

MARS

Κείμενο : Γιώργος Καρέλας – Άρης Μπιλάλης



Τα σινιάλα της K.N.S.M.

The markings of K.N.S.M.

Στις 4 Φεβρουαρίου 1924 έγινε η τοποθέτηση της τρόπιδας του υπ' αριθμόν 131 πλοίου στα ναυπηγεία Machinebouwer Scheepsbouw Maatschappij "Nieuwe Waterweg" στο Schiedam της Ολλανδίας. Το φορτηγό πλοίο κατελκύστηκε στις 20 Οκτωβρίου 1925 λαμβάνοντας το όνομα DELAMERE για λογαριασμό της αγγλικής εταιρείας Manchester Spanish Line Ltd., ιδιοκτησίας H. Watson & Co., Manchester.

Χαρακτηριστικά:

Κ.Ο.Χ.: 1.662

Διαστάσεις: 81,60 x 11,93 x 4,95 μ.

Μηχανή: 1 τρικύλινδρη παλινδρομική ατμομηχανή, ιπποδύναμης 207 NHP, κατασκευής των ναυπηγείων.

Ταχύτητα: 10 κόμβοι.

Το 1926 το πλοίο πουλήθηκε στην ολλανδική εταιρεία Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij N.V. με έδρα το Άμστερνταμ και μετονομάστηκε σε MARS. Το φορτηγό πλοίο εντάχθηκε στο δίκτυο δρομολογίων της εταιρείας του, μεταφέροντας εμπορεύματα από την Ολλανδία προς την αμερικανική ήπειρο και αντίστροφα.

Η απώλεια του πλοίου

Στις 29 Μαΐου 1945 το MARS όδευε προς το τέλος ενός ταξιδιού από την Πρέβεζα προς την Πάτρα, μεταφέροντας ένα φορτίο καυσίμων, πετρέλαιο συσκευασμένο σε βαρέλια. Μετά την παράλλαξη του Ακρωτηρίου Πάππας και ενώ κόντευε να σουρουπώσει, μια τρομερή έκρηξη το συγκλόνησε καθώς προσέκρουσε σε νάρκη. Το MARS βρισκόταν 3 ναυτικά μίλια βορειοδυτικά του ακρωτηρίου, στα όρια του παλιού ναρκοπεδίου του Αράξου.



Το MARS. (Συλλογή M. Lindenborn).

SS MARS. (M. Lindenborn collection).

SS MARS

By George Karelas & Aris Bilalis

On February 4, 1924 the keel of ship No. 131 was laid at the shipyard Machinebouwer Scheepsbouw Maatschappij 'Nieuwe Waterweg' at Schiedam in the Netherlands. This cargo ship was launched on October 20, 1925 under the name DELAMERE for the account of the English company Manchester Spanish Line Ltd., owned by H. Watson & Co. Manchester.

Specifications :

G.R.T.: 1,662

Dimensions: 81.60 x 11.93 x 4.95 m.

Machinery: 1 three-cylinder reciprocating steam engine of 207 NHP horsepower, built by the shipyard.

Speed: 10 knots

The ship was sold in 1926 to the Dutch company Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij N.V. that was based in Amsterdam and was renamed MARS. The cargo ship was integrated in the company's network of itineraries, carrying cargo from the Netherlands to the American continent and vice versa.

The loss of the ship

On May 29, 1945, MARS was moving towards the end of a voyage from Preveza to Patras carrying a fuel cargo - petroleum in barrels. After the crossing of Cape Pappas during nightfall, a terrible explosion shook her, after she struck a mine. MARS was 3 nautical miles north-west of the cape, at the limits of the old mine-field of Araxos.

Aristos Pitounis, an eye-witness, narrates the facts: "While return-



To MARS. (Συλλογή Μ. Lindenborn).

SS MARS. (Μ. Lindenborn collection).

MAR LLOYD'S REGISTER. NAVIRES A VAPEUR ET A MOTEURS. 1945-46

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Numero d'Ordre	Nom du Navire, Matricule, Orientation, etc.	Tonnage	Détails de la Classification	Construit		Armateurs	Dimensions d'après la Douane, Superstructures, An.			Port d'Armement	Machines	14	15	
Numero Officiel	Ex-nom, s'il y a lieu.	Total	Cote	Quand	Par qui	Longueur	Largeur	Creux	Willemsstad	No. & Dén. des Cylindres - Couron. Pression des Chaudières.	14	15		
Signaux	Visites Périodiques. Nombres des Ponts	Sous le Pont - Net.	Y. Surveillance Spéciale. Date de la dernière Visite.	Navire	Mat.	Armateurs	Armateurs	Armateurs	Armateurs	Armateurs	Armateurs	Armateurs	Armateurs	
29211 10004 PFVK	Mars (5445) 1 Dk (St) 4 Shelter dk (St) 4 Brdk & St in No. 1 hold	1582 137 808	10004 137 808	1925	New Waterway B. B. Co. Schiedam Lloyd	267.9	39.1	16.8	Willemsstad Netherland 4 BHCem (Coll to SH dk)	T. 3 Cyl. 18", 80" x 40" - 86" 180 lb 25 B (Spt) 6cf/ps 110, no 8900 New Waterway B. B. Co.	18 x 10 207 M.N. 18 x 6			

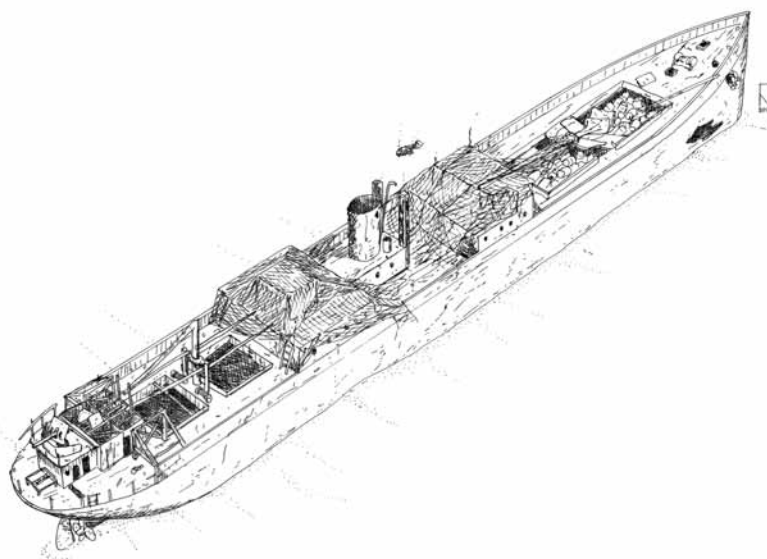
Η καταχώρηση του MARS στο Lloyd's Register.

SS MARS' entry in Lloyd's Register.

Ο αυτόπτης μάρτυρας Αρίστος Πιτούνης εξιστορεί τα γεγονότα: «Επιστρέψαμε από το καθημερινό μας ψάρεμα στην Αλυκή, συναντήσαμε το πλοίο που είχε ρότα για το Ιόνιο. Μου έκαναν εντύπωση τα γράμματα που είχε στο πλάι, γι' αυτό πέρασα το πλοίο για πολεμικό... Μετά ακούστηκε η έκρηξη και φάνηκαν οι καπνοί πίσω από τον Πάππα. Τότε σουρούπωνε... Όλοι μπήκαν πάλι στα καΐκια και πήγαν πίσω για να διασώσουν τους ναυαγούς...».

Μέσα σε λίγα λεπτά το MARS τυλίχθηκε στις φλόγες. Οι ναύτες έντρομοι, έχοντας γνώση της επικινδυνότητας του φορτίου, έπεσαν στη θάλασσα. Στο κοντινό ψαροχώρι της Αλυκής οι ψαράδες, που μόλις είχαν επιστρέψει από το ψάρεμα της ημέρας, μπήκαν στα καΐκια τους και έσπευσαν για βοήθεια. Κατάφεραν να περισυλλέξουν αρκετούς ναυαγούς, πολλοί από τους οποίους είχαν εγκαύματα, ωστόσο πέντε μέλη του πληρώματος έχασαν τη ζωή τους. Το πλοίο συνέχισε να φλέγεται όλη τη νύχτα και βυθίστηκε τελικά το ξημέρωμα της 30ής Μαΐου.

Ο Διονύσιος Κυριακόπουλος, κάτοικος Αλυκής, θυμάται: «... Τότε μέναμε στο Κουνουπέλι δίπλα στη θάλασσα. Δύσκολα χρόνια... Περιμέναμε από τον πατέρα μου να φέρει κανένα ψάρι στο σπίτι να φάμε αλλά επειδή αυτό δεν συνέβαινε πάντα, ψαρεύαμε με τα αδέρφια μου με πεζόβολα κοντά στην ακτή. Ήμουν πολύ μικρός αλλά θυμάμαι καλά που είδα το πλοίο στον ορίζοντα, ήταν μεγάλο



Σκίτσο του ναυαγίου.

Sketch of the shipwreck.



Μια από τις άγκυρες του MARS.

One of SS MARS' anchors.

ing from our daily fishing at Alyki, we met the ship that was sailing towards the Ionian Sea. I noticed the letters on her side, and I thought it was a warship. Then the explosion was heard and there appeared smoke behind Cape Pappas. It was about nightfall... Everyone got into the boats and went back to save the castaways.”

Within a few minutes, MARS went up in flames. The frightened seamen, being aware of the dangerous cargo, had jumped into the sea. At the nearby fishing village of Alyki, the fishermen who had just returned from the daily fishing, got in their boats and went to the rescue of the seamen. They managed to pick up several castaways, many of whom had burns, while five members of the crew died. The ship kept burning all night long and finally sank at dawn of May 30.

Dionysios Kyriakopoulos, resident of Alyki, remembers: “At the time,

Τα βαρέλια που αποτελούσαν το φορτίο του MARS.

The barrels that were SS MARS' cargo.



καράβι... Ύστερα ακούσαμε την έκρηξη. Το πλοίο έπιασε φωτιά και μέχρι που πήγαμε για ύπνο φλεγόταν. Το πρωί που ξυπνήσαμε το είδαμε ακόμα να καίγεται, σε λίγο όμως βούλιαξε...».

Το ναυάγιο σήμερα

Η ορατότητα στον χώρο του ναυαγίου είναι εξαιρετική καθώς προσεγγίζει τα 50 μέτρα. Το πλοίο από απόσταση 10 μέτρων φαίνεται ολόκληρο· είναι βυθισμένο σε βάθος 50 μέτρων και η γέφυρά του βρίσκεται στα 37 μέτρα. Τα αμπάρια είναι γεμάτα με σιδερένια βαρέλια, τα οποία έχουν πια διαβρωθεί και τρυπήσει.

Το MARS είναι διατηρημένο σε εξαιρετική κατάσταση. Στη δεξιά πλευρά της πλώρης διακρίνεται η τρύπα που δημιούργησε η έκρηξη



Κάθοδος για το μηχανοστάσιο.

The way down to the engine room.



*Εφεδρική άγκυρα, η οποία
βρίσκεται μπροστά από την
υπερκατασκευή του πλοίου.*

*The spare anchor, in front of the
ship's superstructure.*

we used to live at Kounoupele, just by the sea. These were difficult times... We were waiting for my father to bring some fresh fish to eat, but, as this did not always happen, we used to fish with my brothers and sisters with cast net by the shore. I was very young, but I remember well that I saw the ship in the horizon, she was a big one... Then we heard the explosion. The ship caught fire and she was burning until we went to bed. In the morning, when we got up, we saw her still burning but soon she sank..."

The shipwreck today

Visibility in the shipwreck's area is excellent, as it extends to about 50 meters. The whole ship is visible from 10 meters away; she sank in 50 meters of water and its bridge is at about 37 meters deep. The ship's holds are full of iron barrels that are, today, corroded and bear holes.

*Άποψη του πρυμναίου
καταστρώματος.*

View of the stern deck.



από την πρόσκρουση στη νάρκη. Και οι δύο άγκυρες του πλοίου βρίσκονται στη θέση τους. Το φουγάρο δεσπόζει στη θέση του, η γέφυρα είναι επίσης σε πολύ καλή κατάσταση. Σχεδόν από τη γέφυρα και μπροστά έως την πλώρη, το πλοίο είναι τυλιγμένο με ένα τεράστιο δίκτυ ανεμότρατας.

Ερευνώντας τα αμπάρια, καλυμμένη από ένα πυκνό στρώμα λάσπης παραμένει η εφεδρική προπέλα του πλοίου.

Στην πρύμνη δεσπόζει ένα κανόνι, απαραίτητο για την προστασία του πλοίου κατά την εποχή του πολέμου. Το κανόνι είχε τοποθετηθεί πάνω από το πίσω κομοδέσιο του πλοίου και ακριβώς από κάτω εύκολα διακρίνονται οι καμπίνες των μελών του πληρώματος.

Σε συνθήκες καλής ορατότητας είναι ένα από τα καλύτερα διατηρημένα ναύαγια του Πατραϊκού.

*Η εφεδρική προπέλα παραμένει
στο πρυμναίο κατάστρωμα.*

*The spare propeller in its stowing
place on the stern deck.*





Το πυροβόλο της πρύμνης.

The cannon on the stern.

MARS remains in an exceptional condition. On the starboard side of the ship's bow one may discern the hole opened by the explosion after she struck the mine. The chimney dominates in its place, while the bridge is in very good condition as well. From the bridge to the bow, the ship is wrapped in a huge dragnet.

Exploring the ship's holds, the spare propeller remains covered in a thick layer of mud.

One cannon dominates the stern; it was necessary for the ship's protection during the war. The cannon was placed on top of the stern accommodation and exactly below it one can easily discern the crew cabins.

Under circumstances of good visibility, this is one of the best preserved shipwrecks in the Gulf of Patras.



*Άποψη της πρύμνης.
Όλες οι υποβρύχιες φωτογραφίες
ανήκουν στο Αρχείο του Γιώργου
Καρέλα.*

*View of the stern.
All photos of the wreck belong to
George Karelas.*