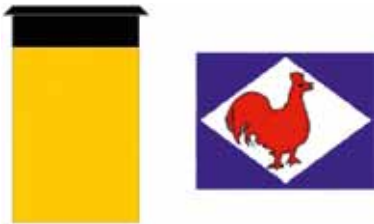


SS BURDIGALA



Το KAISER FRIEDRICH. (Συλλογή Arnold Kludas).

KAISER FRIEDRICH.
(Arnold Kludas collection).



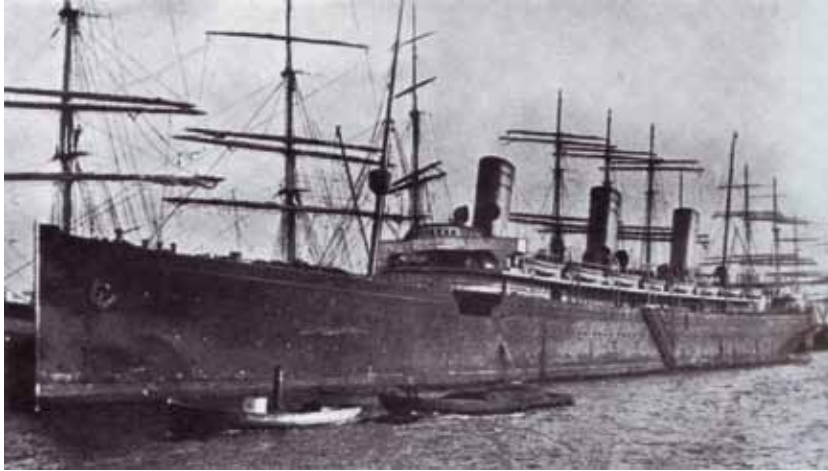
Η σημαία της εταιρείας
Compagnie de Navigation Sud-Atlantique.

The flag of Compagnie de Navigation Sud-Atlantique.

Τη δεκαετία του 1880 είχε ήδη θεσπιστεί το τρόπαιο του «Γαλάζιου Επισείοντα» (Blue Riband) το οποίο δινόταν στο υπερωκεάνιο που έκανε τον ταχύτερο διάπλου του Ατλαντικού¹. Σύντομα η κατοχή του τροπαίου κέρδισε την προσοχή όχι μόνο των ατμοπλοϊκών εταιρειών αλλά ακόμη και των κυβερνήσεων, οι οποίες θεωρούσαν την κατοχή του τροπαίου εθνική υπόθεση. Για το μεγαλύτερο μέρος του 19ου αιώνα, το τρόπαιο παρέμενε στην κατοχή βρετανικών εταιρειών, με τις Cunard Line, White Star Line και Inman Line να ανταγωνίζονται μεταξύ τους. Αυτό όμως ίσχυσε μέχρι που ο Γερμανός Kaiser Wilhelm II απέκτησε προσωπικό ενδιαφέρον για τον θεσμό και αποφάσισε ότι ο «Γαλάζιος Επισείοντας» έπρεπε να ανήκει σε μια γερμανική εταιρεία. Έτσι, το 1895 η γερμανική εταιρεία Norddeutscher Lloyd (North German Lloyd) παρήγγειλε στα γερμανικά ναυπηγεία δύο νέα υπερωκεάνια, τα KAISER WILHELM DER GROSSE και KAISER FRIEDRICH με στόχο να αποκτήσουν το περίφημο τρόπαιο. Η North German Lloyd είχε ιδρυθεί το 1857 μέσα από τη συνένωση τεσσάρων μικρότερων εταιρειών και, έχοντας μια επιτυχημένη πορεία, κατάφερε να φθάσει στις αρχές του 20ού αιώνα να έχει στην κατοχή της έναν στόλο 135 πλοίων χωρητικότητας 907.996 κ.ο.χ. Ανάμεσα στους όρους του συμβολαίου με τα ναυπηγεία ήταν ότι στα δοκιμαστικά πλεύσης θα συμπεριλαμβανόταν και το παρθενικό υπερατλαντικό ταξίδι του κάθε σκάφους και εάν η ταχύτητα δεν ήταν η επιθυμητή, το πλοίο δεν θα γινόταν αποδεκτό. Τον Νοέμβριο του 1897 το KAISER WILHELM DER GROSSE, προϊόν των ναυπηγείων Bremen Vulkan, πέτυχε τον «εθνικό στόχο» καθώς απέκτησε τον «Γαλάζιο Επισείοντα» έχοντας διαπλεύσει τον Ατλαντικό με

1. Καθώς τα ατμόπλοια της κάθε εταιρείας μπορεί να ακολουθούσαν διαφορετική ρότα, ο χρόνος του διάπλου υπολογιζόταν με βάση τη μέση ωριαία ταχύτητα του σκάφους.

SS BURDIGALA



*To KAISER FRIEDRICH
παροπλισμένο στο Αμβούργο.
(Συλλογή Robert Wall).*

*KAISER FRIEDRICH laid up
in Hamburg. (Robert Wall
collection).*

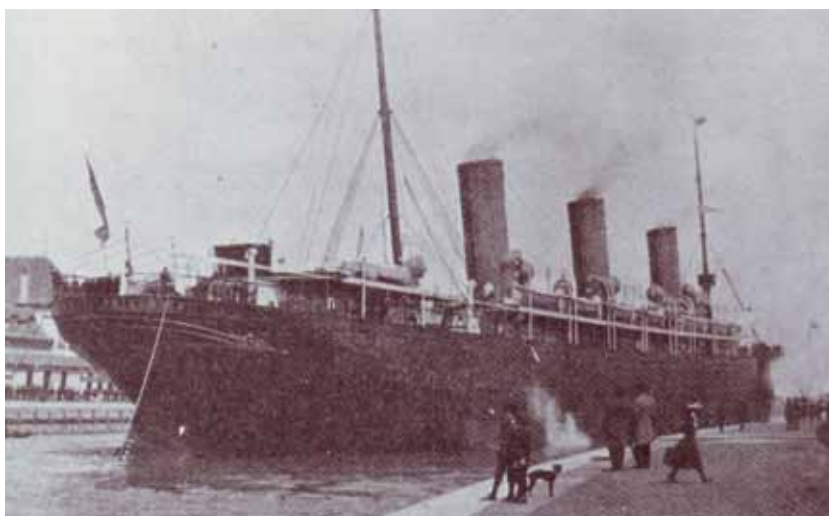
The *Blue Riband* prize had been instituted in the 1880's, for the liner that would make the fastest crossing of the Atlantic¹. The trophy not only gained the attention of the steamship companies but also that of governments, who considered it a matter of national pride. For the largest part of the 19th century, the trophy remained in the hands of British companies, with the Cunard Lines, White Star and Inman Lines being the main competitors. This went on until the German Kaiser, Wilhelm II, expressed a personal interest in the institution and decided that the Blue Riband should belong to a German company. Therefore, in 1895, with the intention of acquiring the famous trophy, the German company "North German Lloyd" ordered two new ocean liners to be built in German shipyards: SS KAISER WILHELM DER GROSSE and SS KAISER FRIEDRICH. North German Lloyd had been formed in 1857 by the merging of four smaller companies, and having evolved successfully, the company had managed to create a fleet of 135 ships, displacing 907.996 gross tons. One of the contract's terms with the shipyards was that the sea trials would include each ship's maiden transatlantic voyage, and that if the speed achieved was less than specified, then the ship would not be accepted. In November 1897, SS KAISER WILHELM DER GROSSE, a product of the Bremer Vulkan shipyard, achieved the "national goal" and was awarded the Blue Riband having crossed the Atlantic at an average hourly speed of 22,35 knots. At the same time, with a tonnage of 14,350 tons, she was the world's largest ship.

SS KAISER FRIEDRICH was launched on October 5, 1897, at the F. Schichau shipyard, in Danzig. The shipyard had been founded in

1. As each company's steamships could follow a different route, the time for the crossing was calculated based on the ship's hourly average speed.

*Το KAISER FRIEDRICH στη Βρέμη.
(Συλλογή W. Kaye Lamb).*

*KAISER FRIEDRICH in Bremen.
(W. Kaye Lamb collection).*



μέση ωριαία ταχύτητα 22,35 κόμβων. Παράλληλα με χωρητικότητα 14.350 τόνων αποτελούσε και το μεγαλύτερο πλοίο του κόσμου.

Το KAISER FRIEDRICH κατελκύστηκε στις 5 Οκτωβρίου 1897, στο ναυπηγείο F. Schichau στο Danzig. Το ναυπηγείο είχε ιδρυθεί το 1891 από τον Γερμανό μηχανικό και ναυπηγό Ferdinand Schichau (1814-1896), ο οποίος είχε ιδρύσει άλλο ένα ναυπηγείο το 1837. Τα ναυπηγεία απασχολούσαν 8.000 εργάτες και είχαν στενή συνεργασία με το Γερμανικό Πολεμικό Ναυτικό για λογαριασμό του οποίου είχαν ναυπηγήσει πολλά σκάφη, κυρίως ελαφρά τορπιλοβόλα. Γι' αυτό και το ναυπηγείο Schichau προσπάθησε να συμπεριλάβει στον σχεδιασμό του νέου υπερωκεανίου τεχνογνωσία που είχε αποκτήσει από τις ναυπηγήσεις των τορπιλοβόλων, με στόχο το KAISER FRIEDRICH να είναι μικρότερο και λιγότερο δαπανηρό από το KAISER WILHELM DER GROSSE. Προκειμένου να πετύχει τη μείωση της κατανάλωσης γαιάνθρακα στα τρία τέταρτα αυτής του πλοίου των Vulkan, το Schichau αύξησε την πίεση στους δέκα λέβητες κατά 50 μονάδες πάνω από αυτή του αντίζηλού του. Επί-



Το σαλόνι της πρώτης θέσης.

The first class saloon.



Το καπνιστήριο της πρώτης θέσης.

The first class smoking room.

1891 by the German mechanic and shipbuilder Ferdinand Schichau (1814-1896), who had also founded another shipyard, in 1837. The shipyard employed 8.000 workers and maintained close cooperation with the German Navy, for which they had built several ships, mainly light torpedo boats.

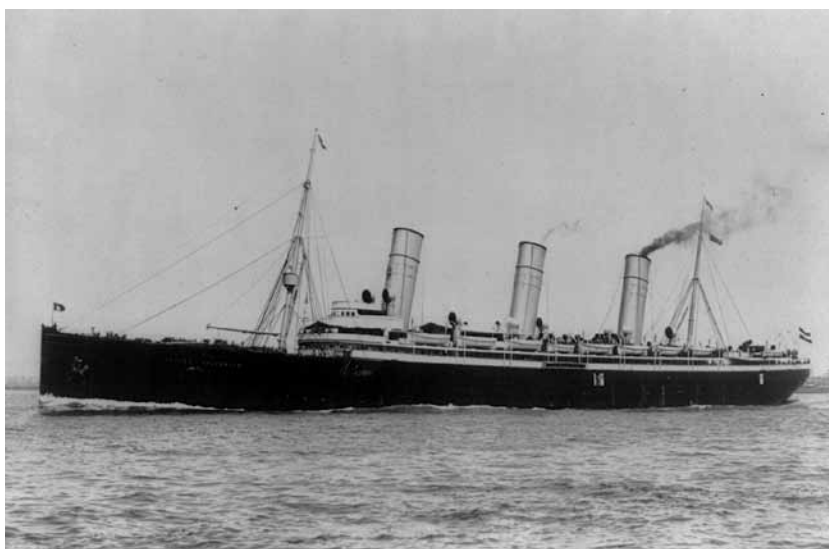


Το εστιατόριο της πρώτης θέσης με τον εντυπωσιακό θόλο.

The first class restaurant with the impressive dome.

Το KAISER FRIEDRICH μετά την επιμήκυνση των φουγάρων του. (Συλλογή W. Kaye Lamb).

KAISER FRIEDRICH following the lengthening of her funnels. (W. Kaye Lamb collection).



σης τις δυο προπέλες τις κινούσαν δυο σύνθετες μηχανές τετραπλής εκτόνωσης αντί για τις πιο συνηθισμένες τριπλής. Επίσης για να μειώσει τη δόνηση του σκάφους από τις μηχανές, το ναυπηγείο τοποθέτησε το μηχανοστάσιο πιο πλώρα από τα συνήθη πρότυπα, μεταξύ δεύτερου και τρίτου λεβητοστασίου. Όπως και άλλα υπερωκεάνια της εποχής, το KAISER FRIEDRICH σχεδιάστηκε για να μπορεί να χρησιμεύσει και ως βοηθητικό καταδρομικό του Γερμανικού Πολεμικού Ναυτικού. Γι' αυτό διέθετε ενισχύσεις στα σημεία που θα τοποθετούνταν τα πυροβόλα καθώς και ειδική σχεδίαση του πηδαλίου.

Χαρακτηριστικά:

Κ.Ο.Χ: 12.481

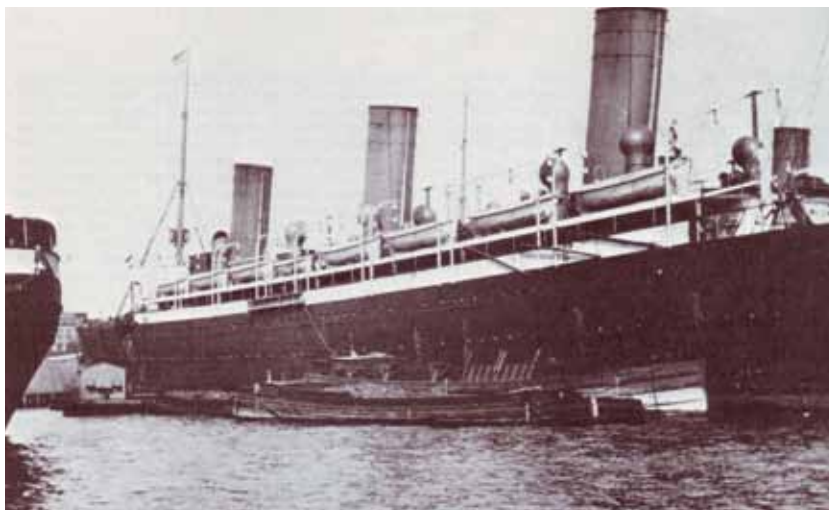
Διαστάσεις: 182,9 x 19,4 μ.

Μηχανές: Δύο 5-cyl. παλινδρομικές τετραπλής εκτόνωσης, ιπποδύναμης 28.000 IHP, κατασκευής των ναυπηγείων.

Ταχύτητα: 19 κόμβοι.

Το KAISER FRIEDRICH στη Νέα Υόρκη τον Σεπτέμβριο του 1898. (University of Baltimore Library).

KAISER FRIEDRICH in New York, September 1898. (University of Baltimore Library).

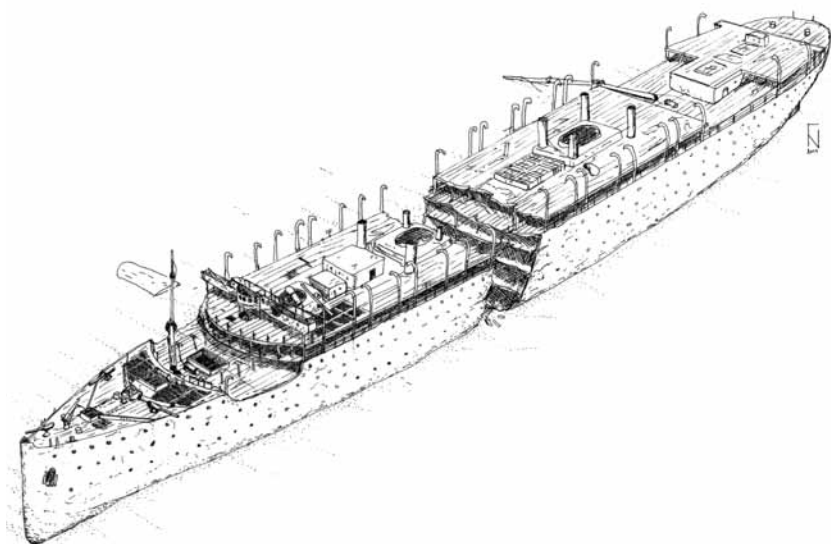




Το BURDIGALA. (Βιβλιοθήκη του Πανεπιστημίου Βαλτιμόρης).

BURDIGALA. (University of Baltimore Library).

Due to this reason, the Schichau shipyard attempted to encompass in the construction of the new liner, the know-how that it had gained from building torpedo boats, in order to produce a ship smaller and less expensive to operate than SS KAISER WILHELM DER GROSSE. In order to decrease the consumption of coal by 25% over the Bremer Vulkan ship, Schichau increased the pressure in the ten boilers by 50 units over its rival. Also, the two propellers were turned by two complicated quadruple expansion engines instead of the more customary triple expansion. Moreover, to limit the vibration of the ship from the engines, the shipyard placed the engine rooms closer to the bow instead of between the second and third boiler room which was the norm. Like other liners of its age, SS KAISER FRIEDRICH was designed to be used as an armed merchant cruiser for the German Navy if required. For this reason she was strengthened in the areas where the guns would be placed and her rudder had a special design.



Σκίτσο του ναυαγίου.

A sketch of the shipwreck.



Specifications:

G.R.T. 12.481

Dimensions: 182.9 x 19.4 m.

Machinery: Two 28.000 IHP 5-cyl. quadruple expansion reciprocating engines, manufactured at the shipyards.

Speed: 19 knots.

Τα κενά καπόνια της σωσίβιου λέμβου Νο.2. (Κώστας Κατσαρός).

The vacant davits of life boat No.2. (Costas Katsaros).

Construction of SS KAISER FRIEDRICH was completed in May 1898, however the sea trials had already shown that the ship was far from able to achieve the required 22-knot speed. She was struggling to reach 20 knots. The ships' maiden voyage that was scheduled for May 11, was cancelled in order to improve the ships' performance. SS KAISER FRIEDRICH was sent for dry docking to Southampton, where the surface of the propeller blades was reduced, in a desperate effort to increase the rate of acceleration. North German Lloyd refused to accept her from the shipyard, but when Schichau offered guarantees, they agreed to temporarily place her into service. So on June 7, the ship left Bremerhaven for its maiden voyage to New York. SS KAISER FRIEDRICH had the capacity to transport on each trip 400 first class passengers, 250 in second class and 700 in third class, with a crew of 420. The new ocean liner made it to New York at an average hourly speed of 17.7 knots. The worst part was that for several hours the liner had been forced to sail on one engine as it was found that both engines had problems with overheating. She returned to Germany without any passengers and was sent to the shipyard of Danzig. There she remained for two months, for rectification of the overheating problems and to increase her speed. In September she resumed her sailings to New York, completing three voyages. Although



*Κολάζ φωτογραφιών από
το πρωραίο τμήμα.
(Κώστας Κατσαρός).*

*A collage of photos from the fore
section. (Costas Katsaros).*

θεση του KAISER FRIEDRICH ακολούθησε τη νομική οδό και ολοκληρώθηκε με ήττα των ναυπηγείων. Στο μεταξύ τον Οκτώβριο του 1899 το πλοίο ναυλώθηκε στην εταιρεία Hamburg-America Line, ανταγωνίστρια της North German Lloyd και δρομολογήθηκε μεταξύ Αμβούργου και Νέας Υόρκης. Πραγματοποίησε δέκα ταξίδια μετ' επιστροφής και τον Οκτώβριο του 1900 επέστρεψε στους ιδιοκτήτες του, τα ναυπηγεία Schichau. Το KAISER FRIEDRICH παρέμεινε παροπλισμένο στο Αμβούργο για δώδεκα χρόνια. Φήμες το ήθελαν να έχει αγοραστεί από Ρώσους ή από τη νεοσύστατη Norwegian American Line το 1910 για την οποία θα ταξίδευε ως LEIF ERICSSON. Τελικά χρειάστηκε να περιμένει μέχρι τον Μάιο του 1912 για να βρεθεί ένας αγοραστής. Η κρατική γαλλική εταιρεία Compagnie de Navigation Sud-Atlantique αγόρασε το σκάφος και προχώρησε στην ανακαίνισή του. Παράλληλα τοποθετήθηκαν νέοι λέβητες στα ναυπηγεία Blohm & Voss του Αμβούργου και μετονομάστηκε σε BURDIGALA παίρνοντας το λατινικό όνομα του Bordeaux. Η νέα του εταιρεία είχε ιδρυθεί το 1911 με σκοπό να παρέχει μια «εθνική» σύνδεση ανάμεσα στη Γαλλία και τα λιμάνια της ανατολικής ακτής της Νότιας Αμερικής.

Στις 5 Οκτωβρίου 1912, το BURDIGALA ξεκινούσε μια νέα καριέρα κάνοντας το πρώτο του ταξίδι από το Μπορντό στο Μπουένος Άιρες. Τα ταξίδια αυτά δεν κράτησαν για πολύ μιας και το υπερωκεάνιο παροπλίστηκε τον Νοέμβριο του 1913 στο Μπορντό, καθώς κρίθηκε ότι η χρήση του ήταν ασύμφορη εξ αιτίας της υπερβολικής κατανάλωσης καυσίμων. Το 1914 η Cie Sud-Atlantique πέρασε στον έλεγχο της επίσης κρατικής Compagnie Générale Transatlantique, για να περιέλθει δύο χρόνια αργότερα στη Chargeurs Réunis χωρίς να αλλάξει κάτι στην κατάσταση του πλοίου. Τελικά, τον Μάρτιο του 1915 το BURDIGALA επιτάχθηκε από το Γαλλικό Πολεμικό Ναυτικό και αφού εξοπλίστηκε με τέσσερα πυροβόλα των 5,5 ιντσών, μετετράπη σε βοηθητικό καταδρομικό. Ωστόσο το 1916, οι



*Άποψη της πλώρης του ναυαγίου.
(Κώστας Κατσαρός).*

*View of the shipwreck's bow.
(Costas Katsaros).*

another small improvement was obtained, she again failed to surpass 20 knots and she returned once again to the shipyard. New modifications followed, which included the lengthening of her funnels by 3,8 meters. She was then taken back for trials by “North German Lloyd”, in March 1899, but when it was realized that she could not exceed the speed of 20 knots, in June, she was returned to the shipyard, this time for good. The case of the SS KAISER FRIEDRICH went to court, ending with the defeat of the shipyard. In the mean time, in October 1899, the ship was chartered by the “Hamburg-America Line”, a competitor of “North German Lloyd”, and entered service between Hamburg and New York. In October 1900 she was returned to her owners, the Schichau Shipyard, after completing ten round trips. SS KAISER FRIEDRICH remained laid up in Hamburg for twelve years. Rumors circulated that she would be sold to Russians or in 1910 to the newly founded Norwegian American Line for which she would sail under the name SS LEIF ERICSSON. She had to wait for a buyer to be found till May 1912. The “Compagnie de Navigation Sud-Atlantique” of the French state bought the ship and sent her to the shipyards of Blohm & Voss in Hamburg, for a thorough refit, which included the installation of new boilers. After the refit, the ship was renamed SS BURDIGALA which is the latin name of Bordeaux. The ship's new company was founded in 1911 with the aim of providing a “national” connection between France and the ports of the eastern coast of South America.

On October 5, 1912, SS BURDIGALA began her new career by making her first trip from Bordeaux to Buenos Aires. These trips did not last for long as the liner was laid up at Bordeaux in November 1913, because it was found that her use was disadvantageous due to her excessive con-

*Η θέα πάνω από τη γέφυρα του
BURDIGALA. (Κώστας Κατσαρός).*

*The view over the bridge of
BURDIGALA. (Costas Katsaros).*



ανάγκες για μεταφορά συμμαχικών δυνάμεων προς τα Βαλκάνια και τα Δαρδανέλια, οδήγησαν στην αλλαγή χρήσης του πλοίου ως οπλιταγωγού.

Η απώλεια του πλοίου

Στις 9 Νοεμβρίου του 1916 το BURDIGALA απέπλευσε από την Τουλόν με τελικό προορισμό τη Θεσσαλονίκη, έμφορτο με ενισχύσεις για το μέτωπο των Βαλκανίων. Κατέπλευσε στη Θεσσαλονίκη τα μεσάνυχτα της 10ης Νοεμβρίου και την επομένη αποβίβασε τα στρατεύματα. Στις 13 Νοεμβρίου και ώρα 16.30' αναχώρησε για την Τουλόν. Πέραν του πληρώματος, στο BURDIGALA επέβαιναν 29 επιβάτες (ναύτες και στρατιώτες) αλλά δεν μετέφερε κάποιο φορτίο. Το πλοίο έπλευσε προς νότο κάνοντας διαρκείς ελιγμούς προς αποφυγή επίθεσης από κάποιο εχθρικό υποβρύχιο.

Την επόμενη ημέρα το υπερωκεάνιο διέπλεε το στενό μεταξύ της Κέας και της Εύβοιας², με ταχύτητα 14,75 κόμβων και καλές καιρικές συνθήκες. Στις 10.45' το BURDIGALA βρισκόταν σε απόσταση 2 μιλίων από τον κόλπο του Αγίου Νικολάου στην Κέα, όταν ακούστηκε μια ισχυρή έκρηξη πρύμα δεξιά που προκάλεσε τον κλονισμό ολόκληρου του σκάφους. Στο γαλλικό οπλιταγωγό αμέσως προκλήθηκε μια κλίση 3-4 μοιρών η οποία για τα επόμενα 20 λεπτά παρέμεινε σταθερή. Στον Πλοίαρχο και το πλήρωμα επικράτησε η άποψη ότι το πλοίο είχε τορπιλισθεί, αν και κανείς τους δεν διέκρινε τα ίχνη κάποιας τορπίλης να πλησιάζει ή κάποιο περισκόπιο υποβρυχίου.

Αυτό που δεν γνώριζαν ήταν ότι την προηγούμενη ημέρα το γερ-

2. Σε ορισμένα βιβλία, η τοποθεσία της βύθισης έχει λανθασμένα τοποθετηθεί στο στενό μεταξύ Τήνου και Μυκόνου.



sumption of fuel. In 1914 Cie Sud-Atlantique passed under the control of state owned “Compagnie Générale Transatlantique”, and two years later under “Chargeurs Réunis” without any changes in the ship’s status. Finally, in March 1915, SS BURDIGALA was requisitioned by the French Navy for use as an auxiliary cruiser, following the installation of four 5.5 inch guns. However, in 1916, the needs for transporting Allied forces to the Balkans and Dardanelles led to the use of the ship as a troop carrier.

The loss of the ship:

On November 9, 1916, SS BURDIGALA set sail from Toulon to Thessaloniki, carrying reinforcements for the Balkan front. She arrived at Thessaloniki at midnight, on November 10 and disembarked the troops the next day. On November 13, at 16:30, she sailed for Toulon. Other than the crew, SS BURDIGALA carried 29 passengers (sailors and soldiers) but no cargo. The ship set sail southbound, constantly maneuvering, to avoid being attacked by enemy submarines.

On the following day, the liner was sailing in the strait between Kea and Euvoia², at 14.75 knots under fair weather conditions. At 10:45, SS BURDIGALA was 2 miles out from the gulf of Agios Nikolaos at Kea when a loud explosion was heard, coming from the aft starboard side, that shook the entire vessel. The French troop carrier immediately developed a 3-4-degree list that remained unchanged

Στο μέσο της πλώρης διακρίνονται τα ανοίγματα των αμπαριών, καθώς και ο μεταλλικός ιστός που έχει κοπεί στη βάση του και παραμένει πεσμένος στο κατάστρωμα. (Κώστας Κατσαρός).

In the middle of the bow one can see the openings of the holds, and the metal mast that broke at its base and remains fallen on the deck. (Costas Katsaros).

². In certain books the location of sinking has been wrongly placed in the strait between Tinos and Mykonos.

Άποψη της γέφυρας. (Κώστας Κατσαρός).

Views of the bridge. (Costas Katsaros).



μανικό υποβρύχιο U-73 είχε τοποθετήσει στο στενό μια σειρά από νάρκες. Το BURDIGALA ήταν το πρώτο από πέντε³ πλοία που μέσα σε ένα δεκαήμερο προσέκρουσαν σε νάρκες ποντισμένες από το γερμανικό υποβρύχιο U-73⁴. Το υποβρύχιο κυβερνούσε από την ένταξή του στο γερμανικό στόλο ο Ανθυποπλοίαρχος (Kapitänleutnant) Gustav Siess (1883-1970), ένας Αξιωματικός που διακρίθηκε για τη δράση του στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο βυθίζοντας 56 πλοία συνολικού εκτοπίσματος 261.399 κ.ο.χ.

Πλοίαρχος του BURDIGALA ήταν ο Francois Rolland, ένα έμπειρο στέλεχος του Γαλλικού Πολεμικού Ναυτικού, 47 ετών, ο οποίος στην κατάθεση που έδωσε μετά το συμβάν, περιέγραψε τις στιγμές που ακολούθησαν της έκρηξης ως εξής:

[...Η πρώτη μου κίνηση, έχοντας άγνοια της ακριβούς κατάστασής μας όπως της εισροής ύδατος στο κύτος, ήταν να σταματήσουν

3. Ακολούθησαν στις 20 Νοεμβρίου τα ελληνικά ακτοπλοϊκά ΣΠΑΡΤΗ και ΣΠΕΤΣΑΙ στις Φλέβες, τα οποία υπέστησαν σοβαρές ζημιές αλλά επισκευάστηκαν, το βρετανικό νοσοκομειακό BRITANNIC στις 21 Νοεμβρίου που βυθίστηκε στην ίδια περιοχή με το BURDIGALA και το βρετανικό νοσοκομειακό BRAEMAR CASTLE στις 23 Νοεμβρίου στο στενό Τήνου – Μυκόνου το οποίο προσάραξε με επιτυχία και κατόπιν ανελεύστηκε.

4. Το U-73 είχε ναυπηγηθεί το 1915 στα ναυπηγεία Kaiserliche Werft, του Danzig. Εντάχθηκε στη δύναμη του Γερμανικού Αυτοκρατορικού Ναυτικού στις 9 Οκτωβρίου 1915 και τον Απρίλιο του 1916 κατέπλευσε στη Μεσόγειο όπου εντάχθηκε στον 2^ο στολίσκο υποβρυχίων με βάση την Pola της Αυστροουγγαρίας. Κατά τη δράση του, το U-73 βύθισε 3 πολεμικά (28,750 τόνων) και 18 συμμαχικά εμπορικά σκάφη (συνολικά 87,449 κ.ο.χ) ενώ προκάλεσε ζημιές σε άλλα τρία. Με τη λήξη του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, το πλήρωμα του το αυτοβύθισε στην Pola, στις 30 Οκτωβρίου 1918.



for the next 20 minutes. The captain and crew all thought that the ship had been torpedoed, although no-one had seen any signs of an approaching torpedo or any submarine periscope .

Στο εσωτερικό της γέφυρας.

Inside the bridge.

What they did not know was that on the previous day, the German submarine U-73 had laid a series of mines in the straits. SS BURDIGALA was the first of five³ ships to hit the mines that the German submarine U-73⁴ had laid, within a period of ten days. Since her integration in the German fleet, the submarine was commanded by Sub-lieutenant (Kapitänleutnant) Gustav Siess (1883-1970), an officer distinguished for his services during World War I, by sinking a total of 56 ships, displacing some 261.399 gross tons.

Captain of SS BURDIGALA was the 47-year old François Rolland, an experienced officer of the French Navy. In his report of the incident Captain Rolland described the moments after the explosion:

“My first action, having no knowledge of the exact situation, or of

3. She was followed on November 20th by the Greek coastal ships SPARTI and SPETSAL at Fleves that suffered serious damages but were repaired, the British hospital ship BRITANNIC on November 21 that sank in the same area with BURDIGALA, and the British hospital ship BRAEMAR CASTLE on November 23 at the strait Tinos – Mykonos, that ran aground successfully and was then salvaged.

4. U-73 was built in 1915 at Danzig's Kaiserliche Werft shipyard. She was commissioned in the German Imperial Navy on October 9, 1915 and in April of 1916 she sailed to the Mediterranean where she joined the 2nd submarine flotilla based in Pola, Austria-Hungary. During her service, U-73 sank 3 warships (28,750 tons) and 18 allied merchant ships (a total of 87,449 g.r.t.) and damaged another three. At the end of World War I, her crew scuttled the submarine in Pola, on October 30, 1918.

Οι τηλεγράφοι στο εσωτερικό της γέφυρας.

The engine telegraphs inside the bridge.



οι μηχανές προκειμένου να σταματήσει η κίνηση του σκάφους ώστε, εάν βυθιζόταν γρήγορα, να μπορούσα να καθελκύσω τις λέμβους χωρίς κίνδυνο... Αντιλαμβανόμενος ότι η κατάσταση του πλοίου δεν μεταβαλλόταν σημαντικά, διέταξα να τεθεί η δεξιά μηχανή σε λειτουργία, ενώ έστριψα το τιμόνι όλο αριστερά ώστε να προσεράξω στον όρμο του Αγίου Νικολάου, εφόσον το πλοίο μπορούσε να φθάσει ως εκεί. Κατόπιν έμαθα ότι αυτές οι εντολές δεν έφτασαν [σ.σ. στους παραλήπτες] μιας και το μηχανοστάσιο είχε κατακλυστεί πλήρως από την αρχή...

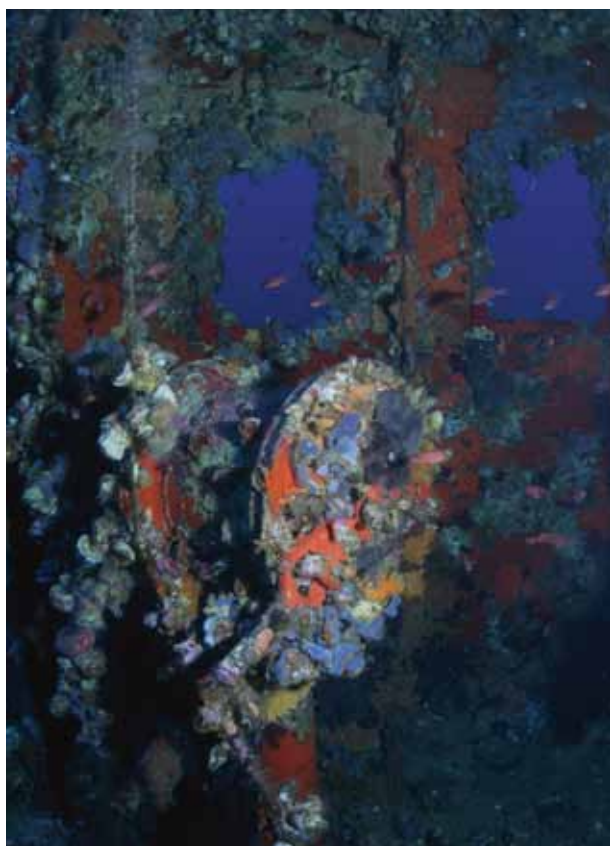
Ακολουθώντας τις εντολές του Πλοίαρχου, ο Αξιωματικός μηχανής προσπάθησε να εκκινήσει τη δεξιά μηχανή αλλά αυτό δεν ήταν δυνατό. Έτσι πιστεύοντας ότι ο Πλοίαρχος ήθελε να πλησιάσει στην ακτή, έθεσε σε λειτουργία την αριστερή μηχανή η οποία και συνέχισε να λειτουργεί ως το τέλος.

Από τη στιγμή της έκρηξης το νερό κατέκλυσε στιγμιαία το μηχανοστάσιο με τέτοια ταχύτητα που το προσωπικό είχε οριακά τον χρόνο για να το εγκαταλείψει μεταφέροντας στη γέφυρα την απεγνωσμένη διαπίστωση: «Ανεβαίνει [σ.σ. η στάθμη του νερού], τόσο γρήγορα όσο και [σ.σ. ανεβαίνουμε] εμείς».

Προτού όμως εγκαταλείψουν το μηχανοστάσιο φρόντισαν να κλείσουν τις κατώτερες υδατοστεγείς θύρες μεταξύ μηχανοστασίου και λεβητοστασίου, ενώ μια από αυτές έκλεισε αυτόματα με την έκρηξη. Ωστόσο, μια από τις ανώτερες χειροκίνητες υδατοστεγείς θύρες που συνέδεε το μηχανοστάσιο με το μηχανουργείο, δεν λειτούργησε καθώς ο μηχανισμός της είχε καταστραφεί από τον κραδασμό της έκρηξης.

Η έκρηξη είχε γίνει κοντά και στο ηλεκτροστάσιο με αποτέλεσμα το πλοίο να μείνει χωρίς φωτισμό, ενώ οι προσπάθειες που έγιναν για αποκατάσταση του φωτισμού δεν απέδωσαν, καθώς τα νερά προκαλούσαν βραχυκυκλώματα.

Λίγα λεπτά μετά την έκρηξη, ένας υπαξιωματικός παρατήρησε δεξιά του BURDIGALA, μια αυλάκωση στη θάλασσα και στη συνέ-



the quantity of incoming water, was to stop the engines in order to stop the ship's movement, so that if the ship would sink quickly I would be able to lower the life boats without risk... When I realized that the ship's condition was not changing significantly, I ordered to start the starboard engine and turned the wheel hard to port, in order to run the ship aground in the bay of Aghios Nikolaos, provided that the ship could make it there. Afterwards I learned that these orders never reached [e.n. the recipients] because the engine room had flooded from the start."

Following the Captain's orders, the First Engineer tried to start the starboard engine but it was not possible. So, believing that the captain wanted to approach the shore he decided to start the port engine that continued to turn until the end.

Right after the explosion, water had flooded the engine room with such speed that the crew barely had time to get out, conveying to the bridge the alarming realization: "It [the level of water] rises as fast as us [we can climb]".

Before abandoning the engine room they made sure to close the lower watertight doors between the engine room and the boiler room. One of them automatically shut following the explosion. However, one of the upper manually operated watertight doors connecting the engine room to the machinery shop did not function as its mechanism had been destroyed by the shock of the explosion.

The explosion happened close to the power room and the ship remained without lights, so as the water kept causing short circuits, all

Οι τηλεγράφοι στο εσωτερικό της γέφυρας.

The engine telegraphs inside the bridge.

Πεσμένη πυξίδα πίσω από τη γέφυρα.

A fallen compass behind the bridge.



χρεια διέκρινε ένα περισκόπιο. Αμέσως διετάχθη πυρ εναντίον του, ωστόσο το περισκόπιο εξαφανίστηκε σε λίγες στιγμές, ένδειξη ότι το υποβρύχιο είχε καταδυθεί.

Στη γέφυρα του πλοίου, ο Πλοίαρχος Rolland αφού κατάφερε να στρέψει την πλώρη προς την είσοδο του κόλπου του Αγίου Νικολάου, διέταξε να σταλεί το σήμα κινδύνου, το οποίο έγινε με τον εφεδρικό ασύρματο αφού ο κύριος δεν μπορούσε να λειτουργήσει χωρίς ρεύμα. Επίσης προκειμένου να προλάβει τυχόν ταχεία επιδείνωση της κλίσης που θα απέτρεπε την καθέλκυση των σωσίβιων λέμβων⁵, διέταξε να κατέβουν οι σωσίβιες λέμβοι της δεξιάς πλευράς σε θέση όπου θα μπορούσε να γίνει η επιβίβαση άμεσα, εφόσον χρειαζόταν.

5. Εφόσον ένα πλοίο λάμβανε κλίση προς τα αριστερά ή δεξιά μεγαλύτερη από πέντε μοίρες, οι λέμβοι στην υψηλότερη πλευρά δεν ήταν δυνατόν να καθελκυστούν.



*Η θαλάσσια ζωή έχει κατακλύσει
το ναυάγιο.*

*Maritime life has engulfed the
wreck.*

efforts to restore lighting failed.

A few minutes after the explosion, a petty officer detected a line on the surface of the sea on the starboard side of SS BURDIGALA and then saw a periscope. The guns immediately opened fire against it, but the periscope vanished within minutes, a sign that the submarine had dived.

On the ship's bridge, Captain Rolland, having managed to turn the bow towards the entrance of the bay of Agios Nikolaos, ordered a distress signal to be sent out. The signal was sent through the auxiliary radio because the main radio could not function without power. Moreover, anticipating that an increase in the ships' list would render impossible the launch of the life boats⁵, he ordered the crew to lower the star-

5. If a ship was listing to port or starboard by more than five degrees or so, the boats on the higher side could not be launched.

Η αριστερή πλευρά της γέφυρας.

The port side of the bridge.



Παράλληλα, ο Πλοίαρχος συγκέντρωσε τα εμπιστευτικά έγγραφα και τα έριξε στη θάλασσα προκειμένου να καταστραφούν, φροντίζοντας να μην μείνουν στην επιφάνεια.

Με τη στάθμη του ύδατος στο λεβητοστάσιο να έχει φτάσει τα τέσσερα μέτρα και την κλίση να έχει αυξηθεί στις 7-8 μοίρες, ο Α΄ Μηχανικός Auguste Richard ενημέρωσε ότι το υδατοστεγές διάφραγμα είχε υποχωρήσει, αν και ο Πλοίαρχος πίστευε ότι το νερό είχε φθάσει από το μηχανοστάσιο βρίσκοντας διέξοδο μέσω δυο θυρίδων και ενός διαδρόμου που ένωναν τα δύο τμήματα.

Έχοντας αυτές τις πληροφορίες, ο Πλοίαρχος Rolland έκρινε ότι το πλοίο θα μπορούσε να βυθιστεί σύντομα. Μην μπορώντας να κάνει κάτι για να σώσει το BURDIGALA, ο Πλοίαρχος σήμανε την εγκατάλειψη του πλοίου. Αφού βεβαιώθηκε ότι όλοι είχαν επιβιβαστεί στις σωσίβιες λέμβους, διέταξε την κατέλκυσή τους. Η διαδικασία εξελίχθηκε ομαλά και οι επιβαίνοντες σε λίγα λεπτά είχαν περισυλλεγεί από το αγγλικό αντιτορπιλικό RATTLESNAKE που είχε σπεύσει προς βοήθειά τους. Το RATTLESNAKE κατόπιν προσέγγισε τη δεξιά πλευρά του BURDIGALA προκειμένου να παραλάβει τον Πλοίαρχο και τον Αξιωματικό πλοήγησης που παρέμεναν στο πλοίο. Στη δεξιά πλευρά του βυθιζόμενου υπερωκεάνιου βρίσκονταν έμπορτες δύο τελευταίες λέμβοι, οι οποίες παρά την εντολή του Πλοίαρχου Rolland να απομακρυνθούν, παρέμεναν προκειμένου να παραλάβουν τον ίδιο και τον Αξιωματικό. Ωστόσο, η άφιξη του RATTLESNAKE τις ανάγκασε να απομακρυνθούν εσπευσμένα προκειμένου να μην συνθλιβούν ανάμεσα στα δύο πλοία. Κρίνοντας ότι η παραμονή του RATTLESNAKE σε αυτή τη θέση θα μπορούσε να το καταστήσει στόχο τορπιλικής επίθεσης, ο Πλοίαρχος Rolland ζήτησε από τον Κυβερνήτη του RATTLESNAKE να απομακρυνθεί άμεσα.

Ο Πλοίαρχος Rolland περιγράφει πώς εγκατέλειψε και ο ίδιος το πλοίο:

[...Προχωρήσαμε προς το μέσο αριστερά όπου βρίσκονταν δύο φουσκωτές λέμβοι. Πηγαίνοντας προς τα εκεί, συναντήσαμε και



board life boats to a position that would make it possible to embark them immediately if needed. At the same time the Captain gathered the ship's confidential documents and threw them in the sea in order to destroy them, making sure they did not remain on the sea surface.

With the level of water in the boiler room rising four meters high, and the ship's list increasing to 7-8 degrees, the chief engineer Auguste Richard notified them that the watertight bulkhead had given away, though the Captain believed that the water had come from the engine room through two hatches and one alleyway that united the two sections.

After receiving this information, Captain Rolland judged that the ship would soon sink. Not able to do something to save SS BURDIGALA, the captain sounded the signal to "abandon ship". After making sure that everyone had embarked the life boats, he ordered to launch them. The process ran smoothly and the passengers were collected within minutes by the British destroyer HMS RATTLESNAKE that immediately came to their assistance. HMS RATTLESNAKE approached the starboard side of SS BURDIGALA in an attempt to board the captain and the navigation officer who remained on ship. Two loaded life boats still lingered close to



*Απόψεις της υπερκατασκευής.
(Αρετή Κομνηνού – Νίκος
Καρατζάς).*

*Views of the superstructure. (Areti
Kominou – Nikos Karatzas).*

Μπανιέρα σε καμπίνα της πρώτης θέσης.

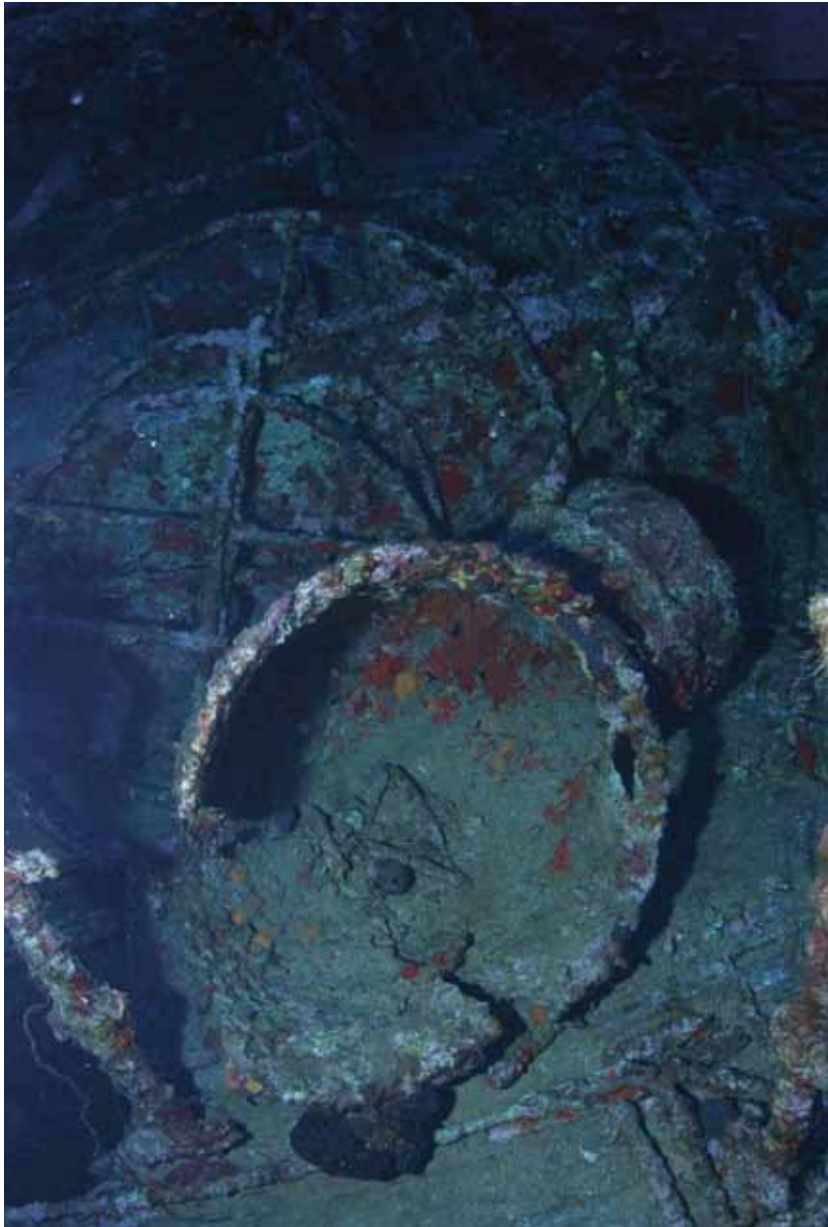
A bath tub in a first class cabin.



έναν Άγγλο ναύτη ο οποίος είχε επιβιβαστεί όταν έδεσε το RATTLESNAKE και εγκλωβίστηκε μετά την εσπευσμένη αναχώρηση του αντιτορπιλικού. Ο Αξιωματικός πλοήγησης έκοψε τα σχοινιά καθέλκυσης των δύο λέμβων και οι τρεις κατεβήκαμε από τα σχοινιά των επωτίδων. Πρώτος κατέβηκε ο Άγγλος, μετά ο Αξιωματικός και τελευταίος εγώ. Μαζευτήκαμε στην ίδια σχεδία αλλά δεν μπορέσαμε να απομακρυνθούμε από το πλάι του πλοίου, καθώς ήταν ήδη αισθητή η έλξη της δίνης που προκαλείτο από τη βύθισή του...]

Λίγες στιγμές αργότερα, λιγότερο από 10 λεπτά μετά από τη διαταγή εγκατάλειψης και 35 λεπτά μετά την έκρηξη, το BURDIGALA βυθίστηκε.

Οι τρεις ναυαγοί περισυνελέγησαν από το RATTLESNAKE το οποίο τους μετέφερε στον Πειραιά, όπου έφτασαν στις 15.30'. Εκεί οι ναυαγοί οδηγήθηκαν στο γαλλικό θωρηκτό PROVENCE που ναυ-



Τμήμα από πεσμένη ανεμοδόχο.

Part of a fallen ventilator.

the starboard side of the sinking liner. Despite Captain Rolland's order to clear away, they remained there in order to take him and the officer. However, the arrival of HMS RATTLESNAKE forced them to depart as quickly as possible, to avoid being crushed between the two ships. Judging that if HMS RATTLESNAKE remained there she could become a target for submarines, Captain Rolland asked the Commanding Officer of HMS RATTLESNAKE to depart immediately.

Captain Rolland describes how he abandoned the ship

“We proceeded to go towards the two inflatable rafts, portside amidships. On the way, we met an English sailor who had climbed on board when HMS RATTLESNAKE had come alongside and was trapped



Απόψεις από το ανώτερο κατάστρωμα, πίσω από τη γέφυρα.

Views from the top deck, aft of the bridge.



λοχούσε στον Πειραιά, προκειμένου να τους περιθάψουν. Την επομένη πέθανε ένα μέλος του πληρώματος μηχανής, ο 23 ετών θερμαστής Nicolas Losco, συνεπεία των εγκαυμάτων που υπέστη, όταν ένας από τους λέβητες του BURDIGALA ανατινάχτηκε κατά την έκρηξη. Στον ελληνικό τύπο η βύθιση του «Βορδύγαλα» (όπως αποδόθηκε στα ελληνικά το όνομα του πλοίου) περιορίστηκε σε ορισμένα μονόστηλα. Σε ένα⁶ από αυτά γίνεται αναφορά σε ένα ραδιοτηλεγράφημα που φέρεται να έστειλε ο Πλοίαρχος Rolland προς τη σύζυγό του και ενώ το πλοίο βυθιζόταν: «Αυτή την στιγμήν καλυπτόμεθα υπό των υδάτων, τα οποία πιθανόν να γίνουν και ο υγρός μας τάφος».

Μετά το τέλος του πολέμου, η Γαλλική Κυβέρνηση παρασημοφόρησε τον Ποίαρχο François Rolland, τον Υποπλοίαρχο Ernest Mercier και τον Α΄ Μηχανικό Auguste Richard με το παράσημο Ordre de l'Armée, σε ένδειξη αναγνώρισης της αυτοθυσίας που έδειξαν κατά τη βύθιση του BURDIGALA.

Το ναυάγιο σήμερα

Το BURDIGALA σήμερα βρίσκεται στον βυθό βορειοδυτικά της Κέας, σε βάθος 72 μέτρων. Παρά τον ένα σχεδόν αιώνα που έχουμε διανύσει από τη βύθισή του, το ναυάγιο παραμένει σε εξαιρετική κατάσταση και σε όρθια θέση. Τα φουγάρα του πλοίου πιθανότατα αποκολλήθηκαν κατά τη βύθισή του, ενώ και τα δύο κατάρτια του έσπασαν και βρίσκονται πεσμένα στη δεξιά πλευρά του ναυαγίου.

Το ναυάγιο του BURDIGALA έχει τον άξονα του στραμμένο προς τα βορειοανατολικά και έχει χωριστεί σε δύο τμήματα, κάτι που πιθανότατα συνέβη ως αποτέλεσμα της πρόσκρουσης στον βυθό. Το πρωραίο τμήμα έχει μήκος περίπου 100 μέτρα και στέκεται σχεδόν κάθετα στον βυθό. Η ορατότητα στην περιοχή του ναυαγίου είναι πάρα πολύ καλή και προσεγγίζει τα 15 μέτρα, με αποτέλεσμα ο δύτες να έχει μια πανοραμική άποψη του ναυαγίου. Εντύπωση προκαλεί η πολύ καλά διατηρημένη πρωραία υπερκατασκευή, η οποία

6. Εφημερίδα «Εμπρός», 3 Νοεμβρίου 1916.



with us when the destroyer hastily departed. The navigation officer cut the ropes from the two boats and the three of us climbed down the ropes hanging from the davits. First went the English sailor, then the officer and I was last. We gathered on the same raft, but were not able to move away from the ship's side, because we were caught in the swirling waters caused by the boat's sinking."

Moments later, less than 10 minutes after the order to abandon ship and 35 minutes after the explosion, SS BURDIGALA sank.

The three castaways were collected by HMS RATTLESNAKE and were taken to Piraeus where they arrived at 15:30. There, the castaways were taken to the French battleship FS PROVENCE which was anchored in Piraeus, for medical care. The next day a member of the engine crew, 23-year old stoker Nicolas Losco, passed away due to the burns he had suffered when one of the boilers of SS BURDIGALA blew up. In the Greek press the sinking of "Bordygala" (as the ship's name was rendered in Greek) was only mentioned in single-columns. One⁶ of them mentions a radiogram supposedly sent by Captain Rolland to his wife while the ship was sinking: "At this moment the level of the water is quickly rising; the sea may become our grave".

After the end of the war, the French government decorated Cap-

Απόψεις από το ανώτερο κατάστρωμα, πίσω από τη γέφυρα.

Views from the top deck, aft of the bridge.

6. Newspaper "Embros", November 3, 1916.

βρίσκεται σε βάθος 42 μέτρων και αποτελεί το ρηχότερο σημείο του ναυαγίου.

Η πλώρη του BURDIGALA έχει μείνει στραμμένη για πάντα προς την κατεύθυνση του λιμανιού της Κέας, ενώ οι άγκυρες παραμένουν στη θέση τους. Φτάνοντας στο κατάστρωμα της πλώρης ο δύτης θα παρατηρήσει τα πυροβόλα και μέρος του οπλισμού με τον οποίο είχε εξοπλιστεί το πλοίο. Γύρω από τα πυροβόλα βρίσκονται διάσπαρτοι κάλυκες που προφανώς προήλθαν από τα βλήματα, τα οποία χρησιμοποιήθηκαν κατά την τελευταία απέλπιδα επίθεση εναντίον του στόχου που είχε εντοπιστεί λίγο μετά το συμβάν. Η υπερκατασκευή της γέφυρας του πλοίου διατηρεί τη σιδηροκατασκευή της, ενώ τα ξύλινα τμήματά της έχουν από καιρό καταστραφεί πλήρως. Παρ' όλα αυτά διατηρούνται στη θέση τους τα περισσότερα από τα όργανα ναυσιπλοΐας που στέγαζε. Η διεΐσδυση στο εσωτερικό της υπερκατασκευής είναι επικίνδυνη λόγω των εκτεθειμένων τμημάτων του σιδερένιου σκελετού.

Στη νοητή συνέχεια του πρωραίου τμήματος και σε απόσταση 10 περίπου μέτρων στέκει το πρυμναίο τμήμα, το οποίο έχει κλίση 20 μοιρών προς τα δεξιά. Στο πρυμναίο κατάστρωμα είχαν τοποθετηθεί άλλα δύο πυροβόλα τα οποία και παραμένουν στη θέση τους, ενώ γύρω τους συναντάμε κιβώτια με πυρομαχικά. Οι δυο προπέλες του σκάφους παραμένουν στη θέση τους, με τη δεξιά να είναι μισοθαμμένη στον αμμώδη βυθό ενώ η αριστερή έχασε το ένα από τα τρία πτερύγιά της, προφανώς κατά την πρόσκρουση στον βυθό. Το ναυάγιο του BURDIGALA αποτελεί, πέρα από ένα ιστορικό καταδυτικό προορισμό, και έναν ζωντανό ύφαλο που σφύζει από θαλάσσια ζωή.