

## Το ναυάγιο του «Χειμάρρα».

Η ιστορία του ατμόπλοιου «Χέρτα» που κατασκευάστηκε για να εξυπηρετεί τη συγκοινωνία μεταξύ λουτροπόλεων στη Βαλτική Θάλασσα και ναυάγησε στα ελληνικά νερά όταν πια έφερε το όνομα «Χειμάρρα».



Το «Χέρτα» προσορμισμένο στη γέφυρα επιβίβασης του Μπιντζ.

### Πρόλογος

Όλα τα χρόνια που διέσχιζα τον νότιο Ευβοϊκό με το φέρι – μποτ από το λιμάνι της Αγίας Μαρίνας προς τα Στύρα της Εύβοιας και αργότερα με τη βάρκα μου, ποτέ δεν φαντάστηκα ότι στον πυθμένα κείτεται ένα ναυαγισμένο πλοίο, και μάλιστα αυτό που ταυτίζεται με τη μεγαλύτερη καταστροφή της ελληνικής ναυσιπλοΐας μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο. Το ναυάγιο του «Χειμάρρα» χαρακτηρίστηκε ως ο «ελληνικός Τιτανικός».

Μια απλή ένδειξη στο Google Earth κίνησε το ενδιαφέρον μου και αποφάσισα να ακολουθήσω τη διαδρομή αυτού του πλοίου συνδέοντας τις γερμανικές με τις ελληνικές πηγές, για να δω με ποιο τρόπο ήρθε το «Χέρτα» στην Ελλάδα. Θα προσπαθήσω να διηγηθώ την ιστορία του πλοίου από τη στιγμή της καθέλकुσής του ως «Χέρτα» μέχρι την ώρα του ναυαγίου του ως «Χειμάρρα» καταφεύγοντας σε πηγές σύγχρονες του μεγάλου αυτού δυστυχήματος αλλά και σε νεότερες.

Στο βιβλίο του Jürgen F. Braeunlich *Bäderdampfer auf der Ostsee. Die Reederei Braeunlich und ihre Flotte* εξιστορείται με στοιχεία η γερμανική ιστορία του «Χέρτα» μέχρι την παράδοσή του στην Αγγλία το 1945.

Το «Χειμάρρα» βυθίστηκε λίγο μετά την παραχώρησή του στην Ελλάδα και γι' αυτό οι ελληνικές πηγές σχετίζονται με το ναυάγιό του. Παραπέμπω σε αυτές τις πηγές. Ενώ για το «Χέρτα» ως πολυτελές επιβατηγό πλοίο στη Βαλτική θάλασσα έχουμε στη διάθεσή μας άφθονο φωτογραφικό υλικό, από το «Χειμάρρα» υπάρχει μία μόνο αυθεντική φωτογραφία ενώ όσες άλλες το απεικονίζουν είναι διασκευές μιας καρτ ποστάλ με τον τίτλο «Το Χέρτα σε θύελλα».

Το πλοίο, το οποίο είχε παραγγελθεί από την εφοπλιστική εταιρεία J. B. Braeunlich στο ναυπηγείο Oderwerke της πόλης Στετίν, μετά τη καθέλकुσή, του το καλοκαίρι του 1905, μήκε στην υπηρεσία της εταιρείας στις 7 Ιουνίου. Εξυπηρετούσε τη διαδρομή Σάσιτς –

Τρέλεμποργκ λειτουργώντας συμπληρωματικά ως προς το αδελφό πλοίο Όντιν, το οποίο ήταν λίγο μικρότερο και βρισκόταν ήδη τρία χρόνια στη γραμμή.



Διαφήμιση του ναυπηγείου Oderwerke σε εφημερίδα.

Τα δύο πολυτελή ατμόπλοια με τους διπλούς έλικες είχαν καμπίνα διαμονής και ύπνου για τους υπαλλήλους του ταχυδρομείου, μεγάλο χώρο για τη μεταφορά ταχυδρομικών πακέτων και γερανό με βραχίονα για την φόρτωση και την εκφόρτωση. Δεδομένου ότι το κοίλο μέρος του πλοίων είχε την κατάλληλη μόνωση, ήταν σε θέση να διεκπεραιώνουν την μεταφορά του ταχυδρομείου στη Σκανδιναβία όλο τον χρόνο.



Ταχυδρομική σφραγίδα του ναυπηγείου για επιστολές εν πλω.<sup>1</sup>

Το εστιατόριο για τους επιβάτες είχε παραχωρηθεί με σύμβαση σε επιχείρηση εστίασης. Αναμενόταν ωστόσο η αντικατάσταση των ατμοπλοίων αυτών από πλοία που θα μετέφεραν σιδηροδρομικά βαγόνια της υπό κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής, ώστε να επιτευχθεί η ταχεία σιδηροδρομική σύνδεση Βερολίνου – Στοκχόλμης και γι' αυτό το 1909 το «Χέρτα» τοποθετήθηκε στη διαδρομή που εξυπηρετούσε τις λουτροπόλεις της περιοχής. Ξεκινώντας από το Στετίν έπιανε στις λουτροπόλεις Σβινεμύντε, Χέριγκσντορφ, Τσίνοβιτς και κατόπιν στις Γκοόρεν, Σελίν, Μπιντς και Σάσνιτς της νήσου Ρύγκεν.

Όπου δεν υπήρχαν λιμάνια κατασκευάστηκαν γέφυρες επιβίβασης στις οποίες έπιαναν τα πλοία. Τα δρομολόγια άρχιζαν την Πεντηκοστή και σταματούσαν στα μέσα Σεπτεμβρίου.

Το 1914 τα δρομολόγια αυτά πήραν ξαφνικά τέλος. Με τη γενική κινητοποίηση του στρατού το «Χέρτα» επιτάχθηκε και την 1 Αυγούστου μετατράπηκε σε βοηθητικό πλωτό νοσοκομείο. Οι καμπίνες των επιβατών και το σαλόνι μετατράπηκαν σε δωμάτια ασθενών και χειρουργείο. Εξωτερικά βάρφτηκε, σύμφωνα με τη συνθήκη της Γενεύης, άσπρο με ένα κόκκινο σταυρό στο φουγάρο και με πράσινες αναγνωριστικές ραβδώσεις στα ύφαλα.

Αλλά οι αλλαγές αυτές δεν είχαν διάρκεια. Την 5<sup>η</sup> Αυγούστου 1914 το βοηθητικό ναρκαλιευτικό ατμόπλοιο «Βασίλισσα Λουίζα» καταστράφηκε ολοσχερώς στη Βόρεια Θάλασσα, μπροστά στις εκβολές του Τάμεση. Ήταν το πρώτο γερμανικό πολεμικό πλοίο του πρώτου παγκοσμίου πολέμου που μετά τη ναρκοθέτηση της περιοχής από τον αγγλικό στόλο χτυπήθηκε από νάρκη ανεφλέγη και βυθίστηκε από τον ίδιο τον κυβερνήτη του.

<sup>1</sup> Ειδική σφραγίδα για επιστολές που γράφονταν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και επιδίδονταν για περαιτέρω αποστολή σε λιμάνια κατά τη διαδρομή. Δεν υποκαθιστούσε το γραμματόσημο.

Κατόπιν τούτου το «Χέρτα» μετατράπηκε σε ναρκαλιευτικό. Ξηλώθηκε όλη η υγειονομική εξάρτησή του, όλα τα ιατρικά μηχανήματα καθώς και οι κουκέτες για τους ασθενείς και στις 10 Σεπτεμβρίου ανέλαβε υπηρεσία με το όνομα *Βαλτική Θάλασσα* ως βοηθητικό ναρκαλιευτικό.

Οι νέες μετατροπές περιλάμβαναν ένα βάθρο εκτόξευσης στο πρυμναίο κατάστρωμα και από μία ναρκοθέτιδα στη αριστερή και δεξιά πλευρά του κυρίως καταστρώματος. Οπλισμένο ήταν το πλοίο με δύο κανόνια τύπου Ρεβόλβερ διαμετρήματος 3,7 εκ. και τα ανάλογα πυρομαχικά.

Το πλήρωμα δεν άλλαξε ουσιαστικά. Ο κυβερνήτης και οι μηχανικοί πήραν τον βαθμό του εφέδρου και παρέμειναν στο πλοίο. Το πρόσταγμα είχε αξιωματικός του στόλου με τις αναγκαίες στα οπλικά συστήματα γνώσεις.

Το πεδίο δράσης του «Χέρτα» ήταν το δυτικό τμήμα της Βαλτικής Θάλασσας και συνίστατο στη δημιουργία ναρκοπεδίων κατά εχθρικών πλοίων και υποβρυχίων. Εξάλλου μετά το πέρας του χειμώνα έπρεπε να επιδιορθωθούν τα ναρκοπέδια που είχαν υποστεί βλάβες από κομμάτια πάγου.

Ουδέτερα εμπορικά πλοία οδηγούνταν με τη βοήθεια πλοηγών μέσα από το ναρκοπέδιο.

Μετά το τέλος του πολέμου το «Χέρτα» δεν παραδόθηκε αμέσως στην εταιρεία J. B. Braeunlich, αυτό έγινε στις 18 Ιουλίου 1919. Μέχρι τότε μετέφερε αιχμαλώτους πολέμου από τη Ρωσία για λογαριασμό του Ερυθρού Σταυρού.

Μετά την επιστροφή του στην εφοπλιστική εταιρεία άρχισαν πάλι τα δρομολόγια από την πόλη Στετίν στο Σβινεμύντε και στο Χέριγκσντορφ. Εξαιτίας του πληθωρισμού που ακολούθησε στη Γερμανία μετά τον πόλεμο έρχονταν τώρα νέοι πελάτες, επισκέπτες από το εξωτερικό, χάρις στους οποίους ο τουρισμός στις λουτροπόλεις γνώρισε νέα άνθηση και μαζί με αυτόν και οι δουλειές για τα ατμόπλοια που εξυπηρετούσαν τη γραμμή.



Το ατμόπλοιο για τη νήσο Ρύγκεν «Χέρτα» ενώ περνά μπροστά από την έδρα της κυβέρνησης της πόλης Στετίν.

Το 1820 το ατμόπλοιο «Χέρτα» ήταν το μόνο πλοίο της εφοπλιστικής εταιρείας Braeunlich το οποίο χάρις στη δυνατότητα διανυκτέρευσης που προσέφερε ήταν σε θέση να εκτελεί το δρομολόγιο μεταξύ Σάσνιτς και Τρέλεμποργκ.

Το 1924 το «Χέρτα» επισκευάστηκε και το πάνω σαλόνι απέκτησε ένθετες διακοσμήσεις από ξύλο σατέν της Ανατολικής Ινδίας και σεντέφι (μαργαριτόριζα). Το σαλόνι για τους

καπνιστές επενδύθηκε με ξύλο φτελιάς από την Ουγγαρία και τα καθίσματα με κόκκινο δέρμα ενώ η τραπεζαρία επενδύθηκε με δρύινο ξύλο και τα καθίσματα με δέρμα.



Αναχώρηση του «Χέρτα» από το Στετίν το 1927.



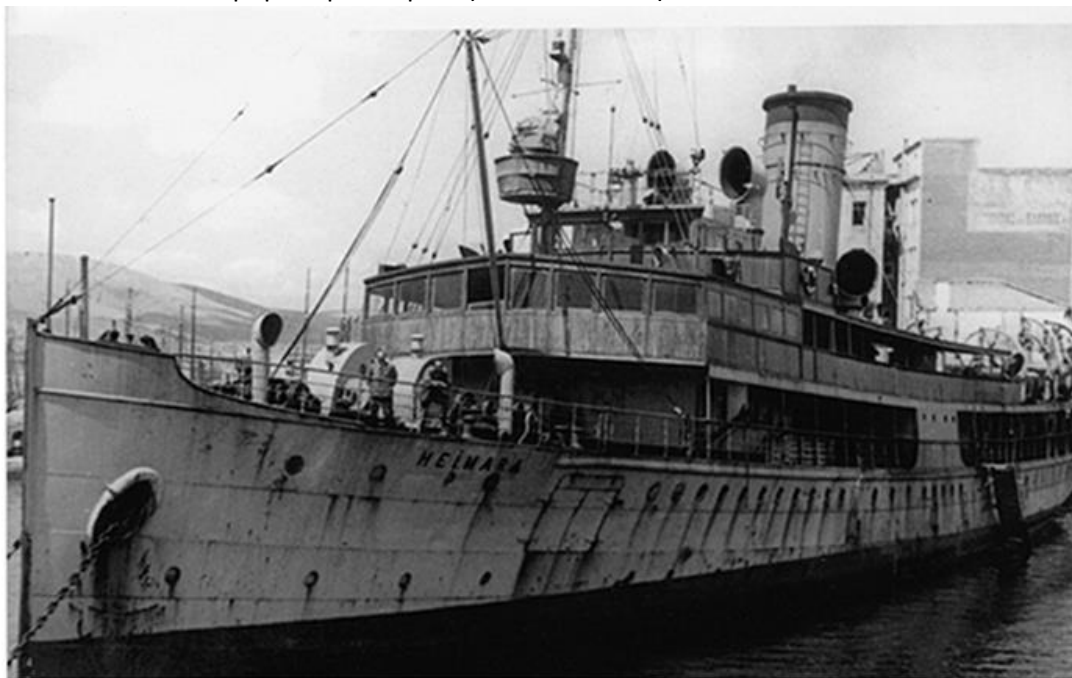
Το «Χέρτα» το 1827 όπως απεικονίζεται σε έντυπο δρομολογίων.

Μέχρι το 1937 το «Χέρτα» εξακολουθούσε να ανήκει στην εμπορική ναυτιλία και ολοκλήρωσε το δρομολόγιο του καλοκαιριού του χρόνου αυτού. Το φθινόπωρο εξετάστηκε η δυνατότητα να χρησιμοποιηθεί για πολεμικούς σκοπούς και το πλοίο κρίθηκε κατάλληλο. Τον επόμενο χρόνο από τα μέσα Ιουνίου μέχρι τα τέλη Δεκεμβρίου συνόδευε τον στολίσκο υποβρυχίων του Κιέλου ως εκπαιδευτικό και βοηθητικό πλοίο. Τον Οκτώβριο του 1939 προσαρτήθηκε στον 25<sup>ο</sup> στολίσκο υποβρυχίων με έδρα το Ντάντσιγκ (σήμερα Πολωνία, Γκντανσκ). Στο πλοίο διαμορφώθηκαν χώροι διαμονής για τους καπετάνιους των υποβρυχίων. Στα εξαρτήματά του προστέθηκαν ένα ραντάρ, μηχανήμα υποβρύχιου εντοπισμού αντικειμένων και εγκατάσταση υποβρύχιας τηλεγραφικής σύνδεσης. Σκοπός ήταν η βελτίωση της εκπαίδευσης των αξιωματικών.

Τον Φεβρουάριο 1945 πήρε μέρος στη σωστική επιχείρηση «Unternehmen Rettung» και μετέφερε τραυματίες και πρόσφυγες στη Δύση.

Το φθινόπωρο του 1945 το «Χέρτα» χαρακτηρίστηκε από τους Βρετανούς λεία πολέμου και το πλήρωμά του αναγκάστηκε να το οδηγήσει από το Κίελο, μέσα από τη διώρυγα που ονομάζεται κανάλι του Κιέλου στο Μετίλ της Σκωτίας, όπου έφτασε στις 17 Σεπτεμβρίου.

Το 1946 το «Χέρτα» παραχωρήθηκε στο ελληνικό κράτος ως πολεμική αποζημίωση. Ως ιδιοκτησία του κράτους και αφού μετονομάστηκε σε Χειμάρρα άρχισε στις 9 Σεπτεμβρίου 1946 να εκτελεί το δρομολόγιο Πειραιάς – Θεσσαλονίκη.



Το «Χειμάρρα» στο λιμάνι του Πειραιά.

Είχε άδεια να μεταφέρει 500 επιβάτες τον χειμώνα και 600 το καλοκαίρι. Στη μόνη φωτογραφία που μπόρεσα να εντοπίσω, μια ασπρόμαυρη του 1946, απεικονίζεται σε θλιβερή κατάσταση στον Πειραιά. Εκτός από τις έγχρωμες φωτογραφίες «Το Χέρτα σε θύελλα», που αναφέρθηκαν, υπάρχει και ένας πίνακας στο στυλ του Willy Stöwer που παρουσιάζει το «Χειμάρρα» με αρκετή σκουριά. Το έργο αυτό έγινε ασφαλώς μετά το ναυάγιο και βασίζεται σε παλαιότερες απεικονίσεις.

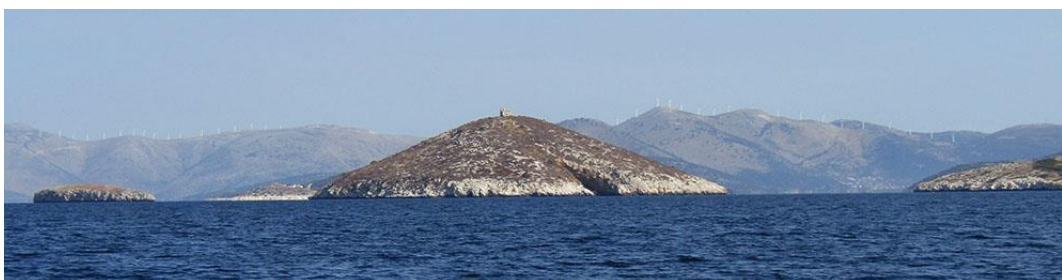


Το «Χειμάρρα» ενώ πλέει στη θάλασσα.

Κατά το δρομολόγιο του μεταξύ Πειραιά και Θεσσαλονίκης κανονικά το πλοίο έπλεε ανατολικά της νήσου Εύβοιας.

Την ημέρα του ναυαγίου νωρίς το πρωί ο κυβερνήτης του πλοίου Σπυρίδων Μπιλλίνης είχε λάβει δελτίο κακοκαιρίας ειδικά για την περιοχή του Κάβο Ντόρο (Καφηρέα). Γι' αυτόν τον λόγο αποφάσισε να συνεχίσει το δρομολόγιο του από τη Θεσσαλονίκη προς τον Πειραιά πλέοντας μέσα από τον Ευβοϊκό κόλπο. Στο πλοίο επέβαιναν 530 άτομα, 444 επιβάτες, από τους οποίους 34 ήταν πολιτικοί κρατούμενοι φρουρούμενοι από χωροφύλακες, και 86 μέλη του πληρώματος. Την εποχή αυτή εξακολουθούσε ακόμη ο Εμφύλιος. Μετά από μια στάση στη Χαλκίδα, κατά την οποία αποβιβάστηκαν 10 επιβάτες, συνεχίστηκε ο πλους στον Νότιο Ευβοϊκό.

Σχεδόν 30 ναυτικά μίλια νοτιοανατολικά της Χαλκίδας ανάμεσα στην Αγία Μαρίνα (Αττική) και τα Στύρα (Εύβοια) βρίσκονται οι νησίδες Βερδούγια. Το μεγαλύτερο νησί ονομάζεται Παρθενόπη και πάνω του βρίσκεται ένας φάρος που τώρα πια δεν λειτουργεί. Στο ίδιο σύμπλεγμα νησίδων ανήκουν άλλες δύο μικρότερες προς τα ανατολικά και ένας βράχος μέσα στη θάλασσα με το όνομα Γάιδαρς.

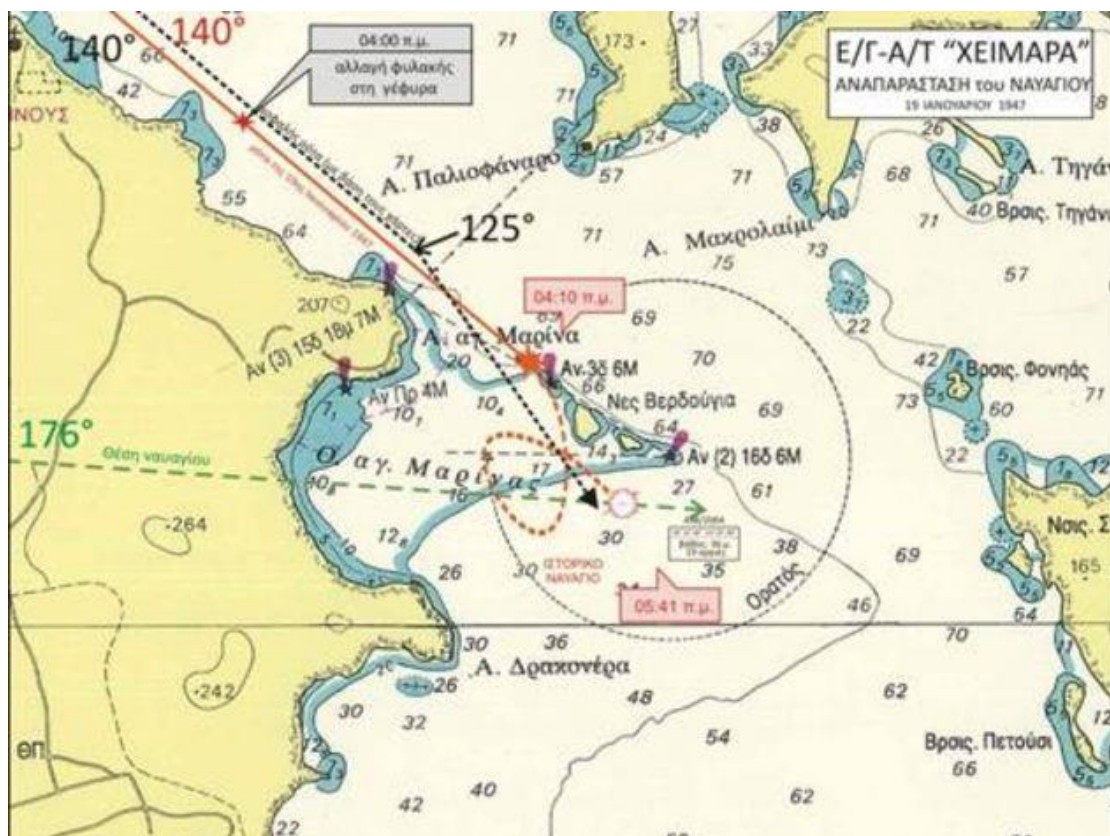


Αριστερά ο Βράχος Γάιδαρς, στη μέση η Παρθενόπη, στο βάθος η Καβαλιανή και η Εύβοια.



Ο βράχος Γάιδaros από τον νότο.

Σήμερα όλα τα πλοία προσπερνούν τις νησίδες Βερδούσια από τα ανατολικά. Ήταν η Κυριακή 19 Ιανουαρίου 1947. Είχε ομίχλη και η νύχτα ήταν σκοτεινή, χωρίς φεγγάρι, όταν στις 4 και 10 λεπτά το πλοίο προσέκρουσε στη μικρή βραχονησίδα Γάιδaros. Αμέσως προκλήθηκε ρωγμή στο κοίλο του πλοίου, το καζάνι της μηχανής εξερράγη και οι επιβάτες του καταστρώματος υπέστησαν εγκαύματα από το καυτό νερό που ξεπήδησε από το φουγάρο. Το ηλεκτρικό ρεύμα διεκόπη, το τιμόνι δεν λειτουργούσε πια, δεν υπήρχε κινητός ασύρματος ως εφεδρικός και ο ασυρματιστής δεν μπόρεσε να εκπέμψει SOS.



Ο τόπος του δυστυχήματος στα νησιά Βερδούγια.

Προκλήθηκε πανικός, όπως πάντοτε συμβαίνει σε περίπτωση ναυαγίου, δεν στάθηκε δυνατόν να ρίξουν βάρκες στη θάλασσα γιατί ήδη στο κατάστρωμα είχαν καταληφθεί από

επιβάτες, δεν υπήρχαν αρκετά σωσίβια και το πλήρωμα δεν είχε ασκηθεί για μια τέτοια περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

Μιάμιση ώρα μετά την πρόσκρουση το «Χειμάρρα» βυθίστηκε σε απόσταση 1100 μέτρων από τη νησίδα Παρθενόπη σε βάθος 24 μέτρων περίπου.

Πολλοί από τους επιζώντες ανασύρθηκαν από ψαράδες που έσπευσαν από τα Στύρα και μεταφέρθηκαν στη Ραφήνα, το μόνο λιμάνι τότε της περιοχής. Το δυστύχημα κόστισε τη ζωή σε 368 ανθρώπους, έναν τεράστιο αριθμό που καθιστά το ναυάγιο του «Χειμάρρα» το πιο πολύνεκρο στην Ελλάδα μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο.

Το πρώτο διάστημα μετά το δυστύχημα έγινε λόγος για νάρκη που προκάλεσε το ναυάγιο, αργότερα όμως αυτό αποκρούστηκε ως ανυπόστατο. Υπήρχε εξάλλου η κατάθεση ενός μέλους του πληρώματος σύμφωνα με την οποία είχε παρουσιαστεί ρωγμή στο κοίλο του πλοίου ήδη στον πηγαϊμό από την Πειραιά στη Θεσσαλονίκη και στην επιστροφή, αμέσως πριν από το δυστύχημα, είχε επισκευαστεί το τιμόνι.



Ανταπόκριση εφημερίδας.



Επιζώντες κατά την αποβίβαση στο λιμάνι της Ραφήνας.

Αν η κατάθεση αυτή ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα, τότε ίσως πρόκειται για σειρά από ατυχή γεγονότα που ο συνδυασμός τους οδήγησε στην καταστροφή. Ο καπετάνιος θέλησε να αποφύγει το ταξίδι σε ταραγμένη θάλασσα και διάλεξε πιο ήσυχα νερά, αλλά εξαιτίας της βλάβης στο τιμόνι δεν μπόρεσε να μανουβράρει το πλοίο και προσέκρουσε στο βράχο. Όλα αυτά βέβαια είναι υποθέσεις που ούτε επαληθεύθηκαν ούτε αποκρούστηκαν.



Επειδή βρίσκονταν και πολιτικοί κρατούμενοι στο πλοίο έγινε και λόγος για τρομοκρατικό κτύπημα.

Στην έρευνα που διεξήγαγε επιτροπή επιφορτισμένη με τη διαλεύκανση ναυτικών ατυχημάτων, και της οποίας ο φάκελος φέρει τον αριθμό 15496/624, 26 Μαρτίου 1947, απερρίφθησαν οι ισχυρισμοί του καπετάνιου και των αξιωματικών περί νάρκης ή εκρηκτικών στο μηχανοστάσιο και ο καπετάνιος Μπιλλίνης καταδικάστηκε για παραμέληση καθήκοντος σε απαγόρευση άσκησης επαγγέλματος για εννέα μήνες και μισό, ενώ οι υπόλοιποι αξιωματικοί και μηχανικοί καταδικάστηκαν σε ποινές από έναν μέχρι δώδεκα μήνες.

Το έτος 2000 διοργανώθηκε από ιδιώτες κατάδυση στα υπολείμματα του ναυαγίου. Τα ευρήματα, μεταξύ άλλων προσωπικά αντικείμενα των επιβατών και καλά διατηρημένα δέματα εφημερίδων, εκτέθηκαν στο δημαρχείο της Ραφήνας και το 2006 στο Ζάππειο μέγαρο στην Αθήνα.

Τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου:

Εμπορικό ατμόπλοιο, 1,257 BRT / 419 NT / Μήκος 76, 28 μ. Πλάτος 10, 32 μ. Βάθος 4,08 μ. / Δύο έλικες / Ταχύτητα 15 κόμβοι / Πλήρωμα 47 άνδρες, χωρητικότητα 1280 επιβάτες.

Μίχαελ Μπούσε, 2021

Πηγές

Braeunlich, Juergen F.: Bäderdampfer auf der Ostsee. Die Reederei Braeunlich und ihre Flotte. Hamburg, Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, 1999, ISBN 3-7822-0770-X

Lassnig, Helmut; J. F. Braeunlich. Eine Stettiner Reederei. Elbe Spree Verlag, 1999, ISBN 3-931129-21-7

Geonews 24.10.2019 Το ναυάγιο του «Χειμάρα» στο Νότιο ΕυβοϊκόS/W-Photo von Nautilia.gr

Grafas Diving, <https://www.grafasdiving.gr/shipwrecks/ss-heimara-ex-hertha/>

«Ο ελληνικός Τιτανικός». ΜΗΧΑΝΗ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ Παρασκευή, 18 Σεπτέμβριος 2020 <https://www.mixanitouxronou.gr/i-machi-gia-ena-sosivio-ston-elliniko-titaniko-i-vithisi-tou-chimarra-ipirxe-to-megalitero-navagio-tis-aktoplo-as-pou-archika-apodothike-se-sampotaz-kommouniston-katadikastike-o-pliarch/>