

## ΧΕΙΜΑΡΡΑ

Το 1904 η γερμανική εταιρεία Stettiner Dampfschiffs-Gesellschaft J. F. Braeunlich GmbH παρήγγειλε στο ναυπηγείο Stettiner Oderwerke A.G., στο Stettin-Grabow της Γερμανίας, ένα ατμόπλοιο το οποίο έλαβε τον αριθμό ναυπήγησης 547. Το πλοίο ονομάστηκε HERTHA, κατελκύστηκε τον Απρίλιο του 1905 και παραδόθηκε στην εταιρεία του τον Ιούνιο του ίδιου έτους. Αρχικά δρομολογήθηκε μεταξύ των λιμένων του Sassnitz στη Γερμανία και του Trelleborg στη Σουηδία. Το 1909 μεταφέρθηκε στη γραμμή μεταξύ Stettin και Swinemünde - Rügen - Bornholm. Σε αυτή τη γραμμή μετέφερε, μαζί με το αδελφό του σκάφος ODIN καθώς και τα άλλα ατμόπλοια της εποχής, επιβάτες προς τις παραθεριστικές αυτές περιοχές της βόρειας Γερμανίας. Στους όμορφα διαμορφωμένους χώρους του, το διπλέλικο HERTHA μπορούσε να μεταφέρει 1.250 επιβάτες, με ένα πλήρωμα 54 ατόμων.

Χαρακτηριστικά:

Κ.Ο.Χ: 1.221

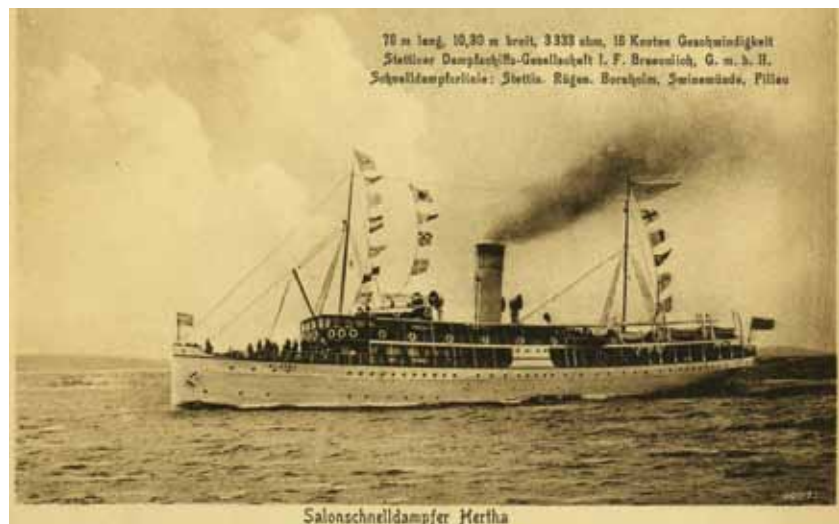
Διαστάσεις: 76,3 x 10,3 μ., βύθισμα 4,1 μ.

Μηχανές: 2 ατμομηχανές T6.cyl ιπποδύναμης 2600 IHP, κατασκευής του ναυπηγείου.

Ταχύτητα: 12 κόμβοι.

Στις 6 Αυγούστου 1914 το HERTHA περιήλθε στην κατοχή του Γερμανικού Αυτοκρατορικού Ναυτικού προκειμένου να μετατραπεί σε νοσοκομειακό πλοίο λαμβάνοντας το διακριτικό «E». Τον Σεπτέμβριο του 1914 ωστόσο μετετράπη εκ νέου για χρήση ως βοηθητικό ναρκαλιευτικό. Το HERTHA επεστράφη τον Ιούλιο του 1919 στους ιδιοκτήτες του και συνέχισε τα ταξίδια αναψυχής, ενώ σποραδικά επισκεπτόταν το δανέζικο νησί Bornholm και το λιμάνι της Κοπεγχάγης.

Τον Οκτώβριο του 1939, με την έκρηξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, το HERTHA επιτάχθηκε και περιήλθε στη διαχείριση του Γερ-



*Καρτ ποστάλ του HERTHA.  
(Συλλογή Burkhard Schutt).*

*Postcard of SS HERTHA.  
(Burkhard Schutt collection).*

# SS HEIMARA

In 1904, the German Company “Stettiner Dampfschiffs-Gesellschaft J. F. Braeunlich GmbH” ordered a steamship at the shipyard of “Stettiner Oderwerke A.G.”, in Stettin-Grabow in Germany, that received the yard number 547. The ship was named HERTHA, was launched in April 1905 and was delivered to the company that June. She was initially put in service between the ports of Sassnitz, Germany and Trelleborg, Sweden. In 1909 she was transferred to the Stettin - Swinemünde - Rugen - Bornholm line. There she transported passengers to the resorts of northern Germany, together with her sister ship SS ODIN and the other steamers of the time. In her beautifully decorated compartments, the twin shaft SS HERTHA could accommodate 1.250 passengers, with a crew of 54.

Specifications:

G.R.T.: 1.221

Dimensions: 76.3 x 10.3 m. draught 4.1 m.

Machinery: 2 2600 IHP T6.cyl steam engines built at the shipyard.

Speed: 12 knots.

On August 6, 1914, SS HERTHA came under the ownership of the German Imperial Navy in order to become a hospital ship and was given the identification letter “E”. In September 1914, however, her use changed again and she became an auxiliary minesweeper. HERTHA was returned to her owners in July 1919 and continued her recreational trips. Now and then she visited the Danish island of Bornholm and the port of Copenhagen.

In October 1939, following the outbreak of the Second World War, SS HERTHA was requisitioned and came under the control of the German Navy. She became an accommodation ship and was initially put at the disposal of the fast boat flotilla, but two months later she

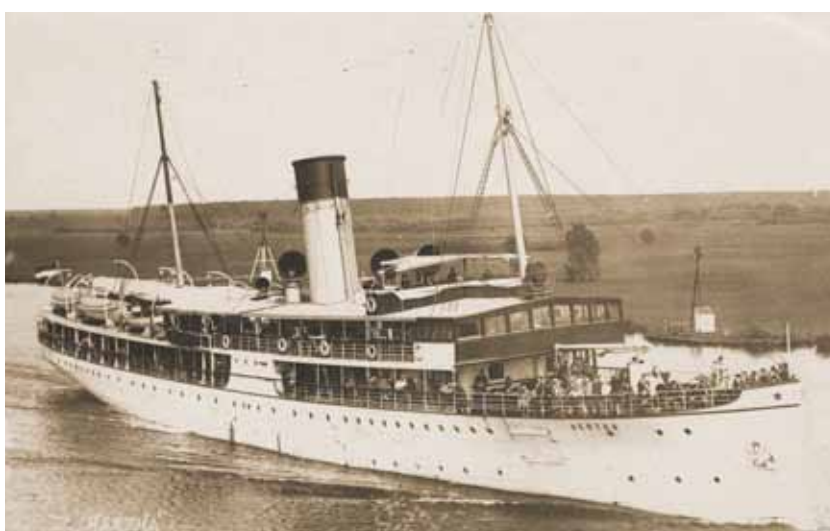


*Καρτ ποστάλ του HERTHA.  
(Συλλογή Roman Czejarek).*

*Postcard of SS HERTHA. (Roman  
Czejarek collection).*

Το HERTHA αναχωρεί από  
το Stettin. (Συλλογή Roman  
Czejarek).

HERTHA departs from Stettin.  
(Roman Czejarek collection).



μανικού Πολεμικού Ναυτικού. Μετετρέπη ως πλωτός κοιτώνας και διατέθηκε αρχικά σε ένα στολίσκο ταχέων σκαφών αλλά μετά από δύο μήνες μετατέθηκε στον 3ο στολίσκο υποβρυχίων που είχε έδρα στο Κίελο. Ακολούθησε τα υποβρύχια του στολίσκου στην εκστρατεία στη Νορβηγία και στη συνέχεια μετατέθηκε για να καλύψει τις ανάγκες του 25ου στολίσκου υποβρυχίων στο Danzig. Αρχικά έφερε τα διακριτικά H305 και από τον Φεβρουάριο του 1944 τα διακριτικά Vs1016.

Παρά τους σφοδρούς βομβαρδισμούς που υπέστησαν τα γερμανικά λιμάνια κατά τους τελευταίους μήνες του πολέμου, το HERTHA έμεινε αλώβητο και μετά τη συνθηκολόγηση της Γερμανίας, τον Μάιο του 1945, μεταφέρθηκε στο Korsor της Δανίας. Το πλοίο περιήλθε στη βρετανική διοίκηση ως λάφυρο πολέμου και τον Σεπτέμβριο του 1945 μεταφέρθηκε στο Methil της Σκωτίας όπου του έγιναν οι απαραίτητες επισκευές. Στο μεταξύ, η Αγγλική Κυβέρνηση συμφώνησε να περιέλθει το πλοίο στην Ελληνική Κυβέρνηση στο πλαίσιο των γερμανικών αποζημιώσεων πολέμου. Έτσι το πλοίο ρυμολκίστηκε στις 25 Ιανουαρίου 1946 στο Λονδίνο και με την παραχώ-



*Οι εσωτερικοί χώροι του  
ατμόπλοιου HERTHA. (Συλλογή  
Γιάννη Αδαμίδα).*

*The interior of the steamship  
HERTHA. (Giannis Adamidis  
collection).*

was reassigned to the 3<sup>rd</sup> submarine flotilla that was based in Kiel. She followed the submarine flotilla during the expedition to Norway and was then reassigned to cover the needs of the 25th submarine flotilla at Danzig. Initially, she flew the pennant number H305 and as of February of 1944, the number VS1016.

Despite the severe bombings that the German ports endured during the last months of the war, HERTHA remained unscathed and after the surrender of Germany, in May 1945, she was taken to Korsor, Denmark. The ship was seized by the British, and in September 1945 she was taken to Methil, Scotland to undergo necessary repairs. In the meantime, the English government agreed for the ship to be allocated to the Greek government as part of German war reparations. So on January 25, 1946 the ship was towed to London and registered at the registry of the Hellenic consular port authorities of London under number 595 and took the name HEIMARRA.

After the liberation of Greece, the coastal lines could not be served because practically all the passenger ships of the prewar period had been lost. Since overland communications were also problematic due to war destruction and the ongoing civil war, the problem of connecting Athens with the province increased. In an attempt to cover some of the basic lines, the State received from the allies a number of decommissioned corvettes and used them as passenger ships. These



Το πλοίο ως HERTHA. (Συλλογή Burkhard Schutt).

SS HERTHA. (Burkhard Schutt collection)



ρησή του εγγράφηκε με τον αριθμό 595 στο νηολόγιο του προξενικού λιμεναρχείου του Λονδίνου και μετονομάστηκε σε ΧΕΙΜΑΡΡΑ.

Μετά την απελευθέρωση της Ελλάδας, οι ακτοπλοϊκές γραμμές ήταν πρακτικά αδύνατο να εξυπηρετηθούν μιας και σχεδόν όλα τα ακτοπλοϊκά της προπολεμικής περιόδου είχαν απολεσθεί. Καθώς και οι χερσαίες συγκοινωνίες ήταν επίσης προβληματικές λόγω των πολεμικών καταστροφών αλλά και του συνεχιζόμενου εμφυλίου, το πρόβλημα της σύνδεσης της Περιφέρειας με την Αθήνα γιγαντώθηκε. Σε μια προσπάθεια να καλυφθούν κάποιες βασικές γραμμές, το κράτος απόκτησε από τους συμμάχους ορισμένες αφοπλισμένες κορβέτες τις οποίες και δρομολόγησε ως επιβατηγά. Αυτές ήρθαν να συνεπικουρήσουν και ορισμένες παλαιές θαλαμηγούς που αγόρασαν Έλληνες εφοπλιστές και τις οποίες μετασκεύασαν σε επιβατηγά.

Με την άφιξή του στον Πειραιά, το ΧΕΙΜΑΡΡΑ έτυχε νέων μετατροπών προκειμένου να αποκτήσει πρωτόκολλο μεταφοράς 500 επιβατών τη χειμερινή περίοδο και 600 τη θερινή. Στον τύπο της εποχής παρουσιάστηκαν αρκετά δημοσιεύματα που έφεραν τις Αρχές να έχουν ξοδέψει υπερβολικά ποσά στην ανακαίνιση του σκάφους. Τελικά, το ΧΕΙΜΑΡΡΑ εντάχθηκε στον στόλο της νεοσυσταθείσας Κρατικής Διεύθυνσης Θαλασσιών Μεταφορών, σκοπός της οποίας ήταν η κάλυψη των ακτοπλοϊκών αναγκών. Στον στόλο της Δ.Θ.Μ. βρίσκονταν τα τέσσερα<sup>1</sup> προπολεμικά επιβατηγά τα οποία επαναδραστηριοποιήθηκαν στην ακτοπλοΐα, πέντε κορβέτες, τα ατμόπλοια ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΒΟΛΟΣ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ και ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ που ήταν επίσης προϊόντα επανορθώσεων πολέμου και ορισμένα μικρά πετρελαιοκίνητα σκάφη.

Το ΧΕΙΜΑΡΡΑ εγκαινιάστηκε στις 11 Ιουλίου 1946 και ξεκίνησε άμεσα τη σύνδεση Πειραιά – Χαλκίδας – Βόλου – Θεσσαλονίκης σε αντικατάσταση του ΚΟΡΙΝΘΙΑ που επεστράφη στην εταιρεία του και μεταφέρθηκε σε μεσογειακούς πλόες.

Σε αυτούς τους πρώτους μήνες παρουσίας του στο ελληνικό αρχιπέλαγος, το ΧΕΙΜΑΡΡΑ ταξίδεψε επίσης στις γραμμές μεταξύ Πει-

1. Τα τέσσερα πλοία ήταν τα ΕΛΕΝΗ (ναυπήγησης 1903), το ΚΟΡΙΝΘΙΑ (ναυπήγησης 1911), το ΚΟΥΡΥΤΣΑ (ναυπήγησης 1893) και το ανεγκυθθέν ΝΑΥΣΙΚΑ (ναυπήγησης 1896). Στην απελευθερωμένη Ελλάδα επέστρεψε και το ΙΩΝΙΑ, ωστόσο απωλέσθηκε το ίδιο έτος λόγω προσάραξης.

HER-HES LLOYD'S REGISTER, NAVIRES A VAPEUR ET A MOTEURS, 1945-46

1 N <sup>o</sup> d'Ordre	2 Nom du Navire. Matricule, Gréement, etc.	3 Ex-nom, s'il y a lieu.	4 Tonnage	5 Détails de la Classification.					6 Construit.		10 Armateurs.	11 Dimensions d'après la Douane. Superstructures, &c.			12 Port d'Armement.		13 Machines.		14 Grosses	
				5a Total.	5b Cote.	5c Port de	5d Armes	5e Lignes	5f Drapeau	6a Année		6b Par qui.	11a Longueur.	11b Largeur.	11c Cubes.	12a Pavillon.	13a No. & Dis. des Cylindres. Course	13b Pression des Chaudières.		13c Formules de M. Société.
25788 N <sup>o</sup> DALD	Hertha HEIMARRA, see N <sup>o</sup> 38100 in Supplement	TwinS	1221						1905	Stettiner	Stettiner Oderwerke Dampfsch. Ges. J.F. Braunlich G. m. b. H	250'3"	38'9"	13'4"	Stettin	German	T. 6 Cy. 18", 28" & 46" - 28"			G

were helped by old yachts that the Greek ship-owners bought and converted into passenger ships.

*Η καταχώρηση του ΧΕΙΜΑΡΡΑ στο Lloyd's Register του 1945.*

Upon her arrival at Piraeus, HEIMARRA underwent new modifications, in order to obtain license to carry 500 passengers in the winter period and 600 during the summer. According to several press reports of the time the authorities had spent excessive amounts of money in the vessel's renovation. Finally, HEIMARRA was integrated in the fleet of the newly established state Directorate of Maritime Transportation (DMT), whose aim was to cover the coastal needs of the country. The DMT fleet comprised the four<sup>1</sup> prewar passenger ships that were reused in the coastal passenger network, five corvettes, the steamships PIRAEIES, VOLOS, HERAKLION, and CHALKIDIKI, (also war reparations) and a number of small motorboats.

*The entry on SS HEIMARRA at Lloyd's Register of 1945.*

SS HEIMARRA was inaugurated on July 11, 1946, and immediately entered service between Piraeus - Chalkida - Volos - Thessaloniki in replacement of SS KORINTHIA that was returned to her company and now served in the Mediterranean lines.

In her first months in the Greek archipelago, HEIMARRA also traveled from Piraeus to Chios - Mytilini, Syros - Tinos - Ysternia - Andros - Korthio, and to Syros - Tinos - Mykonos - Ikaria - Samos.

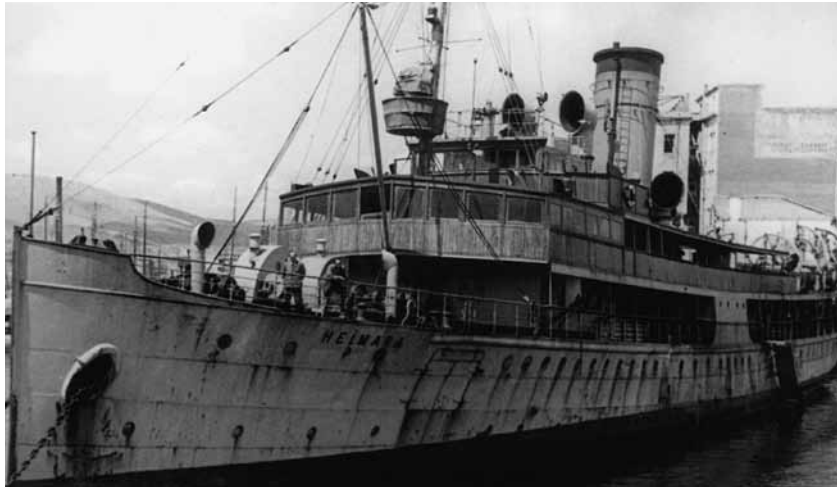
### The loss of the ship

On January 18, 1947, at around 08:30 in the morning, HEIMARRA sailed from Thessaloniki with 530 passengers and a crew of 87 men to Piraeus. Among the passengers were 244 soldiers on leave, 34 civil prisoners and 43 constables. After their departure the captain requested and finally succeeded to let the prisoners remain on the ship without their handcuffs and restraints for the duration of the voyage, in accordance with the customary rules of the sea. The captain was Spyros P. Bilinis, one of the most experienced captains in coastal navigation. Born at Vatika of Lakonia in 1895, he turned –as many of his fellow citizens- to the sea. As an adolescent he had made trips on traditional fishing boats but he had soon moved to coastal navigation. In 1922 he had been shipwrecked for the first time, due

5. The four ships were ELENI (built in 1903), KORINTHIA (built in 1911), KORYTSA (built in 1893) and the salvaged NAFSIKA (built in 1896). IONIA also returned to liberated Greece, but was lost that same year by running aground.

Το ΧΕΙΜΑΡΡΑ λίγο μετά την άφιξή  
του στην Ελλάδα. (Συλλογή  
Γιώργου Κωβαίου).

SS HEIMARRA right after her  
arrival in Greece. (George Koveos  
collection).



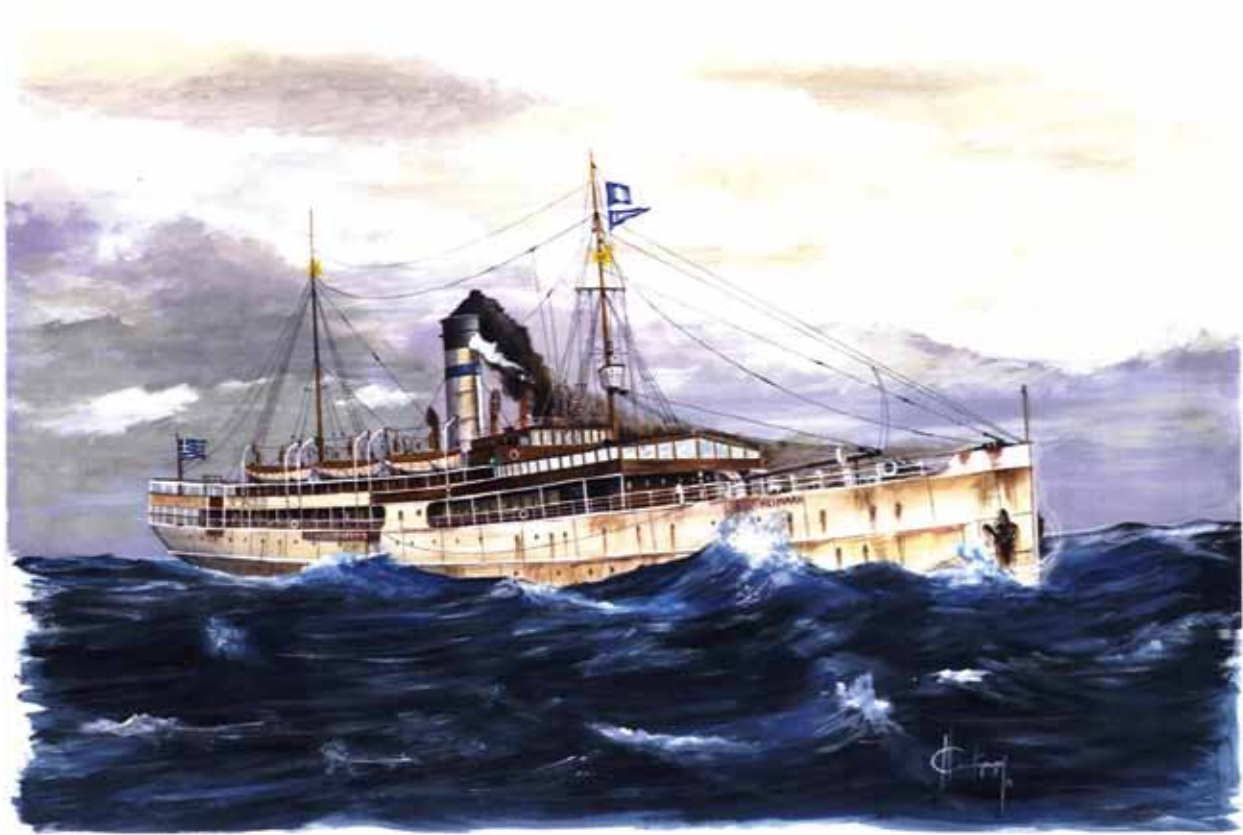
ραιά και Χίο-Μυτιλήνη, Σύρο-Τήνο-Υστέρνια-Άνδρο-Κόρθιο, και  
προς Σύρο-Τήνο-Μύκονο-Ικαρία-Σάμο.

### Η απώλεια του πλοίου

Στις 18 Ιανουαρίου του 1947 και ώρα 8.30' το πρωί, το ΧΕΙΜΑΡΡΑ με 530 επιβάτες και 87 άνδρες πλήρωμα απέπλευσε από τη Θεσσαλονίκη με προορισμό τον Πειραιά. Ανάμεσα στους επιβάτες ήταν 244 αδειούχοι στρατιώτες, 34 πολιτικοί κρατούμενοι και 43 χωροφύλακες. Μετά τον απόπλου του, ο Πλοίαρχος ζήτησε και πέτυχε να παραμείνουν οι κρατούμενοι χωρίς δεσμά καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού, όπως άλλωστε προστάζουν οι κανόνες της θάλασσας. Πλοίαρχος ήταν ο Σπύρος Π. Μπιλίνης, ένας από τους πλέον έμπειρους της ακτοπλοΐας. Γεννημένος στα Βάτικα της Λακωνίας το 1895, στράφηκε -όπως πολλοί συντοπίτες του- από μικρός στη θάλασσα. Στα εφηβικά του χρόνια ταξίδευε σε καΐκια, όμως σύντομα εντάχθηκε στην ακτοπλοΐα. Το 1922 θα ναυαγήσει για πρώτη φορά εξαιτίας πυρκαγιάς που προκλήθηκε στο ακτοπλοϊκό ΑΣΤΡΑΠΗ. Συνέχισε την καριέρα του πλοιαρχώντας σε πλοία της «Λακωνικής Ατμοπλοΐας», στην ιδιοκτησία της οποίας είχε μερίδιο. Τον Απρίλιο του 1941 θα αναγκαστεί να εγκαταλείψει το επιβατηγό ΛΕΩΝ, όταν αυτό βομβαρδίστηκε από γερμανικά αεροσκάφη και βυθίστηκε στη Χαλκίδα.<sup>2</sup>

Λόγω της σφοδρής θαλασσοταραχής που είχε συναντήσει την προηγούμενη ημέρα στα ανοιχτά της Εύβοιας, ο Σ. Μπιλίνης αποφάσισε να πλεύσει προς τον Πειραιά δια μέσου του Ευβοϊκού Κόλπου. Κατά την πλεύση του στον Ευβοϊκό, το ΧΕΙΜΑΡΡΑ θα έπρεπε

2. Ο Σπύρος Μπιλίνης μετά το ναυάγιο συνέχισε να υπηρετεί την ακτοπλοΐα, ως Πλοίαρχος σε πλοία της εταιρείας των αδελφών Τυπάλδου. Το 1958 απέκτησε το επιβατηγό ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ που ταξίδεψε μέχρι το 1973. Το 1963 απέκτησε το φορτηγό ΕΙΡΗΝΗ Μ. το οποίο διατήρησε στην ιδιοκτησία του ως το 1974. Το 1970 ξεκίνησε τη μετασκευή του μικτού φορτηγού DJEBELDIRA σε κρουαζιερόπλοιο ΦΟΙΝΙΞ, το οποίο όμως κατασχέθηκε το 1973 από πιστωτές και εκπλειστηριάστηκε λαμβάνοντας το όνομα ΜΕΛΩΔΙΑ (καταστράφηκε το 1996 από πυρκαγιά και βυθίστηκε στη Ν. Αταλάντη του Σαρωνικού).



to a fire that broke out on the passenger ship ASTRAPI. He continued his career as a captain on ships of the “Lakoniki Steamship Co” where he was a shareholder. In April 1941 he had been forced to abandon the passenger ship LEON when she had been bombed by German aircraft and sunk in Chalkida.<sup>2</sup>

Due to the intense storm he had met the previous day out at the Evoia Sea, S. Bilinis decided to sail to Piraeus through the Evoikos gulf. To cross the Evoikos, HEIMARRA had to pass through a specially designated narrow corridor that had been cleaned from mines.

At midnight, HEIMARRA touched at Chalkida and after disembarking 9 passengers, left for Piraeus at 01:30 hours on January the 19th. According to witnesses, 15 people embarked at Chalkida. After handing over control of the ship to the officer of the watch, Lieutenant Athanasios Kanavas, the captain retired to the map room to rest. HEIMARRA sailed on, on a course of 140°. When she reached the parallax of Cape Agia Marina she should turn to a course of 125° in order to pass east of the islets Verdougia.

The trip continued as expected, under moderate north winds. At

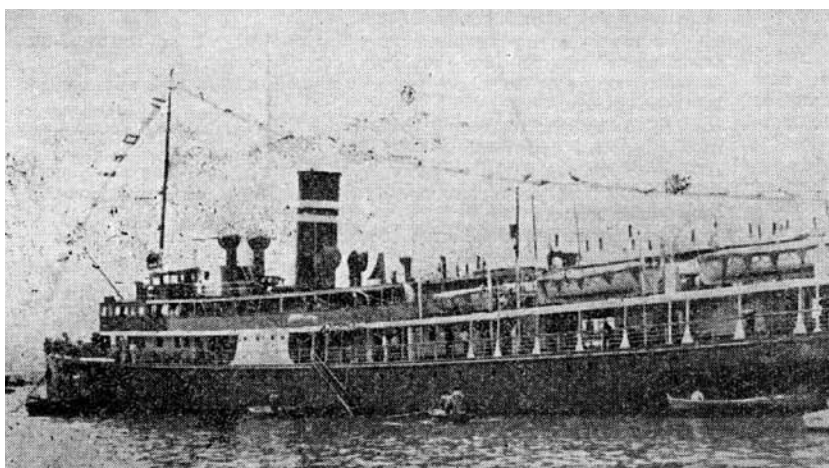
*Πίνακας του Νικόλαου  
Κοντογεώργη.*

*Painting by Nikolaos Kontogeorgis.*

6. Spyros Bilinis continued in shipping, and in 1958 he bought the passenger ship MYRTIDIOTISSA, that served in coastal navigation up until 1973. In 1963 he acquired the cargo ship EIRINI M. which he kept until 1974. In 1970 he started converting the cargo ship DJEBELDIRA into the cruise ship PHOENIX, which was however confiscated in 1973 by creditors and auctioned after taking the name MELODIA (She was destroyed by fire in 1996, and sank at Atalanti island outside Piraeus).

Το ΧΕΙΜΑΡΡΑ με τα χρώματα της Δ.Θ.Μ. στον Πειραιά. (Περιοδικό «Ναυτική Ελλάς»).

SS HEIMARRA with the colors of the Directorate of Maritime Transportation at Piraeus. (Magazine Naftiki Hellas).



να κινηθεί εντός ενός προκαθορισμένου στενού διαύλου ο οποίος είχε καθαριστεί από τις νάρκες.

Τα μεσάνυχτα το ΧΕΙΜΑΡΡΑ κατέπλευσε στη Χαλκίδα και αφού έγινε αποβίβαση 9 επιβατών αναχώρησε για Πειραιά στη 1.30' της 19ης Ιανουαρίου. Σύμφωνα με μαρτυρίες, στη Χαλκίδα επιβιβάστηκαν στο ατμόπλοιο 15 άτομα. Ο Πλοίαρχος, αφού παρέδωσε τη διακυβέρνηση του πλοίου στον Αξιωματικό Υπηρεσίας Ανθυποπλοίαρχο Αθανάσιο Καναβά, απεσύρθη στο δωμάτιο χαρτών για ανάπαυση. Το ΧΕΙΜΑΡΡΑ κινήθηκε με πορεία 140° και όταν παράλλασσε το Ακρωτήριο της Αγίας Μαρίνας θα έπρεπε να στρέψει σε πορεία 125° ώστε να περάσει ανατολικά από τις νησίδες Βερδούγια.

Το ταξίδι συνεχίζεται κανονικά, ενώ πνέουν βόρειοι άνεμοι μέτριας έντασης. Στις 4.00' τα ξημερώματα λήγει η βάρδια στη γέφυρα του Ανθυποπλοίαρχου Αθανάσιου Καναβά και αναλαμβάνει ο Υπαρχος Ιωάννης Μπέρτσης. Στις 4.10' το πρωί το ΧΕΙΜΑΡΡΑ βρισκόταν στον νότιο Ευβοϊκό κόλπο, ανάμεσα στα Νέα Στύρα και την Αγία Μαρίνα, κοντά στις νησίδες Βερδούγια. Έχουν περάσει μόλις 10 λεπτά από τη στιγμή που έγινε η προβλεπόμενη αλλαγή βάρδιας και το ΧΕΙΜΑΡΡΑ συνεχίζει να κινείται με πορεία 140°, καθώς ο Ι. Μπέρτσης προφανώς δεν έχει ενημερωθεί από τον Α. Καναβά, κατά την αλλαγή της βάρδιας, να στρέψει σε πορεία 125°. Αντιλαμβανόμενος ξαφνικά κάποιον άμεσο κίνδυνο διατάζει τον πηδαλιούχο «όλο δεξιά». Η πλώρη του ΧΕΙΜΑΡΡΑ στρέφει δεξιά, όμως ο χρόνος δεν είναι επαρκής και προσκρούει με την αριστερή πλευρά του σε βραχώδη προεξοχή του υφαλοπρανούς της βραχονησίδας Θαρακωτό<sup>3</sup>. Το πλοίο σείεται απ' άκρη σ' άκρη και τα φώτα σβήνουν. Οι επιβάτες ξυπνούν έντρομοι και προσπαθούν να καταλάβουν τι έχει συμβεί. Η σφοδρή πρόσκρουση προκάλεσε εισροή υδάτων από τα ύφαλα του πλοίου και επιπλέον έθεσε εκτός λειτουργίας το πηδάλιο, με αποτέλεσμα το ΧΕΙΜΑΡΡΑ να μείνει ακυβέρνητο. Η επακό-

3. Η βραχονησίδα στην οποία προσέκρουσε το ΧΕΙΜΑΡΡΑ αναφέρεται στο πόρισμα του ΑΕΕΝΑ ως Γάιδaros. Η Υδρογραφική Υπηρεσία την αναφέρει ως Λευκασιά (Δερακωτός) και στις γύρω περιοχές είναι γνωστή ως Θαρακωτό.



Το ΧΕΙΜΑΡΡΑ αρόδο αποβιβάζει επιβάτες. (Συλλογή Άρη Μπιλάλη).

*SS HEIMARRA disembarking passengers offshore. (A. Bilalis archive).*

04:00 in the morning the shift of lieutenant Athanasios Kanavas ends on the bridge and Chief Mate Ioannis Bertsis takes over. At 04:10 in the morning, HEIMARRA is in the South Evoikos gulf, between New Styra and Agia Marina, close to the islets of Verdougia. Only 10 minutes have gone by since the shift change and HEIMARRA continues to sail on course 140°, evidently because A. Kanavas has not informed I. Bertsis to turn the ship to 125° when the latter relieved him on the bridge. Suddenly I. Bertsis becomes aware of the imminent danger and orders to the helmsman “Hard to Starboard”. The bow of HEIMARRA turns to Starboard, but not in time and the ship falls with her portside on a rocky reef on the islet Tharakoto<sup>3</sup>. The ship shakes from stem to stern and the lights go out. The passengers wake up in terror and try to understand what has happened. From the tremendous impact the ship starts to take in water from her ripped hull and the helm is out of action, so HEIMARRA is left adrift. The lack of lights and the ear-piercing sizzle from the steam that escapes from the broken steam pipes panics the passengers even more.

“At that moment I was on the deck”- remembers Mrs. Athina Liaskou, who was travelling with her mother and two friends. “There was an explosion, the lights went out, steam began to escape and absolute mayhem followed. In the dark, we didn’t know where we were or what we could do; voices were heard from all directions, and everyone was calling in panic for their beloved ones. I was looking for my mother. I called and called for her but could not find her on the deck. In the meantime people were climbing down to the life boats...”

On the ship’s bridge captain Bilinis orders the crew to do everything they could to manually turn the ships’ rudder in order to run the ship aground in shallow waters. The ship’s engines were still running for some time, but the emergency steering wheel was not responding. They couldn’t even send a distress message, as the radio

---

7. The rocky island on which the HEIMARRA fell, is reported in AEENA’s conclusion as Gaidaros. The Hydrographic Service reports it as Lefkasia (Derakotos) and in the near by areas it is known as Tharakoto.

*Καΐκι αναχωρεί από τη Ραφήνα, την επομένη του ναυαγίου, σε αναζήτηση επιζώντων. (Αρχείο Αδελφών Μεγαλοοικονόμου).*

*A fishing boat departs from Rafina, the day after the shipwreck, to search for survivors. (Megalooikonomou brothers archive).*



λουθη έλλειψη φωτισμού και οι εκκωφαντικοί συριγμοί, που προκαλούσαν οι διαφεύγοντες ατμοί από τις διαρραγείες σωληνώσεις διοχέτευσης ατμού, επέτειναν τον πανικό στους επιβάτες.

[... Εκείνη την ώρα βρισκόμουν στο κατάστρωμα, θυμάται η κ. Αθηνά Λιάσκου που ταξίδευε με τη μητέρα της και δύο φίλες της. Έγινε η έκρηξη, έσβησαν τα φώτα, άρχισαν να φεύγουν ατμοί, πανζουρλισμός. Μέσα στο σκοτάδι δεν ξέραμε πού βρισκόμασταν και τι κάναμε, ακούγονταν φωνές από 'δω κι από 'κει, καθένας φώναζε τον δικό του άνθρωπο. Εγώ έψαχνα τη μητέρα μου, φώναζα στο κατάστρωμα μήπως τη δω ή την ακούσω, αλλά δεν τη βρήκα. Εν τω μεταξύ ο κόσμος κατέβαινε στις βάρκες...]

Στη γέφυρα του πλοίου, ο Πλοίαρχος Μπιλίνης διατάζει να καταβληθεί προσπάθεια για τη χρησιμοποίηση του χειροκίνητου πηδαλίου του σκάφους με στόχο την προσάραξη του πλοίου σε αβαθή. Εξάλλου οι μηχανές του σκάφους εξακολουθούσαν να λειτουργούν για ένα μικρό χρονικό διάστημα, ωστόσο το χειροκίνητο πηδάλιο δεν ανταποκρίνεται. Δεν υπάρχει καν η δυνατότητα να σταλεί σήμα κινδύνου, καθώς ο ασύρματος δεν λειτουργεί λόγω της απώλειας ισχύος. Τότε ο Πλοίαρχος διατάζει τη διανομή σωσιβίων στους επιβάτες και με έναν τηλεβόα δίνει τη διαταγή εγκατάλειψης.

Ωστόσο μια σειρά από γεγονότα θα οδηγήσει σε μια τελείως ανεξέλεγκτη εγκατάλειψη. Το πλήρωμα κατέβαλε μεν φιλότιμες προσπάθειες, ωστόσο ήταν φανερό πως δεν είχε εκπαιδευθεί για να αντιμετωπίσει ένα τέτοιο ενδεχόμενο. Η ασυνεννοησία οδήγησε τους πανικόβλητους επιβάτες να εφαρμόσουν την αρχή «ο σώζων εαυτόν σωθήτω» με ακόμη χειρότερα αποτελέσματα. Οι οπλίτες και οι χωροφύλακες που επέβαιναν στο πλοίο, έκαναν χρήση των όπλων τους προκειμένου να είναι οι πρώτοι που θα επιβιβαστούν στις σωσίβιες λέμβους, προκαλώντας ακόμη μεγαλύτερο πανικό.

Το ΧΕΙΜΑΡΡΑ έφερε 6 σωστικές λέμβους που μπορούσαν να μεταφέρουν 320 άτομα αλλά και μικρότερες σχεδίες. Οι σωστικές λέμβοι άρχισαν να ρίχνονται στη θάλασσα, αλλά λόγω των πολλών ατόμων που επιβιβάζονταν και του γεγονότος ότι αρκετές ήταν ακαλαφάτι-



*Καΐκια επιστρέφουν στη Ραφήνα με τους ναυαγούς που περισυνέλεξαν. Ανάμεσα στους επιζώντες διακρίνεται ο Σταμάτης Νικολαΐδης. (Αρχείο Αδελφών Μεγαλοοικονόμου).*

*Fishing boats returning to Rafina with the castaways they collected. Among the survivors is Stamatis Nikolaides. (Megalooikononou brothers archive).*

was not operating due to the loss of power. Then the captain orders the distribution of lifejackets to the passengers and with a loud-speaker he gives the order to abandon ship.

However, a series of incidents would lead to a totally chaotic ship abandonment. The crew did everything they could, but it was obvious that they had not been trained for such an incident, and their lack of coordination led the panicked passengers to apply the principle of “every man for himself”, making things even worse. The enlisted men and the constables that were on board used their guns to board the life boats first, causing even more panic among the passengers.

HEIMARRA had 6 life boats that could take on 320 people, and other, smaller life rafts. The life boats started to be lowered to the sea, but due to the excessive number of people boarding them and because they were not caulked, they started to sink –as reported in the newspaper Kathimerini. Sailor D. Stephanou used his jack-knife to cut the boat’s davits from the tackles because they were jammed. Due to the panic not all boats were lowered to the sea and two of the three boats that were, sank.

One of the castaways, Mr. Kestekides, stated at the newspaper “Eleftheri Ellada”.

Στο λιμάνι της Ραφήνας,  
παιδιά και δημοσιογράφοι  
περιεργάζονται τις σωσίβιες  
λέμβους του ΧΕΙΜΑΡΡΑ. (Αρχείο  
Αδελφών Μεγαλοοικονόμου).

*At the port of Raphina, children  
and journalists browse over the  
life boats of HEIMARRA. (Of the  
Megalooikonomou brothers  
archive).*



στες έκαναν νερά και βούλιαζαν, όπως αναφέρει η εφημερίδα «Καθημερινή». Ο ναύτης Δ. Στεφάνου έκοψε με τον σουγιά του τα καπόνια των λέμβων από τα παλάγκα διότι και αυτά δεν λειτουργούσαν. Λόγω του πανικού δεν κατέβηκαν όλες οι βάρκες στη θάλασσα ενώ από τις τρεις που ρίχτηκαν στο νερό, οι δύο βυθίστηκαν.

Ένας από τους ναυαγούς, ο κ. Κεστεκίδης, δήλωσε χαρακτηριστικά στην εφημερίδα «Ελεύθερη Ελλάδα».

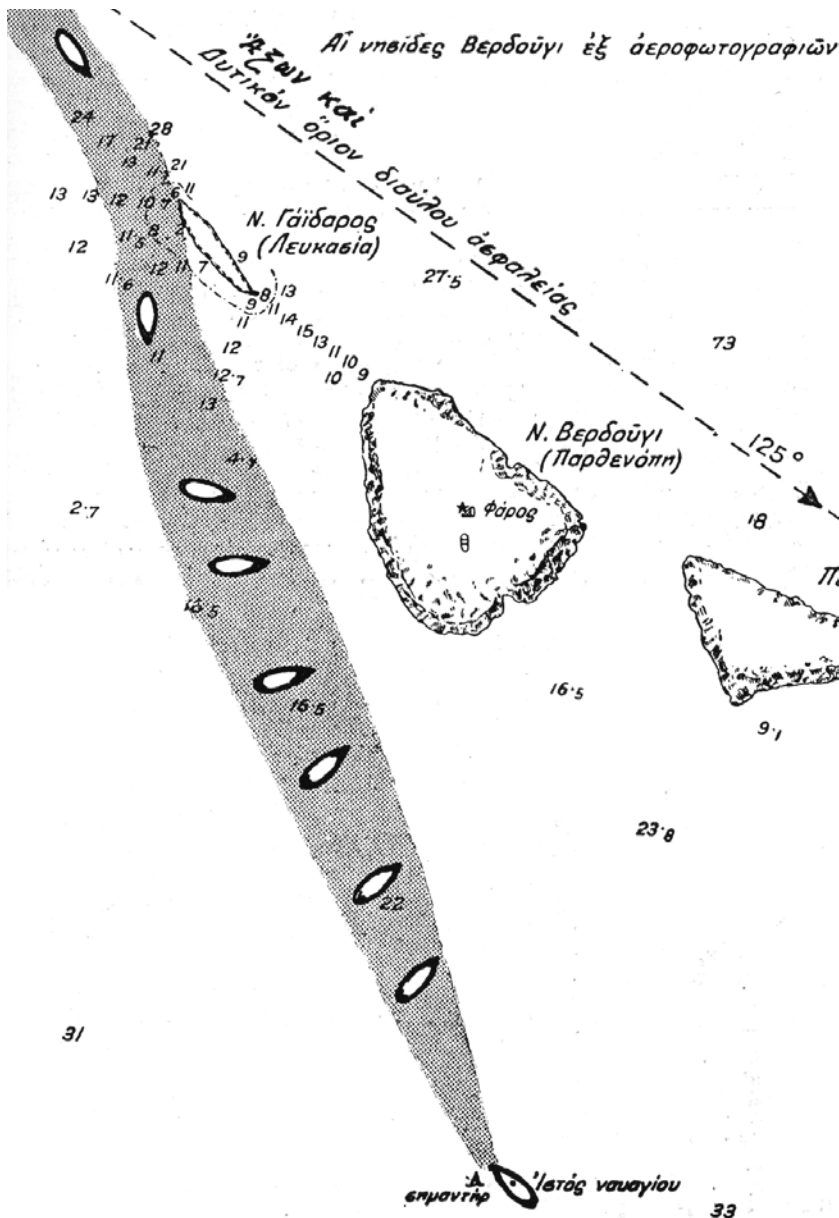
[...Αν οι βάρκες βρίσκονταν σε καλή κατάσταση θα είχαν διασωθεί αρκετοί ναυαγοί. Μα κι όσες δεν καταστράφηκαν από την έκρηξη, ήταν σκεβρωμένες από το καλοκαίρι κι έπαιρναν νερά. Σε μια βάρκα που πήδησα κι εγώ μαζί με αρκετό κόσμο είπα σ' ένα χωροφύλακα να μου δώσει το καπέλο του για να βγάσουμε τα νερά. Εκείνος αρνήθηκε και μπροστά στην επιμονή μου, έβγαλε το περιστροφό του και απειλούσε. Τότε εγώ προτίμησα επειδή έβλεπα τον κίνδυνο, να φτάσω στην ξηρά κολυμπώντας και να εγκαταλείψω τη βάρκα, η οποία σε λίγο βούλιαξε με όλους τους επιβάτες της και το χωροφύλακα μαζί...]

[...Μπήκα σε μία βάρκα η οποία μόλις έφθασε στην επιφάνεια

Οι νησίδες Βερδούγια  
φωτογραφημένες από ένα  
από τα ναρκαλιευτικά που  
συμμετείχαν στις έρευνες. (Αρχείο  
Κ.Θωκταρίδη).

*The islets Verdougia,  
photographed by a minesweeper  
that took part in the search. (K.  
Thoktarides archive).*





Η πορεία που ακολούθησε το πλοίο μετά την πρόσκρουση. (Περιοδικό «Ναυτική Ελλάς»).

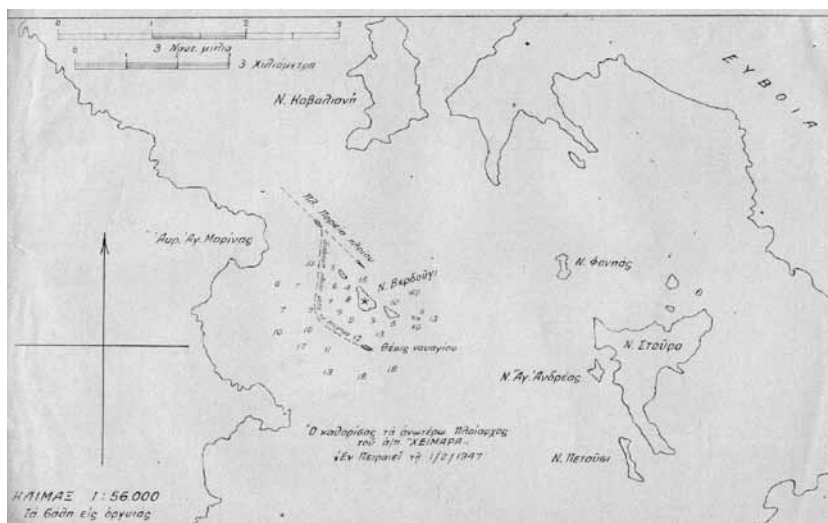
The course of the ship after the impact. (Magazine Naftiki Hellas).

“If the lifeboats had been in good condition, many castaways would have been saved. But those that had not been destroyed from the explosion, had been warped after the summer heat and would let water in. I jumped in one of the boats with several others and asked a constable to give me his hat to help me take out the water from the lifeboat. He refused and when I insisted, he took out his gun and threatened to shoot me. Then, seeing the danger, I decided to reach land by swimming, so I jumped overboard. It was the same boat that later on sank, taking all its passengers with it, including the constable...”

“I boarded a boat, but as soon as it reached the surface of the sea, it began sinking, because of the number of people that were in it” remembers Mrs Athina Liaskou. “In the dark, one was stepping on the other’s head, but as the ship was listing and before falling in the sea without a life jacket -and I did not know how to swim...- I grabbed the railing and climbed on board the ship again, just in time.

Η μοιραία πορεία του ΧΕΙΜΑΡΡΑ σύμφωνα με την κατάθεση του Πλοίαρχου Σπύρου Μπιλίνη. (Αρχείο Κ.Θωκταρίδη).

*The fatal course of HEIMARRA according to testimony of Captain Spyros Bilinis. (K. Thoktarides archive).*



της θάλασσας βούλιαξε αμέσως από τον πολύ κόσμο, θυμάται η κ. Αθηνά Λιάσκου. Μέσα στο σκοτάδι πατούσε ο ένας το κεφάλι του άλλου, αλλά όπως είχε γείρει το πλοίο, και πριν ακόμα πέσω στη θάλασσα χωρίς σωσίβιο και δεν ήξερα και κολύμπι ξαναπιάστηκα και ανέβηκα πάνω στο πλοίο πριν βουλιάξει τελείως η βάρκα μέσα στην οποία βρισκόμουν. Πάνω στο πλοίο αυτή τη φορά κατάφερα και βρήκα τη μητέρα μου ... ο κόσμος όσοι μπόρεσαν πήραν σωσίβια ... εκείνη την ώρα ήταν ένα πεσμένο κάτω κι αυτό χαλασμένο, το πήρα και το έβαλα στο λαιμό μου ...]

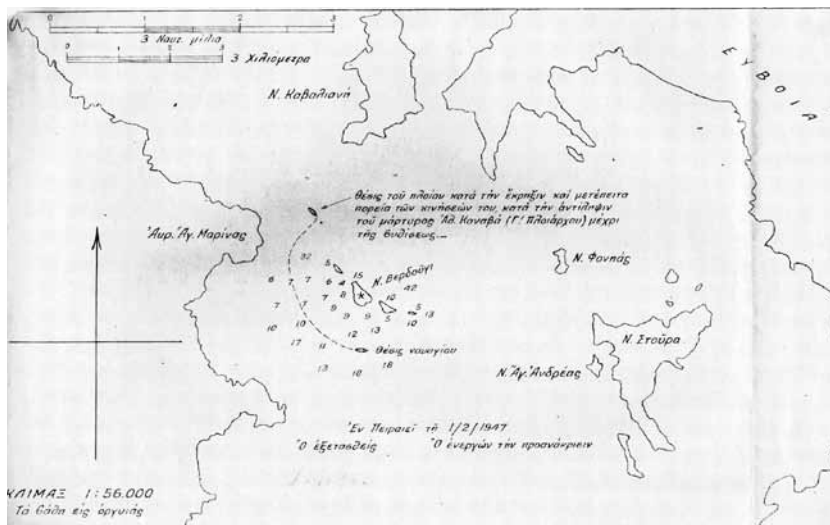
Έχει ήδη περάσει περίπου μισή ώρα από τη στιγμή της πρόσκρουσης, όταν ο Καπετάνιος έχοντας βεβαίως αντιληφθεί ότι για το ΧΕΙΜΑΡΡΑ έχει αρχίσει πλέον η αντίστροφη μέτρηση, κάνει μια τελευταία προσπάθεια να περιορίσει όσο γίνεται το κακό. Διατάζει να ριξουν τις άγκυρες ώστε να σταματήσει η περιστροφή του σκάφους που προκαλείτο από την ακινητοποίηση του πηδαλιού σε θέση όλο δεξιά.

Το ΧΕΙΜΑΡΡΑ παρασυρόμενο από τον άνεμο και τα ισχυρά θαλάσσια ρεύματα που επικρατούσαν στην περιοχή, βυθίστηκε σε απόσταση 1.100 μέτρων περίπου από τη νησίδα Μεγάλο Βερδούγι<sup>4</sup> με πορεία 176 (πλησίον της Αγίας Μαρίας Αττικής).

Η κ. Αθηνά Λιάσκου περιέγραψε τη στιγμή της βύθισης

[...Άρχισαν τα νερά να ανεβαίνουν επάνω και να παρασύρουν τους ανθρώπους. Δεν πήδηξα από το καράβι για να γλιτώσω, απλώς με πήραν τα κύματα πάνω από το καράβι προς τα ανοιχτά. Κρατούσα το χέρι της μητέρας μου από τη μια... μαζί μας έπεσαν στη θάλασσα και οι δύο φίλες μας αλλά κάποια στιγμή εξαφανίστηκαν... έμεινα εγώ με τη μητέρα μου... σκοτάδι, φωνές, κακό. Κάποια στιγμή άρχισε να ξημερώνει... την κράτησα περίπου 2 - 2,5 ώρες τη μητέρα μου ίσως και παραπάνω δεν ξέρω... κάποια στιγμή άρχισε να βαραίνει και εκείνη την ώρα έβαλα τις φωνές «χάνω τη μητέρα μου, χάνω τη μητέρα μου»! Αφέθηκα για να πάω κι εγώ μαζί της, αλλά ένας φαντάρος πιασμένος

4. Η μεγαλύτερη νησίδα από τη συστάδα, αναφέρεται από την Υδρογραφική Υπηρεσία ως Παρθενόπη. Στο ψηλότερο σημείο της (81 μέτρα) υπάρχει φάρος.



Ἡ θέσις βύθισης τοῦ πλοίου σύμφωνα με τὴν κατάθεση τοῦ Ἀνθυποπλοίαρχου καὶ τοῦ Γ' Πλοίαρχου ἀντίστοιχα. (Ἀρχεῖο Κ. Θωκταρίδη).

This time I managed to find my mother on the ship... whoever could, was putting life jackets on... I found one, damaged and thrown away, and I took it and put it around my neck ...”

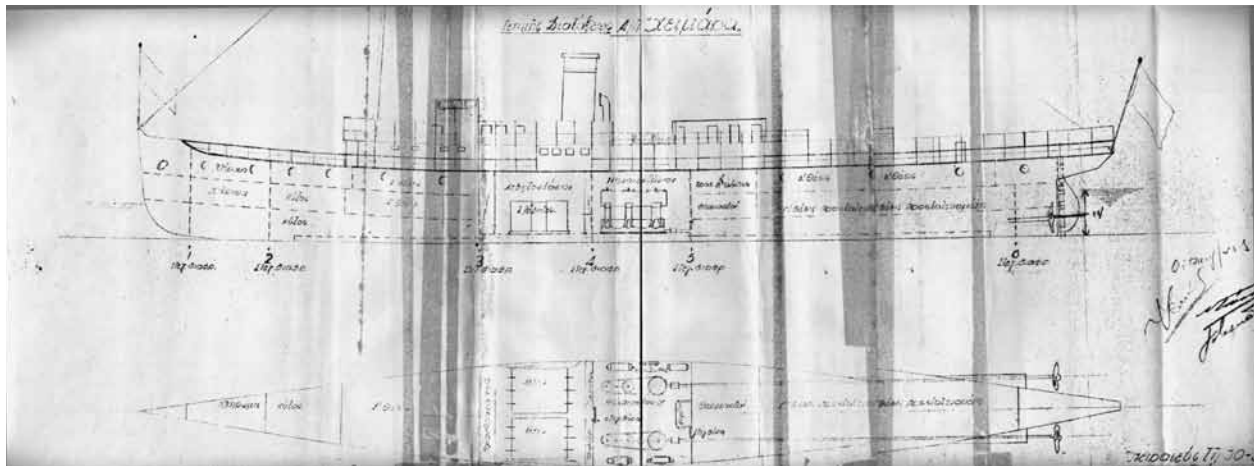
Half an hour has passed from the moment of the impact, and the captain, aware that the final countdown has started for the sinking of HEIMARRA, makes a last effort to mitigate the disaster as much as possible by dropping the anchors in order to stop the rotation of the ship, which has been caused by the rudder, that has stuck hard to starboard.

HEIMARRA, drifting due to the wind and the strong sea currents in the area, sank approximately 1.100 meters away from the islet “Megalo Verdougi”<sup>4</sup> on a bearing of 176 (near Agia Marina of Attika).

Mrs. Athina Liaskou described the moment of sinking: “The water started to rise and wash people overboard. I did not jump off the boat to save myself; the waves just took me over the ship and out in the open sea. I was holding my mother’s hand... our two friends fell in the water together with us, but sometime later they just vanished and all that was left was me and my mother... darkness, voices screaming, havoc. At some point it started to dawn... I held on my mother for two, maybe two and a half hours, I don’t know... then she started to weight a lot on me and I started to yell “my mother! I am losing my mother!” Not letting go of my mother, I started sinking, but a soldier who was holding himself from a barrel grabbed my hand and I had to let her go; she started going down and she drowned.»

Next morning at 7 o clock, a fishing boat was sailing by the area of the shipwreck and found HEIMARRA’s castaways. It was the motor fishing boat named EHEI O THEOS, owned by Iordanoglou, which took 30 castaways and transferred them to Petalioi. Then the boat returned to the area of the shipwreck and took another 36. Her captain was strongly criticized because on one hand he did not dump the cargo he was transporting to be able to board more castaways, and on the other because he

4. The larger of the cluster of islands, mentioned by the Hydrographic Service as Parthenopi. A light-house is on its highest point (81meters).



Σχέδιο του ΧΕΙΜΑΡΡΑ για τις ανάγκες της ανάκρισης. (Αρχείο Κ.Θωκταρίδη).

*A sketch of HEIMARRA for the needs of the inquiry. (K. Thoktarides archive).*

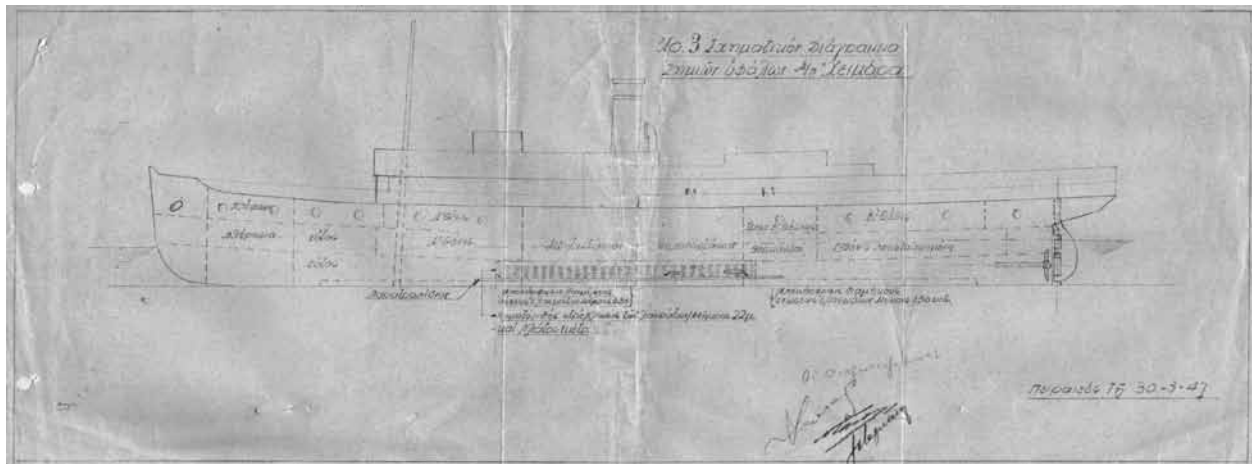
σε ένα βαρέλι με έπιασε από το χέρι και αναγκάστηκα να αφήσω τη μητέρα μου που βυθιζόταν μέχρι που πνίγηκε...]

Στις 7 το πρωί της επόμενης ημέρας, ένα καΐκι διερχόμενο από την περιοχή του ναυαγίου εντοπίζει τους ναυαγούς του ΧΕΙΜΑΡΡΑ. Ήταν το πετρελαιοκίνητο καΐκι ΕΧΕΙ Ο ΘΕΟΣ του Ιορδάνογλου, το οποίο θα παραλάβει 30 ναυαγούς και θα τους μεταφέρει στους Πεταλιούς. Κατόπιν επέστρεψε στον χώρο του ναυαγίου και περισυνέλεξε άλλους 36. Ο Πλοίαρχός του δέχτηκε σφοδρή κριτική αφενός γιατί δεν έριξε το φορτίο που μετέφερε στη θάλασσα προκειμένου να μπορέσει να επιβιβάσει και άλλους ναυαγούς, αφετέρου διότι επέλεξε να πλεύσει στους Πεταλιούς και όχι σε κάποιο κοντινότερο λιμάνι. Στη συνέχεια, κατέπλευσε το πετρελαιοκίνητο ιστιοφόρο ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ του Γ. Παπαναστασίου από τα Στύρα, το οποίο περισυνέλεξε 58 επιζώντες και μια σορό. Στο καΐκι επέβαινε και ο ιατρός των Στύρων που αμέσως πρόσφερε τις πρώτες βοήθειες στους ναυαγούς. Αφού τους μετέφερε στη Ραφήνα, το ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ αναχώρησε ξανά για να συνδράμει τις προσπάθειες. Καθώς η είδηση της απώλειας του πλοίου διαδίδεται, καΐκια από τη Ραφήνα και τις άλλες κοντινές περιοχές, αλλά και παραπλέοντα σκάφη σπεύδουν στην περιοχή του ναυαγίου για να βοηθήσουν τους εκατοντάδες ναυαγούς οι οποίοι βρίσκονται διάσπαρτοι στα νερά του Ευβοϊκού. Από τον Πειραιά ξεκινάει και το ατμόπλοιο ΠΑΤΡΑΙ της Δ.Θ.Μ. προκειμένου να συνδράμει τις έρευνες.

Η κ. Αθηνά Λιάσκου θυμάται τη διάσωσή της:

[...ήρθε ένα καΐκι που έκανε μεταφορές σιτηρών από τα Στύρα. Μου 'ρίξαν ένα σκοινί, πιάστηκα και με ανέβασαν στο κατάρτι. Όταν πια μας πήγανε στους Πεταλιούς ήταν ήδη σκοτάδι· σκεφτείτε πόσες ώρες ήμουν μέσα στη θάλασσα. Εκεί ήταν κάτι κτίσματα και στεγνώσαμε τα βρεγμένα ρούχα. Όπου πατούσα νόμιζα ότι ήμουν ακόμα στη θάλασσα, μέσα στο σκοτάδι και θα πνιγώ ακόμα και στη στεριά, τόσο μεγάλο σοκ είχα πάθει...]

[...Είχα ξυλιάσει, διηγείται ο Σταμάτης Νικολαΐδης. Μαζί με άλλους 5 - 6 που κρατιόμασταν από την ίδια ξύλινη πόρτα είδαμε να πλησιάζουν καΐκια από τα Νέα Στύρα. Εμένα με ανέβασαν σε ένα καΐκι που μας έβγαλε στους Πεταλιούς. Εκεί μας περιποιήθηκαν οι



chose to sail to Petalioi and not to a closer port. Then came the motor sailboat AGIOS KONSTANTINOS, owned by G. Papanastasiou from Styra, and collected 58 persons alive, and one dead. On the fishing boat was the doctor from Styra who provided first aid to the castaways. After taking them to Rafina, AGIOS KONSTANTINOS left again to join the rescue efforts. As the news of the loss of the ship was spreading, fishing boats from Rafina and other ports nearby, as well as other boats that were sailing by, came to the area of the shipwreck to help the hundreds of castaways who were scattered all over in the sea of Evoikos. From Piraeus the steamship PATRAI owned by the Directorate of Sea Transportation was also ordered to sail in order to help with the search.

Athina Liaskou remembers how she was rescued: “A fishing boat that was carrying grain from Styra came. They threw me a line, I caught it and they pulled me up on deck. When they took us to Petalioi, it was already dark. Just think of how many hours I was in the sea. There were some buildings there and we managed to dry our clothes. Wherever I went, I still thought I was in the sea, in the dark and that I would drown even on land, such was the shock I was in...”

“I was cold to the bone –recounts Stamatis Nikolaides. I and another 5 or 6 people were holding ourselves from the same wooden door when we saw a fishing boat approaching from New Styra. I was pulled up on the fishing boat which took us to Petalioi. There we received help from the land workers of Empeirikos. From that moment on, to this day, my friends call me “shipwreck”.

Other than those who had the power to swim to the shores of Verdougia and the other deserted islands around, the narrations of those who managed to survive this dreadful shipwreck are similar: a fishing boat from somewhere nearby picked them up and took them to Raphina, to Petalioi, to Marmari, to Styra, to Nea Makri or to Marathon. A couple of castaways managed to reach the shores of Marathon after swimming for six hours.

Even though the passenger steamship sank one and a half hours after the impact and only one mile from Agia Marina, the panic that prevailed during the abandonment of the ship, the terrible cold and

*Σχηματικό διάγραμμα των ζημιών στα ύφαλα του ΧΕΙΜΑΡΡΑ, με βάση τις περιγραφές των πρώτων δυτών που καταδύθηκαν στο ναυάγιο. (Αρχείο Κ. Θωκταρίδη).*

*Graphic diagram of the damage on the hull of HEIMARRA, based on the descriptions of the first divers that visited the shipwreck. (K. Thoktarides archive).*

Το ναυάγιο του ΧΕΙΜΑΡΡΑ.

The wreck of HEIMARRA.



εργαζόμενοι στο κτήμα του Εμπειρικού. Από τότε και μέχρι σήμερα οι φίλοι μου με αποκαλούν «ναυάγιο»...]

Εκτός από εκείνους που είχαν τη δύναμη να κολυπήσουν και να βγουν στα Βερδούγια και στα γύρω ερημονήσια, οι αφηγήσεις, όσων κατάφεραν να επιβιώσουν από το εφιαλτικό ναυάγιο, είναι παρεμφερείς. Κάποιο καϊκι από γειτονική περιοχή τους εντόπισε και τους μετέφερε στη Ραφήνα, στους Πεταλιούς, στο Μαρμάρι, στα Στύρα, στη Νέα Μάκρη και στον Μαραθώνα. Ένα ζευγάρι ναυαγών θα καταφέρει να φθάσει στην ακτή του Μαραθώνα έχοντας κολυπήσει επί 6 ώρες.

Αν και το επιβατηγό ατμόπλοιο βυθίστηκε 1,5 ώρα μετά την πρόσκρουση και σε απόσταση μόλις ενός μιλίου από την Αγία Μαρίνα, ο πανικός που επικράτησε κατά την εγκατάλειψη του πλοίου, το φοβερό ψύχος και τα ισχυρά θαλάσσια ρεύματα της περιοχής είχαν ως αποτέλεσμα να χάσουν τη ζωή τους 383 άνθρωποι, εκ των οποίων 42 ήταν μέλη του πληρώματος. Οι ναυαγοί μπορούσαν να δουν τη νησίδα Βερδούγι και προσπάθησαν να κολυπήσουν προς τα εκεί. Ωστόσο το ρεύμα του Ευρίπου εκείνη την ώρα είχε ταχύτητα 3 μιλίων, με αποτέλεσμα να τους παρασύρει προς τα νότια.

Εξαιτίας και της σαθρής πολιτικής κατάστασης που βρισκόταν η χώρα, το ναυάγιο του ΧΕΙΜΑΡΡΑ έτυχε εκμετάλλευσης από τις πολιτικές δυνάμεις της εποχής και τις εφημερίδες που στήριζαν τα εκάστοτε στρατόπεδα. Ακραίες φωνές έκαναν λόγω για βύθιση συνεπεία έκρηξης μηχανισμού που είχε τοποθετηθεί από Αριστερούς. Άλλοι επένδυναν στο σενάριο της νάρκης ώστε να επιρρίψουν ευθύνες στον κρατικό μηχανισμό, ενώ άλλοι παρουσίαζαν τον Πλοίαρχο ως τον μόνο υπεύθυνο προκειμένου να αποποιηθούν τυχόν ευθύνες.

Οι έρευνες που πραγματοποίησαν δύο τους επόμενους μήνες, συνηγόρησαν στο ότι το ναυάγιο προκλήθηκε από πρόσκρουση στα πρηνή της βορειότερης βραχονησίδας. Συγκεκριμένα οι δύο ανέφεραν τα ακόλουθα : «Το σκάφος παρουσιάζει εις έκτασιν 23 περίπου μέτρων επί της γάστρας του και εις βάθος 1,5-2,5 μ. από της ισάλου κάτωθι του παροτροπίου, κοιλώσεις (ζουλήγματα) και μικράς ξέσεις αι οποίαι αποδεικνύουν προφανώς ότι το σκάφος διήλθεν ολοταχώς άνωθεν της βραχώδους ακτής αναπηδόν εξ αυτής εξ ου και οι ακουσθέντες κραδασμοί. Αι ξέσεις και τα κοιλώματα ταύτα παρουσιάζο-



*Δύτης περιεργάζεται το φουγάρο,  
το οποίο βρίσκεται πεσμένο στον βυθό.*

*A diver examining the funnel  
which lies fallen on the seafloor.*

the strong sea currents in the area, resulted in the loss of 383 people, 42 of whom were members of the crew. The castaways could see the islet Verdougi and tried to swim that way, but the currents of Evripos at that time had a speed of 3 miles so they were carried away towards the south.

Because of the country's unstable political situation, HEIMARRA's shipwreck was used by the political parties of the time and the newspapers that supported one or the other party. The extremists attributed the sinking to an exploding device supposedly placed in the engine room by communists. Others were investing on the scenario of a mine, to put the blame on the state, while others accused the captain as the only one responsible, in order to rebuff any responsibilities.

All diving investigations that were carried out in the next months pointed to the fact that the shipwreck had been caused by an impact, underwater, with the rocks of the northern islet. The divers mentioned in particular the following: "23 meters along the hull and at a depth of 1,5-2,5 m. under the water line, the ship presents distortions (squeezes) and small scrapings which prove that the ship evidently impacted with all her speed over the rocky shore, which also explains the vibrations that were heard. The scrapings and the distortions appear from the level under the bridge until the 3rd class section, which coincides with the rear end of the engine room and at a depth of 1.5 m. The bilge keels have not suffered the slightest

*Το χρηματοκιβώτιο του ΧΕΙΜΑΡΡΑ.*

*The strongbox of HEIMARRA.*



νται από του ευρισκόμενου κάτωθεν της γέφυρας σημείου μέχρι και πέραν της τουριστικής θέσεως, ήτις συμπίπτει με το πρυμναίον τέλος του μηχανοστασίου και εις βάθος 1,5 μ. Από του παροτροπιδίου, το οποίον δεν έχει ουδέ την ελάχιστην στρέβλωσιν, διότι απλούστατα ως ευρισκόμενον υψηλότερα, δεν ήλθεν εις επαφήν με τον βράχον. Εις τα ύφαλά της τα οποία αντιστοιχούν προς την τουριστικήν θέσιν, υπάρχει άνοιγμα των λαμαρίνων εις μήκος 1,5 περίπου μέτρου συνεπεία απολαρφώσεώς των, γεγονός όπερ καθιστά έτι εμφανές ότι το σκάφος διήλθεν χοροπηδώντας άνωθεν του βράχου». Αποκαλύφθηκε ακόμη ότι το πηδάλιο είχε μετατοπιστεί από τη θέση του, ενώ βρέθηκαν κομμάτια βράχων σφηνωμένα στις προπέλες καθώς και ότι είχαν σπάσει πτερύγιά τους. Τα στοιχεία αυτά σε συνδυασμό με μαρτυρίες επιβατών οδήγησαν στην άποψη ότι το πλοίο σύρθηκε πάνω στα πρανή της βραχονησίδας, άποψη την οποία αποτύπωσε και το επίσημο πόρισμα.

Η Ανακριτική Επιτροπή Ελέγχου Ναυτικών Ατυχημάτων (ΑΕΕΝΑ) μετά την ολοκλήρωση του ανακριτικού έργου και τα αποτελέσματα της υποβρύχιας επιθεώρησης που πραγματοποιήθηκε τότε από καταδυτικό συνεργείο, κατέληξε στα παρακάτω συμπεράσματα.

Σύμφωνα με την πραγματογνωμοσύνη των δυτών που καταδύθηκαν στο ναυάγιο, στο πλαίσιο της έρευνας του ΑΕΕΝΑ, το πλοίο επικάθησε στον βυθό σχεδόν όρθιο με μικρή κλίση προς τα αριστερά και με την πλώρη του να κοιτάει τον βορρά. Οι έλικες του πλοίου βρέθηκαν σπασμένοι, χωρίς να βρεθούν τμήματά τους στον τόπο του ναυαγίου ή κοντά σε αυτόν και στον δεξιό έλικα βρέθηκαν πετρώματα παρεμφερή προς εκείνα της νησίδας Θαρακωτό (ψαμμίτης σκληρός) ενώ στον βυθό της συγκεκριμένης θαλάσσιας περιοχής δεν υπάρχουν τέτοιου είδους πετρώματα. Σε ό,τι αφορά το ρήγμα που προκάλεσε την εισροή υδάτων, η Έκθεση αναφέρει τα ακόλουθα: «Τα πλευρά του πλοίου εξετασθέντα υπό δυτών, ευρέθησαν άθικτα παρουσιαζόμενα μόνο επιμήκους και εις το αυτό περίπου βάθος από της ισάλου κοιλάνσεως των μεταξύ των νομέων πλευρικών ελασμάτων του πλοίου με εκδήλωσιν της ζημιάς εις εκκάρφωσιν ελασμάτων παρά το πρυμναίον τμήμα».



*Παπούτσια, σόλες παπουτσιών και ένα διαβρωμένο βιβλίο είναι ανάμεσα στα προσωπικά αντικείμενα των ναυαγών που παραμένουν στον βυθό.*

*Shoes, shoe soles, and a weathered book are among the personal items of the castaways that remain on the bottom of the sea.*

distortion, which is normal, being placed higher up, so they did not come in touch with the rock. On her bottom, i.e. at the level of the 3<sup>rd</sup> class, the gap on the plates is 1.5 meters long because the rivets have broken, additional proof that the boat came bouncing over the reef rock?. It was also revealed that the rudder had been displaced, that parts of rocks were found stuck on the propellers, and that their blades had broken. These facts, combined with witness testimonies, led to the conclusion that the ship must have scraped on the islet's reefs, something that was reflected in the official accident report.

The Investigating Committee for the Control of Maritime Accidents (Greek abbreviation AEENA), having completed the investigation and taking in account the results of the underwater investigation that was conducted by a diving crew, reached the following conclusions:

According to the report of the divers that examined the wreck within the framework of AEENA's investigation, the ship sat on the bottom practically upright, slightly listing to portside, with her bow looking north. The propeller blades were found broken, no parts of them were found anywhere near the shipwreck, and on the starboard blade there were rocks similar to those found on the islet of Thra-koto [hard sandstone], while no such rocks exist on the bottom at



*Η σιλουέττα του ναυαγίου όπως διαγράφεται στα θολά νερά.*

*The figure of the shipwreck as seen in the turbid waters.*

*Ένα φινιστρίνι ξεπροβάλλει ανάμεσα στα συντρίμμια του σκάφους.*

*A port-hole among the debris of the wreck.*

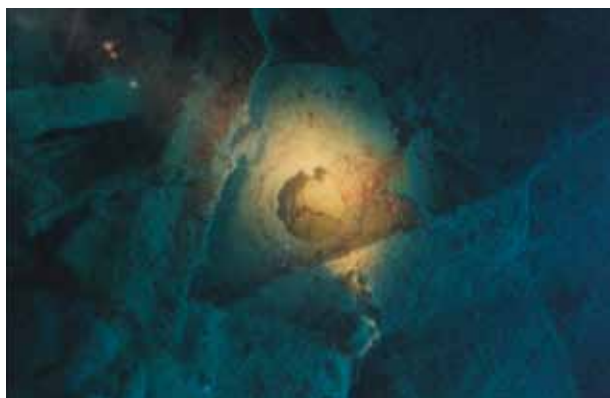
Σύμφωνα λοιπόν με την Έκθεση της Ανακριτικής Επιτροπής (ΑΕΕΝΑ) το πλοίο δεν τήρησε την ενδεδειγμένη εντός του διαύλου ασφαλείας πορεία και βρέθηκε επικίνδυνα κοντά στη βραχονησίδα Θαρακωτό που προεξέχει των νησίδων Βερδούγια, με συνέπεια το ΧΕΙΜΑΡΡΑ να προσκρούσει με την αριστερή πλευρά του στο υφαλοπρανές της βραχονησίδας. Με την πρόσκρουση προκλήθηκε κυματοειδής στρέβλωση των ελασμάτων, μήκους 22 μέτρων, εξωτερικά του λεβητοστασίου και του μηχανοστασίου. Επίσης, ξεκαρφώθηκαν ελάσματα που δημιούργησαν δύο ρήγματα μήκους 30 εκατοστών και 1,5 μέτρου, με αποτέλεσμα την εισροή υδάτων στον χώρο του μηχανοστασίου. Η θραύση του ατμαγωγού σωλήνα στο μηχανοστάσιο προκλήθηκε από την απότομη ανακοπή της προς τα πρόσω κίνησης του πλοίου, το οποίο κινείτο την ώρα του δυστυχήματος με ταχύτητα 11 μιλίων (υπολογιζόμενης και της ταχύτητας του ρεύματος).

Οι πραγματογνώμονες στο πόρισμά τους – το οποίο στη συνέχεια έθεσαν υπόψη του αρμόδιου δικαστηρίου που ανέλαβε την υπόθεση – δεν δέχτηκαν την εκδοχή της πρόσκρουσης σε νάρκη ή ενός φημολογούμενου σαμποτάζ.

Όσον αφορά στον ισχυρισμό άλλων ότι επρόκειτο για εξωτερική έκρηξη από εκρηκτικό μηχανισμό που είχε τοποθετηθεί στα ύφαλα του πλοίου, απορρίφθηκε από την Επιτροπή διότι, μεταξύ άλλων, στην περίπτωση αυτή δεν θα τραντάζονταν το σκάφος απ' άκρη σ' άκρη και το ρήγμα θα ήταν εξωτερικό και μεγαλύτερο, με αποτέλεσμα την πολύ πιο γρήγορη βύθιση του πλοίου.

Αν δε ο μηχανισμός είχε τοποθετηθεί στο εσωτερικό του πλοίου, θα είχε γίνει αντιληπτός από τους μηχανικούς αλλά και στην περίπτωση που τους διέφευγε, η έκρηξη θα τους είχε σκοτώσει και δεν θα τους επέτρεπε να βγουν από το μηχανοστάσιο και να σωθούν όπως συνέβη.

Η εκδοχή της νάρκης απορρίφθηκε από την Επιτροπή του ΑΕΕΝΑ επειδή 1) δεν παρατηρήθηκε από κανέναν αυτόπτη μάρτυρα η στήλη ύδατος που ακολουθεί την έκρηξη νάρκης αλλά ούτε και η χαρακτηριστική λάμψη, 2) δεν υπήρξαν καθόλου νεκρά ψάρια στην περιοχή και 3) δεν προκλήθηκε σοβαρό ρήγμα στα πλευρά του πλοίου. Επιπλέον η συγκεκριμένη περιοχή είχε προσφάτως ελεγχθεί από τον 2ο στολίσκο ναρκαλιευτικών του Πολεμικού Ναυτικού και είχε θεωρηθεί ασφαλής. Ο Κυβερνήτης του ναρκαλιευτικού ΛΕΥΚΑΣ που συμ-





the site of the wreck. As to the gash that caused the inflow of water, the report mentions the following: “The divers found the ship’s sides intact; they only noted an oblong inward dent on the keel frames of the ship, at the same depth below the water line, leading to a large hole in the aft section plate riveting”.

The report of the Investigating committee (AEENA) concludes that the ship did not follow the advisable safe course in the strait. She came dangerously close to the rocky islet Thrakoto, which juts out of the islets Verdougia, and struck on the insular slope of the rocky islet with her portside. The impact caused a 22-meter deformation of the plates in the vicinity of the boiler and the engine room. Moreover the long steel plates became unriveted and that caused two gaps, one 30 centimeters and the other one 1.5 meters long, so water entered in the engine room. The rupture of the steam pipe in the engine room was caused by the abrupt stop of the forward movement of the ship, which at the time of the accident was sailing at 11 knots (taking into consideration the speed of the current).

In their conclusion –which they later brought to the attention of the competent court that took over the case– the experts did not accept the version of an impact on a mine or of the rumored sabotage.

As for the allegation of certain other people that the wreck was caused by an external explosion from an explosive device placed on the ship’s bottom, this was rejected by the committee because among others, in that case the ship would not have shaken stem to stern and the gap would have been an exterior one and larger, and the ship would have sunk much quicker.

If the device had been placed inside the ship, the engineers would have found it; and even if they hadn’t, the explosion would have killed them and not allowed them to get out of the engine room and save themselves, as actually happened.

The mine scenario was rejected by the AEENA committee because 1) no eye witness saw any water column that follows the explosion of a mine; 2) nor the characteristic flash; 3) there were no dead fish in the area, and 4) there was no serious gap on the ship’s sides. Moreover, the particular area was recently checked from the Navy’s 2nd Mine-sweeping flotilla and found safe. The captain of minesweeper LEFKAS

*Η ανέμη που τύλιγε τον κάβο  
ξεχωρίζει ανάμεσα στα συντρίμια  
που κείτονται διάσπαρτα στον  
βυθό του Ευβοϊκού.*

*A winch that winded ropes may  
be seen among the debris that are  
scattered at the bottom of Evoikos  
sea.*

*Εξετάζοντας ένα ρήγμα στα  
ύφαλα.*

*Examining a gap on the bottom of  
the ship.*



μετείχε στην εκκαθάριση του ναρκοπεδίου του Νότιου Ευβοϊκού το καλοκαίρι του 1946, αναφέρει<sup>5</sup> τα παρακάτω «Την περιοχή που βούλιαξε, την είχαμε σπιθαμή προς σπιθαμή ερευνησει και καμία νάρκη δεν βρέθηκε. Η υποψία ότι το ΧΕΙΜΑΡΡΑ με τους εκατοντάδες πνιγμένους του προσέκρουσε σε νάρκη, έθιγε τη φιλοτιμία μας και το βαθύ αίσθημα ευθύνης που είχαμε στη δουλειά μας». Το ΛΕΥΚΑΣ ήταν το πρώτο σκάφος που έσπευσε στον χώρο του ναυαγίου, έχοντας λάβει σχετικό σήμα για να αποπλεύσει από τη Σκιάθο το βράδυ της 15ης Ιανουαρίου. Τη 17η Ιανουαρίου κατέφθασαν και τα υπόλοιπα πέντε ναρκαλιευτικά του στολίσκου και ένα από αυτά, το ΛΕΡΟΣ, εντόπισε το ναυάγιο του ΧΕΙΜΑΡΡΑ ένα μίλι νότια του φανού Βερδούγι. Ο 2ος στολίσκος των ναρκαλιευτικών διατάχτηκε να ερευνησει ξανά την περιοχή. Πράγματι το έκανε μέχρι το τέλος Φεβρουαρίου χωρίς όμως να βρεθεί κάποια νάρκη.

Ο Πλοίαρχος Σπ. Μπιλίνης επέμενε στις καταθέσεις του ότι το πλοίο δεν είχε αποκλίνει από την πορεία του και πως η βύθισή του ήταν αποτέλεσμα πρόσκρουσης σε μαγνητική νάρκη που είχε αποκοπεί από παρακείμενα ναρκοπέδια. Ο Μπιλίνης είχε πει τότε μιλώντας στην εφημερίδα «Ελεύθερη Ελλάδα»:

[...Έχω ήσυχη τη συνείδησή μου. Εγκατέλειπα τελευταίος το καράβι και δεν άφησα επιβάτη χωρίς σωσίβιο. Έδωσα την τελευταία στιγμή κι αυτό που είχα κρατήσει για τον εαυτό μου σ' ένα στρατιώτη που δεν είχε. Κι έμαθα πως σώθηκε. Αυτό θα διαπιστωθεί από τα πτώματα. Πέθαναν οι πιο πολλοί από ψύξη. Κι όλοι θα βρεθούν με σωσίβια. Το καράβι από τη στιγμή της προσκρούσεως μέχρι την καταβύθιση δεν έμεινε στην επιφάνεια περισσότερο από 25 – 40 λεπτά της ώρας. Αυτά που ειπώθηκαν από μερικούς όπως διάβασα στις εφημερίδες για 1 και 1,5 ώρα είναι πεπλανημένες εντυπώσεις. Κανείς δεν είδε μέσα στη σύγχυση που επεκράτησε το ρολόι του. Στο διάστημα αυτό κάναμε ό,τι μπορούσαμε για να σωθεί ο κόσμος. Με το «φωναγωγό» ξελαρυγγιαζόμουνα από τη δεύτερη γέφυρα. Έδινα οδηγίες

5. «Η ναρκαλιεία στις Ελληνικές Θάλασσες 1944-1949», Αθήνα, 1980.



*Μια σιδερένια πόρτα και δυο ανεμοδόχοι βρίσκονται πεσμένες στον βυθό.*

*An iron gate and two ventilators lying on the bottom of the sea.*

who participated in the cleaning of the minefield of the South Evoikos in the summer of 1946, reports<sup>5</sup> the following: “We had searched the area where the ship sank inch by inch and found no mine. The suspicion that HEIMARRA with the hundreds of people who drowned from her shipwreck had run into a mine is an insult to our dutifulness and to the deep sense of responsibility we have for our work”. RHNS LEFKAS was the first ship to approach the area of the shipwreck, having received the relevant sign to sail from Skiathos on the night of January 15. On January 17, the other five minesweepers of the flotilla joined the search and one of them, RHNS LEROS, located the wreck of HEIMARRA one mile south of the lighthouse on Verdougi. The 2nd Minesweeping flotilla was ordered to search the area for mines again. They searched until the end of February and found no mines.

Captain Sp. Bilinis insisted in his testimony that the ship had not deviated from her course and that her sinking was the result of the

5. “Minesweeping in the Greek Seas 1944-1949”, Athens, 1980.

*Εφημερίδες που διατηρήθηκαν  
μέσα στη λάσπη του πυθμένα.*

*Newspapers preserved in the mud  
of the seabed.*



για την εγκατάλειψη του πλοίου. Το πλήρωμα έδειξε αυτοθυσία και γι' αυτό χάθηκαν 48 άνδρες. Όταν έγινε το ναυάγιο εγώ κοιμόμουν. Στη γέφυρα ήταν ο Ύπαρχος. Και αν το πλοίο προσέκρουσε σε ύφαλο υπεύθυνος θα ήταν αυτός και όχι εγώ. Κατά συνέπεια εγώ δεν έχω κανέναν λόγο να φοβάμαι για την ευθύνη που τυχόν θα με βάραινε. Θα έλεγα την αλήθεια. Δεν είναι όμως αυτό η αλήθεια. Το ναυάγιο οφείλεται σε νάρκη...]

Ο Σπ. Μπιλίνης και η Ένωση Πλοιάρχων επέμεναν ότι το ναυάγιο του ΧΕΙΜΑΡΡΑ θα έπρεπε να ανελκυστεί προκειμένου να εξακριβωθούν τα αίτια. Μάλιστα θεωρούσαν ότι η ανέλκυση θα μπορούσε να ολοκληρωθεί σε 5 μήνες, ενώ υπήρχαν και ορισμένοι που δήλωναν ότι το ατμόπλοιο θα μπορούσε κατόπιν να επισκευαστεί και να επιστρέψει στα καθήκοντά του.

Η Έκθεση του ΑΕΕΝΑ που κατατέθηκε στις 15 Νοεμβρίου 1947, υπήρξε καταπέλτης για τον Πλοίαρχο και τους Αξιωματικούς του ΧΕΙΜΑΡΡΑ, αφού θεώρησε ότι ο Σπ. Μπιλίνης δεν έδωσε ρητές οδηγίες για την πορεία μέσα από το επικίνδυνο στενό του Ευβοϊκού, δεν ειδοποίησε με φωτοβολίδες ή άλλο τρόπο για το ναυάγιο, δεν φρόντισε να κλείσουν οι υδατοστεγείς θύρες, καθώς και να ποντίσει τις άγκυρες στο πιο ρηχό σημείο από το οποίο διήλθε το πλοίο μετά την πρόσκρουση. Επίσης θεώρησε τον Ύπαρχο Μπέρτση υπεύθυνο για το συμβάν, επειδή παρέλαβε την κυβέρνηση του πλοίου χωρίς να έχει καθοριστεί ακριβές στίγμα, παρά μόνο έδωσε εντολή για «όλο δεξιά» όταν αντελήφθη τη βραχονησίδα. Ο δε Ανθυποπλοίαρχος Καναβάς κρίθηκε υπεύθυνος, διότι παρέδωσε υπηρεσία χωρίς να έχει καθορίσει στίγμα και πορεία σε επικίνδυνο στενό. Εκτός όμως από τα ανθρώπινα σφάλματα ναυσιπλοΐας που οδήγησαν στο ναυάγιο, στην Έκθεση επιρρίπτονται ευθύνες και κατά Αξιωματικών και άλλων μελών του πληρώματος για απαράδεκτη συμπεριφορά, πρωτοφανή για τη ναυτική μας παράδοση. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την Έκθεση του ΑΕΕΝΑ οι μηχανικοί του πλοίου Δρανδάκης, Παπαγιαννόπουλος, Μπογιατζίδης και Γεωργούδης αμέσως μετά το συμβάν, εγκατέλειψαν το σκάφος και παρέσυραν και άλλα μέλη του προσωπικού των μηχανών, δεν τέθηκαν στη διάθεση του Καπετάνιου τους ώστε να εξακριβώσουν τις ζημιές και να



*Στο εσωτερικό της τοιμινιέρας. Η θαλάσσια ζωή έχει αγκαλιάσει το ναυάγιο.*

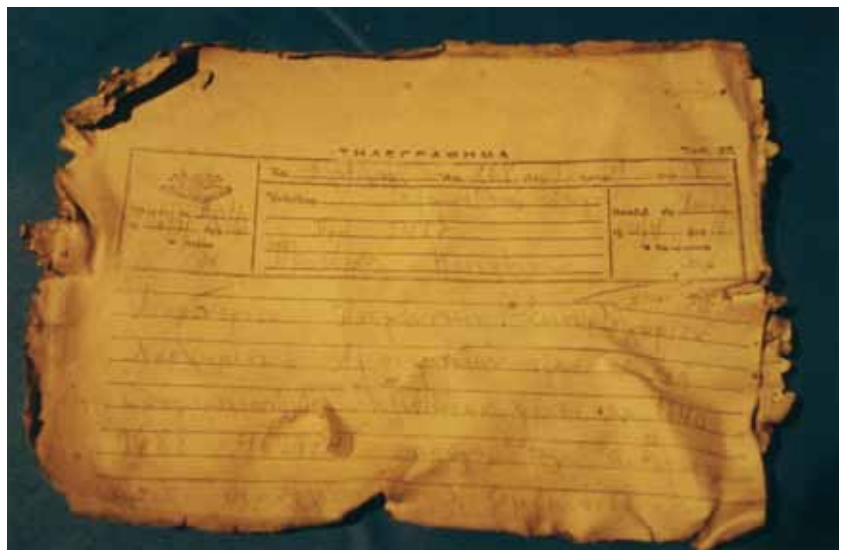
*Inside the funnel. The sea life has embraced the shipwreck.*

impact on a mislaid magnetic mine of the adjacent minefields. Bilinis had said while talking to the newspaper Eleftheri Ellada:

“My conscience is clear. I was the last to abandon the ship and I left no passenger without a lifejacket. At the last moment I even gave the one I had kept for myself to a soldier that did not have one. Afterwards, I learned that he was saved. This can be proved from the official number of the casualties. Most of them died from hypothermia. Everyone was found wearing their lifejackets. From the moment of the impact till her sinking, the ship did not stay afloat for more than 25-40 minutes. What some people alleged, as I read in the newspapers, that HEIMARRA remained afloat for 1, or even for 1 ½ hours are all wrong impressions. In that moment of confusion, no one looked at their watches. We did everything we could at the time; we had to save the people. I shouted my head off with that “loud speaker” from the second bridge. I gave orders to abandon ship. The crew showed self-sacrifice and that is why 48 of them perished. When the ship-

Ένα κλισόμετρο από τη γέφυρα του πλοίου, καθώς και ένα τηλεγράφημα ήταν ανάμεσα στα αντικείμενα που ανελκύστηκαν το 2000.

*A clinometer from the ship's bridge, and a telegram among the items salvaged in 2000.*



προσπαθήσουν να τις επιδιορθώσουν, συμβάλλοντας με αυτή τους τη συμπεριφορά στην ολική απώλεια του σκάφους.

Τον Μάρτιο του 1947 ανακοινώθηκαν οι ποινές που επέβαλε το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας :

Στον Πλοίαρχο Σπ. Μπιλίνη την ποινή των 9,5 μηνών για βαριά αμέλεια επί της εκτέλεσης των καθηκόντων, ενώ στον Α΄ Μηχανικό Ν. Δρανδάκη επεβλήθη ποινή 12 μηνών. Την ποινή των 6 μηνών για αμέλεια επί της εκτέλεσης των καθηκόντων επέβαλε στον Ύπαρχο Ι. Μπέρτση και στους Β΄ Μηχανικούς Γ. Παπαγιαννόπουλο και Π. Μπογιατζίδη. Στον Ανθυποπλοίαρχο Αθ. Καναβά επεβλήθη η ποινή του ενός μηνός για αμέλεια επί της εκτέλεσης των καθηκόντων.

### **Το ναυάγιο σήμερα**

Στο ναυάγιο του ΧΕΙΜΑΡΡΑ έγιναν αρκετά χρόνια αργότερα εκτεταμένες εργασίες ανέλκυσης, οι οποίες ολοκληρώθηκαν τον Ιού-



wreck occurred I was asleep. The first mate was on the bridge. And if the ship struck a reef then he was the one responsible for it, not me. Therefore, I have no reason to be afraid, since I have no responsibility. I would have said the truth anyway. But that is not the truth. The shipwreck happened because of a mine.”

S. Bilinis and the union of captains insisted that the wreck of HEIMARRA must be salvaged in order to ascertain the causes. Some thought that the salvage could be completed in 5 months, and others declared that the steamship could even be repaired and returned to her duties.

AEENA’s report, filed on November 15, 1947, was a scathing for the captain and the officers of HEIMARRA: they believed that S. Bilinis had not given clear commands on the course that the ship must follow through the dangerous straits of Evoikos, that he didn’t launch flares or use any other way to notify of the wreck, that he didn’t make sure to close the watertight doors, and that he didn’t drop the anchors at the shallowest point that the ship passed by after the impact. Furthermore, they considered First Mate Bertsis liable for the incident because he took control of the ship without having determined an exact position, and the only thing he did was to order the helm “hard to starboard” when he became aware of the islet. Lieutenant Kanavas was also found legally responsible because he handed over his watch without having set the position and the course that the ship should follow in a dangerous strait. But other than the human navigational error that led to the shipwreck, the report also attached

*Ορισμένα από τα γράμματα που απαρτίζαν το όνομα του ΧΕΙΜΑΡΡΑ και άλλα αντικείμενα, τα οποία εκτέθηκαν το 2007 σε Έκθεση στο Ζάππειο.*

*Some of the letters that formed HEIMARRA’s name and other items were exhibited in 2007 at Zappeio.*



*Η επιζώσα Αθηνά Λιάσκου σε φωτογραφία της εποχής του ναυαγίου και σε επίσκεψή της στην έκθεση του 2007.*

*Survivor Athina Liaskou in a photo of the time of the shipwreck and during her visit at the exhibition in 2007.*



λιο του 1968. Το ναυάγιο κόπηκε σε τμήματα τα οποία ανεκύστηκαν με πλωτό γεράνο, προκειμένου να εκπονηθούν ως παλιοσίδερα.

Το βάθος στην περιοχή που κείται το ναυάγιο είναι 33 μέτρα. Στον βυθό σήμερα απομένει το κατωκάραβο του σκάφους, στο οποίο παραμένει και ο λέβητας του ατμού.

Στην αριστερή πλευρά του ναυαγίου διακρίνεται κατά μήκος του λεβητοστασίου το ρήγμα που προκλήθηκε, όταν τα ύφαλα του ΧΕΙΜΑΡΡΑ σύρθηκαν στη βραχονησίδα. Λίγο πιο πέρα βρέθηκαν τα μπρούντζινα γράμματα που άλλοτε σχημάτιζαν το όνομα «ΧΕΙΜΑΡΡΑ».

Πεσμένες στον βυθό βρίσκονται ανέμες που άλλοτε φιλοξενούσαν τους κάβους του πλοίου, καθώς και ανεμοδόχοι. Δίπλα στις ανεμοδόχους του πλοίου βρίσκονται διασκορπισμένα προσωπικά αντικείμενα των επιβατών του ΧΕΙΜΑΡΡΑ, μπότες, γόβες, παιδικά παπουτσάκια, χτένες, γυναικείες κάλτσες, σωσίβια και το ξίφος ενός αξιωματικού. Η παρουσία του ανθρώπινου στοιχείου είναι ιδιαίτερα έντονη και φέρνει στο νου σκηνές από την απίστευτη τραγωδία που διαδραματίστηκε εκεί.

Στον βυθό αναπαύεται και το επιβλητικό φουγάρο του σκάφους το οποίο έχει γίνει πλέον καταφύγιο για τα πλάσματα του βυθού. Διάσπαρτοι υπάρχουν και σωροί από κάρβουνα που κάποτε κινούσαν τις μηχανές του ατμόπλοιου.

Το 2000, κατόπιν σχετικής αδειοδότησης, καταδυτική ομάδα ανέσυρε από τον βυθό 178 αντικείμενα τα οποία, αφού συντηρήθηκαν, παραδόθηκαν στον Δήμο Ραφήνας προκειμένου να εκτεθούν στο κοινό. Ανάμεσα στα αντικείμενα που ανεκύστηκαν περιλαμβάνονται αλληλογραφία της εποχής, εφημερίδες, βιβλία, καθώς και τα μπρούντζινα γράμματα του ονόματος του πλοίου.

*Το κείμενο αφιερώνεται στον Ιστορικό Μελετητή του ναυαγίου Γιάννη Αδαμίδη.*

blame to some officers and other members of the crew for unacceptable conduct, unprecedented for our maritime tradition. In particular, according to AEENA's report the ship's engineers Drandakis, Papagiannopoulos, Bogiatzides and Georgoudis abandoned the ship immediately after the incident, invited other members of the engine crew to join them and did not put themselves at the disposal of their captain, to identify the damage and try to repair it. Therefore, with their conduct, they contributed to the total loss of the vessel.

In March 1947, the Ministry of Merchant Marine imposed the following penalties:

On the Master Sp.Bilinis, a sentence of 9.5 months for gross negligence in the execution of his duties; The First Engineer N. Dandakis was sentenced with 12 months. A 6 month sentence for negligence in the execution of his duties was imposed on the first mate I. Bertsis and the second engineers G. Papagiannopoulos and P. Bogiatsides. Sub lieutenant Ath. Kanavas was sentenced to 1 month for negligence in executing his duties.

### **The shipwreck today**

Years later, the wreck of HEIMARRA was the object of extended salvage operations, which were completed in July 1968. The shipwreck was blown apart to divide it in parts that were salvaged with a floating crane in order to be sold as scrap iron.

The shipwreck lies at a depth of 33 meters. Today the seabed hosts only the lower part of the ship's keel, and the steam boiler.

On the portside of the wreck and along the boiler room one may see the gash that was caused when HEIMARRA's bottom was dragged on the island's rocks. A few meters away the bronze letters were found that once spelled the name "HEIMARRA".

Lying on the bottom of the sea are the winches that once hosted the ship's ropes, as well as ventilators. Next to the ship's ventilators, lie scattered, personal items of HEIMARRA's passengers, such as boots, lady shoes, children shoes, combs, women's stockings, life jackets, and an officer's sword. The presence of human elements is intense and brings to mind scenes from the unbelievable tragedy that occurred there.

The seafloor also hosts the impressive funnel of the ship that has become a refuge for the creatures of the sea. There are also piles of coals that once fueled the steamship's engines.

In 2000, after clearance from the relevant authorities, a diving team salvaged from the bottom of the sea 178 items, which, after being preserved, were delivered to the Municipality of Rafina in order to be exposed to the public. Among the items are letters, newspapers, as well as the bronze letters of the ship's name.

*The text is dedicated to the historian researcher of the shipwreck, Giannis Adamides.*