**

Το ΑΘΗΝΑ έφτασε στη Σύρνα στις 7 Δεκεμβρίου εν μέσω κακοκαιρίας. Το σκάφος που θα παραλάμβανε μέλη του πληρώματος

5. Ο Πλοίαρχος Βασίλης Εξαρχόπουλος είχε επιβιώσει και του ναυαγίου του μότορσιπ ΑΙΝΟΣ (130 κ.ο.χ.), όταν αυτό κανονιοβολίστηκε από συμμαχικό πολεμικό σκάφος και βυθίστηκε νότια της Μήλου στις 22 Μαΐου 1941.



*Άποψη της πλώρης.*

*View of the bow.*

take. She was salvaged the next day with the help of a tug boat and after many adventures, she continued her trip northwards. At Bakar she embarked 785 Jewish refugees, who had gathered from many East-European countries in order to be brought to a new country. She left on November 26 and followed a Southern - SouthEastern course, towards the Dodecanese.

The head of the mission asked the captain, Vasilis Exarhopoulos<sup>4</sup> to take the ship to the islet of Syrna. This particular area of the western Dodecanese, full of small, often uninhabited islands, was always a meeting point for the vessels of Mossad Aliyah Bet, some coming from the Black Sea and others from European harbours in the Mediterranean. At Syrna, the members of the Greek crew would disembark and ATHINA would sail to the Hamili (Kamilonisi) Islet, in order to meet the cargo ship LOCHITA, on which the Jewish refugees would be transferred. ATHINA would possibly return to some Mediterranean port in order to embark new refugees.

### **The loss of the ship**

ATHINA arrived at Syrna on December 7, 1946 in bad weather. The boat that would collect the crew was not there, so the captain decided to anchor in the island's cove. During the maneuvers ATHINA hit on rocks which tore the ship's hull and she started taking water in. The passengers left the ship in panic, jumping on the rocks while trying to hold ATHINA near the shore with ropes. Eight of the refugees got killed while abandoning the ship, which finally sank 45 minutes later.

With a portable receiving set, the castaways notified the British authorities, who were then controlling the Dodecanese, of their posi-

---

4. Captain Vasilis Exarhopoulos had survived the shipwreck of motor ship AINOS (130 grt.) which was sunk by an allied warship south of Milos on May 22, 1941.

*Από το εσωτερικό της πλώρης.*

*From inside the forecastle.*



δεν ήταν εκεί, οπότε ο Πλοίαρχος αποφάσισε να αγκυροβολήσει στον όρμο του νησιού. Κατά τη διάρκεια των ελιγμών το ΑΘΗΝΑ προσέκρουσε σε βράχια με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί ρήγμα στα ύφαλα του πλοίου και να παρουσιαστεί εισροή υδάτων. Οι επιβαίνοντες εγκατέλειψαν το σκάφος σε κατάσταση πανικού, πηδώντας στα βράχια και προσπαθώντας με σκοινιά να συγκρατήσουν το ΑΘΗΝΑ κοντά στη στεριά. Οχτώ από τους πρόσφυγες έχασαν τη ζωή τους κατά την εγκατάλειψη του σκάφους, το οποίο τελικά βυθίστηκε μετά από 45 λεπτά.

Με ένα φορητό ασύρματο, οι ναυαγοί ειδοποίησαν τις Βρετανικές Αρχές που έλεγχαν τότε τα Δωδεκάνησα, για τη θέση τους και προσπάθησαν να προφυλαχτούν από τα στοιχεία της φύσης. Αφού έθαψαν τους νεκρούς, οι ναυαγοί ήρθαν σε επαφή με την οικογένεια των Ελλήνων που ζούσε στη νησίδα, οι οποία τους προμήθευσε με λίγα



*Η καδένα της άγκυρας.*

*The anchor chain.*

tion, and tried to protect themselves against the elements of nature. After burying their dead, the castaways contacted a family of Greeks who lived on the islet and the family brought them some food. The next day a British aircraft threw them provisions, blankets and medicines. On December 10, the British destroyer PROVIDENCE arrived at the island. The next day, notified by the British authorities, the Greek

*Άποψη από τα ρήγματα στο σκαρί του ΑΘΗΝΑ.*

*The holes in the hull of SS ATHINA.*



*Το εσωτερικό του ναυαγίου.*

*Inside the wreck.*



*Το κουβούσι του αμπαριού.*

*The hold hatch.*



*Κλίμακα.*

*Ladder.*

destroyer THEMISTOCLES arrived and collected the crew and 21 refugees (11 wounded and their escorts) to take them to Rhodes. The British destroyers PROVIDENCE and CHEVRON collected the rest of the castaways and took them to camps in Cyprus, where they stayed until their liberation, in 1948.

ATHINA was erased from the Greek Registry on December 12, 1952 on the grounds of “wrecked on December 7 1946 due to collision at Syrina island, Astypalea”.

In October 1972, members of the Israeli Navy went to Syrna and found the remains of victims which they carried to Haifa to be buried.

### **The shipwreck today**

The shipwreck of ATHINA is located at a depth of 22 to 38 meters in



*Προσωπικά αντικείμενα των ναυαγών.*

*Personal items of the castaways.*

*Ηλεκτρικοί πίνακες στον χώρο  
του μηχανοστασίου.*

*Electric panels in the engine room.*



τρόφιμα. Την επομένη ένα βρετανικό αεροσκάφος έριξε στη νησίδα τρόφιμα, κουβέρτες και φάρμακα. Τη 10η Δεκεμβρίου έφτασε στο νησί το βρετανικό αντιτορπιλικό PROVIDENCE. Την επομένη κατέπλευσε και το ελληνικό αντιτορπιλικό ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ το οποίο είχε ειδοποιηθεί από τις Βρετανικές Αρχές και παρέλαβε το πλήρωμα και 21 πρόσφυγες (11 τραυματίες και τους συνοδούς τους) τους οποίους και μετέφερε στη Ρόδο. Τα βρετανικά αντιτορπιλικά PROVIDENCE και CHEVRON παρέλαβαν τους υπόλοιπους ναυαγούς τους οποίους και τελικά μετέφεραν σε στρατόπεδα στην Κύπρο, όπου παρέμειναν μέχρι την απελευθέρωσή τους το 1948.

Το δε ΑΘΗΝΑ διεγράφη από το ελληνικό νηολόγιο στις 12 Δεκεμβρίου 1952 με το αιτιολογικό «ναυαγήσαν την 7η Δεκεμβρίου 1946 συνεπεία πρόσκρουσης εις Σειρήνα Αστυπάλαιας».

Τον Οκτώβριο του 1972 μέλη του Ισραηλινού Πολεμικού Ναυτικού μετέβησαν στη Σύρνα και αφού εντόπισαν τα οστά των θυμάτων, τα μετέφεραν στη Χάιφα όπου και ενταφιάστηκαν.

### **Το ναυάγιο σήμερα**

Το ναυάγιο του ΑΘΗΝΑ βρίσκεται σε βάθος από 22 έως 38 μέτρα στον όρμο του Αγίου Ιωάννη της Σύρνας. Το σκάφος βρίσκεται σε μικρή απόσταση από την ακτή, ακουμπισμένο στον αμμώδη βυθό με την αριστερή του πλευρά.

Μια πρώτη διερεύνηση του ναυαγίου αποκαλύπτει ένα σκάφος στο οποίο ταιριάζουν απόλυτα οι περιγραφές που έχουν κάνει σε μαρτυρίες τους επιζώντες του ναυαγίου, καθώς και η περιγραφή της Υδρογραφικής Υπηρεσίας, στην οποίας το ηλεκτρονικό αρχείο το ναυάγιο έχει καταχωρηθεί με τον αύξοντα αριθμό 491.

Εντύπωση προκαλεί η επιβλητική πλώρη με τις ξεχωριστές ναυπηγικές γραμμές, καθώς και το γεγονός ότι το σκάφος παραμένει σε άριστη κατάσταση. Τα μόνα σημάδια από την πρόσκρουση στα



*Η τύπου Deutz μηχανή του  
ΑΘΗΝΑ.*

*ΑΘΗΝΑ's Deutz engine.*

the cove of Agios Ioannis in Syrna. The wreck is not far from the coast, and it lies on its portside on a sandy seabed.

A first examination of the shipwreck reveals a ship that matches completely the descriptions of the survivors as well as that of the Hydrographic Service, in whose electronic archives she is registered with serial number 491.

The ship's bow with its special architectural lines is impressive, and the hull remains in excellent condition. The only evidence of the collision with the rocks of Syrna are two small holes in the bow of ATHINA, under her water line. The boat had no waterproof compartments, hence this seemingly controllable inflow of water determined her fate.

In the first years that followed the sinking of ATHINA, witnesses reported that a smuggler blew up the shipwreck in two and salvaged her engine. However the shipwreck remains in one piece and the engine is still inside the hull.

Ο άξονας που κινούσε τον έλικα.

*The shaft that turned the propeller.*



βράχια της Σύρνας είναι δυο μικρές σπές στην πλώρη του ΑΘΗΝΑ, κάτω από την ίσαλο γραμμή. Μιας και το σκάφος δεν διέθετε υδατοστεγή διαμερίσματα, αυτή η φαινομενικά ελεγχόμενη εισροή υδάτων καθόρισε το τέλος του.

Στα πρώτα χρόνια που ακολούθησαν τη βύθιση του ΑΘΗΝΑ, έκαναν την εμφάνισή τους μαρτυρίες που ανέφεραν ότι ένας λαθρέμπορος ανατίναξε το ναυάγιο σε δύο τμήματα και ανέλκυσε τη μηχανή του. Ωστόσο το ναυάγιο παραμένει σε ένα κομμάτι, ενώ η μηχανή βρίσκεται ακόμη στο εσωτερικό του.

Μια διείσδυση στον χώρο του μηχανοστασίου αποκαλύπτει και την προχειρότητα με την οποία τοποθετήθηκε η νέα μηχανή το 1946. Δύο ηλεκτροκολλήσεις τη διατηρούσαν στη θέση της και καθώς η διάβρωση της θάλασσας τις αποδυνάμωσε, η μηχανή έπεσε και στάματησε πάνω στην αριστερή πλευρά του κύτους. Πίσω από τον χώρο



*Άποψη της πρύμνης με τμήμα από τη βάση της υπερκατασκευής.*

*View of the stern and part of the basis of the superstructure.*

A dive into the engine room also reveals the makeshift way in which the new engine had been installed in 1946. The engine was held in place by two electrical welds and as corrosion of the sea weakened them, the engine fell over to the hold's portside. Behind the area where the small engine was placed, lies the shaft that turned the ship's propeller. The propeller is not there today because it was salvaged at some point in order to be sold for its material value. However ATHINA's rudder remains in place, manufactured with the characteristic style of the time. Moreover, inside the engine room we can see the electric panel and the oil tanks that were placed during the post-war refit. Oil from these tanks still leaks to the surface.

The ironworks of the makeshift superstructure that had been constructed during the 1946 refit remain on the quarter deck. The sup-

*Τα καπόνια που συγκρατούσαν  
μια από τις σωσίβιες λέμβους.*

*The davits that held in place one of  
the life boats.*



που βρισκόταν τοποθετημένη η μικρή μηχανή, στέκει ο άξονας του ΑΘΗΝΑ ο οποίος και κινούσε την προπέλα του σκάφους. Η προπέλα σήμερα απουσιάζει γιατί κάποια χρονική στιγμή ανελκύστηκε, προφανώς προκειμένου να πωληθεί για την αξία της ως υλικό. Στη θέση του ωστόσο παραμένει το πηδάλιο του ΑΘΗΝΑ, κατασκευασμένο με μια χαρακτηριστική τεχνοτροπία της εποχής. Επίσης στον χώρο του μηχανοστασίου διακρίνονται ο ηλεκτρικός πίνακας καθώς και οι δεξαμενές πετρελαίου που τοποθετήθηκαν κατά τη μεταπολεμική μετασκευή. Από τις δεξαμενές αυτές ακόμη και σήμερα αναβλύζουν στην επιφάνεια κηλίδες πετρελαίου.

Στο κατάστρωμα της πρύμνης παραμένουν οι σιδηροκατασκευές της πρόχειρης υπερκατασκευής που είχε ανεγερθεί κατά τη μετασκευή του 1946. Η βάση που στήριζε το τιμόνι του σκάφους έχει αποκολληθεί και αναπαύεται στον βυθό της Σύρνας, δίπλα στο ναυάγιο.

Το κατάστρωμα του ΑΘΗΝΑ ήταν κατασκευασμένο από ξύλο, το

*Η βάση της ξύλινης  
υπερκατασκευής που διαλύθηκε  
με την πάροδο του χρόνου.*

*The basis of the wooden  
superstructure that was destroyed  
by time.*





*Άποψη της πρύμνης. Διακρίνεται το τιμονάκι και η βάση της σημαίας.*

*View of the stern. One can see the rudder wheel and the basis of the flag mast.*

port of the vessel's steering wheel has detached and rests at the bottom of Syrna, near the wreck.

ATHINA's wooden deck, completely corroded now, allows easy access to the inside of the hold. There, a diver may find dozens of scattered small bottles and canteens left behind by the castaways. The two hatches that framed the openings of the hold on ATHINA's deck are in place. At the site of the wreck, presence of the human element is very strong: One may find shoes, plates, forks and other personal items of the ship's last passengers. In the middle of the boat remain the davits from which the ship's life boats hung.

The impressive bow of the steamship predominates on the sea bottom of Syrna and is the deepest point of the wreck. Anchor chains hang from the boat's bow; they used to be stored on the foredeck. On the foredeck is the capstan and the forecastle, that used to protect the crewmembers in case of bad weather, and both are in excel-

*Άποψη της πρύμνης.*

*View of the stern.*



οποίο σήμερα έχει πλήρως διαβρωθεί με αποτέλεσμα να υπάρχει εύκολη πρόσβαση στο εσωτερικό του κύτους. Εκεί ο δύτης θα συναντήσει διάσπαρτα δεκάδες μικρά μπουκάλια και παγούρια τα οποία άφησαν πίσω τους οι ναυαγοί. Στο κατάστρωμα του ΑΘΗΝΑ στέκουν στη θέση τους τα δυο κουβούσια που πλαισίωναν τα ανοίγματα τού αμπαριού. Στον χώρο του ναυαγίου είναι έντονη η παρουσία του ανθρώπινου στοιχείου, καθώς μπορεί κανείς να διακρίνει παπούτσια, πιάτα, πιρούνια και άλλα προσωπικά αντικείμενα των τελευταίων του επιβατών. Στο μέσο του σκάφους απομένουν τα καπόνια απ' όπου άλλοτε κρέμονταν οι σωσίβιες λέμβοι του.

Η επιβλητική πλώρη του ατμόπλοιου δεσπόζει στον βυθό της Σύρνας και αποτελεί το βαθύτερο σημείο του ναυαγίου. Από την πλώρη του σκάφους κρέμονται οι αγκυροκαδένες του ΑΘΗΝΑ οι οποίες στηρίζονταν στο κατάστρωμα της πλώρης. Στο κατάστρωμα της πλώρης βρίσκεται ο εργάτης της άγκυρας ενώ σε εξαιρετική κατάσταση παραμένει το καμπούνι που άλλοτε προστάτευε τα μέλη του πληρώματος σε περίπτωση κακοκαιρίας. Από τα ανοίγματα τού καταστρώματος διακρίνεται το εσωτερικό του πλωραίου διαμερίσματος όπου βρίσκονται τα δυο ρήγματα. Τα ρήγματα είναι κάθετα προς τον οριζόντιο άξονα του πλοίου και πλησίον τους βρίσκεται ένας σωρός από κάρβουνο, προφανώς υπολείμματα από την καύσιμη ύλη που χρησιμοποιούσε προπολεμικά το ΑΘΗΝΑ.

Στην ακτή της Σύρνας έχει αναγερθεί ένα μνημείο για να θυμίζει σε όσους βρεθούν στο απομακρυσμένο νησί, τη ναυτική τραγωδία που διαδραματίστηκε εκεί τον χειμώνα του 1946.



*Ο χαρακτηριστικός μηχανισμός του πηδαλίου.*

*The characteristic mechanism of the rudder.*

lent condition. From the deck openings one may slip inside the fore compartment where the two holes are found. The gaps are vertical to the ship's horizontal axis with a pile of coal lying near them, obviously remains of the fuel that the ship had used till her refit.

A monument has been raised on the coast of Syrna to remind whoever comes to the remote island of the maritime tragedy that occurred here in the winter of 1946.

*Πανοραμική άποψη του ναυαγίου.*

*Panoramic view of the wreck.*

