

# ΠΑΤΡΙΣ

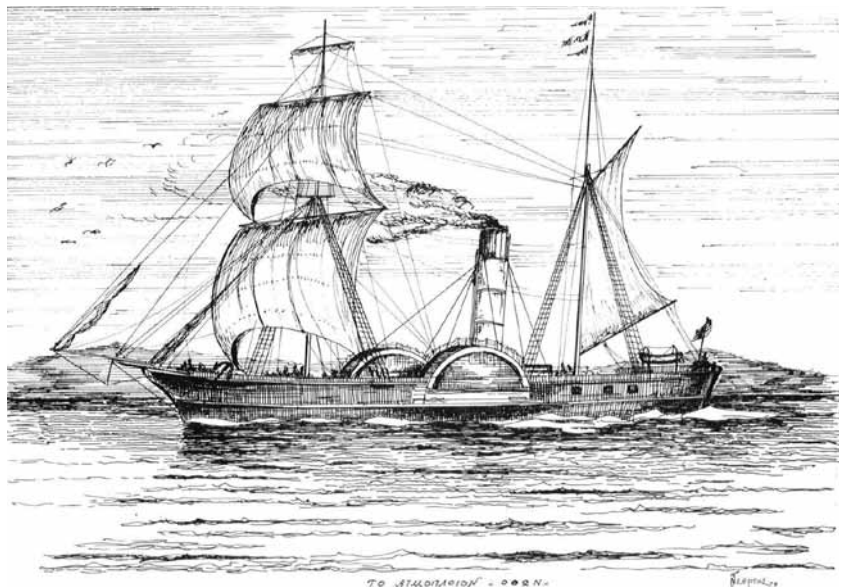


Ἐγγραφοῦ τῆς «Ἑλληνικῆς Ἀτμοπλοίας».

*Documents of the «Hellenic Steamship Company».*

Το νεοσύστατο ελληνικό κράτος αντιμετώπιζε στα μέσα του 19ου αιώνα μια σημαντική πρόκληση: να ενώσει τις νησιωτικές περιοχές του με τα ηπειρωτικά εδάφη, με έναν τρόπο που θα εξυπηρετούσε τους κατοίκους του και που θα επέτρεπε την ανάπτυξη τού εμπορίου. Προκειμένου να επιτευχθεί αυτός ο στόχος, ιδρύθηκε τον Ιανουάριο του 1857 μια ατμοπλοϊκή εταιρεία με έδρα τη Σύρο, η οποία ονομάστηκε «Ελληνική Ατμοπλοία» και έμεινε στην ιστορία με το όνομα «Συριανή». Τα πρώτα ατμόπλοια της νεοσύστατης εταιρείας, τα οποία ήταν μάλιστα νεότευκτα, ήταν το ξύλινο ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ (520 τόνων) και τα σιδερένια αδελφά ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΝ και ΥΔΡΑ (354 τόνων). Δρομολογήθηκαν τον Ιούλιο του 1857 από τον Πειραιά προς τις Κυκλάδες, τα λιμάνια του Ευβοϊκού και του Μαλιακού, καθώς και προς την Πάτρα κάνοντας τον γύρο της Πελοποννήσου. Το 1858 παραδόθηκαν άλλα δύο νεότευκτα ατμόπλοια, τα αδελφά ΟΜΟΝΟΙΑ και ΚΑΡΤΕΡΙΑ (565 τόνων) και ταυτόχρονα η «Ελληνική Ατμοπλοία» επεκτάθηκε στη Θεσσαλονίκη, στην Κρήτη, και σε λιμάνια εκτός Ελλάδος, στην Τεργέστη και στην Κωνσταντινούπολη. Το 1860 η «Ελληνική Ατμοπλοία» προχώρησε σε νέες παραγγελίες, αυτή τη φορά τεσσάρων ατμόπλοιων.

Το τροχήλατο ατμόπλοιο KING OTHON παραγγέλθηκε το 1859 στα ναυπηγεία John Dudgeon, τα οποία με τη σειρά τους ανέθεσαν τη ναυπήγησή του στα ναυπηγεία Charles Lungley & Co. στο Deptford του ποταμού Τάμεση της Αγγλίας. Τα εν λόγω ναυπηγεία περιγράφονταν τότε ως «τα πιο πλήρη ναυπηγεία στον Τάμεση», ενώ τα πλοία ναυπήγησής τους είχαν χαρακτηριστεί ως «τα αβύθιστα σιδηρά πλοία του Lungley». Παρ' όλα αυτά το 1866, και ενώ είχαν ενεργή παρουσία άνω των 50 ετών, τα ναυπηγεία Charles Lungley & Co. διέκοψαν τις εργασίες τους.



Σκίτσο του τροχήλατου ΟΘΩΝ του Πολεμικού Ναυτικού. (Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος).

*Sketch of the paddle steamer OTHON, of the Greek Navy. (Hellenic Maritime Museum).*

# PATRIS

In the middle of the 19th century, the newly established Greek state was facing a serious challenge: The need to connect the islands of the archipel between them and with continental Greece, in order to better serve the islanders' transportation needs and allow commerce to flourish. In order to accomplish this goal, a coastal navigation company, named Hellenic Steamship Company, that later became known as the "Syriani", was founded in January 1857, in Syros. The brand new steamships of the newly established company were the wooden VASILISSA TIS ELLADOS (520 tons), and her iron sister ships PANHELLENION and HYDRA (354 tons). They were put into service in July 1857, connecting Piraeus with the Cyclades, the ports of Evoikos and Maliakos and by the circumnavigation of the Peloponnese, with Patras. In July 1858, another two newly built ships were delivered: the sister ships OMONOIA and KARTERIA (565 tons). At the same time the Hellenic Steamship Company extended its routes to ports outside Greece, to Thessaloniki, Crete, Trieste and Constantinople. In 1860, the Hellenic Steamship Company placed another order, this time for four steamships.

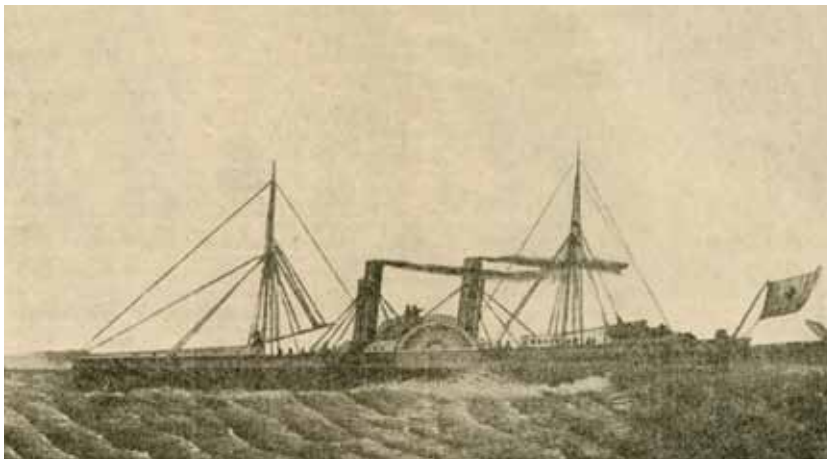
The paddle steamer KING OTHON was ordered in 1859 at the John Dudgeon shipyard, which assigned her construction to the shipyard of Charles Lungley & Co. in Deptford on the river Thames. At the time, this shipyard was described as "the most capable shipyard of the Thames" and the ships built by them were characterized as the "Lungley's unsinkable iron ships". But in 1866, in spite of an active presence in the shipbuilding industry of more than 50 years, the Charles Lungley & Co. shipyards discontinued their operations.

Paddle ships were not entirely unknown to Greek sailors. In 1826, Greece had commissioned three paddle ships that had been built in England with the support of Philhellenes. The three ships, named EPIHEIRISIS, ERMIS and KARTERIA, lived a short life due to



*Τα σινιάλα της «Ελληνικής Ατμοπλοΐας».*

*The flag of the «Hellenic Steamship Company»*



*Σκίτσο του τροχήλατου ΑΡΚΑΔΙ.  
(Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος).*

*Sketch of the paddle steamer  
ARKADI. (Hellenic Maritime  
Museum).*

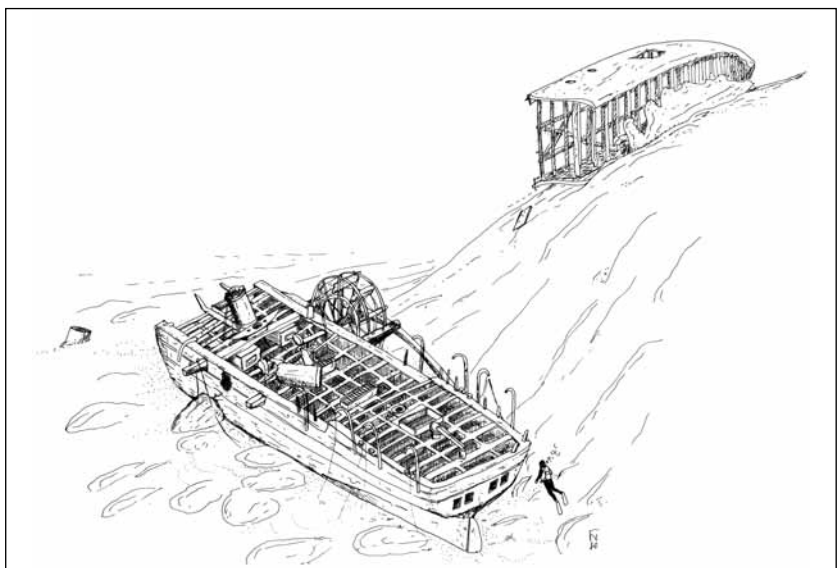
Πίνακας του Αντώνη Μιλάνου (1945) που απεικονίζει δυο ελληνικά τροχήλατα και ένα ιστιοφόρο. Το τροχήλατο στο δεξί μέρος του πίνακα έχει αρκετές ομοιότητες με το ΠΑΤΡΙΣ. (Συλλογή Ίωνα Βορρέ, Παιανία).

Painting by Antonis Milanos (1945), showing two Greek wooden paddle steamers and a sailing ship. The wooden paddle steamer on the right hand side of the painting has several similarities with PATRIS. (Collection of Ionas Vorres, Paiania).



Τα τροχήλατα πλοία δεν ήταν κάτι το εντελώς άγνωστο στους Έλληνες ναυτικούς. Το 1826 το Πολεμικό Ναυτικό είχε εντάξει στις δυνάμεις του τρία τροχήλατα πλοία που είχαν ναυπηγηθεί στην Αγγλία με την υποστήριξη Φιλελλήνων. Τα τρία πλοία, που ονομάστηκαν ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ, ΕΡΜΗΣ και ΚΑΡΤΕΡΙΑ δεν μακροημέρευσαν, αφού λόγω των προβλημάτων που αντιμετώπισαν στις μηχανές τους, οδηγήθηκαν σύντομα σε παροπλισμό. Όμως η επαφή των Ελλήνων με τα τροχήλατα ατμόπλοια δεν σταμάτησε εκεί: το 1837, ναυπηγήθηκε στον ναύσταθμο του Πόρου, υπό την εποπτεία του ναυπηγού Γ. Τομπάζη, το τροχήλατο ατμόπλοιο ΟΘΩΝ, εκτοπίσματος 430 τόνων, το οποίο και παραδόθηκε στο Πολεμικό Ναυτικό. Το εγχείρημα στέφθηκε με επιτυχία, αν λάβει κανείς υπόψη του ότι το πλοίο πρόσφερε τις υπηρεσίες του επί τρεις δεκαετίες, έχοντας μετονομαστεί το 1862 σε ΑΘΗΝΑΙ.

Το σκάφος KING OTHON ναυπηγήθηκε από ατσάλι, ενώ για την



Σκίτσο του ναυαγίου.

Sketch of the shipwreck.

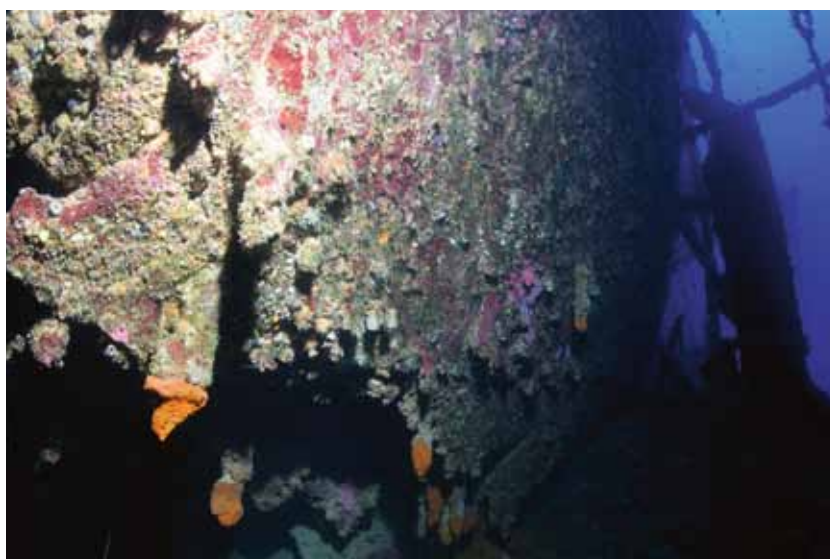


*Στο ρήγμα του ναυαγίου.*

*At the shipwreck's rupture point.*

problems with their propulsion plant and were soon laid up. However, contact of the Greeks with paddle steamers did not end there. In 1837, at the naval shipyard of Poros, under the supervision of ship builder G. Tombazis, a 430 ton, wooden paddle steamship, named KING OTHON had been built and delivered to the Hellenic Navy. The venture had proved successful, with the ship offering her services for three consecutive decades, renamed ATHINAI in 1862.

The hull of the new KING OTHON was built of steel, and propelled by two side-fitted paddle wheels, in combination with sails on her two masts. Her two coal boilers, installed fore and aft of the engine room, produced steam that through piping, ended up in two cylinders, moving one piston in each one, powering a crankshaft and turning the respective wheel. KING OTHON was launched in March 1860 on the River Thames and was delivered that same year.



προώθησή του χρησιμοποιήθηκαν δύο τροχοί στις πλευρές του, σε συνδυασμό με τα ιστία που έφερε στα δύο κατάρτια του. Οι δύο λέβητες, οι οποίοι ήταν εγκατεστημένοι εμπρός και πίσω από το μηχανοστάσιο, παρήγαγαν ατμό που προερχόταν από την καύση άνθρακα. Ο ατμός μέσα από σωληνώσεις κατέληγε σε έναν κύλινδρο, που υποχρέωνε ένα πιστόνι να κινηθεί και με τη σειρά του να κινήσει τον στρόφαλο που περιέστρεφε τον κάθε τροχό. Το KING ΟΤΗΘΝ καθελκύστηκε στα νερά του Τάμεση τον Μάρτιο του 1860 και παρελήφθη το ίδιο έτος.

Χαρακτηριστικά:

Κ.Ο.Χ: 641

Διαστάσεις: 68,3 x 8,4 μ.

Μηχανές: 2 τροχοί, 175 ίππων.

Ταυτόχρονα παραγγέλθηκε στο ίδιο ναυπηγείο ένα όμοιο τροχή-



*Η αριστερή πλευρά του ΠΑΤΡΙΣ.*

*PATRIS portside.*



*Τμήμα του ιστού το οποίο  
βρίσκεται στον βυθό αριστερά  
από το ναυάγιο.*

*Part of the mast lying on the  
bottom, portside of the shipwreck.*

Specifications:

G.R.T.: 641

Dimensions: 68.3 x 8.4 m.

Machinery: 2 paddle-wheels, 175 HP.

At the same time, an identical paddle steamship, the QUEEN AMALIA, was ordered at the same shipyard. Upon her delivery to the Hellenic Steamship Company, she was renamed EUNOMIA. On 21 June 1871, and while EUNOMIA was sailing between Hydra and Spetses, a fire broke out from a gunpowder explosion, which resulted in 23 casualties. The ship was soon repaired, renamed IRIS, and continued to sail for decades to come.

After King Othon's departure from Greece, the KING OTHON was renamed PATRIS in order to erase any connections with the former monarch. Unfortunately, this attempt by the Hellenic Steamship Company did not yield the expected results, since lack of experience in the management of this type of business, led to serious mistakes that caused great financial loss to the company. The results of mismanagement and errors came to the surface in 1860, the year that PATRIS was built, with the company presenting annual losses of 300 thousand drachmae. In 1869, the company had accumulated liabilities that exceeded the amount of five million drachmae, despite the fact that it operated in a protected environment (the company enjoyed the privilege of being the only company in coastal navigation and was receiving state subsidies). These liabilities had earned the Hellenic Steamship company a very bad reputation, to the point of endangering its very existence.

It was in this negative climate that PATRIS operated for 8 years. The domestic lines that the nine ships of the Hellenic Steamship Company operated on, were the following: Peloponnesus, Evoikos and Maliakos bay, Argolikos bay, Kalamaki, Corinthian bay, Ionian Islands (Heptanisa), Akarnania, Cyclades. Keeping the scheduled timetables was never punctual, as the time of stay in each port depended on the vol-



*Μια συρραφή φωτογραφιών αναδεικνύει τη σιλουέτα του ΠΑΤΡΙΣ.*

*A compilation of photos brings out the silhouette of the PATRIS.*

λατο ατμόπλοιο, το QUEEN AMELIA το οποίο, όταν δόθηκε στην «Ελληνική Ατμοπλοΐα», μετονομάστηκε σε ΕΥΝΟΜΙΑ. Στις 21 Ιουνίου 1871, ενώ το ΕΥΝΟΜΙΑ έπλεε μεταξύ Ύδρας και Σπετσών, εκδηλώθηκε πυρκαγιά η οποία προκλήθηκε από έκρηξη πυρίτιδας, με αποτέλεσμα να χάσουν τη ζωή τους 23 άνθρωποι. Το πλοίο σύντομα επισκευάστηκε και μετονομάστηκε σε ΙΡΙΣ, συνεχίζοντας να ταξιδεύει και τις επόμενες δεκαετίες.

Μετά τη φυγή του Όθωνα, το KING OTHON μετονομάστηκε σε ΠΑΤΡΙΣ, προκειμένου να απαλειφθεί κάθε σύνδεση με τον πρώην Μονάρχη. Δυστυχώς η προσπάθεια της «Ελληνικής Ατμοπλοΐας» δεν απέδωσε τους επιδιωκόμενους καρπούς, αφού η έλλειψη εμπειρίας της διοίκησης σε αυτόν τον νέο τύπο ναυτικής επιχείρησης οδήγησε σε σημαντικά λάθη που ζημίωσαν την εταιρεία. Το αποτέλεσμα της κακοδιαχείρισης και των λαθών ήταν το 1860, χρονιά ναυπήγησης του ΠΑΤΡΙΣ, η εταιρεία να παρουσιάσει ετήσιες ζημιές 300 χιλιάδων δραχμών. Το 1869 η εταιρεία είχε σωρεύσει παθητικό που υπερέβαινε τα πέντε εκατομμύρια δραχμές, παρά το ότι λειτούργησε μέσα σε ένα προστατευτικό περιβάλλον τόσο γιατί είχε το αποκλειστικό προνόμιο στην ακτοπλοΐα, όσο και διότι δεχόταν συνεχώς κρατικές επιχορηγήσεις. Όλα τα παραπάνω είχαν προκαλέσει αρνητικά σχόλια κατά της «Ελληνικής Ατμοπλοΐας», με αποτέλεσμα να τίθεται ζήτημα ύπαρξης ή μη, της εταιρείας.

Μέσα σ' αυτό το αρνητικό κλίμα ταξίδευε επί οκτώ έτη το ΠΑΤΡΙΣ. Οι γραμμές εσωτερικού που κάλυπταν τότε τα εννέα πλοία της «Ελληνικής Ατμοπλοΐας» ήταν οι εξής: Πελοποννήσου, Ευβοϊκού και Μαλιακού κόλπου, Αργολικού κόλπου, Καλαμακίου, Κορινθιακού κόλπου, Επτανήσου, Ακαρνανίας και Κυκλάδων. Ο χρόνος εκτέλεσης του κάθε δρομολογίου καθοριζόταν κυρίως από τον χρόνο παραμονής στο κάθε λιμάνι, κάτι το οποίο ήταν σε συνάρτηση με τον όγκο του φορτίου που έπρεπε να μεταφερθεί από και προς το πλοίο. Η δε μεταφορά του φορτίου αλλά και των επιβατών γινόταν από βαρκάρηδες, ενώ το πλοίο παρέμενε αρόδο και αυτό γιατί δεν υπήρχαν οι απαραίτητες λιμενικές εγκαταστάσεις.



*Η πλωραία τσιμινιέρα.*

*The fore chimney.*

ume of cargo that had to be on and offloaded. The ship remained at anchor and both cargo and passengers had to be carried to and from the shore by boat, because the necessary port installations for berthing of the ships were non-existent.

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

PATRIS set sail on February 20, 1868 from Piraeus for one more trip to Syros, carrying cargo and some 500 passengers. Her captain for that trip was N. G. Aggelikaras. N. Aggelikaras was not just any Captain; he had served as captain of the paddle steamer ARKADI, and had distinguished himself for her action during the Cretan Revolution of 1866. ARKADI had been built in the USA from donations of Greek

Ο δεξιός τροχός.

*The starboard side wheel.*



### Η απώλεια του πλοίου

Το ΠΑΤΡΙΣ ξεκίνησε στις 20 Φεβρουαρίου 1868 από τον Πειραιά για ένα ακόμη ταξίδι με προορισμό τη Σύρο, μεταφέροντας φορτίο και περίπου 500 επιβάτες. Πλοίαρχός του σ' αυτό το ταξίδι ήταν ο Ν. Γ. Αγγελικάρας, ο οποίος δεν ήταν ένα τυχαίο πρόσωπο. Είχε υπηρετήσει ως Πλοίαρχος στο επίσης τροχήλατο ατμόπλοιο ΑΡΚΑΔΙ, το οποίο διακρίθηκε για τη δράση του κατά την Κρητική Επανάσταση του 1866. Το ΑΡΚΑΔΙ είχε ναυπηγηθεί στις ΗΠΑ με δωρεά Ελλήνων ομογενών και χρησιμοποιήθηκε για την απομάκρυνση προσφύγων, καθώς και για τη μεταφορά πυρομαχικών και εθελοντών προς ενίσχυση των επαναστατών. Λόγω της ικανότητάς του να διαφεύγει από αλλεπάλληλους κινδύνους, οι μεν Έλληνες το χαρακτήρισαν «άτρωτο», οι δε Τούρκοι το ονόμασαν «διαβολόπλοιο». Κατά το δέκατο τρίτο ταξίδι του, στις 22 Μαΐου 1867 και με Κυβερνήτη

Στο κατάστρωμα του ΠΑΤΡΙΣ.  
Διακρίνεται και η αποκόλληση  
των ελασμάτων.

*On the deck of PATRIS.  
The detached plates are visible.*



expatriates and was used to evacuate refugees and to transfer ammunition and volunteers to reinforce the rebel forces. Due to her ability to always escape danger, the Greeks called her “invincible” while the Turks called her “devil ship”. On her thirteenth trip, on May 22, 1867, under the command of Aggelikaras, she had met two Turkish cruisers with which she had engaged when three other hostile warships appeared. In order to avoid them, ARKADI, at flank speed, sought refuge at the Greek island of Antikythira, where the Turkish warships blockaded her. Before the Hellenic Government’s protests had any chance to bear result, Aggelikaras managed to escape the Turkish ships and sail to Syros. A few months later, in August 1867, under another captain, ARKADI was run aground and destroyed, while attempting, once more, to break the blockade in Crete.

On the night of February 23, 1868, while PATRIS was sailing less than a mile off Kea, she encountered a storm, which reduced visibil-



τον Αγγελικάρα, συνάντησε δύο τουρκικά καταδρομικά με τα οποία είχε εμπλακεί, όταν εμφανίστηκαν άλλα τρία εχθρικά πολεμικά. Για να διαφύγει τον κίνδυνο το ΑΡΚΑΔΙ ανέπτυξε ταχύτητα και κατέφυγε στα Αντικύθηρα, όπου όμως τα τουρκικά πλοία το απέκλεισαν. Πριν η διαμαρτυρία της Ελληνικής Κυβέρνησης φέρει αποτέλεσμα, ο Αγγελικάρας πέτυχε με κατάλληλους χειρισμούς να διασπάσει τα τουρκικά πλοία και να καταπλεύσει στη Σύρο. Λίγους μήνες αργότερα, τον Αύγουστο του 1867 και υπό άλλη πλοιαρχία, το ΑΡΚΑΔΙ καταστράφηκε στην Κρήτη κατά τη διάρκεια μιας αποστολής διάσπασης τού τουρκικού αποκλεισμού της Κρήτης.

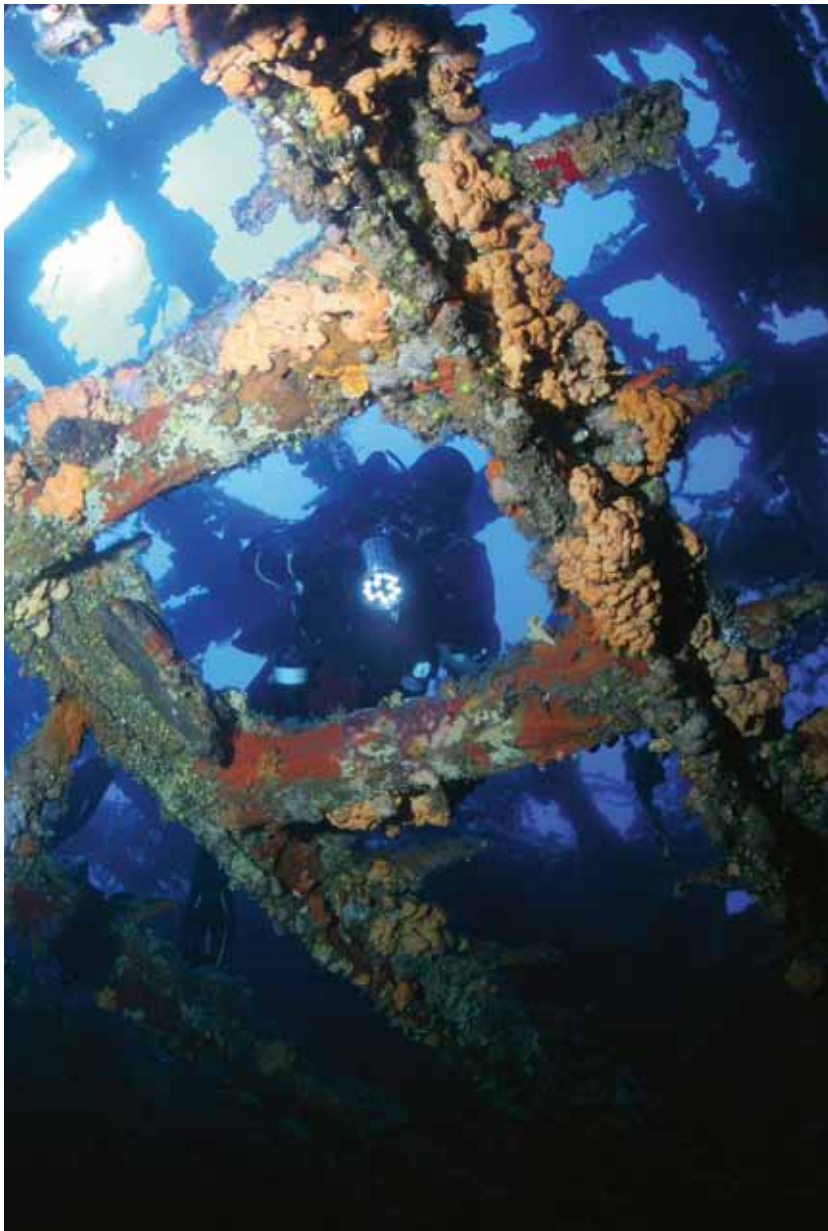
Το βράδυ της 23ης Φεβρουαρίου 1868, και ενώ το ΠΑΤΡΙΣ βρισκόταν λιγότερο από ένα μίλι έξω από την Κέα, βρέθηκε αντιμέτωπο με μια καταιγίδα η οποία μείωσε περαιτέρω την ορατότητα, γεγονός που υποχρέωσε τον Πλοίαρχό του να μειώσει ταχύτητα.



*Στο εσωτερικό του ναυαγίου.*

*Inside the shipwreck.*

ity, forcing the ship's captain to reduce her speed. Suddenly, the night watch notified the bridge that they had come too close to land. The captain ordered a hard turn to starboard and both engines to stop and reverse. But before the steamer could respond to the maneuvers, she hit on Koundouros reef, less than a mile south-west of the island of Kea, having deviated 7 nautical miles from her planned course. In a first attempt to disembark, obviously under panic, part of the crew took the life boats and left for land where they abandoned them. N. Aggelikaras immediately took action to return the boats to the stricken ship and all passengers abandoned her safely. PATRIS remained stuck on the reef for several hours, allowing for no casualties and even for the salvage of most of the passengers' possessions. At around 11 o'clock next morning, the ship broke in two, with her stern sinking immediately, and her bow following shortly after.





*Εσωτερική άποψη του πρυμναίου τμήματος.*

*Inside view of the aft section.*



Ξαφνικά η νυχτερινή βάρδια ειδοποίησε τη γέφυρα ότι είχαν πλησιάσει πολύ κοντά στην ξηρά. Ο Πλοίαρχος διέταξε στροφή δεξιά και τις δύο μηχανές «κράτει» και «όπισθεν». Πριν όμως το ατμόπλοιο μπορέσει να ανταποκριθεί σ' αυτές τις κινήσεις, προσέκρουσε στον ύφαλο του Κούνδουρου, λιγότερο από ένα μίλι νοτιοδυτικά της Κέας, έχοντας αποκλίνει κατά 7 ναυτικά μίλια από την προβλεπόμενη πορεία του. Σε μια πρώτη προσπάθεια αποβίβασης των επιβατών από το πλοίο, μέρος του πληρώματος προφανώς υπό την επήρεια πανικού, επιβιβάστηκε στις σωσίβιες λέμβους και αποβιβάστηκε στην ξηρά όπου και τις εγκατέλειψε. Ο Ν. Αγγελικάρας πρόεβη έγκαιρα στις απαιτούμενες ενέργειες και οι λέμβοι επέστρεψαν στο λαβωμένο πλοίο, το οποίο εγκατέλειψαν όλοι οι επιβάτες με ασφάλεια. Το ΠΑΤΡΙΣ παρέμεινε προσκολλημένο στον ύφαλο για αρκετές ώρες, κάτι που συνετέλεσε στο να μην υπάρξουν ανθρώπινες απώλειες αλλά και στο να διασωθούν αρκετά από τα υπάρχοντα των επιβατών. Γύρω στις 11 το πρωί, το πλοίο κόπηκε σε δύο τμήματα με αποτέλεσμα να βυθιστεί αμέσως η πρύμνη του και τρεις ώρες αργότερα η πλώρη του.

Στην έκθεση που υπέβαλε μετά το ατύχημα ο Πλοίαρχος του ΠΑΤΡΙΣ, παρέθεσε με λεπτομέρεια τα γεγονότα:

*[...Ανεχωρήσαμεν την 20ήν τρέχοντος ημέραν Τρίτην και ώραν 6ην μ. μεσημβρίαν και εφθάσαμεν εις το Σούνιον, απέξω από το Γαϊδουρόνησο, με άνεμον γαληνιαίον. Μ. όμως έκλινε προς βροχήν την 10 ¼ έδωσα την πορεία Ζ. ¼ λ., την 10 ½ ο καιρός ήρχισε να σκοτινιάζη, τότε διέταξα την ολιγόστευσιν του ατμού, την 11 το σκότος ηύξησε, και αι πλησίον ξηραί κατέστησαν αφανείς, την 11 ½ βροχή ραγδαία και ο άνεμος Μ. δυνατός, την 11 ¾ ο σκοπός ανήγγειλε ξηράν και αμέσως διέταξα στροφήν προς τα δεξιά συγχρόνως δε διέταξα την κράτησιν της μηχανής και την οπισθοδρόμησιν, αλλά δυστυχώς το πλοίον προσέκρουσε επί τινος υφάλου της νήσου Κέας κατά τη θέσιν Κούντουρο όπως επληροφορήθημεν το πρωί. Βλέπων λοιπόν τότε ότι πάσα προσπάθεια περαιτέρω ήτον αδύνατος δια τη διάσωσιν του*

In his report after the accident, the captain of PATRIS narrates:

*[... We set sail on the 20th of the current month, Tuesday at around six in the afternoon and arrived at Sounio, off Gaidouronisi, in a slight westerly wind but it was about to rain; at around 10 ¼ I ordered course due East; at 10 ½ it started to get dark, so I gave the order to lessen steam; at 11 hours, darkness increased and nearby shores were not visible; at 11 ½ strong rain and strong West wind; at 11 ¾ the watch saw land ahead and I immediately ordered a hard turn to starboard and the engines to stop and go into reverse, but unfortunately the ship hit on a reef off the island of Kea at the position of Koundouros as we were informed in the morning. I saw then that any further effort to save the ship would be impossible, so in order to save the passengers I ordered to lower the ship's boats, but some of the sailors and passengers jumped in the boats and left for the shore; However I had kept the Gig. Seeing that the boats were not coming back, I ordered the Gig to be lowered and I put in it the*



*Καπόνι. Στο βάθος διακρίνεται  
αχνά το πρωραίο τμήμα.*

*Davit. In the background the fore  
section of the ship.*

πλοίου, ενησχολήθην εις τη διάσωσιν των επιβατών, και διέταξα να καταβιβάσουν τας λέμβους του ατιμόπλοιου, αλλά τινες των ναυτών, καθώς και των επιβατών, εισεπήδησαν εις τας λέμβους και ανεχώρησαν, είχαν όμως κρατήσει τον Κέλητα. Βλέπων ότι οι λέμβοι δεν εμφανίζοντο, διέταξα να καταβιβάσωσι τον Κέλητα και επί αυτού έβαλα τον ναύκληρον και τον πλοίαρχον Θ. Κιοσσέν, όπως επιστρέψωσιν με τας άλλας λέμβους και σώσω τους επιβάτες. Η λέμβος περί την πρώτη ώραν Π.Μ. έφθασε εις την ξηράν και ευρούσα τας λέμβους, τας έφερε την 2αν ώραν και ήρχισε η αποβίβασις των επιβατών, αλλά το πλοίον έκλειε προς το πέλαγος. Τότε φοβηθείς μη τυχόν χαλάση η πλώρα και μου ανοίξει εις το πέλαγος, έρριψα τας δύο άγκυρας όπως το πλοίο κρατήται επί της υφάλου και ούτως σωθούμεν.

Αι λέμβοι εξακολουθούσαν την εργασίαν των διευθυνόμενοι υπό του κ. ναυκλήρου και του ξυλουργού. Ο δε πλοίαρχος Κιοσσές έμεινεν εις την ξηράν άμα είχαν φθάσει με τον Κέλητα, ούχ ήττον παρε-



*Η πρύμνη του ΠΑΤΡΙΣ.*

*The stern of PATRIS.*



*boatswain and Captain Th. Kiosses, ordering them to return with the other boats to save the passengers. At around 1 a.m. the Gig touched shore and having found the other lifeboats, brought them back at 2 am and disembarkation of the passengers started. However the ship had started to list. So, afraid that the bow would be destroyed and the ship would slip off the reef, I dropped both anchors in order to keep the ship on the reef and save us.*

*The boats continued to work under the directions of the boatswain and the carpenter. Captain Kiosses stayed ashore after he arrived there with the Gig and eventually persuaded the sailors who had stayed there to return for help. At 4.30 we took out all the passengers except for captain Ioannis Damianos who was executing his duties with courage, and three sailors, all of them engineers. At 5 o'clock the bow mast fell and then we went with the captain and saved the passengers' belongings from the second class while the crew were trying to save the passengers' furniture.*



κίνησε τους ναύτας τους μένοντες έξω να έλθωσιν εις βοήθειαν. Την 4 ½ εβγάλαμεν όλους τους επιβάτες και δεν έμειναν παρά ο πλοίαρχος κύριος Ιωάννης Δαμιανός ο οποίος εξετέλει το καθήκον του με ζήλον, και τρεις ναύται, και οι τρεις μηχανικοί. Την 5ην έπεσεν ο ιστός της πώρας, τότε επήγαμεν μετά του πλοιάρχου και εσώσαμεν τους γρούπους από την δευτέραν θέσιν το δε πλήρωμα κατεγίνετο εις την διάσωσιν των επίπλων των επιβατών. Την 6ην ώρα ο άνεμος έγινε δυνατός, και το ήμισυ πλοίον εβυθίσθη, ούχ ήττον ημείς κατεγινώμεθα εις την διάσωσιν των επίπλων. Την 7ην ώραν της πρωίας της 21ης έστειλα τους μηχανικούς. Την 8ην ώρα δε βλέπων ότι η περαιτέρω διαμονή μας ήτο δεινή, και εκινδυνεύομεν να απωλεσθώμεν, παρέλαβον τον υποπλοίαρχον και τους υπολοίπους ναύτας και επιβιβάσθημεν εις την ξηράν, όπου ήσαν και οι επιβάται, εις τας 11 το πλοίον εδιχοτομήθη, και η πρύμνη εβυθίσθη αμέσως,



*Το πηδάλιο του ΠΑΤΡΙΣ παραμένει στραμμένο «όλο δεξιά».*

*The rudder remains turned "hard to starboard".*



*Η πλώρη του ναυαγίου.*

*The shipwreck's bow.*

*At 6 o'clock the wind got stronger and half the ship sank, nonetheless, we continued to work, salvaging the furniture. At 7 o'clock in the morning of the 21st, I sent the engineers away. At 8 o'clock, seeing that prolonging out stay was dangerous and that we were risking our lives, I took the lieutenant and the other sailors and went ashore, where the passengers had assembled; at 11 o'clock the ship was cut in two and the stern sank immediately, only the bow remained. At 2 p.m. the bow foundered too and disappeared and then came the authorities of Kea, i.e. the mayor, and the justice, to whom I exposed the incident...]*

As expected, at the time, the shipwreck of PATRIS made the newspapers. Newspaper "AVGI" reports on 24 February 1868: "Major accident announced yesterday in the capital. The most beautiful steamer of the Greek steamship company, PATRIS, en route from Piraeus to Syros, fell on a reef outside Kea, broke in two and was lost at sea."

It is interesting to note in the articles of that period, the attitude of the press, especially when compared to that, after recent tragedies



*Οι καδένες του ΠΑΤΡΙΣ  
ξεπροβάλλουν από τα όκια.*

*The anchor chains extending from  
the ship's hawsers.*

*έμεινε δε η πλώρα. Εις τα 2 Μ.Μ. εσυντρίφθη και η πλώρα και εξηφανίσθη, κατ' εκείνην την στιγμήν έφθασαν και αι αρχαί της Κέας ήτοι ο δήμαρχος, ο λιμενάρχης και ο ειρηνοδίκης, εις τους οποίους εξέθεσα το περιστατικόν...]*

Όπως ήταν αναμενόμενο, το ναύαγιο του ΠΑΤΡΙΣ απασχόλησε τις εφημερίδες της εποχής. Έτσι, στην εφημερίδα «ΑΥΓΗ» στις 24 Φεβρουαρίου 1868 αναφέρεται: «Μέγα δυστύχημα αναγγέλθη χθες εις την πρωτεύουσαν. Το ωραιότερον ατμόπλοιον της ελληνικής ατμοπλοϊκής εταιρίας, η «Πατρίς», μεταβαίνον εκ Πειραιώς εις Σύρον, εκτύπησεν επί ύφαλον έξωθεν της Κέας και διερραγέν απωλέσθη».

Αυτό που προκαλεί ενδιαφέρον στα δημοσιεύματα της εποχής είναι η στάση που κράτησε ο τύπος ειδικά δε αν το συγκρίνουμε με τη στάση που έχει κρατήσει σε πρόσφατες ναυτικές τραγωδιες.



*Στο πρωραίο κύτος διακρίνονται οι νομείς.*

*The frames are visible in the fore section.*

at sea. The following phrase, published in the newspaper of Hermoupolis “Astir ton Kykladon” is characteristic: *To remember the maxim of our ancestors Land is faithful, the sea is not we must be cautious in expressing any opinion about shipwrecks, and be sure that we fulfill our duty as impartial journalists and unbiased citizens.*

The investigation that followed was carried out in the same spirit, attributing the shipwreck to a fortuitous event and not finding fault with the captain.

The Hellenic Steamship Company used the emotion that the shipwreck of PATRIS had caused, in order to reverse the aforementioned negative climate that existed against it. However, the structural problems of the company were not resolved, so its decline continued until 1892 when the company finally declared bankruptcy, having accumulated losses of 32 million drachmae.



*Ένα ταξίδι στον χρόνο.*

*A journey in time.*

Ο δεξιός τροχός. Είναι εμφανείς οι βάσεις πάνω στις οποίες ήταν άλλοτε στερεωμένη μια ξύλινη ελαφριά υπερκατασκευή που κάλυπτε το πάνω μέρος του τροχού.

*The starboard wheel. The bases upon which the light wooden superstructure that once covered the upper part of the wheel are visible.*



Χαρακτηριστική είναι η παρακάτω πρόταση που δημοσιεύτηκε στην εφημερίδα της Ερμούπολης «Αστήρ των Κυκλάδων»: [...Ενθυμούμενοι δε το των προγόνων λόγιον «πιστόν η γη, άπιστον η θάλασσα» θέλομεν είσθε μέτριοι εις πάσαν περί των ναυαγίων κρίσιν, πεποιθότες, ότι εκπληρούμεν καθήκον απαθούς δημοσιογράφου και αμερόληπτου πολίτου...]

Στο ίδιο πνεύμα κινήθηκε προφανώς και η έρευνα που ακολούθησε, η οποία απέδωσε το ναυάγιο σε τυχαίο γεγονός και δεν επέριψε ευθύνες στον Πλοίαρχο.

Η «Ελληνική Ατμοπλοία» εκμεταλλεύτηκε τη συγκίνηση που προκάλεσε το ναυάγιο του ΠΑΤΡΙΣ, προκειμένου να αναστρέψει το αρνητικό κλίμα που προαναφέραμε. Δηλαδή ό,τι είχε δημιουργηθεί εις βάρος της. Ωστόσο τα δομικά προβλήματα της εταιρείας δεν λύθηκαν, με αποτέλεσμα να συνεχίσει τη φθίνουσα πορεία της, μέχρι που το 1892 κήρυξε πτώχευση έχοντας συσσωρεύσει ζημιές ύψους 32 εκατομμυρίων δραχμών.

### **Το ναυάγιο σήμερα**

Η πρόσβαση στο σημείο του ναυαγίου είναι δυνατή μόνο με πλωτό μέσο. Ο ύφαλος Κούνδουρος είναι εκτεθειμένος σε όλους τους ανέμους, πλην του ανατολικού. Το ναυάγιο βρίσκεται στο δυτικό πρανές του υφάλου και είναι χωρισμένο σε δύο τμήματα, τα οποία βρίσκονται σε βάθος από 30 έως 55 μέτρα. Η ορατότητα στη συγκεκριμένη περιοχή είναι πολύ καλή, συνήθως μεγαλύτερη από 20 μέτρα, ενώ συχνά επικρατούν ισχυρά βόρεια υποθαλάσσια ρεύματα.

Το πλωτό τμήμα του ναυαγίου, μήκους περίπου 25 μέτρων, βρίσκεται σε βάθος 30 έως 38 μέτρα, ακουμπισμένο στον βυθό στην αριστερή πλευρά του με κλίση 90 μοιρών. Τμήματα των ελασμάτων της τρόπιδας έχουν αποκολληθεί, κάτι που επιβεβαιώνει τη βίαιη πρόσκρουση στον ύφαλο. Από τα όκια της πλώρης ξεπροβάλλουν



*Η δεξιά πλευρά του πρυμναίου τμήματος.*

*The starboard side of the aft section.*

### **The shipwreck today**

Access to the site of the shipwreck is possible only by boat. Koundouros reef is exposed to all winds but from the East. The shipwreck lies on the west slope of the reef and is divided in two parts, at a depth of 30 to 55 meters. Visibility in this particular area is very good, often greater than 20 meters and there are usually strong North underwater currents.

The shipwreck's forward section, 25 meters long, lies at a depth of 30 to 38 meters, leaning on the bottom on the portside, with a list of 90 degrees. Part of the keel's plating has detached, which proves the violence of the impact with the reef. The ship's anchor chains extend from the hawsers to the two British Admiralty type anchors that lie on the seabed, at a short distance from the shipwreck. The former wooden decks of the ship have rotted away and the frames



*Το κατάστρωμα του πωραίου τμήματος.*

*The fore-deck.*

οι καδένες του πλοίου, οι οποίες καταλήγουν στις τύπου βρετανικού ναυαρχείου άγκυρες οι οποίες και βρίσκονται σε μικρή απόσταση από το ναυάγιο. Τα άλλοτε ξύλινα καταστρώματα του πλοίου έχουν αποσυντεθεί και εύκολα διακρίνονται οι νομείς που διαιρούσαν το κύτος του. Τμήμα από τις καρφωτές λαμαρίνες του πυθμένα του πλοίου έχει επίσης αποκολληθεί και ακουμπά κάθετα στον βυθό υποβασταζόμενο από το μεταλλικό σκελετό. Περνώντας μέσα από τα ανοίγματα του μεταλλικού σκελετού, ο δύτης μπορεί να διεισδύσει στο εσωτερικό του ναυαγίου, όπου μπορεί να δει ποτήρια, μπουκάλια, κεραμικά και πορσελάνινα σκεύη με το λογότυπο της «Ελληνικής Ατμοπλοΐας».

Σε οριζόντια απόσταση 50 μέτρων νοτιότερα από το πλωριό τμήμα, βρίσκεται το πρυμναίο τμήμα του ναυαγίου, μήκους περίπου 43 μέτρων. Το τμήμα αυτό βρίσκεται στο κατηφορικό πρηνές



*Το σημείο πρόσκρουσης στον ύφαλο Κούνδουρο.*

*The point of impact on Koundouros reef.*

that divided the ship's hold are easily distinguished. Part of the ship's keel riveted plates have also detached and stand upright on the seabed, supported by the metal frame. Passing through the gaps of the metal frame, a diver may go inside the shipwreck and see glasses, bottles, pottery and porcelain cutlery with the logo of the Hellenic Steamship Company.

At a distance of 50 meters to the south from the bow section lies the aft section of the shipwreck, which is approximately 43 meters long. It lies on the downhill slope of the reef, at a depth of 30 to 55 meters. The ship's rudder is turned hard to starboard, as described by the captain of PATRIS, Aggelikaras in his report. Evidently, there is no propeller since for her propulsion, the ship relied exclusively on her two side wheels. We may see the rudder's pneumatic mechanism consisting of a two piston system. Just





του υφάλου και σε βάθος 30 έως 55 μέτρα. Το πηδάλιο του πλοίου είναι στραμμένο δεξιά, έτσι όπως το περιέγραψε στην έκθεσή του ο Πλοίαρχος τού ΠΑΤΡΙΣ Ν. Αγγελικάρας. Προφανώς δεν υπάρχει προπέλα αφού το πλοίο κινείτο αποκλειστικά από τους δύο πλευρικούς τροχούς. Διακρίνεται ο πνευματικός μηχανισμός τού πηδαλίου που αποτελείτο από ένα σύστημα δύο εμβόλων. Λίγο πιο πάνω κατάπρυμα είναι ορατά τα τέσσερα παράθυρα, τα οποία προσφέρουν οπτική επαφή με το εσωτερικό της πρύμνης. Στο πρυμναίο κατάστρωμα το οποίο ήταν και το υψηλότερο του караβιού, είναι ορατά τμήματα από τα ρέλια καθώς και τα οκτώ καπόνια από τα οποία καθεκλύστηκαν οι λέμβοι του σκάφους. Αμέσως μπροστά από το πρυμναίο κατάστρωμα έχει δημιουργηθεί ένα διάμηκες ρήγμα που προκλήθηκε από τη θέση στην οποία έχει επικαθίσει το ναυάγιο στον βυθό. Συνεχίζοντας την κατάδυση προς τα πλώρα και κοιτώντας μέσα από τα ανοίγματα που έχει αφήσει η αποσύνθεση του ξύλινου καταστρώματος, μπορούμε να διακρίνουμε τους λέβητες και άλλα εξαρτήματα του μηχανισμού πρόωσης του πλοίου, όπως τον στροφαλοφόρο άξονα καθώς και μεγάλη ποσότητα από ορυκτό κάρβουνο. Ο δεξιός τροχός παραμένει ακόμα στη θέση του και αποτελεί το πιο ενδιαφέρον θέαμα της κατάδυσης. Πλώρα και πρύμα από τις θέσεις των τροχών είναι εμφανείς οι βάσεις πάνω στις οποίες ήταν άλλοτε στερεωμένη μια ξύλινη ελαφριά υπερκατασκευή που κάλυπτε το πάνω μέρος του κάθε τροχού. Ο αριστερός τροχός, ο οποίος είχε αποκολληθεί, ανελκυστηκε το 2007, παράλληλα με την ολοκλήρωση των υποβρύχιων γυρισμάτων για το ντοκιμαντέρ «Πατρίς», τα οποία είχαν ξεκινήσει από τον Οκτώβριο του 2006. Ο τροχός, βάρους 15 τόνων, καθώς και διάφορα άλλα ευρήματα εκτίθενται στο Βιομηχανικό Μουσείο της Σύρου. Στο άλλοτε κυρίως κατάστρωμα του πλοίου παραμένει όρθιο με ελαφριά κλίση ένα τμήμα από το ένα φουγάρο του ΠΑΤΡΙΣ, ενώ τμήμα του δεύτερου φουγάρου είναι πεσμένο στο κατάστρωμα. Τελειώνοντας την κατάδυση, φτάνουμε στο σημείο



above and to the aft of this mechanism, there are four windows that offer a view to the inside of the stern. On the aft deck, which was the ship's highest deck, one may see parts of the rails and the eight davits from which the ship's boats had been lowered in 1868. A longitudinal gap has formed just forward of the aft deck, resulting from the final position that the shipwreck took on the sea bottom. As we continue the dive forward and look inside through the gaps of the wooden deck, we may see the boilers and other parts of the ship's propulsion system, such as the crank-shaft, and a large quantity of coal. The starboard wheel remains in place and is the most interesting item in the dive to see. Fore and aft of the wheels, are the bases of a wooden superstructure that once supported and covered the upper side of each wheel. The port wheel –which had been detached- was salvaged in 2007, when underwater filming for the documentary "PATRIS", which had begun in October 2006, were completed. The wheel, weighting 15 tons, together with many other items from the shipwreck, is exhibited in the Industrial Museum of Syros. On the main deck of the ship, part of one of her funnels remains standing, slightly listing, while part of the second funnel lies fallen on the deck. Completing the dive, we reach the point where the ship broke in two. There, the results of the great forces that were exercised on the ship's plating, leading to her sinking to the bottom of the Aegean Sea are evident. Portside of the shipwreck we can see the remains of one of the wooden masts of PATRIS.

*Τα πρυμναία παράθυρα, χαρακτηριστικά της ναυπηγικής τεχνοτροπίας της εποχής.*

*The aft windows, characteristic of naval architectural style of that period.*



*Το κατάστρωμα με την τσιμινιέρα και τον τροχό να διακρίνεται στο βάθος.*

*The deck with the chimney and the paddle wheel visible in the background.*

διχοτόμησης του πλοίου, όπου είναι ορατά τα αποτελέσματα των μεγάλων δυνάμεων που εξασκήθηκαν στα ελάσματα του πλοίου, λίγο πριν καταποντιστεί στον βυθό του Αιγαίου. Στον βυθό αριστερά από το ναυάγιο διακρίνονται τα απομεινάρια ενός από τους ξύλινους ιστούς του ΠΑΤΡΙΣ.

Τόσο ο ύφαλος Κούνδουρος, όσο και το ναυάγιο του ΠΑΤΡΙΣ σφύζουν από ζωή. Το ναυάγιο του ΠΑΤΡΙΣ, έχοντας παραμείνει στον βυθό για περισσότερα από 130 χρόνια, έχει μετατραπεί σε ένα τεχνητό ύφαλο που συγκεντρώνει σχεδόν όλη τη θαλάσσια ζωή της μεσογειακής βιοποικιλότητας. Τα ισχυρά υποθαλάσσια ρεύματα της περιοχής μεταφέρουν πολύτιμες θρεπτικές ουσίες για όλα τα βενθικά είδη, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται ευνοϊκές συνθήκες για την ανάπτυξη της υποθαλάσσιας ζωής. Οι εσωτερικοί χώροι του ναυαγίου είναι ένα θαυμάσιο καταφύγιο για μεγάλη ποικιλία ψαριών, σπογγοειδών καθώς και ασπόνδυλων οργανισμών. Το ναυάγιο έχει καλυφθεί από θαλάσσιους μικροοργανισμούς οι οποίοι συνυπάρχουν σε μια βιολογική αλλά και χρωματική αρμονία.



Koundouros reef and the shipwreck of PATRIS are both teeming with sea life. The wreck of PATRIS, having remained on the sea bottom for more than 130 years, has become an artificial reef that practically gathers the entire range of sea life of the Mediterranean biodiversity. Strong underwater currents in the area carry valuable nutrients for all benthic species, creating conditions favoring the growth of underwater sea life. The shipwreck's inner spaces are a wonderful refuge for a large variety of fish, sponges, and spineless organisms. The shipwreck has been covered by marine microorganisms that coexist in biological and chromatic harmony.

*Ανάμεσα στο φορτίο του ΠΑΤΡΙΣ υπήρχαν και τζάμια τα οποία παραμένουν στη θέση τους.*

*The cargo of PATRIS comprised among other things, windowpanes that remain in their stowing place.*