

Το ναυάγιο, του πλοίου φαρικών αποστολών

“ΩΡΙΩΝ”

Επανεξετάζοντας εδώ και λίγο καιρό τα συμβάντα που οδήγησαν στο ναυάγιο του πλοίου “Ωρίων”, στον όρμο Κέδρος, της Δονούσας και προκειμένου να αποκαταστήσω αρκετές ανακριβείς και λανθασμένες πληροφορίες που είχα συμπεριλάβει στο πρώτο άρθρο που είχα αναρτήσει, αποφάσισα την ανασύνταξη και αναδημοσίευση του, αυτή όμως τη φορά, με όσα στοιχεία κατάφερα να αντλήσω από πρωτογενείς κυρίως πηγές.

Η έρευνα για το ρόλο και τη χρήση του “Ωρίων” ως πλοίο φαρικών αποστολών, μου επέτρεψε να γνωρίσω –μεταξύ άλλων – λίγα στοιχεία για τους φάρους¹ της Ελλάδας και δεν θα μπορούσα παρά να ξεκινήσω με μια μικρή απόκλιση από το θέμα, προκειμένου εν είδει εισαγωγής, να κάνω μια σύντομη αναδρομή στην ιστορία τους.

Από την αρχαιότητα, οι ανάγκες των ναυτιλομένων να μπορούν να γνωρίζουν τη γεωγραφική τους θέση, να μπορούν να ταξιδεύουν ανάμεσα σε διαύλους νήσων και να αποφεύγουν επικίνδυνες υφάλους, ιδιαιτέρως τη νύχτα, οδήγησαν ανάμεσα σε άλλες ναυτιλιακές επινοήσεις βοηθημάτων ναυσιπλοίας, και στην κατασκευή φάρων.

Η πρώτη ίσως αναφορά σε πυρσούς² ως ναυτιλιακό βοήθημα, καταγράφεται από τον Όμηρο στην Ιλιάδα (Τ375) και επιβεβαιώνει την χρήση τους στις ελληνικές θάλασσες από την αρχαιότητα. Υπάρχουν αναφορές από τον Ηρόδοτο, ότι πυρσοί υπήρχαν, κοντά στο ακρωτήριο Σίγειο της Τρώαδας που χτίστηκε 8^ο – 7^ο π.Χ. αιώνα, σημαίνοντας την είσοδο στα Δαρδανέλλια, όπως επίσης στην ύφαλο Μύρμηξ (ύφαλος Λευτέρης), στο διάυλο Σκιάθου Μαγνησίας που κτίστηκε από τον Ξέρξη πριν το 480π.Χ. για να κατέβει ο στόλος του από τον Θερμαϊκό στον Παγασητικό, κ.ά. Πασίγνωστος ήταν και ο φάρος της Αλεξανδρείας, που με ύψος 156,9 μέτρων και φωτοβολία περί τα 30 ναυτικά μίλια, επάξια κέρδισε μια θέση ανάμεσα στα επτά θαύματα του αρχαίου κόσμου. Ήταν έργο του Έλληνα αρχιτέκτονα Σώστρατου και η κατασκευή του ολοκληρώθηκε το 280π.Χ. Σταμάτησε να λειτουργεί το 1303 έπειτα από σεισμό, ενώ η ολοκληρωτική του κατάρρευση υπολογίζεται γύρω στο 1349. Από το 15^ο αιώνα αρχίζει δειλά η ανάπτυξη υποτυπώδους φαρικού δικτύου στην Ελλάδα. Στην Επτανησιακή πολιτεία του Ιονίου από το 1822 έως το 1825 κατασκευάστηκαν 5 φάροι ενώ ο πρώτος φάρος του νεοσύστατου Ελληνικού κράτους, κατασκευάστηκε στην είσοδο του λιμανιού της Αίγινας και τέθηκε σε λειτουργία το 1829. Η ανάπτυξη του εμπορίου και οι ανάγκες της ναυσιπλοίας, συντέλεσαν στην παράλληλη ανάπτυξη ενός οργανωμένου πλέον φαρικού δικτύου, όπου έως το 1917 αριθμούσε 252 φάρους και φανούς³. Το φαρικό δίκτυο εξακολούθησε να επεκτείνεται, και πριν από το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο αριθμούσε 388 πυρσούς.

Οι φάροι είχαν μόνιμο προσωπικό - τους Φαροφύλακες - που ήταν υποχρεωμένοι να βρίσκονται στον κλωβό του φάρου (θάλαμο με την εστία φωτός στην κορυφή του πύργου του φάρου) σε όλη την διάρκεια της νύχτας, κουρδίζοντας ανά τακτά χρονικά διαστήματα την μηχανή περιστροφής του φάρου και διατηρώντας σταθερή την πίεση του καυσίμου, χρησιμοποιώντας μια χειροκίνητη αεραντλία. Φρόντιζαν για τον καθαρισμό και τη συντήρηση του κτιρίου του Φάρου. Από το 1887 οι φαροφύλακες ήταν μόνιμα στελέχη του Ελληνικού Βασιλικού Ναυτικού (Ε.Β.Ν) και υπάγονταν διοικητικά και οργανικά στην Υπηρεσία Φάρων.

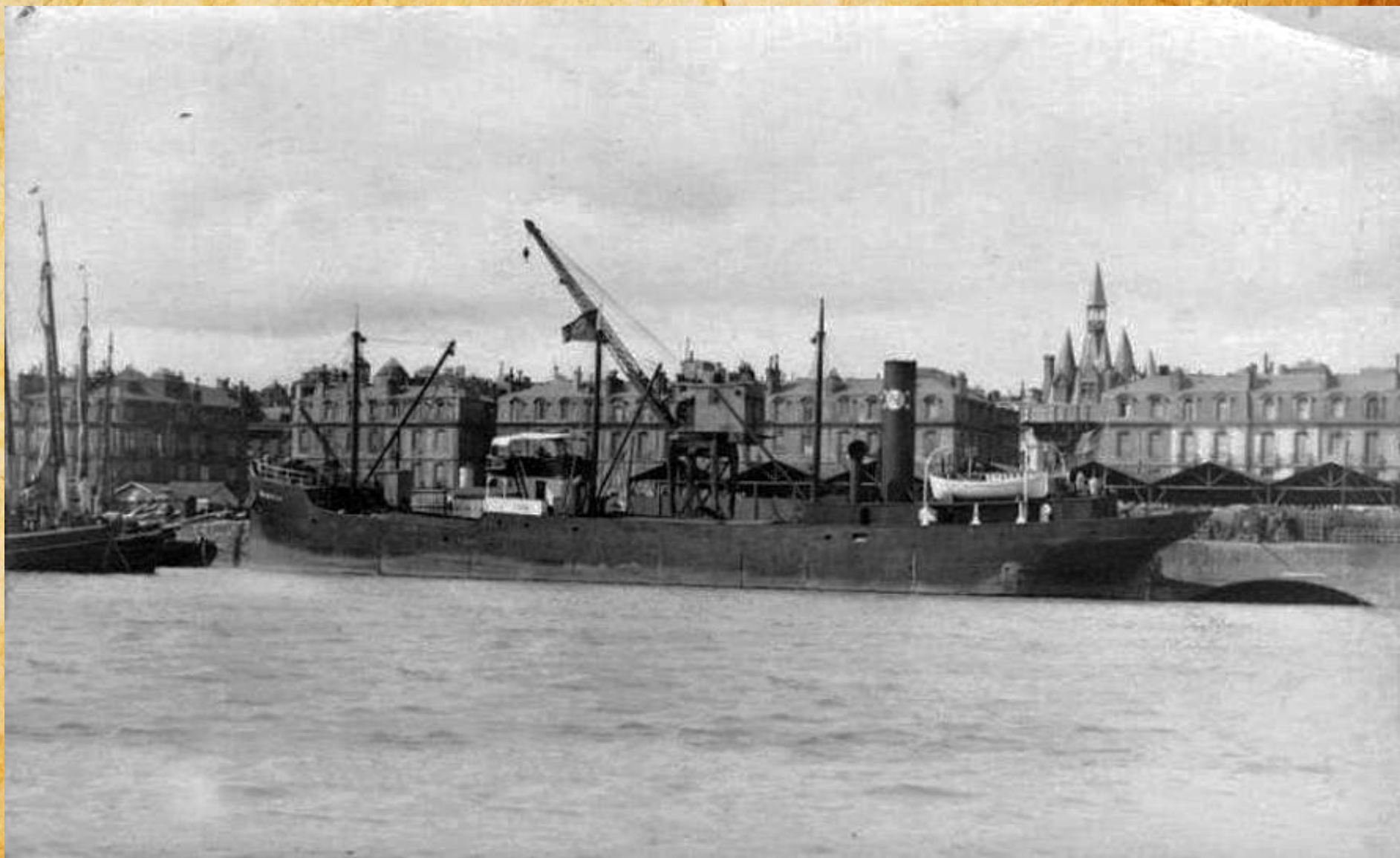
Μια φορά κάθε χρόνο προσέγγιζε στον φάρο το πλοίο φαρικών αποστολών, στο οποίο επέβαινε συνεργείο της Υπηρεσίας Φάρων και εκτελούσε εφοδιασμό του φάρου με καύσιμα (φωτιστικό πετρέλαιο), φάρμακα γραφική ύλη, υλικά καθαρισμού και υλικά συντηρήσεως του κτιρίου του φάρου (χρώματα ,πινέλα, δομικά υλικά). Ο προϊστάμενος του συνεργείου της Υπηρεσίας Φάρων εκτελούσε επιθεώρηση προσωπικού και ενδιαιτήσεων, και τέλος ο γιατρός του πλοίου εξέταζε τους φαροφύλακες και έκανε υγειονομική επιθεώρηση των χώρων του φάρου.

Στο πλοίο “ΩΡΙΩΝ”, που από το 1936 είχε ενταχθεί στη δύναμη βοηθητικών πλοίων του Ελληνικού Βασιλικού Ναυτικού, είχε ανατεθεί αυτός ακριβώς ο ρόλος. Πλοίο φαρικών αποστολών και είχε μετασκευαστεί ειδικά για αυτό το σκοπό.

Είχε αρχικά κατασκευαστεί ως φορτηγό πλοίο, στην Ολλανδία και καθελκύστηκε τον Ιανουάριο του 1920, με το όνομα “HEERENVEEN”⁴. Το πλοίο πουλήθηκε το 1922 στην Γαλλική εταιρία Nantaise de Navigation à Vapeur, αλλάζοντας όνομα από Heerenveen σε “BOURGNEUF”. Το 1934 το αγόρασε η Σαμακλή Ατμοπλοοΐα των Υίων Δ. Ιγγλέση Α.Ε. και μετονομάστηκε “ΚΑΡΛΟΒΑΣΣΙ” έως το 1936 που εντάχθηκε στο Ελληνικό Βασιλικό Ναυτικό και μετετράπη σε πλοίο φαρικών αποστολών με το όνομα “ΩΡΙΩΝ”.

Στις 12 Ιουλίου 1940 λίγους μήνες πριν την επίσημη κήρυξη του Ελληνοϊταλικού πολέμου, εκδηλώθηκε το πρώτο θερμό επεισόδιο από την πλευρά των Ιταλών και αφορούσε στην επίθεση ιταλικών αεροσκαφών κατά του “Ωρίων” , το οποίο ανεφοδίαζε το φάρο της Γραμβούσας στον κόλπο του Κισσάμου στην δυτική Κρήτη. Συγκεκριμένα στις 06:30 το πρωί, σμήνος τριών αεροσκαφών προσέβαλλε ανεπιτυχώς με βόμβες την περιοχή που βρισκόταν το “Ωρίων”, χωρίς ευτυχώς να προκληθούν καταστροφές ή θύματα. Η επίθεση γνωστοποιήθηκε μέσω ραδιογραφήματος, με συνέπεια να διαταχθεί ο απόπλους του αντιτορπιλικού Α/Τ “Υδρα” (D97), το οποίο ναυλοχούσε με 3 ακόμη αντιτορπιτικά, στη Μήλο. Όταν το πλοίο έφθασε στην περιοχή, περίπου ώρα 10:00, δέχθηκε επίθεση από σμήνος ιταλικών αεροσκαφών, τα οποία πραγματοποίησαν δύο διελεύσεις ρίχνοντας βόμβες με στόχο τη βύθιση του “Υδρα”. Ο κυβερνήτης του αντιτορπιλικού, αντιπλοίαρχος Θεόδωρος Πεζόπουλος, αντιλήφθηκε εγκαίρως τις προθέσεις των αεροσκαφών και διέταξε βολή των αντιαεροπορικών, ενώ το πλοίο εκτέλεσε ελιγμούς αποφυγής βομβών. Τα ιταλικά αεροσκάφη δεν πέτυχαν το στόχο τους, ενώ κατά τη δεύτερη τους διέλευση, το ελληνικό αντιτορπιλικό ήταν καλύτερα προετοιμασμένο, εκτελώντας εύστοχα αντιαεροπορικά πυρά, αναγκάζοντας έτσι τους Ιταλούς να αποχωρήσουν. Τα εχθρικά βομβαρδιστικά πετούσαν σε ύψος 500 μέτρων – σύμφωνα με την αναφορά του κυβερνήτη του “Υδρα” -, γεγονός το οποίο αμφισβητήθηκε από το Αρχηγείο Στόλου. Οι Έλληνες επιτελείς θεώρησαν ότι τα ιταλικά αεροσκάφη έπρεπε να πετούσαν σε μεγαλύτερο ύψος, συνεκτιμώντας ότι το πλήρωμα του πλοίου δεν μπόρεσε να αναγνωρίσει με σαφήνεια τον τύπο τους, καθώς και ότι οι βόμβες που ρίφθηκαν αστόχησαν.

Μικρά θραύσματα που έπεσαν στο κατάστρωμα εξετάστηκαν αργότερα και αναγνωρίστηκαν ως προερχόμενα από Ιταλικό χάλυβα.



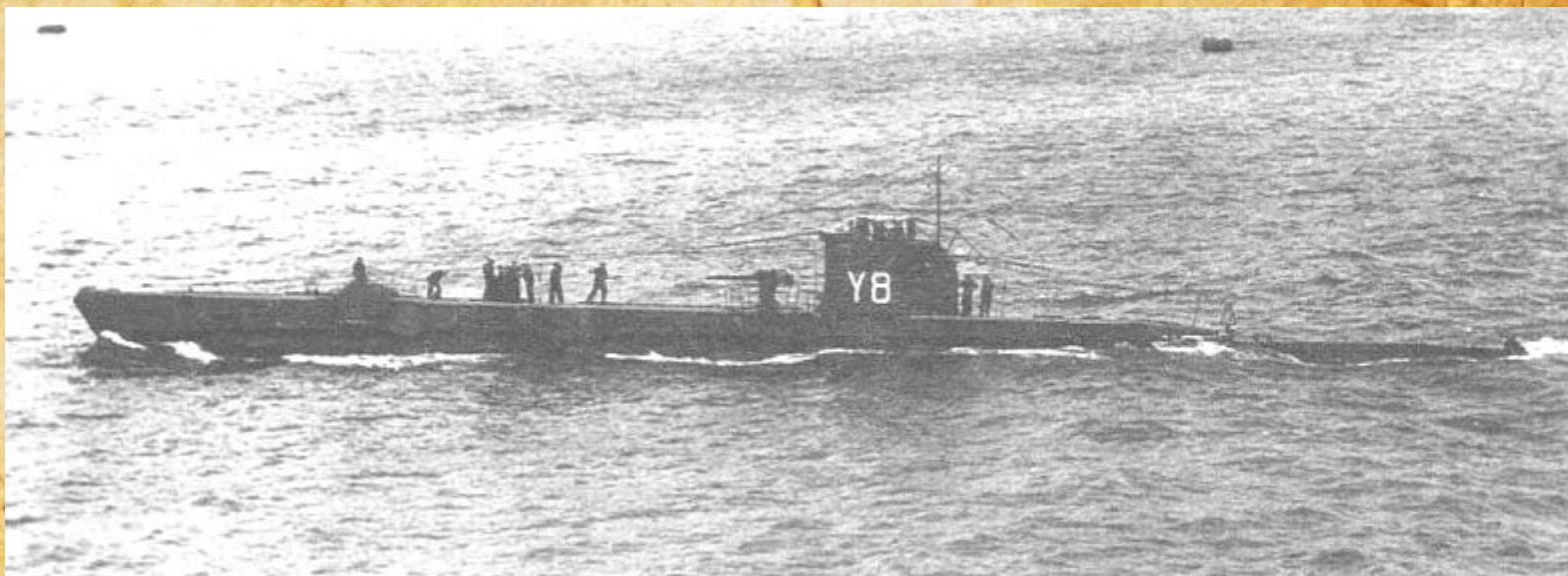
Το ΩΡΙΩΝ ως "BOURGNEUF" πριν το 1934. Πηγή: www.photoship.co.uk

Στην αναφορά του ο Πεζόπουλος σημείωσε ότι κατά την εκτίμησή του ένα αεροσκάφος κτυπήθηκε στην πτέρυγα από τα αντιαεροπορικά, ενώ διατείνεται ότι ήταν μάρτυρας μεγάλου πίδακα νερού που σηκώθηκε σε μεγάλη απόσταση και κατά τη γνώμη του προήλθε από τη συντριβή του βομβαρδιστικού αεροσκάφους στη θάλασσα. Οι επιτελείς του Ε.Β.Ν, εξετάζοντας όλα τα διαθέσιμα στοιχεία, θεώρησαν ότι κάτι τέτοιο δεν συνέβη και ότι ο πίδακας οφειλόταν στην ρίψη βόμβας σε μια προσπάθεια να ελαφρύνει το βάρος του αεροσκάφους. Μετά την επίθεση, ο πλοίαρχος τότε, Γρηγόριος Μεζεβίρης διέταξε τα υπόλοιπα 3 αντιτορπιλικά να προετοιμαστούν για απόπλου από τη Μήλο με σκοπό την πολεμική εμπλοκή τους, αλλά το Υπουργείο Ναυτικών παρενέβη αναστέλλοντας όλες τις προετοιμασίες και για να συμβάλει στην υποχώρηση της έντασης διέταξε την ανάκληση του “Υδρα” και του “Ωρίων”. Ο Αρχηγός ΓΕΝ κάλεσε τους Ναυτικούς Ακολούθους και ο Ιταλός αρνήθηκε την επίθεση κατά του “Υδρα” και του “Ωρίωνα” προβάλλοντας όμως ότι παρά τα διεθνή νόμιμα (της εποχής), υπήρχε Αγγλικό πετρελαιοφόρο στην περιοχή της Γραμβούσας.

Το “Ωρίων” πριν την εισβολή των Γερμανών στην Αθήνα και Πειραιά, τον Απρίλιο του 1941, είχε αυτοβυθιστεί⁵, όπως και άλλα πλοία, στην Βουλιαγμένη προκειμένου να αποφευχθεί η καταστροφή τους από αεροπορικές επιδρομές. Πριν από το φθινόπωρο του 1941 ανελκύθηκε από τους Γερμανούς που το θεώρησαν πολεμική λεία⁶, το επισκεύασαν και εντάχθηκε στο Γερμανικό Πολεμικό Ναυτικό (Kriegsmarine) με το ίδιο όνομα (ORION). Χρησιμοποιήθηκε όχι σαν πολεμικό αλλά ως οπλιταγωγό-μεταγωγικό πλοίο.

Στις 22 Αυγούστου 1943 έπειτα από δολιοφθορά μέσα στο λιμάνι του Πειραιά, το “Orion” βυθίστηκε, στη συνέχεια ανελκύθηκε, επισκευάστηκε εκ νέου και εξακολούθησε να επιχειρεί υπό τη διοίκηση του Γερμανικού Ναυτικού.

Σχεδόν ένα χρόνο αργότερα, 9 Αυγούστου του 1944, στο Καρλόβασι της Σάμου, το “Orion” βρίσκεται ελλιμενισμένο μαζί με τα γερμανικά πλοία “Merkur” και “Horst” καθώς και το τορπιλοβόλο TA19 (πρώην ιταλικό Calatafimi). Το T19 κατά την έξοδό του (16:58) από το λιμάνι κινούμενο σε πορεία Ανατολικά-Βορειοανατολικά και ενώ είχε διανύσει απόσταση 1,6 ναυτικών μιλίων δέχεται επίθεση (17:05) από το υποβρύχιο Υ/Χ “Πιτίνος”(Υ8) με κυβερνήτη τον υποπλοίαρχο Κωνσταντίνο Λούνδρα. Το “Πιτίνος” που ενέδρευε εν καταδύσει στην περιοχή για οκτώ ώρες, εξαπέλυσε συνολικά 4 τορπίλες και κατάφερε καίριο χτύπημα στο “TA19” κόβωντάς το στα δυο. Έπειτα από την επιτυχή βύθιση του TA19, το υποβρύχιο επιστρέφει για να επιτεθεί στα υπόλοιπα πλοία που βρίσκονταν ακόμη ελλιμενισμένα. Ώρα 19:14. Το “Πιτίνος” εξαπολύει 4 ακόμη τορπίλες εναντίον του “Orion” άστοχα⁷ όμως, αφού 1 τορπίλη κατέληξε στην ακτή χωρίς να εκραγεί, 2 ακόμη χτύπησαν και κατέστρεψαν τον λιμενοβραχίωνα ενώ η 4^η εξεράγει δίπλα από την πρύμνη του “Orion”. Στα Γερμανικά αρχεία αναφέρεται ότι 2 από τις τορπίλες δεν εξεράγησαν.



Υ/Β ΠΙΠΙΝΟΣ (Y8). Πηγή: el.wikipedia.org

Η τύχη του “Orion” δεν έμελλε να συνεχιστεί ακόμη για πολύ. Το πρωινό στις 23 του Σεπτεμβρίου 1944, αεροσκάφος τύπου Baltimore της 459ης μοίρας της Αυστραλιανής Πολεμικής Αεροπορίας (RAAF), που είχε απογειωθεί από το αεροδρόμιο Berka III της Βεγγάζης, σε διατεταγμένη αναγνωριστική πτήση πάνω από το Αιγαίο, εντόπισε το “Orion” νότια από τη νήσο Δονούσα των Κυκλάδων. Τα όσα επακολούθησαν ήταν ίσως τακτική ρουτίνας για το αρχηγείο της συμμαχικής Βασιλικής Πολεμικής Αεροπορίας (RAF).

Ώρα 11:40. Από τη βάση της 252^{ης} μοίρας RAF στην Gambut της Λιβύης, απογειώθηκαν 7 αεροσκάφη τύπου Beaufighter.

1. NV200/N με πλήρωμα τους F/Lt. ⁸ Fowler C. W. κυβερνήτη και πλοηγό τον F/O Kemp R. H.
2. NE479/E με κυβερνήτη τον P/O Underwood J. R. και πλοηγό τον Sgt. Walker G.
3. LZ239/S με κυβερνήτη τον Καναδό P/O Stevenson H. A. και πλοηγό τον F/Sgt. Thompson C.
4. LZ456/D με κυβερνήτη τον F/Sgt. Skippen S. C. και πλοηγό τον F/Sgt. Truscott J. A.
5. NT966/B με κυβερνήτη τον F/O Deacon H. H. και πλοηγό τον P/O Anderson J. D.
6. NT993/V με κυβερνήτη τον Αυστραλό W/O Bates J. S. και πλοηγό τον F/Sgt. McAughtry B.
7. NT895/H με κυβερνήτη τον F/Sgt. Garnett J. D. και πλοηγό τον F/Sgt. Linfield E. L.

Ταυτόχρονα από την 603^η μοίρα RAF, που επιχειρούσε από την ίδια βάση, απογειώθηκαν 4 ακόμη Beaufighter.

1. NV205/W με κυβερνήτη τον F/O Bounevialle C. M. και πλοηγό τον F/Sgt. Potter A. E.
2. NT893/P με κυβερνήτη τον Sgt. Paling D. O. και πλοηγό τον Sgt. Witham K. R.
3. NE593/K με κυβερνήτη τον W/O Harrison W. G. και πλοηγό τον F/O Silcock W. G.
4. LX864/D με κυβερνήτη τον Sgt. Arthars L. E. και πλοηγό τον Sgt. Richardson F. G.



Τυπική όψη αεροσκάφους Beaufighter εξοπλισμένου με ρουκέτες. Πηγή: www.militaryfactory.com

Ο σχηματισμός ακολούθησε πορεία από την Κάσο στην Σαντορίνη, Αμοργό και ο στόχος εντοπίστηκε στις 14:35 να έχει προσορμίσει στον Κέδρο της Δονούσας. Τα Beaufighter έκαναν τον κύκλο του νησιού και ξεκίνησαν την επίθεση από Δυτικά προς τα Ανατολικά. Το NV200/N (252^η Μοίρα.) ήταν το πρώτο που επιτέθηκε στο “Orion”. Το αεροσκάφος κατάφερε μερικές βολές στο πλοίο, αλλά χτυπήθηκε στη δεξιά πτέρυγα και στο υδραυλικό σύστημα, από έντονα αντιαεροπορικά πυρά που δέχτηκε. Κατάφερε αργότερα να φτάσει στη βάση του, κάνοντας αναγκαστική προσγείωση με την άτρακτο. Ακολούθως το NT993/V (252^η Μοίρα) με εύστοχους πολυβολισμούς και εκτόξευση ρουκετών χτύπησε καίρια το πλοίο, όμως και το ίδιο δέχτηκε πυρά στην ουρά της ατράκτου. Επέστρεψε κι αυτό ασφαλές στη βάση του. Τα πυρά εναντίον του “Orion” συνεχίστηκαν από όλα τα αεροσκάφη. Το LZ456/D (252^η Μοίρα) δέχτηκε επίσης ισχυρά πυρά και αναγκάστηκε να απορρίψει τις ρουκέτες του προκειμένου να διαφύγει. Αυτό το αεροσκάφος χάθηκε πετώντας επάνω από το νησί και ήταν και η μοναδική συμμαχική απώλεια αυτής της επίθεσης. Τα Beaufighter άρχισαν να αποχωρούν αφήνοντας το “Orion” μέσα σε καπνούς χωρίς όμως να μπορέσουν να διακρίνουν αν όντως είχε καταστραφεί. Κατά την αποχώρησή του ο σχηματισμός των αεροσκαφών και ενώ πετούσε επάνω από την Αμοργό, τα πληρώματα άκουσαν μια μεγάλη έκρηξη και είδαν φλόγες στην περιοχή της Δονούσας. Δίχως τη βεβαιότητα για την πλήρη καταστροφή του “Orion” μια δεύτερη εξόρμηση αεροσκαφών επιχειρήθηκε για να επιφέρει το τελειωτικό χτύπημα.

Ώρα 16:25 – 16:30. Από την βάση στην Gambut, απογειώθηκαν 8 ακόμη Beaufighter. Πέντε της 252^{ης} μοίρας και τρία της 603^{ης} μοίρας.

1. NE520/Z, της 252^{ης} με κυβερνήτη τον F/O Cleggett N. J., και πλοηγό τον P/O Cowl I. P.
2. NV207/I, της 252^{ης} με κυβερνήτη τον W/O Ashley W. K., και πλοηγό τον F/Sgt. Gray P. J.
3. NV217/F, της 252^{ης} με κυβερνήτη τον F/O Ward D. G. R., και πλοηγό τον F/Sgt. Whitby J. G.
4. NV243/P, της 252^{ης} με κυβερνήτη τον W/O Legat S. E., και πλοηγό τον F/Sgt. Paskell R. A.
5. LX932/T, της 252^{ης} με κυβερνήτη τον Καναδό F/O Reid D. M., και πλοηγό τον F/Sgt. Ray R. C.
6. NT912/H της 603^{ης} με κυβερνήτη τον F/Lt. Keohans J. R. Και πλοηγό τον F/Sgt. Fielding A.
7. NT964/X της 603^{ης} με κυβερνήτη τον Νεοζηλανδό F/Lt. Simpson D. G. και πλοηγό τον F/Sgt. Bunn F. G.
8. LZ400/Z της 603^{ης} με κυβερνήτη τον P/O Goodwin C. και πλοηγό τον F/Sgt. Warner H. J.

Στις 18:48 τα Beaufighter έφτασαν στο σημείο και εντόπισαν το “Orion” καμμένο, να έχει εξοκείλει στην παραλία του Κέδρου. Η επίθεση ξεκίνησε με ρίψη ρουκετών και πολυβολισμούς, χωρίς να υπάρξουν ανταποδοτικά πυρά. Κάθε αεροσκάφος πραγματοποίησε 3 τουλάχιστον γύρους επιθέσεων με περισσότερο εύστοχες τις βολές ρουκετών των NV217/F και NV243/P.

Όλα τα αεροσκάφη είχαν επιστρέψει στη βάση τους έως τις 21:30 χωρίς καμμία απώλεια αφήνοντας στον Κέδρο της Δονούσας το ολοσχερώς πύλον, κατεστραμμένο “Orion”.



The wreck of the 'ORION' (800 tons) destroyed by Beaufighters of 252 and 603 Squadrons in CHENDRO BAY, DENUSA ISLAND on 23rd September, 1944. This photograph was taken by a Baltimore of 459 Squadron, RAAF, while on shipping reconnaissance.

Το ΩΡΙΩΝ στον Κέδρο της Δονούσας φωτογραφημένο έπειτα από την επίθεση που δέχτηκε. Πηγή: Αρχείο απογόνων του Σμηναγού επιμελητή Γεωργίου Σιδερά

Το κουφάρι του πλοίου παρέμεινε κατεστραμμένο στον Κέδρο, έως τις αρχές της δεκαετίας του '50 όπου διαλύθηκε και πουλήθηκε σαν σκράπ από τον Οργανισμό Ανέλκυσης Ναυαγίων (Ο.Α.Ν.).

Έως σήμερα στο βυθό του όρμου και σε βάθος 5-6 μέτρων, εξακολουθούν να υπάρχουν τα συντρίμια από το κατωκάραβο του πλοίου, που λόγω ρεστίας, κάποτε επιχώνονται με άμμο κι άλλοτε είναι εμφανή, ανασύροντας μνήμες από μάχες που δόθηκαν στο πρόσφατο παρελθόν.



Ο όρμος Κέδρος στη Δονούσα. Διακρίνεται η θέση του ναυαγίου. Πηγή: ©Nicolas Bega.

Τεχνικά χαρακτηριστικά και στοιχεία πλοίου

Πρώτο όνομα: HEERENVEEN (1920)

Επόμενα ονόματα: BOURGNEUF (1922), ΚΑΡΛΟΒΑΣΣΙ (1934), ΩΡΙΩΝ (1936)

Τύπος πλοίου: Φορτηγό

Σημαία: Ολλανδική

Κατασκευαστής: De Groot & v.Vliet

Τοποθεσία ναυπηγείου: Slikkerveer – Ολλανδία

Αριθμός κατασκευής: 69

Ημερομηνία καθέλκυσης: Ιανουάριος 1920

Ημερομηνία αποπεράτωσης: Φεβρουάριος 1920

Τονάζ: 744 ΚΟΧ (Κόροι Ολικής Χωρητικότητας)

Ολικό μήκος πλοίου: 55,1 μέτρα

Πλάτος πλοίου: 8,6 μέτρα

Βύθισμα: 3,6 μέτρα

Αριθμός προπελών: 1

Κινητήρας: Τρικύλινδρος με ισχύ 78NHP

Ενδεικτική ταχύτητα: 10 κόμβοι

Ιδιοκτήτες: 1920-1922 Neerlandia, Ολλανδία

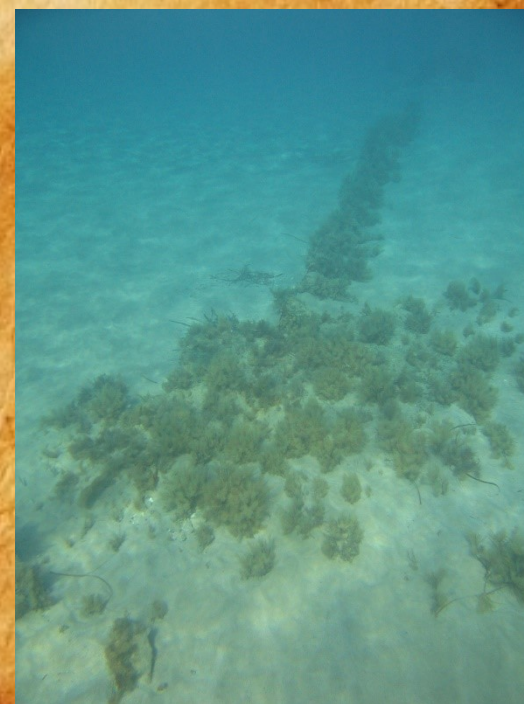
1922-1934 Γαλλική εταιρία Nantaise de Navigation à Vapeur, με έδρα Nantes.

1934-1936 Σαμιακή Ατμοπλοία Υιών Δ. Ιγγλέση Α.Ε.

1936-1941 Ελληνικό Βασιλικό Ναυτικό

1941-1943 Γερμανικό Πολεμικό Ναυτικό Kriegsmarine

1943-1944 Γερμανική εταιρία Mittelmeer-Reederei GmbH με έδρα το Αμβούργο.



Ότι απέμεινε στο βυθό από το κατωκάραβο του Ωρίωνα. Πηγή: ©Nicolas Bega.

ΠΗΓΕΣ:

NARA: AIR 25/1509/18, AIR 25/1509/19, AIR 27/2080/18, AIR 27/2080/19

Kriegstagebuch Admiral Agäis

Kriegstagebuch des Kommandanten der Seeverteidigung Attika

Kriegstagebuch Admiral Südost - Marinegruppenkommando Süd

Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg RW 19/5524

Ημερολόγιο Πολέμου του Ελληνικού Βασιλικού Ναυτικού: «Προηγηθέντα των εχθροπραξιών γεγονότα», Υπηρεσία Ιστορίας Ναυτικού.

Ιστορικών πλού Υ/Β ΠΙΠΙΝΟΣ 9.8.44-/α.-/1-5

Δημήτρης Γκαλών – Ιστορικός ερευνητής, συγγραφέας. Ερευνητής ναυαγίων. Διάθεση του μεγαλύτερου μέρους των Γερμανικών αρχείων και των αρχείων του Ελληνικού Βασιλικού Ναυτικού (προσωπική επικοινωνία).

Βύρων Τεζαψίδης – Ιστορικός ερευνητής, συγγραφέας. Διάθεση των Γερμανικών αρχείων “Kriegstagebuch des Kommandanten der Seeverteidigung Attika”.

Υποδείξεις για λανθασμένη φωτογραφία του πλοίου που είχα συμπεριλάβει στο προηγούμενο άρθρο μου (προσωπική επικοινωνία).

Rodger Haworth – Ιστοτόπος <http://www.miramarshipindex.org.nz/> (προσωπική επικοινωνία)

David Ross, Bruce Blanche, William Simpson – The greatest squadron of them all. The definitive history of 603 (City of Edinburgh) Squadron, RAUXAF. Vol.II 1941 to date. ISBN 1-904010-51-2

Χρήστος Ντούνης - Τα ναυάγια στις ελληνικές θάλασσες 1900 – 1950 Τόμος Α΄. FINATEC ΑΕ Αθήνα 2000.

Ιωάννης Σ. Θεοδωράτος - Δημοσιογράφος, Αμυντικός αναλυτής – Οι Ιταλικές προκλήσεις πριν την 28^η Οκτωβρίου 1940. Άρθρο στο περιοδικό Στρατοί και Τακτικές, τ. 5, σελ. 32, Αύγουστος 2010, Αιγίς Εκδοτική.

Ι.Θ. Μαλακάση – Αρχείο Ι. Μελισσηνού. Το Ναυτικό στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Η συνολική προσφορά της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας (Ιστιοφόρου και Ατμοπλόου) 1940-1945. Τόμος Α΄. Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων 1995.

Υπηρεσία Φάρων του Πολεμικού Ναυτικού (προσωπική επικοινωνία)

Αντρέας Χατζηπολάκης – Συζήτηση στη σελίδα του στο facebook <https://www.facebook.com/profile.php?id=100001983178784>

<http://www.hellenicnavy.gr/hosted/yf/index.php/el/>

<http://www.mezeviris.gr/>

http://www.historisches-marinearchiv.de/projekte/verluste_griechenland/ausgabe.php?rubrik=%&where_value=214

<http://www.scubadive.gr/forum/archive/index.php?t-6171.html>

<http://www.scubadive.gr/forum/showthread.php?t=5527>

<http://www.forum-marinearchiv.de/smf/index.php?topic=13141.5;wap2>

http://scorpio71.blogspot.gr/2012/01/blog-post_3162.html

Σημειώσεις:

1. Φάρο ονομάζουμε κυρίως το κτίριο που φιλοξενεί τον πυρσό, που χρησιμεύει στην πελαγοδρομία, την προσγείωση και την ακτοπλοΐα.
2. Πυρσός ονομάζεται, οποιοδήποτε ναυτιλιακό βοήθημα που εκπέμπει διακριτικό φώς και επισημαίνει προκαθορισμένο γεωγραφικό σημείο.
3. Φανό ονομάζουμε τον πυρσό που χρησιμεύει ακτοπλοΐα, στην ένδειξη εισόδων όρμων, λιμένων και διαύλων καθώς και στην ένδειξη κεφαλής προβλητών ή κρητιδωμάτων.
4. Υπήρξε η λανθασμένη αναφορά σε ορισμένες πηγές, καθώς και η αναπαραγωγή της πληροφορίας από άλλες, ότι πρόκειται για το Σουηδικής κατασκευής Orion (πρώην Goethe, πρώην Motala). Αυτό το πλοίο ναυάγησε βόρεια της Σκωτίας στις 27 Φεβρουαρίου 1940 και η σημαντική κατασκευαστική διαφορά που τα διακρίνει είναι η θέση της μηχανής όπου στο πρώτο ήταν μεσοκάραβα, ενώ στο ΩΡΙΩΝ (πρώην Καρλόβασσι, πρώην Bourgnef, πρώην Heerenveen) πρύμα.
5. Η “Αυτοβύθιση” δεν προκαλούσε την καταστροφή του πλοίου. Στην πραγματικότητα άνοιγαν τους εσωτερικούς κρουούς και βύθιζαν το πλοίο στα ρηλά ώστε να είναι εύκολη η ανέλυσή του μετέπειτα.
6. Ο όρος “πολεμική λεία” εν προκειμένω, αναφέρεται σε πλοίο που περιέρχεται στην κατοχή του αντιπάλου (εχθρού). Το πλοίο πλέον ανήκει ιδιοκτησιακά στο εχθρικό Δημόσιο, ή σε ιδιώτες του εχθρικού κράτους.
7. Λανθασμένα επίσης αναφέρεται σε αρκετές πηγές ότι το Ωρίων βυθίστηκε από το υποβρύχιο Πιτίνος στη Σάμο στις 9 Αυγούστου 1944 διότι όπως προκύπτει από όλες τις παραπάνω πηγές και τη φωτογραφία, το σημείο του ναυαγίου βρίσκεται στον όρμο Κέδρος της Δονούσας.
8. Βαθμοί Αξιωματικών Βασιλικής Πολεμικής Αεροπορίας (RAF) που αναφέρονται στο κείμενο και αντιστοιχίες:
F/Lt. : Flight Lieutenant - Σμηναγός
F/O : Flying Officer - Υποσμηναγός
P/O : Pilot Officer - Ανθυποσμηναγός
W/O : Warrant officer - Ανθυπασπιστής
F/Sgt. : Flight Sergeant - Επισμηνίας
Sgt. : Sergeant- Σμηνίας

© Μανώλης Μπαρδάνης. Απαγορεύεται οποιαδήποτε αναδημοσίευση ή εκτύπωση ή προβολή, μέρους ή ολόκληρου κειμένου ή και των φωτογραφιών, με σκοπό την επαγγελματική, ή εμπορική, ή επιστημονική του χρήση, χωρίς τη γραπτή άδεια του συγγραφέα.