

Μανώλης Μπαρδάνης

Εκπαιδευτής αυτόνομης και ελεύθερης κατάδυσης
CMAS, ΕΟΥΔΑΤΚ, EFR, PADI

www.naxosdiving.com

info@naxosdiving.com

English translation follows 
Different photos on both articles

Κυριακή 13 Ιουλίου 2008

ΜΑΡΙΑΝΝΑ (Φ/Γ)

Το εμπορικό, φορτηγό πλοίο (μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου) Μαριάννα, είχε κατασκευαστεί από τα ναυπηγεία Bijkers Aannemingsbedrijf N.V. της πόλης Gorinchem, στην Ολλανδία, με αριθμό νέστευκτου πλοίου 161. Καθελκύστηκε και παραδόθηκε στην εταιρία A.P. Moller – Maersk (Κοπενχάγη – Δανίας) στις 15 Ιουλίου του 1961. Το αρχικό του όνομα ήταν Niels Mærsk.

Πουλήθηκε στην Ελληνική εταιρία Angkor Cia. Naviera S.A στις 5 Οκτωβρίου 1976 και μετονομάστηκε σε Atlas River, ενώ το 1980 μετονομάστηκε, για τελευταία φορά, σε Μαριάννα, με αριθμό νηολογίου Πειραιώς 6097.



Niels Mærsk 1961 (Marianna)

	DECK	DRAUGHT	DEAD WEIGHT
TOTAL	1467.09	1467.09	1467.09
SUMMER	1467.09	1467.09	1467.09
WINTER	1467.09	1467.09	1467.09
WINTER N.B.	1467.09	1467.09	1467.09
TOWNSHIP	1467.09	1467.09	1467.09
UNDER DECK	1467.09	1467.09	1467.09
GROSS	1467.09	1467.09	1467.09
NETT	1467.09	1467.09	1467.09

	DECK	DRAUGHT	DEAD WEIGHT
TOTAL	1467.09	1467.09	1467.09
SUMMER	1467.09	1467.09	1467.09
WINTER	1467.09	1467.09	1467.09
WINTER N.B.	1467.09	1467.09	1467.09
TOWNSHIP	1467.09	1467.09	1467.09
UNDER DECK	1467.09	1467.09	1467.09
GROSS	1467.09	1467.09	1467.09
NETT	1467.09	1467.09	1467.09

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ – ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΛΟΙΟΥ

Αρχικό όνομα: Niels Mærsk

Σημαία: Δανίας

Τελευταίο όνομα: Marianna (1981), αριθμός νηολογίου Πειραιώς 6097.

Προηγούμενα ονόματα: Niels Mærsk (1961), Atlas River (1976)

Κατασκευαστής: Ναυπηγεία Bijkers Aannemingsbedrijf N.V. στην πόλη Gorinchem της Ολλανδίας.

Καθελκύστηκε: 15 Ιουλίου 1961 με αριθμό νεότευκτου 161- S - 199.

Κινητήρας: 4SA 7κύλινδρος 520x740mmA από την Masch. Augsburg-Nurnburg (M.A.N)

Ιπποδύναμη κινητήρα: 2920 ίπποι

Ταχύτητα: 13,5 κόμβοι

Ιδιοκτήτες: 1. A. P Moller, Maersk group, Κοπενχάγη Δανίας. (1961)
2. Angkor Cia Naviera.S.A.Ελληνικών συμφερόντων. (1976)

Τύπος πλοίου: Εμπορικό πλοίο μεταφοράς, χύδην ξηρού φορτίου.

Ολικό μήκος: 91,44 μέτρα

Μέσο πλάτος: 14,48 μέτρα

Μέσο βύθισμα: 8,68 μέτρα

Συνολικό απόβαρο: 4660 τόννοι

Κόροι Ολικής Χωρητικότητας (KOX): 2999

Διεθνής κώδικας κλήσης: OZCU

Διεθνής αριθμός: 25168

Προσάραξη: Στις 24 Ιουλίου 1981 στον ύφαλο νότια των βραχονησίδων Αμαρίδες.

Βύθιση: Στις 26 Ιουλίου 1981

Πλήρωμα: 24 άτομα. Εγκατέλειψαν το πλοίο έγκαιρα και αποβιβάστηκαν στην ξηρά σώοι.

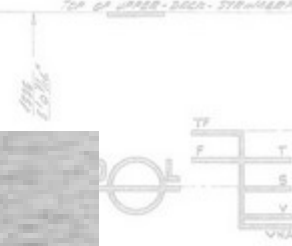
Το NIELS MÆRSK είχε δρομολογηθεί από την εταιρία Maersk Lines σε διαδρομές ανάμεσα στη Σρι Λάνκα / Ινδία, τον Περσικό κόλπο και χώρες της Άπω ανατολής. Μετέπειτα, όταν αγοράστηκε από την Angkor Cia Naviera S.A δρομολογήθηκε σε γραμμές από λιμάνια της Ερυθράς θάλασσας προς την Ελλάδα και αντίστροφα .

FREEBOARD AS OPEN SH DECKER	DRAUGHT	DEAD-WEIGHT
TYPICAL FRESHWATER	15' 0" 4.57m	1415
FRESHWATER	15' 0" 4.57m	1415
TYPICAL	15' 0" 4.57m	1415
SUMMER	15' 0" 4.57m	1415
WINTER	15' 0" 4.57m	1415
WINTER N.O.	15' 0" 4.57m	1415
TOWING	15' 0" 4.57m	1415
UNDER DECK	15' 0" 4.57m	1415
GROSS	15' 0" 4.57m	1415
NETT	15' 0" 4.57m	1415

FREEBOARD AS CLOSED SH DECKER	DRAUGHT	DEAD-WEIGHT
TYPICAL FRESHWATER	15' 0" 4.57m	1415
FRESHWATER	15' 0" 4.57m	1415

correction in inches is read off. In practice it will be necessary enough to use the inch correction for the table draught nearest to the actual draught. In this case the inch draught is 15'3" and the correction for 16'0" draught have been used.

Maximum Permissible
The figures in this
column are
in holds and so



AS OPEN SHUTTERDOOR 19
WINTER 3360 TS

AS OPEN SHUTTERDOOR 19
WINTER 3360 TS

IN DRAUGHT
STOWS, CASH WITH 27
STOWS FOR MACHIN
BY OWNERS IN EXCESS O
REQUIREMENTS

IN WEIGHT OF LIGHT SHIP
CENTRAL VERTIC SYSTEM
ATER IN MACHINERY AND
14-01 IN MACHINERY AND
DAILY SERVICE TRUNK (34)
14-01 IN SERVICE TRUNK
AND DECK STOWS ACCORD
REQUIREMENTS

WEIGHT OF LIGHT SHIP

MEASUREMENTS IN CHORD SHIP
MEASUREMENTS TO LOWER
OF SHIP, CORD MEAS
MEASUREMENTS TO O

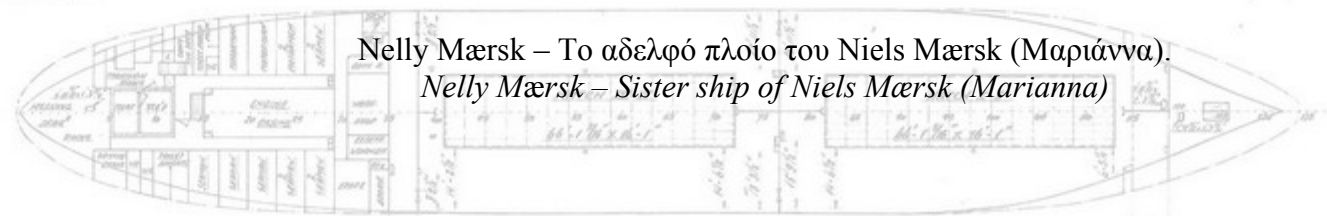
GRAIN CAPACITIES ARE
OUTSIDE EXPOS OF 10
GRAIN CAPACITIES ARE
AND INNER ARE 30
MATION CAPACITIES ARE
OF THE RESPECTIVE COMPARTMENTS.

0.21
0.21
0.21
0.21

0.21
0.21



Nelly Mærsk – Το αδελφό πλοίο του Niels Mærsk (Μαριάννα).
Nelly Mærsk – Sister ship of Niels Mærsk (Marianna)



FREEBOARD AS OPEN SH DECKER	DRAUGHT	DEAD-WEIGHT
TROPICAL FRESHWATER	15' 0"	2,150
FRESHWATER	15' 0"	2,150
TROPICAL	15' 0"	2,150
SUMMER	15' 0"	2,150
WINTER	15' 0"	2,150
WINTER N.B.	15' 0"	2,150
TOWNSHIP	15' 0"	2,150
UNDER DECK	15' 0"	2,150
GROSS	15' 0"	2,150
NETT	15' 0"	2,150

FREEBOARD AS CLOSED SH DECKER	DRAUGHT	DEAD-WEIGHT
TROPICAL FRESH WATER	15' 0"	2,150
FRESH WATER	15' 0"	2,150

FIRE EXTINGUISHING

SHUTTERDOOR 19-20 85'-2"

SHUTTERDOOR 19-20 85'-2"

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Τον Ιούλιο του 1981 το "Μαριάννα", απέπλευσε από το λιμάνι του Πειραιά με προορισμό λιμάνια του Περσικού κόλπου και της Ερυθράς θάλασσας. Ήταν φορτωμένο με μινεράλι (ακατέργαστα μεταλλεύματα σε μορφή χόματος) στα κάτω αμπάρια, χύμα κριθάρι στο επάνω πλώριο αμπάρι, και φύλλα λαμαρίνες κονσερβοποιίας, σωλήνες ύδρευσης – άρδευσης, φυτοφάρμακα, μάρμαρα, καθώς και λάμες κοπής μαρμάρων, στο επάνω μεσιανό.

Ξημερώματα, στις 24 Ιουλίου 1981 και ώρα 04:26 από προφανώς άναυτους χειρισμούς, το πλοίο, προσέκρουσε στον ύφαλο νότια των βραχονησίδων Αμαρίδες, που βρίσκονται στο μέσο του διάπλου, στο κανάλι της Παρο-Ναξίας και προσάραξε στα αβαθή.

Από το λιμάνι της Νάξου, απέπλευσε στις 05:50, το Π/Κ – Ε/Γ Παναγία Μυρτιδιώτισσα, νηολογίου Σύρου 810. Πήγε στον ύφαλο του Αμαρά, παρέλαβε τα 24 άτομα που αποτελούσαν το πλήρωμα του Μαριάννα, τα μετέφερε στο λιμανάκι της Αγίας Άννας στη Νάξο, όπου και αποβιβάστηκαν σώα, στις 09:00. Στην περιοχή έσπευσαν επίσης τα Π/Κ Κέρβερος (Ρούσσου Μετζιτάκου) και Π/Κ Κεραυνός (Νικολάου Κατσαγάνη). Από τον εκπρόσωπο της πλοιοκτήτριας εταιρίας όμως, που είχε σπεύσει στην περιοχή με ελικόπτερο, δεν τους δόθηκε άδεια για ρυμούλκηση ή για βοήθεια.

Δύο ημέρες αργότερα στις 26 Ιουλίου, ο κ. Αντώνης Αντωνιάδης για λογαριασμό της Angkor Cia Nav. S.A. και ο επιθεωρητής Ευδαίμων Ασκοκιάτης επιβιβάστηκαν στο ξύλινο αλιευτικό Π/Κ Κεραυνός του Νικόλα Κατσαγάνη και έπειτα από επιτόπου επισκόπηση, διαπίστωσαν ότι το πλοίο είχε αρχίσει πλέον να βυθίζεται από τη μέση προς το πηδάλιο, ενώ το άλλο μισό είχε μείνει με την πλώρη του αρκετά μέτρα έξω από το νερό, αφού ο ύφαλος του Αμαρά φτάνει στο ρηχότερο του σημείο, την επιφάνεια της θάλασσας.

Πριν από τη βύθισή του, έγιναν αρκετές επιδρομές από περιφερόμενους αλιείς και άλλους επιτήδειους, όπου αφαίρεσαν τμήματα του εξοπλισμού της γέφυρας, αλλά και αρκετά εμπορεύματα.

Όπως με κάθε ναυάγιο, έτσι και με το Μαριάννα, δεν θα μπορούσε να αποφευχθούν και οι επιδράσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον. Στις 10 Αυγούστου 1981 έγινε από τον Υ/Φ κελευστή Τσολάκη Ζ. η πρώτη αναφορά για θαλάσσια ρύπανση στην περιοχή.

Υπήρχε όμως ακόμα ένα πρόβλημα. Τα διερχόμενα πλοία στο κανάλι Νάξου – Πάρου, από κάποιες οπτικές γωνίες στην πορεία τους, ήταν αδύνατον να δουν τον παρακείμενο φάρο¹ και να προσανατολιστούν εύκολα, για να αποφύγουν τον ύφαλο. Αποφασίστηκε να ανατινάξουν το τμήμα του Μαριάννα που βρίσκονταν έξω από το νερό. Η επιχείρηση αυτή ανατέθηκε στον έλληνα διαλύτη κ. Μακριδάκη όπου ανέλαβε και τον καθαρισμό της περιοχής από όλες τις ρυπογόνες ουσίες (λάδια, πετρέλαια, κλπ.). Αυτός με τη σειρά του ανέθεσε τμήμα του έργου στον κ. Νίκο Κατσαγάνη.

Οι ανατινάξεις ξεκίνησαν το 1982. Μεγάλα κομμάτια του πλοίου μεταφέρονταν με γερανούς και πλωτές πλατφόρμες στα υπήνεμα του κάβου του Αγίου Προκοπίου. Εκεί κόβονταν σε μικρότερα κομμάτια, μεταφέρονταν ξανά με τις πλατφόρμες στο λιμανάκι της Αγίας Άννας για να μεταφερθούν από εκεί με πλοίο προς τον τελικό προορισμό τους, τη Χαλκίδα, για να ανακυκλωθούν. Το μινεράλι ανελκύστηκε με μπήγα και φορτώθηκε σε φορτηγό πλοίο με προορισμό το εργοστάσιο της εταιρίας Σκαλιστήρη στην Χαλκίδα.

Η προπέλα του πλοίου αφαιρέθηκε για λογαριασμό του κ. Μακριδάκη και είναι άγνωστο τι απέγινε.

Το έργο του «καθαρισμού» συνεχίστηκε με μεγάλα χρονικά διαλείμματα και σταμάτησε το 1984 γιατί ο κ. Μακριδάκης αθέτησε τις συμφωνίες για τους χρόνους αποπεράτωσης και κηρύχθηκε έκπτωτος.

¹ Ο ύφαλος βρίσκεται σε απόσταση 325 μέτρων από τον παρακείμενο φάρο των βραχονησίδων. Ο φάρος είχε εγκατασταθεί και τεθεί σε λειτουργία από τις 24 Νοεμβρίου 1958. Αρχικά είχε ύψος 6 μέτρων και οι εκλάμψεις του (1/4") ήταν ορατές σε απόσταση 6 ναυτικών μιλίων οι ερυθρές, ενώ οι λευκές από τα 10 ναυτικά μίλια. Ο πυρσός του φάρου και ο εκλαμπτήρας αντικαταστάθηκαν στις 13 Σεπτεμβρίου 1981, ενώ στις 19 Ιουνίου 1998 μετατράπηκε σε ηλιακό.

MAXIMUM PERMISSIBLE UNIT DECK LOADS IN CARGO SPACES
THE FIGURES IN SITS (1) GIVE UNIT DECK LOADS IN BOLLARDS AND SO ON
CALCULATED WITH A SPECIFIC WEIGHT OF 13.5 TONS PER CU M
IN HOLDS AND 50 CUB FT PER TON AT THE DECK

SCALE 1:200

0 5 10 15 20 25 30 metres

0 30 60 90 120 150 180 210 240 270 300

Στα νότια του κάβου Αγίου Προκοπίου, βρίσκονται ακόμα έως σήμερα στο βυθό, μερικές λαμαρίνες, ενώ το φουγάρο του πλοίου, βρίσκεται έξω από τη θάλασσα, παρατημένο στα βράχια.



Το φουγάρο του Μαριάννα στον κάβο
του Αγ. Προκοπίου.

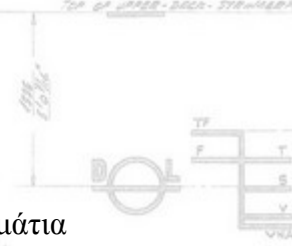
Marianna's funnel on the coast of the cape of Agios Prokopios.

	THURSDAY	FRIDAY	SATURDAY	SUNDAY
TRIPBOARD AS OPEN IN DECKER				
FRESHWATER	75%	14%	16%	14%
FRESHWATER	15%	0.9%	0.9%	11%
FRESHWATER	50%	1.4%	0.1%	14%
FRESHWATER	14%	5.0%	0.1%	13%
FRESHWATER	2.6%	0.1%	0.1%	13%
FRESHWATER	3.1%	1.4%	1.1%	11%
THURSDAY				
UNDER DOG	1467.09	1589.70	2189.01	
GROSS	1984.61	3151.48	3150.11	
NETT	558.36	1336.41	1891.11	

FREEBOARD AS CLOSED IN DELIVER		DEPTH	DEAD-WEIGHT
TROPICAL FRESH WATER	19.35% $\pm$ 0.5%	2' 6"	4810
FRESH WATER	13.5% $\pm$ 0.5%	2' 6"	4660

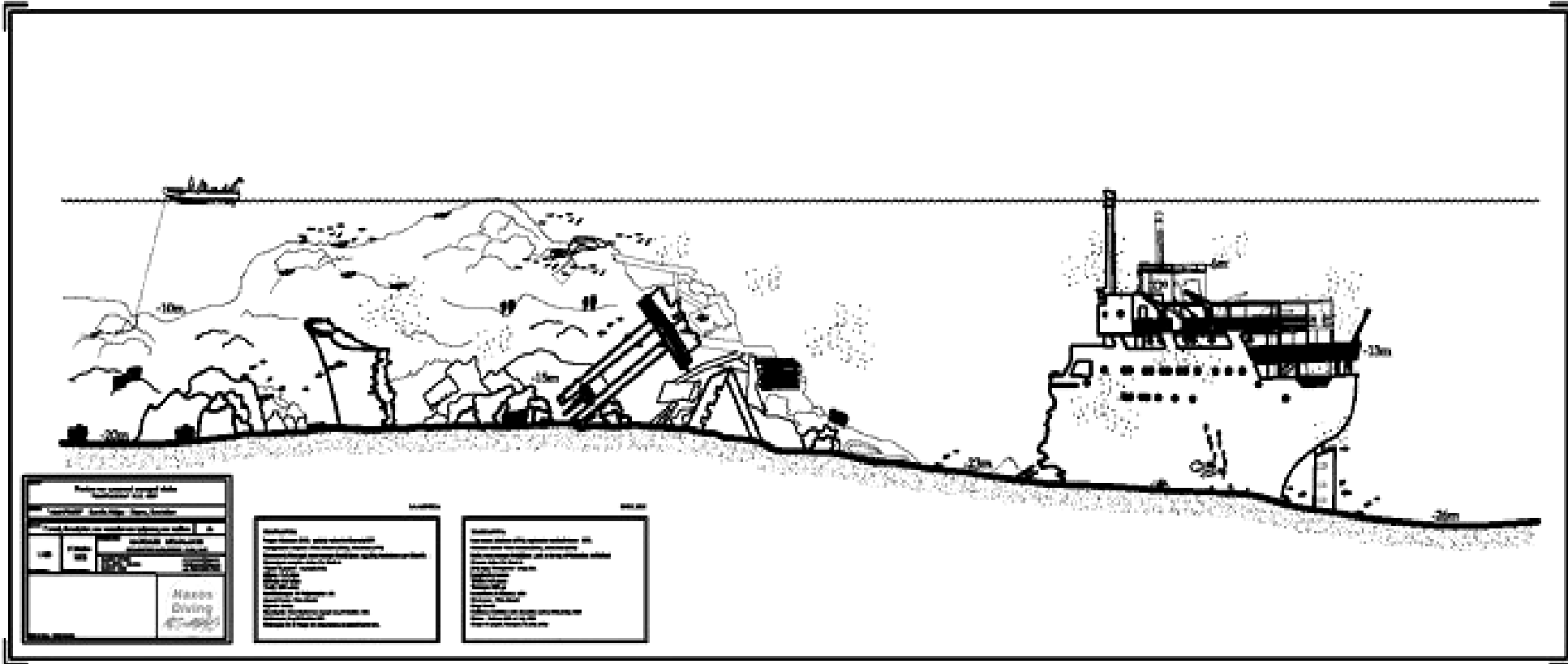
correction in inches is read off. In practice it will be necessary to use the 100' correction for the table-reading nearest to the actual depth. In this case the net depth is 15'3" and the correction for 16' is 2" which may be used.

Maximum Permissible Unit Deck Loads of Cargo Spaces
The figures in 534 (b) give unit deck loads in pounds per sq. ft. calculated with a specific weight of 30 cu. ft. per ton of cargo and 50 cu. ft. per ton of machinery.



Στην περιοχή του ναυαγίου, τριγύρω από τον ύφαλο, στο Δυτικό-Νοτιοδυτικό τμήμα του, υπάρχουν μικρά και μεγάλα κομμάτια της πλώρης, όπως και οι δίδυμοι μεσιανοί γερανοί φορτοεκφόρτωσης. Ο κυρίως όγκος όμως του πλοίου, μήκους 37 περίπου μέτρων, παραμένει βυθισμένος νότια του υφάλου και διατηρείται σε πολλή καλή κατάσταση. Το σκαρί είναι ακουμπισμένο με την καρίνα στον σχεδόν επίπεδο αμμόδη πυθμένα, σε βάθος 25 μέτρων και με μικρή κλίση 7% από την κατακόρυφο, προς την δεξιά του πλευρά. Η προπέλα του λείπει ενώ ο εξαεριστήρας ενός από τους δυο γερανούς φορτοεκφόρτωσης, που βρίσκεται μπροστά από τη γέφυρα, εξέχει ένα μέτρο πιο πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας.

Αρκετές από τις λαμαρίνες που μετέφερε βρίσκονται ακόμη στοιβαγμένες στο βυθό, στα νότια του υφάλου, αλλά και στο τμήμα του μεσιανού αμπαριού που δεν καταστράφηκε ολοσχερώς από τις ανατινάξεις.



Γενική όψη ναυαγίου (Νότια-Νοτιοδυτική) και τμήματος του υφάλου του Αμαρά.
General side view (South-Southwest) of the wreck and part of Amaras reef.

FRESHWATER	15	0.90	0.90	1.00	1.00
TROUGH	50	1.00	1.00	1.00	1.00
SUMMER	100	1.00	1.00	1.00	1.00
WINTER	100	1.00	1.00	1.00	1.00
WINTER N.O.	100	1.00	1.00	1.00	1.00
TOWERS	100	1.00	1.00	1.00	1.00
UNDER DECK	100	1.00	1.00	1.00	1.00
GROSS	100	1.00	1.00	1.00	1.00
NETT	100	1.00	1.00	1.00	1.00

FRESHWATER	15	0.90	0.90	1.00	1.00
TROUGH	50	1.00	1.00	1.00	1.00
SUMMER	100	1.00	1.00	1.00	1.00
WINTER	100	1.00	1.00	1.00	1.00
WINTER N.O.	100	1.00	1.00	1.00	1.00
TOWERS	100	1.00	1.00	1.00	1.00
UNDER DECK	100	1.00	1.00	1.00	1.00
GROSS	100	1.00	1.00	1.00	1.00
NETT	100	1.00	1.00	1.00	1.00

THE FIGURES IN 5394 (H) GIVE UNIT DECK LOADS IN POUNDS PER SQ. FT. CALCULATED WITH A SPECIFIC WEIGHT OF 30 CUB. FT. PER TON IN HOLDS AND 50 CUB. FT. PER TON AT THERIDGES.

Στο βάθος φαίνεται ο φάρος του Αμαρά.

*The air vent of the port side crane (1984).
The lighthouse is visible in the background.*



Ο εξαεριστήρας του γερανού
και ο φάρος 24 χρόνια μετά (9/5/2008).

*The port side crane
and the lighthouse 24 years later (9/5/2008).*



WEP	DDMMYY	LEAD- HIGHT
2 10:00	20 0 00	3415
2 09:00	20 0 00	3250
1 10:00	19 0 00	3445
2 09:00	19 0 00	3350
1 09:00	18 0 00	3235
1 09:00	18 0 00	3185
SUM	AVG	
9 2589.70		2590.01
1 3151.42		3150.11
6 2399.81		2399.08

FREEBOARD AS CLOSED SH DELTER	DENSITY	DEAD-HEIGHT
TROPICAL FRESH WATER	1025 kg/m ³	4810
FRESH WATER	1000 kg/m ³	4660

ΜΙΚΡΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΗΓΗΣΗ / ΚΑΤΑΔΥΣΗ ΣΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟ

Η επίσκεψη στο ναυάγιο με νηνεμία είναι η ιδανική συνθήκη. Τους καλοκαιρινούς μήνες, δεν είναι τόσο συχνό αυτό το φαινόμενο. Περισσότερο πιθανό είναι να πνέει ένα ελαφρύ Βοριαδάκι. Με αυτό σαν δεδομένο, η αγκυροβολία του σκάφους μας στα δυτικά του υφάλου, είναι ότι καλύτερο και ασφαλές. Η αγκυροβολία επάνω στο σκαρί ή το απευθείας δέσιμο στον εξαεριστήρα του γερανού πρέπει να αποφεύγεται μιας και οι φθορές από αυτόν τον τρόπο προσέγγισης, έρχονται να προστεθούν στην αναπόφευκτη φυσική διάβρωση, από τις περιβαλλοντικές - καιρικές συνθήκες. Όταν επικρατούν Νοτιάδες το αγκυροβόλιο είναι προτιμότερο στα ανατολικά του υφάλου.

Το ήπιο επιφανειακό ρεύμα που συνήθως επικρατεί στην περιοχή, δεν δημιουργεί προβλήματα, αλλά καλό είναι η προετοιμασία και η ολοκληρωμένη εξάρτηση των δυτών να γίνεται στο σκάφος. Στα δυτικά του υφάλου όταν πνέει Βόρειος άνεμος υπάρχει ήπιο ρεύμα με κατεύθυνση από Βορά προς Νότο και στις αποχές διευκολύνει την ξεκούραστη υποβρύχια διαδρομή μας, από τα συντρίμια της πλώρης προς τον κυρίως όγκο του ναυαγίου. Καθώς πλησιάζουμε το ρεύμα φαίνεται να εξασθενεί ώσπου αποδυναμώνεται εντελώς· στην πραγματικότητα όμως, αυτό συμβαίνει, γιατί εμείς αποκλίνουμε από την πορεία του.

Το επιβλητικό ναυάγιο εμφανίζεται μέσα από το μπλε, δημιουργώντας μας συναισθήματα δέους αλλά και θαυμασμού, για την ικανότητα του φυσικού περιβάλλοντος, να μετατρέπει, να αφομοιώνει και να εντάσσει, φερτά και ουσιαστικά ρυπογόνα υλικά, δημιουργώντας από αυτά με τη βοήθεια του χρόνου, ένα νέο πυρήνα ζωής.

Πίννες (Pinna nobilis), μεγάλες μπουχώνες (Tonna galea), χταπόδια και γυμνοβράγχια, σμέρνες, σπόγγοι διαφορετικών ειδών και τρίτωνες (Charonia tritonis) είναι κάποια από τα είδη που θα συναντήσουμε στον πυθμένα πλευρικά στο ναυάγιο. Το πέρασμά μας από το άνοιγμα που σχηματίζεται ανάμεσα στο πηδάλιο και το σκαρί είναι από τις ομορφότερες στιγμές της κατάδυσης, ειδικά αν οι σπειρογράφοι που το κοσμούν βρίσκονται έξω από τους σωλήνες τους. Συνάμα είναι και το βαθύτερο σημείο στην κατάδυση. Εδώ συνήθως αλλά και σε άλλα σημεία του ναυαγίου συχνάζουν σκορπίνες και κάποια είδη πανέμορφων δίθυρων κοχυλιών γνωστά ως χλαμύδες (Chlamys pesfelis).

Αναδυόμενοι προς τα πλαϊνά καταστρώματα, μας συντροφεύουν σμήνη από καλόγριες, γύλοι και κάποιοι μικροί σκάροι, ενώ το πέρασμά μας από αυτά, αν γίνει προσεκτικά, χωρίς φασαρία και αναστάτωση του ιζήματος με τις πεδιλιές μας, πιθανόν να δούμε κάποιους κοκοβιούς «λεοπαρδάλεις» (Thorogobius ephippiatus). Προσοχή χρειάζεται αν αισθανθούμε αναταράξεις και απότομο ρεύμα νερού. Σίγουρα θα προέρχονται από τα απόνερα κάποιου πλοίου που πέρασε κοντά, λίγα λεπτά πριν. Μη δοκιμάσετε να κολυμπήσετε, αλλά κρατηθείτε από οπουδήποτε προκειμένου να μη διακινδυνεύσετε να παρασυρθείτε και να χτυπήσετε. Οι αναταράξεις θα σταματήσουν σε λιγότερο από μισό λεπτό. Αντισταβανόμαστε εδώ ότι ακόμα κι αν πρόκειται για κατάδυση χωρίς διείσδυση στο ναυάγιο, η πλήρης καταδυτική στολή (γάντια, μπουτάκια, κλπ.) είναι απαραίτητη για την αποτελεσματική προστασία από χτυπήματα, κοψίματα κλπ.



FREEBOARD AS OPEN SH DECK	DRYDOCK	DRYDOCK
TOTAL FRESHWATER	15.00	15.00
FRESHWATER	15.00	15.00
TOTAL	15.00	15.00
SUMMER	15.00	15.00
WINTER	15.00	15.00
WINTER N.B.	15.00	15.00
THICKNESS	15.00	15.00
UNDER DECK	15.00	15.00
GROSS	15.00	15.00
NETT	15.00	15.00

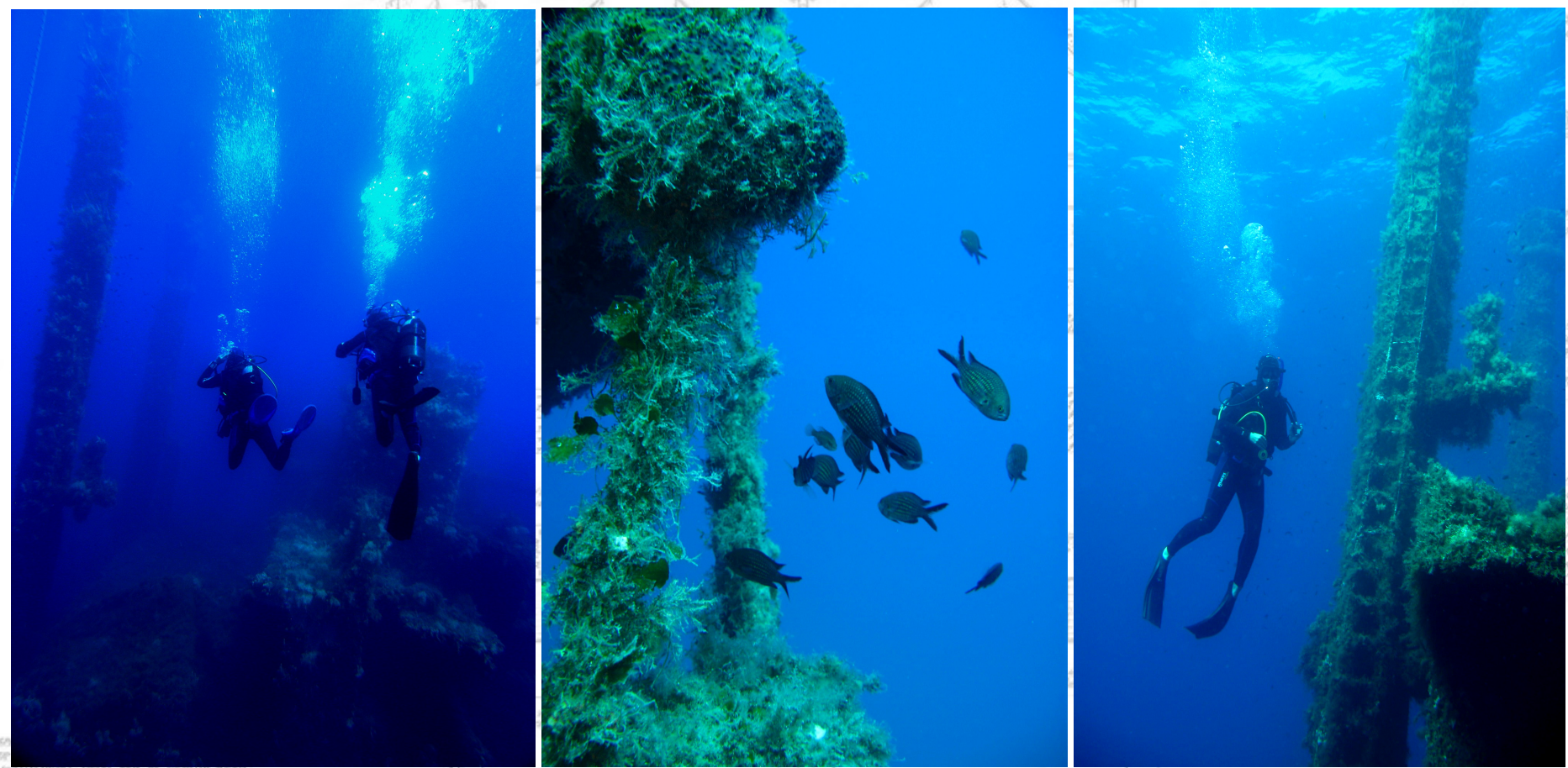
FREEBOARD AS CLOSED SH DECK	DRYDOCK	DRYDOCK
TOTAL FRESHWATER	15.00	15.00
FRESHWATER	15.00	15.00
TOTAL	15.00	15.00
SUMMER	15.00	15.00
WINTER	15.00	15.00
WINTER N.B.	15.00	15.00
THICKNESS	15.00	15.00
UNDER DECK	15.00	15.00
GROSS	15.00	15.00
NETT	15.00	15.00

COLLECTION 1/4 INCHES IS READ OFF. IN REVERSE IT WILL BE
 REVERSE ENOUGH TO USE THE 1/4 INCH COLLECTION FOR THE TABLE-
 REVERSE ENOUGH TO THE ACTUAL DEPTH. IN THIS CASE THE
 REVERSE DEPTH IS 15'3" AND THE COLLECTION FOR 16'0"
 DEPTH HAVE BEEN USED.

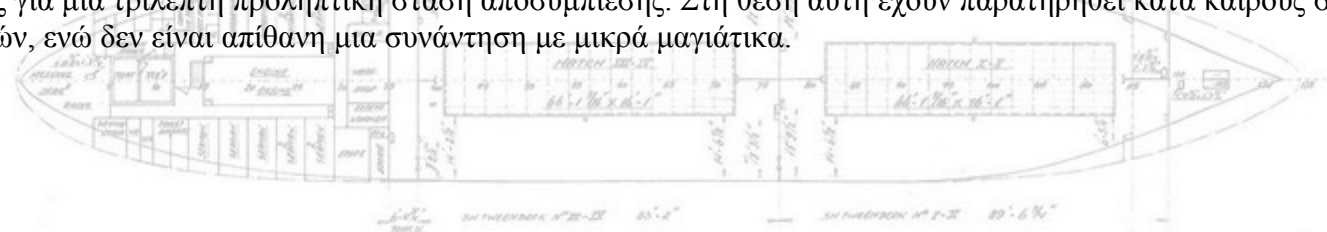
MAXIMUM PERMISSIBLE UNIT DECK LOADS
 THE FIGURES IN 5TH (6) LINE UNIT DECK
 CALCULATED WITH
 IN HOLE, AND 5'



Το οπίσθιο κατάστρωμα με τις δέστρες του πλοίου είναι ένα ακόμη σημείο ενδιαφέροντος που χρειάζεται όμως να προσέξουμε που ακουμπάμε, γιατί εκεί συνήθως περιφέρονται αρκετές σκουλόπετρες (Hermodice carunculata). Μεγάλες χειλούδες, σμήνη από μένουλες και γόπες είναι τα πιθανά είδη που θα μας ακολουθούν, καθώς εξακολουθούμε να αναδυόμαστε στα ανώτερα καταστρώματα του ναυαγίου.



Στο βάθος του δεξιού καταστρώματος με τα καπόνια, που φιλοξενούσαν κάποτε τις σωστικές λέμβους του πλοίου, βρίσκεται ένας λεβητας στολισμένος με ποικιλόσχημους σπόγγους, μια ακόμη εντυπωσιακή πινελιά της φύσης στον καμβά της ροής του χρόνου. Το μικρό κατάστρωμα επάνω από την γέφυρα του πλοίου σε βάθος 6 περίπου μέτρων, είναι το ιδανικό σημείο να ολοκληρώσουμε την περιήγησή μας, φροντίζοντας για μια τρίλεπτη προληπτική στάση αποσυμπίεσης. Στη θέση αυτή έχουν παρατηρηθεί κατά καιρούς σπάνια είδη οστρακόδερμων και κρινοειδών, ενώ δεν είναι απίθανη μια συνάντηση με μικρά μαγιάτικα.



DECK	SWAY	DEAD-WEIGHT
1st DECK	146.70	146.70
2nd DECK	146.70	146.70
3rd DECK	146.70	146.70
4th DECK	146.70	146.70
5th DECK	146.70	146.70
6th DECK	146.70	146.70
7th DECK	146.70	146.70
8th DECK	146.70	146.70
9th DECK	146.70	146.70
10th DECK	146.70	146.70
11th DECK	146.70	146.70
12th DECK	146.70	146.70
13th DECK	146.70	146.70
14th DECK	146.70	146.70
15th DECK	146.70	146.70
16th DECK	146.70	146.70
17th DECK	146.70	146.70
18th DECK	146.70	146.70
19th DECK	146.70	146.70
20th DECK	146.70	146.70

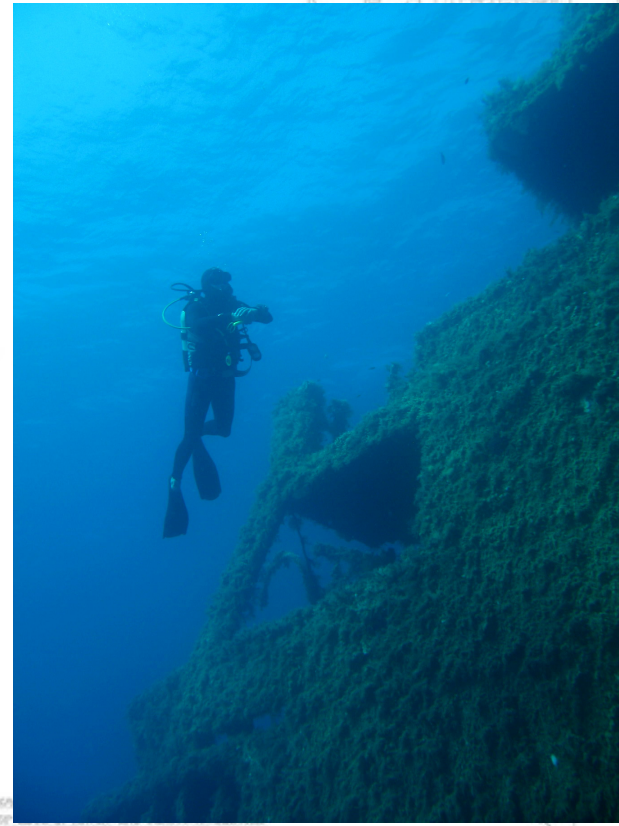
FREEBOARD AS CLOSED SH DECK	SWAY	DEAD-WEIGHT
1st DECK	146.70	146.70
2nd DECK	146.70	146.70
3rd DECK	146.70	146.70
4th DECK	146.70	146.70
5th DECK	146.70	146.70
6th DECK	146.70	146.70
7th DECK	146.70	146.70
8th DECK	146.70	146.70
9th DECK	146.70	146.70
10th DECK	146.70	146.70
11th DECK	146.70	146.70
12th DECK	146.70	146.70
13th DECK	146.70	146.70
14th DECK	146.70	146.70
15th DECK	146.70	146.70
16th DECK	146.70	146.70
17th DECK	146.70	146.70
18th DECK	146.70	146.70
19th DECK	146.70	146.70
20th DECK	146.70	146.70

correction in inches is read off. In practice it will be sufficient enough to use the 100' correction for the table-
 distance nearest to the actual distance. In this case the
 height distance is 15'3" and the correction for 16' is
 distance have been used.

Maximum permissible unit deck load
 The figures in 534 (b) give unit deck
 capacities with
 in holds and



Με το πέρας της αποσυμπίεσης, η ανάδυση κοντά στο γερανό θα μας ανταμείψει δίνοντας μας, μια ολοκληρωμένη εικόνα της κάτοψης του ναυαγίου έως ότου φτάσουμε στην επιφάνεια.
 Εκεί κοντά πρέπει να βρίσκεται ήδη ο «βαρκάρης» μας. Αν υπάρχουν επιφανειακά ρεύματα μπορεί προσυμφωνημένα, τα μέλη της ομάδας να κρατηθούν από πλωτό έντονου χρώματος σχοινί επιφανείας με πλωτήρα που θα έχει προσαρτηθεί στο σκάφος έως ότου ο ένας μετά τον άλλο να ανέβουν σε αυτό.



DECK	AREA	LOAD
1	1.1	1.1
2	2.2	2.2
3	3.3	3.3
4	4.4	4.4
5	5.5	5.5
6	6.6	6.6
7	7.7	7.7
8	8.8	8.8
9	9.9	9.9
10	10.10	10.10
11	11.11	11.11
12	12.12	12.12
13	13.13	13.13
14	14.14	14.14
15	15.15	15.15
16	16.16	16.16
17	17.17	17.17
18	18.18	18.18
19	19.19	19.19
20	20.20	20.20
21	21.21	21.21
22	22.22	22.22
23	23.23	23.23
24	24.24	24.24
25	25.25	25.25
26	26.26	26.26
27	27.27	27.27
28	28.28	28.28
29	29.29	29.29
30	30.30	30.30
31	31.31	31.31
32	32.32	32.32
33	33.33	33.33
34	34.34	34.34
35	35.35	35.35
36	36.36	36.36
37	37.37	37.37
38	38.38	38.38
39	39.39	39.39
40	40.40	40.40
41	41.41	41.41
42	42.42	42.42
43	43.43	43.43
44	44.44	44.44
45	45.45	45.45
46	46.46	46.46
47	47.47	47.47
48	48.48	48.48
49	49.49	49.49
50	50.50	50.50
51	51.51	51.51
52	52.52	52.52
53	53.53	53.53
54	54.54	54.54
55	55.55	55.55
56	56.56	56.56
57	57.57	57.57
58	58.58	58.58
59	59.59	59.59
60	60.60	60.60
61	61.61	61.61
62	62.62	62.62
63	63.63	63.63
64	64.64	64.64
65	65.65	65.65
66	66.66	66.66
67	67.67	67.67
68	68.68	68.68
69	69.69	69.69
70	70.70	70.70
71	71.71	71.71
72	72.72	72.72
73	73.73	73.73
74	74.74	74.74
75	75.75	75.75
76	76.76	76.76
77	77.77	77.77
78	78.78	78.78
79	79.79	79.79
80	80.80	80.80
81	81.81	81.81
82	82.82	82.82
83	83.83	83.83
84	84.84	84.84
85	85.85	85.85
86	86.86	86.86
87	87.87	87.87
88	88.88	88.88
89	89.89	89.89
90	90.90	90.90
91	91.91	91.91
92	92.92	92.92
93	93.93	93.93
94	94.94	94.94
95	95.95	95.95
96	96.96	96.96
97	97.97	97.97
98	98.98	98.98
99	99.99	99.99
100	100.100	100.100

MEASUREMENTS IN CUBIC FEET
 INDICATING TO (DOWN)
 OF SHIP. COG MATCHED BY: FROM TOP OF SECOND DECK
 WHICH COMING TO GIBBER OVERHEAD.

GRAIN CAPACITIES ARE TAKEN TO TOP OF DECKS AND
 OUTSIDE SPACES OF FRIGATES.
 GRAIN CAPACITIES ARE TAKEN TO LOWER SPACES
 AND UNDERNEATH SPARKING
 MATCH CAPACITIES ARE INCLUDED IN THE CAPACITIES
 OF THE RESPECTIVE COMPARTMENTS.

ΠΡΟΣΟΧΗ !

Η πλήρης διείσδυση στο ναυάγιο απαιτεί ειδική εκπαίδευση, ειδικό εξοπλισμό, καθώς και πολύ καλή ενημέρωση και γνώση των χώρων του ναυαγίου. Υπάρχουν καλώδια και σύρματα που κρέμονται από την οροφή σε αρκετούς από τους εσωτερικούς χώρους και η όποια διείσδυση χωρίς τα προαναφερόμενα είναι τουλάχιστον επικίνδυνη.

DECK	AREA	LOAD
1	1.1	1.1
2	2.2	2.2
3	3.3	3.3
4	4.4	4.4
5	5.5	5.5
6	6.6	6.6
7	7.7	7.7
8	8.8	8.8
9	9.9	9.9
10	10.10	10.10
11	11.11	11.11
12	12.12	12.12
13	13.13	13.13
14	14.14	14.14
15	15.15	15.15
16	16.16	16.16
17	17.17	17.17
18	18.18	18.18
19	19.19	19.19
20	20.20	20.20
21	21.21	21.21
22	22.22	22.22
23	23.23	23.23
24	24.24	24.24
25	25.25	25.25
26	26.26	26.26
27	27.27	27.27
28	28.28	28.28
29	29.29	29.29
30	30.30	30.30
31	31.31	31.31
32	32.32	32.32
33	33.33	33.33
34	34.34	34.34
35	35.35	35.35
36	36.36	36.36
37	37.37	37.37
38	38.38	38.38
39	39.39	39.39
40	40.40	40.40
41	41.41	41.41
42	42.42	42.42
43	43.43	43.43
44	44.44	44.44
45	45.45	45.45
46	46.46	46.46
47	47.47	47.47
48	48.48	48.48
49	49.49	49.49
50	50.50	50.50
51	51.51	51.51
52	52.52	52.52
53	53.53	53.53
54	54.54	54.54
55	55.55	55.55
56	56.56	56.56
57	57.57	57.57
58	58.58	58.58
59	59.59	59.59
60	60.60	60.60
61	61.61	61.61
62	62.62	62.62
63	63.63	63.63
64	64.64	64.64
65	65.65	65.65
66	66.66	66.66
67	67.67	67.67
68	68.68	68.68
69	69.69	69.69
70	70.70	70.70
71	71.71	71.71
72	72.72	72.72
73	73.73	73.73
74	74.74	74.74
75	75.75	75.75
76	76.76	76.76
77	77.77	77.77
78	78.78	78.78
79	79.79	79.79
80	80.80	80.80
81	81.81	81.81
82	82.82	82.82
83	83.83	83.83
84	84.84	84.84
85	85.85	85.85
86	86.86	86.86
87	87.87	87.87
88	88.88	88.88
89	89.89	89.89
90	90.90	90.90
91	91.91	91.91
92	92.92	92.92
93	93.93	93.93
94	94.94	94.94
95	95.95	95.95
96	96.96	96.96
97	97.97	97.97
98	98.98	98.98
99	99.99	99.99
100	100.100	100.100



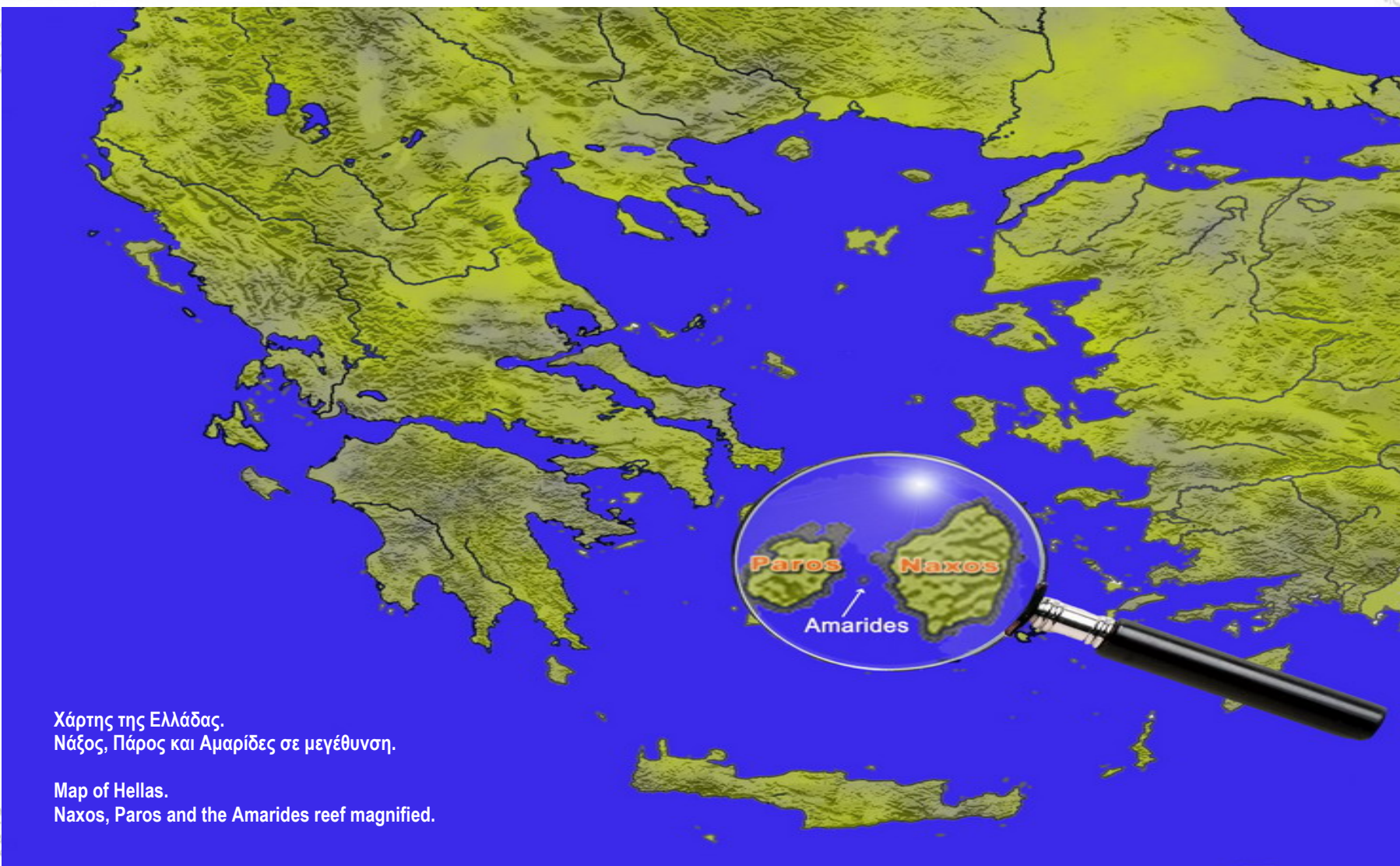
ARCH OF BARRICADES REPORTED IS FOR
 BARRICADES TOPPED 15' FROM HORIZONTAL.

FREEBOARD AS OPEN SH DECKER	DRAUGHT	DEAD-WEIGHT
1.1	1.1	1.1
2.2	2.2	2.2
3.3	3.3	3.3
4.4	4.4	4.4
5.5	5.5	5.5
6.6	6.6	6.6
7.7	7.7	7.7
8.8	8.8	8.8
9.9	9.9	9.9
10.10	10.10	10.10
11.11	11.11	11.11
12.12	12.12	12.12
13.13	13.13	13.13
14.14	14.14	14.14
15.15	15.15	15.15
16.16	16.16	16.16
17.17	17.17	17.17
18.18	18.18	18.18
19.19	19.19	19.19
20.20	20.20	20.20
21.21	21.21	21.21
22.22	22.22	22.22
23.23	23.23	23.23
24.24	24.24	24.24
25.25	25.25	25.25
26.26	26.26	26.26
27.27	27.27	27.27
28.28	28.28	28.28
29.29	29.29	29.29
30.30	30.30	30.30
31.31	31.31	31.31
32.32	32.32	32.32
33.33	33.33	33.33
34.34	34.34	34.34
35.35	35.35	35.35
36.36	36.36	36.36
37.37	37.37	37.37
38.38	38.38	38.38
39.39	39.39	39.39
40.40	40.40	40.40
41.41	41.41	41.41
42.42	42.42	42.42
43.43	43.43	43.43
44.44	44.44	44.44
45.45	45.45	45.45
46.46	46.46	46.46
47.47	47.47	47.47
48.48	48.48	48.48
49.49	49.49	49.49
50.50	50.50	50.50
51.51	51.51	51.51
52.52	52.52	52.52
53.53	53.53	53.53
54.54	54.54	54.54
55.55	55.55	55.55
56.56	56.56	56.56
57.57	57.57	57.57
58.58	58.58	58.58
59.59	59.59	59.59
60.60	60.60	60.60
61.61	61.61	61.61
62.62	62.62	62.62
63.63	63.63	63.63
64.64	64.64	64.64
65.65	65.65	65.65
66.66	66.66	66.66
67.67	67.67	67.67
68.68	68.68	68.68
69.69	69.69	69.69
70.70	70.70	70.70
71.71	71.71	71.71
72.72	72.72	72.72
73.73	73.73	73.73
74.74	74.74	74.74
75.75	75.75	75.75
76.76	76.76	76.76
77.77	77.77	77.77
78.78	78.78	78.78
79.79	79.79	79.79
80.80	80.80	80.80
81.81	81.81	81.81
82.82	82.82	82.82
83.83	83.83	83.83
84.84	84.84	84.84
85.85	85.85	85.85
86.86	86.86	86.86
87.87	87.87	87.87
88.88	88.88	88.88
89.89	89.89	89.89
90.90	90.90	90.90
91.91	91.91	91.91
92.92	92.92	92.92
93.93	93.93	93.93
94.94	94.94	94.94
95.95	95.95	95.95
96.96	96.96	96.96
97.97	97.97	97.97
98.98	98.98	98.98
99.99	99.99	99.99
100.100	100.100	100.100

FREEBOARD AS CLOSED SH DECKER	DRAUGHT	DEAD-WEIGHT
1.1	1.1	1.1
2.2	2.2	2.2
3.3	3.3	3.3
4.4	4.4	4.4
5.5	5.5	5.5
6.6	6.6	6.6
7.7	7.7	7.7
8.8	8.8	8.8
9.9	9.9	9.9
10.10	10.10	10.10
11.11	11.11	11.11
12.12	12.12	12.12
13.13	13.13	13.13
14.14	14.14	1

correction in inches is read off. In practice it will be sufficient to use the 1000 correction for the table nearest to the actual depth. In this case the height of the sun is 15'3" and the correction for 16'0" depth will have been used.

Maximum depth
The figures in 50
circumstances with
in holds and 50



Χάρτης της Ελλάδας.
Νάξος, Πάρος και Αμαρίδες σε μεγέθυνση.

Map of Hellas.
Naxos, Paros and the Amarides reef magnified.

Η καλύτερη εποχή για κατάδυση στο ναυάγιο του Μαριάννα, είναι από τα μέσα του Σεπτεμβρίου έως τα μέσα του Οκτώβρη που επικρατούν συνήθως ασθενείς έως μέτριοι άνεμοι, η ορατότητα ξεπερνά τα 25 μέτρα, ενώ η θερμοκρασία του νερού στο μέγιστο βάθος κυμαίνεται συνήθως από 19 έως 21 βαθμούς Κελσίου.

Το ναυάγιο απέχει περίπου 2,9 ναυτικά μίλια από το Πίσω Λιβάδι της Πάρου και 2,2 ναυτικά μίλια από το λιμανάκι της Αγίας Άννας στη Νάξο.

PLAN AS CLOSED SHUTTERDOOR 19' 11" IN LENGTH 36' 60" IN BREADTH

PLAN AS OPEN SHUTTERDOOR 19' 11" IN LENGTH 36' 60" IN BREADTH

USED IN DEPTH HEIGHT

WINDMILL SPORES, GREEN WITH 27' 11" EXTER. SPACERS FOR MACHINERY

USED BY OWNERS IN EXCESS OF 100' REQUIREMENTS

USED IN WEIGHT OF LIGHT SHIP

TO IN CENTRAL VERTING SYSTEM

AND WATER IN MACHINERY AND

PORTING-OIL IN MACHINERY AND

OIL IN DAILY-SERVICE-TRUCK (30' 11" PORTING-OIL IN SERVICE TRUCKS

AND DECK-SPORES ACCORDING TO

LOADS REQUIREMENTS

WEIGHT OF LIGHT SHIP

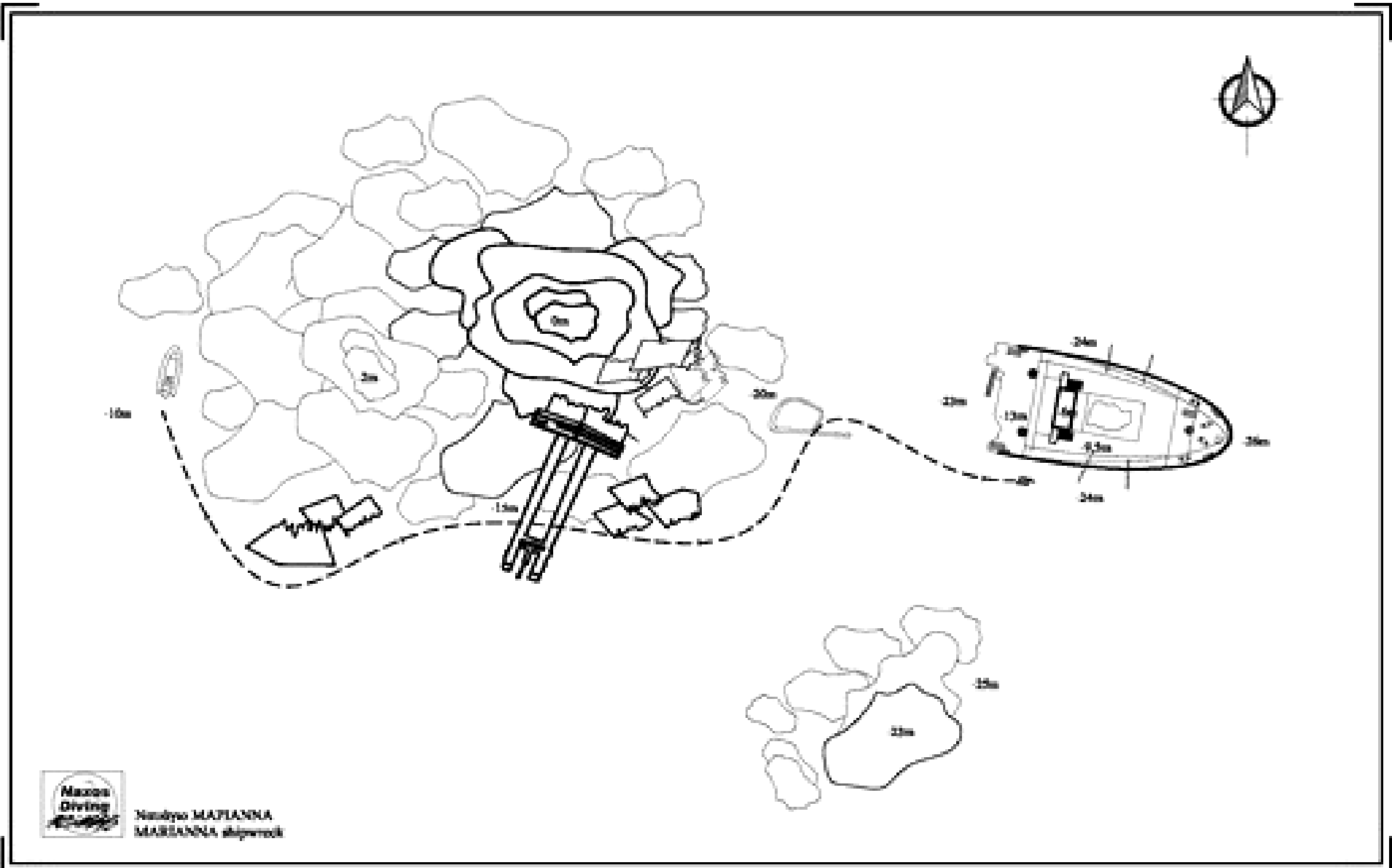
	OPEN SH DECKER	DRAWN	DEAD-WEIGHT
FRESH WATER	15' 11" 2' 11" 2' 11" 11' 11"	15' 11" 2' 11" 2' 11" 11' 11"	15' 11" 2' 11" 2' 11" 11' 11"
FRESH WATER	15' 11" 2' 11" 2' 11" 11' 11"	15' 11" 2' 11" 2' 11" 11' 11"	15' 11" 2' 11" 2' 11" 11' 11"
TRUCK	15' 11" 2' 11" 2' 11" 11' 11"	15' 11" 2' 11" 2' 11" 11' 11"	15' 11" 2' 11" 2' 11" 11' 11"
WINTER N.B.	15' 11" 2' 11" 2' 11" 11' 11"	15' 11" 2' 11" 2' 11" 11' 11"	15' 11" 2' 11" 2' 11" 11' 11"
TOWING	15' 11" 2' 11" 2' 11" 11' 11"	15' 11" 2' 11" 2' 11" 11' 11"	15' 11" 2' 11" 2' 11" 11' 11"
UNDER DOCK	15' 11" 2' 11" 2' 11" 11' 11"	15' 11" 2' 11" 2' 11" 11' 11"	15' 11" 2' 11" 2' 11" 11' 11"
GROSS	15' 11" 2' 11" 2' 11" 11' 11"	15' 11" 2' 11" 2' 11" 11' 11"	15' 11" 2' 11" 2' 11" 11' 11"
NETT	15' 11" 2' 11" 2' 11" 11' 11"	15' 11" 2' 11" 2' 11" 11' 11"	15' 11" 2' 11" 2' 11" 11' 11"

	FREEBOARD AS CLOSED SH DECKER	DRAWN	DEAD-WEIGHT
FRESH WATER	15' 11" 2' 11" 2' 11" 11' 11"	15' 11" 2' 11" 2' 11" 11' 11"	15' 11" 2' 11" 2' 11" 11' 11"
FRESH WATER	15' 11" 2' 11" 2' 11" 11' 11"	15' 11" 2' 11" 2' 11" 11' 11"	15' 11" 2' 11" 2' 11" 11' 11"

correction in inches is read off. In practice it will be sufficient enough to use the 100' correction for the table-
 draught nearest to the actual draught. In this case the
 mean draught is 15'3" and the correction for 16'0"
 draught have been used.

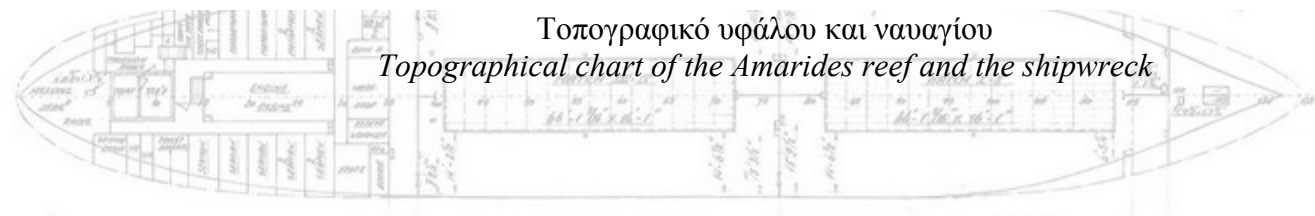


REMARKS
 THE FIGURES IN 53
 CALCULATED WITH
 14 HOURS AND 53



Ναυπηγο ΜΑΡΙΑΝΝΑ
 ΜΑΡΙΑΝΝΑ shipwreck

Τοπογραφικό υφάλου και ναυαγίου
 Topographical chart of the Amarides reef and the shipwreck



FRESHWATER	15'	20'	25'	30'
TOTAL	150	200	250	300
SUMMER	150	200	250	300
WINTER	150	200	250	300
WINTER H.O.	150	200	250	300
TOWNS	150	200	250	300
UNDER DECK	150	200	250	300
GROSS	150	200	250	300
NETT	150	200	250	300

FREEBOARD AS CLOSED SHIP	DEAD	HEIGHT
150	200	250
150	200	250
150	200	250
150	200	250

Το Ρ/Κ ΦΟΙΝΙΞ επίσης έσπευσε στο σημείο, αλλά κάθε προσπάθεια ρυμούλκησης στάθηκε αδύνατη αφού ο καιρός είχε γίνει

Νότιος – νοτιοανατολικός εντάσεως 10 μποφόρ.

Από την προσάραξη, είχαν δημιουργηθεί ρήγματα που προκάλεσαν τη βύθιση του σκάφους στη Νοτιοανατολική περιοχή του υφάλου. Το κουφάρι διαλύθηκε, λόγω του μικρού βάθους βύθισης, αλλά και των ισχυρών ανέμων, που πνέουν συνήθως στην περιοχή. Με την επιχείρηση ανατίναξης και μεταφοράς τμημάτων του Μαριάννα, καταστράφηκαν όσα τμήματα είχαν απομείνει. Σήμερα δεν υπάρχουν παρά σκόρπιες μάζες από παλιοσίδερα και σύρματα στην περιοχή.

ΜΠΕΓΚΟΝΙΑ ΝΤΙ. *BEGONIA D.* (Φ/Γ)

Το χαλύβδινης κατασκευής φορτηγό πλοίο Begonia D., σημαίας Παναμά, Ελληνικών συμφερόντων, πρώην Voulla (1980), πρώην Arauco (αρχικό όνομα καθέλκυσης), με διεθνή αριθμό 5021889, ολικής χωρητικότητας 4836 κόρων και μήκους 117 μέτρων, είχε ναυπηγηθεί το 1960 από τα ναυπηγεία Orenstein Koppel and Lubecker, Lubeck στη Γερμανία και πλοιοκτήτρια εταιρία ήταν η Thorax CIA Nav. S.A.

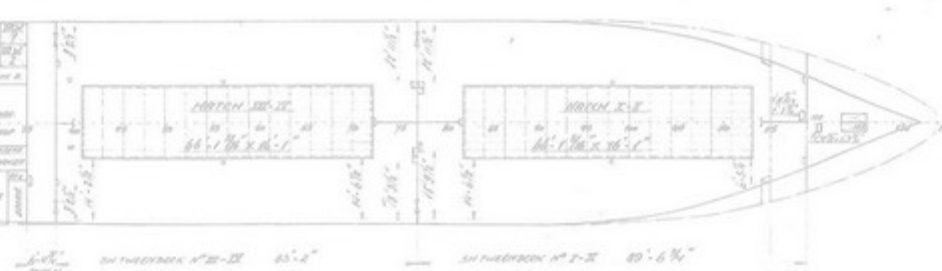
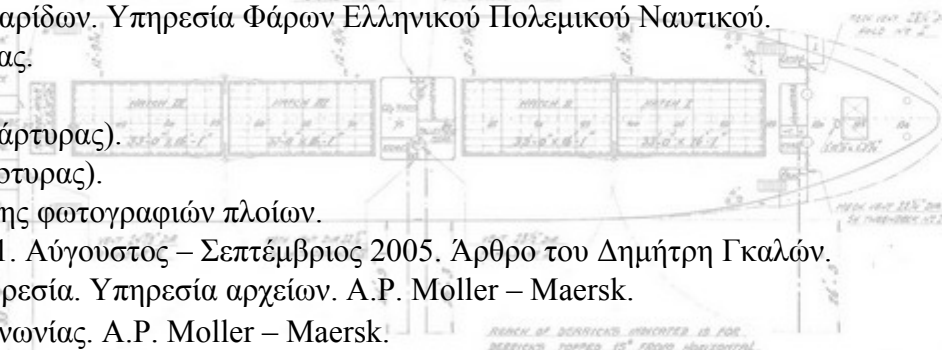
Κατά τον πλου του από την Αλεξάνδρεια για το Nouakchott της Μαυριτανίας, άλλαξε πορεία προς τη Σύρο για να ανεφοδιαστεί με καύσιμα. Παραπλέοντας τις βραχονησίδες προσέκρουσε στο ημιβυθισμένο Μαριάννα και προσάραξε στον ίδιο ύφαλο, στις 7 Σεπτεμβρίου του 1982. Το πλοίο αποκολλήθηκε από τον ύφαλο δυο ημέρες αργότερα, στις 9 Σεπτεμβρίου 1982 και ρυμουλκήθηκε στα ναυπηγεία Χαλκίδας προς επισκευή στις 11 του ίδιου μήνα. Λόγω των εκτεταμένων ζημιών δηλώθηκε ως τεκμαρτή ολική απώλεια και πουλήθηκε σε Έλληνες διαλύτες.

ΠΗΓΕΣ:

- Χρήστος Ντούνης (Αντιναύαρχος, επίτιμος αρχηγός του Λιμενικού σώματος) - Τα ναυάγια στις ελληνικές θάλασσες 1951 – 2000 Τόμος Β'. FINATEC ΑΕ Αθήνα 2000.
- Βιβλίο συμβάντων Λιμεναρχείου Νάξου. (Αρχεία Τόμου, από 10/12/75 έως 26/9/81)
- Αρχείο Φάρου βραχονησίδων Αμαριδών. Υπηρεσία Φάρων Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού.
- Διεύθυνση ασφάλειας Ναυσιπλοΐας.
- Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας
- Ιωσήφ Ευαγγελίστα, (αυτόπτης μάρτυρας).
- Νίκος Κατσαγάνης (αυτόπτης μάρτυρας).
- Iain Lovie Φωτογράφος. Συλλέκτης φωτογραφιών πλοίων.
- Περιοδικό Greek Diver, τεύχος 51. Αύγουστος – Σεπτέμβριος 2005. Άρθρο του Δημήτρη Γκαλών.
- Henning Morgen. Διοικητική υπηρεσία. Υπηρεσία αρχείων. A.P. Moller – Maersk.
- Tobias Lassen. Υπεύθυνος επικοινωνίας. A.P. Moller – Maersk.
- Εφημερίδα «Μακεδονία». Παρασκευή 4 Απριλίου 1980 σελ.3

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ:

- A.P. Moller - Maersk group
- Iain Lovie
- Ισίδωρος Ευαγγελίστας



FREEBOARD AS OPEN SH DECKER	WEIGHT	DEAD-WEIGHT
TYPICAL FRESHWATER	15.0	15.0
FRESHWATER	15.0	15.0
TYPICAL	15.0	15.0
SUMMER	15.0	15.0
WINTER	15.0	15.0
WINTER N.B.	15.0	15.0
TOWING	15.0	15.0
UNDER DOCK	15.0	15.0
GROSS	15.0	15.0
NETT	15.0	15.0

FREEBOARD AS CLOSED SH DECKER	WEIGHT	DEAD-WEIGHT
TYPICAL FRESHWATER	15.0	15.0
FRESHWATER	15.0	15.0

- Μανώλης Πολυκρέτης
- Μανώλης Μπαρδάνης

ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΙΚΑ:

<http://www.youtube.com/watch?v=9xZvXcTXrnE&feature=related>

ΣΧΕΔΙΑ:

- Γενική όψη υφάλου και ναυαγίου στη σημερινή του κατάσταση. 5 Μαΐου 2008. Μανώλης Μπαρδάνης
- Τοπογραφικό υφάλου και ναυαγίου. 3 Μαΐου 2008. Μανώλης Μπαρδάνης
- Χωρητικότητα πλοίου και υδατογράφημα. 6 Ιουλίου 1961. Α. Ρ. Moller - Maersk group

ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ:

- Το προσωπικό του Λιμεναρχείου Νάξου, για την συμπαράστασή του και την παροχή πληροφοριών.
- Τον κ. Μανιουδάκη και το προσωπικό της υπηρεσίας Φάρων του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού.
- Τον διευθυντή ασφάλειας ναυσιπλοΐας, αντιπλοίαρχο Π.Ν κύριο Δ. Πορόγλου για την άμεση ανταπόκριση και παροχή πληροφοριών.
- Τον Κώστα Θωκταρίδη και τον Νικήτα Σορώκο, για τις πληροφορίες σχετικά με το ΕΡΩΣ 1.
- Τη Δήμητρα Δημητροπούλου που επί μήνες έψαχνε για λογαριασμό μου, το δυσεύρετο βιβλίο του Χρήστου Ντούνη.
- Το προσωπικό της εταιρίας Α. Ρ. Moller - Maersk για την ευγενική προσφορά, των πρωτότυπων σχεδίων, της φωτογραφίας, αλλά και των πληροφοριών για το πλοίο.
- Τον Iain Lonie για την αποτελεσματική έρευνα στα συλλεκτικά αρχεία φωτογραφιών.
- Τον κύριο... που προτίμησε να παραμείνει ανώνυμος, για τη βοήθεια του σε πληροφορίες, αλλά κυρίως για τη βοήθεια του στον εντοπισμό της πρώτης φωτογραφίας του πλοίου.
- Τον Δημήτρη Γκαλών και τον Γιώργο Καρέλα, για τις διευκρινίσεις τους, σε τεχνικά χαρακτηριστικά του Μαριάννα.
- Την Αρετή Λεβογιάννη για την έρευνα στο διαδίκτυο και το Νίκο Λεβογιάννη για τις πληροφορίες σχετικά με το ιστορικό του ναυαγίου.
- Την Christiana Hayward – Kourabas για τη μετάφραση του κειμένου στα Αγγλικά.
- Τους υπαλλήλους του Ιστορικού Αρχείου Νάξου.
- Τα μέλη της διαδικτυακής κοινότητας <http://forum.nautilia.gr/showthread.php?t=25504>

Ακολουθεί το Αγγλικό κείμενο με επιπλέον φωτογραφίες.

© 2008. Απαγορεύεται οποιαδήποτε αναδημοσίευση ή εκτύπωση ή προβολή, μέρους ή ολόκληρου του κειμένου ή και των φωτογραφιών, με σκοπό την επαγγελματική, ή εμπορική, ή επιστημονική του χρήση, χωρίς τη γραπτή άδεια του συγγραφέα.

FREEBOARD AS OPEN SH DECKER	WEIGHT	DEAD-WEIGHT
TOTAL FRESHWATER	1467.09	2189.01
SUMMER	1467.09	2189.01
WINTER	1467.09	2189.01
WINTER N.B.	1467.09	2189.01
TOWING	1467.09	2189.01
UNDER DOCK	1467.09	2189.01
GROSS	1467.09	2189.01
NETT	1467.09	2189.01

FREEBOARD AS CLOSED SH DECKER	WEIGHT	DEAD-WEIGHT
TOTAL FRESH WATER	1467.09	2189.01
FRESH WATER	1467.09	2189.01

SCALE 1:200

A large, ornate, brown and white patterned shell, likely a nautilus, resting on a bed of green seaweed and other marine life. The shell is covered in intricate, wavy patterns of brown, tan, and white. It is surrounded by various types of seaweed, including long, thin, green blades and some darker, more textured varieties. The background is a mix of brown and green, suggesting a rocky or sandy seabed covered in marine vegetation. The lighting is somewhat dim, highlighting the textures of the shell and the surrounding flora.

Μια μεγάλη σκορπίνα (*Scorpaena scrofa*) σε παραλλαγή με το περιβάλλον, ενεδρεύει το θήραμά της, σε κάποιο σκαλοπάτι του καταστρώματος.
A big scorpion fish (Scorpaena scrofa) well camouflaged on the stairs of the deck is waiting for her prey.

SEASON	WINTER	SPRING	SUMMER	FALL	WINTER	SPRING	SUMMER	FALL
UNDER DECK	14,67.09	15,89.70	2,590.01					
GRASS	1,844.61	3,575.32	3,150.11					
NETT	358.96	2,333.11	1,590.00					

FREEBOARD AS CLOSED SHUTTER	DEPTH	DEAD-WEIGHT
TROPICAL FRESH WATER	1235' - 4' 0" 2 1/2'	4810
FRESH WATER	1385' - 4' 0" 2 1/2'	4660

Sunday 13th of July 2008**Manolis Bardanis**Free and SCUBA diving instructor
CMAS, EOYΔATK, EFR, PADIwww.naxosdiving.cominfo@naxosdiving.com**MARIANNA (M/S)**

The “*Marianna*” a dry cargo/container ship was built in the Bijkers Aannemingsbedrijf N.V. shipyard at Gorinchem, in The Netherlands, as new building number 161 – S – 199. The ship was launched on 15th July 1961. It was originally named *NIELS MÆRSK* and was owned by the A.P. Moller – Maersk group (Copenhagen Denmark) from the time it was launched until it was sold on the 5th October 1976 to Angkor Cia. Naviera S.A., Hellas and renamed *Atlas River*.

The vessel was finally renamed *Marianna* by Angkor Cia Naviera.S.A. in 1980 with Pireaus registration number 6097.

SPECIFICATIONS - TECHNICAL DATA**First name:** Niels Maersk**Flag:** Denmark**Last name:** Marianna (1981), registration number Piraeus 6097.**Previous names:** Niels Maersk (1961), Atlas River (1976)**Built:** Bijkers Aannemingsbedrijf N.V. shipyard, at the city of Gorinchem, the Netherlands.**Launched:** 15 July 1961 as new building number 161 – S – 199**Main engine (Oil engine):** 4SA 7cylinder 520x740mmA by Masch. Augsburg-Nurnburg (MAN)**Horsepower:** 2920**Original speed:** 13,5 knots**Owners:** A P Moller, Maersk group, Copenhagen Denmark.

Angkor Cia Naviera.S.A.Hellas (Greece).

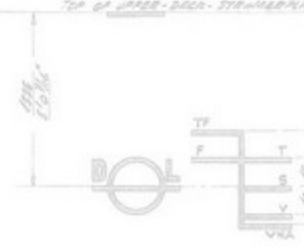
Ship type: Transporter - Dry cargo ship.**Original Length Overall LOA:** 91,44 meters (300'0")**Original Beam MLD:** 14,48 meters (47'8")**Original Depth MLD:** 8,68 meters (19' 4.5")**Original Summer Deadweight:** 4660 metric tons**Original International GT:** 2999**Call letters:** OZCU , **Official number:** 25168**Collision:** Collision with Amarides reef (Hellas) on 24th of July 1981**Status:** Sunk on 26th of July 1981**Crew:** 24 (taken off the ship safely).

FREEBOARD AS OPEN SH DECKER	DRAUGHT	DEAD-WEIGHT
TYPICAL FRESHWATER	15' 0" 4.57m	1415
FRESHWATER	15' 0" 4.57m	1415
TYPICAL	15' 0" 4.57m	1415
SUMMER	15' 0" 4.57m	1415
WINTER	15' 0" 4.57m	1415
WINTER N.B.	15' 0" 4.57m	1415
TOWING	15' 0" 4.57m	1415
UNDER DECK	15' 0" 4.57m	1415
GROSS	15' 0" 4.57m	1415
NETT	15' 0" 4.57m	1415

FREEBOARD AS CLOSED SH DECKER	DRAUGHT	DEAD-WEIGHT
TYPICAL FRESH WATER	15' 0" 4.57m	1415
FRESH WATER	15' 0" 4.57m	1415

CORRECTION IN DRAUGHT IS READ OFF. IN PRACTICE IT WILL BE NECESSARY ENOUGH TO USE THE DRAUGHT CORRECTION FOR THE TABLE DRAUGHT NEAREST TO THE ACTUAL DRAUGHT. IN THIS CASE THE DRAUGHT CORRECTION IS 15'3" AND THE CORRECTIONS FOR 16'0" DRAUGHT HAVE BEEN USED.

MAXIMUM PERMISSIBLE UNIT DECK LOADS IN CARGO SPACES
THE FIGURES IN 5TH (H) GIVE UNIT DECK LOADS IN POUNDS PER SQ. FT. CALCULATED WITH A SPECIFIC WEIGHT OF 30 CUB. FT. PER TON IN HOLDS AND 25 CUB. FT. PER TON AT THRESHOLDS.



Y AS CLOSED SHUTTERDOOR 19' 1" DRAUGHT 1660 TS

Y AS OPEN SHUTTERDOOR 19' 1" DRAUGHT 1660 TS

IN DRAUGHT. THE STOWAGE CAPACITY OF THE SHIP IS BASED ON THE REQUIREMENTS OF THE MARITIME CODE.

IN WEIGHT OF LIGHT SHIP. THE STOWAGE CAPACITY OF THE SHIP IS BASED ON THE REQUIREMENTS OF THE MARITIME CODE.

WEIGHT OF LIGHT SHIP

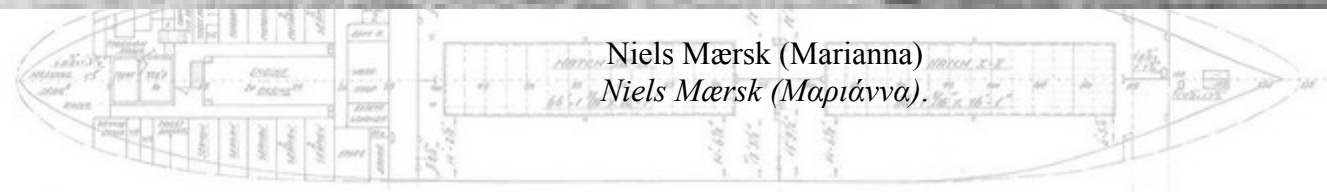


08-06
11.1.1917

MEASUREMENTS IN CARGO SPACE
RECALCULATING TO LOWER END
OF SHIP. COG MATCHES
MATCH CORRECT TO GIVE

08-06
11.1.1917

08-06
11.1.1917



Niels Mærsk (Marianna)
Niels Mærsk (Marianna)

	DECK	DRAUGHT	DEAD-WEIGHT
TRUCK	50'	1' 0 1/2"	1115
SUMMER	140'	1' 0 1/2"	1115
WINTER	140'	1' 0 1/2"	1115
WINTER N.O.	140'	1' 0 1/2"	1115
TOWERS	140'	1' 0 1/2"	1115
UNDER DOCK	140'	1' 0 1/2"	1115
GROSS	140'	1' 0 1/2"	1115
NETT	140'	1' 0 1/2"	1115

	DECK	DRAUGHT	DEAD-WEIGHT
TRUCK	50'	1' 0 1/2"	1115
SUMMER	140'	1' 0 1/2"	1115
WINTER	140'	1' 0 1/2"	1115
WINTER N.O.	140'	1' 0 1/2"	1115
TOWERS	140'	1' 0 1/2"	1115
UNDER DOCK	140'	1' 0 1/2"	1115
GROSS	140'	1' 0 1/2"	1115
NETT	140'	1' 0 1/2"	1115

FIRE EXTINGUISHING

SHUTTERDOOR 19' 1" DRAUGHT 1660 TS

SHUTTERDOOR 19' 1" DRAUGHT 1660 TS

Originally the NIELS MÆRSK was deployed on Maersk Line services between Sri Lanka/India and the Persian Gulf and in the Far East. When it was sold to Angkor Cia Naviera S.A it was deployed on services between the Red Sea and Hellas (Greece)

HISTORY

In July 1981 the “*Marianna*”, sailed from the port of Piraeus; her destination was a port in the Persian Gulf. The ship was loaded with mineral ore in both lower holds; bulk barley was loaded in the upper prow hold; sheets of metal; water supply and irrigation pipes; fertiliser, marble, as well as iron cutting plates for marble were held in the upper middle hold.

Early in the morning, on 24 July 1981 at 04:26 the *Marianna* crashed in shallow water into a reef of rocky islands known as the “Amarides”, which are found in the middle of the channel between Naxos - Paros.

At in 05:50 that morning the motor vessel (M/V) Panagia Mirtidiotissa (Syros shipping register number 810) left the port of Naxos to go to the reef of “Amara”, to rescue the 24 crew of the *Marianna* where they were transported the short distance to the fishing harbour of Agia Anna in Naxos, where the crew of the *Marianna* disembarked safely at 09:00hrs.

In the region at the same time were the two vessels (M/V) “*Kerberos*” (captain Roussos Metzitakos) and (M/V) “*Keraunos*” (captain Nikolaos Katsaganis) The representative of shipping company however, that had hurried in the region by helicopter had not given them authorisation to tow or to help the stricken vessel.

Two days later, on 26 July, the Mr. Antonis Antoniadis a representative of Angkor Cia Nav. S.A. and the surveyor Eudemon Assokiatis boarded the wooden vessel The *M/V Keraunos* with her captain Nikolas Katsaganis to survey the *Marianna*.. From their initial ad hoc review they realised that half of the vessel, from the middle to the helm, had immediately begun to sink, while other half remained with the prow several metres above the surface of the water (This was because the Amara reef touches the surface of the water at that point)

Before the ship had begun to sink, it appeared that there was looting of the vessel by passing by fishermen and others, who took, not only equipment from the bridge, but also some of the cargo from the wreck.

As with every shipwreck, and thus and with the *Marianna*, the marine environment could not avoid the inevitable effects of the disaster. Thus on 10th August 1981, the first ever report on marine pollution in the region came from the Port police officer Tsolakis Z.

Another problem also existed; the Amara reef reaches the shallows in the middle of the shipping lane of the channel between Naxos and Paros for some ships, navigating their course through this shipping lane and from some angles the danger of colliding with the reef in the same way as the *Marrianna* had was likely as it was impossible for them to see the adjacent lighthouse¹. It therefore was decided that it was essential to necessary to explode and remove the part of which had remained out of the water when it sank.

The task of the salvage and scrapping of the vessel was assigned to a specialist boat salvage expert, a Mr. Makridakis and his company which also undertook the cleaning of region from the all pollutant substances (oils, petroleum, etc). Mr Makridakis assigned this work to another individual a Mr. Nikos Katsaganis.

¹ The reef is found in distance of 325 metres from the adjacent lighthouse on nearby rocks. The lighthouse was erected and first lit on 24th of November 1958. Initially it was 6 metres tall and the red lights were visible from a distance of 6 naval miles and the white from the 10 naval miles. The lantern house at the top of the lighthouse and the reflector were replaced on 13 September 1981. On 19 June 1998 the lighthouse was modified to be reliant on solar power.

correction in inches is read off. In practice it will be accurate enough to use the 1 inch correction for the table draught nearest to the actual draught. In this case the mean draught is 15'3" and the correction for 16'0" draught have been used.

Maximum Permissible
The figures in this
column are
calculated with
in holds and 50



OPEN SHUTTERDECK 19
WINTER 3360 TS



OPEN SHUTTERDECK 19
WINTER 3360 TS

IN DEPTH
THE SHIP'S, CARGO WITH 27
SPAREPARTS FOR MACHINERY
BY OWNERS IN EXCESS OF
REQUIREMENTS

IN WEIGHT OF LIGHT SHIP
CENTRAL VENTILATION SYSTEM
WATER IN MACHINERY AND
LUBRICATING-OIL IN MACHINERY AND
FUEL-OIL IN DRY-DOCK-SERVICE-TANK (350
LUBRICATING-OIL IN SERVICE TANKS,
ENGINE- AND DECK-SPAREPARTS ACCORD
TO LLOYD'S REQUIREMENTS

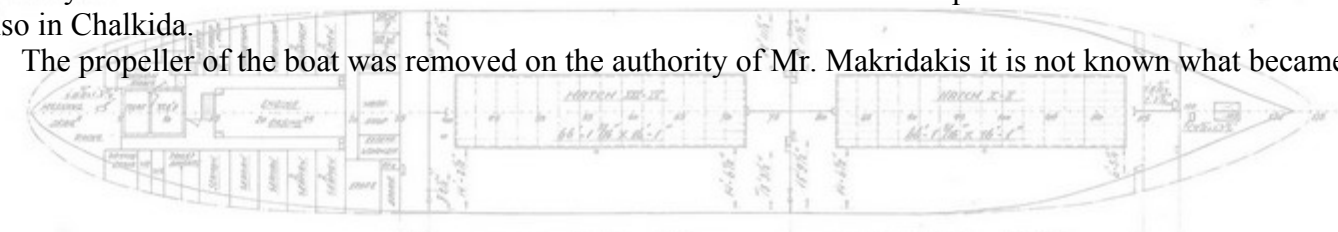
A simulation edited photograph of how the wreck would have looked in 1981. (The island of Paros visible in the background)

Επεξεργασμένη φωτογραφία προσομοίωσης της εικόνας του ναυαγίου το 1981. (Στο βάθος φαίνεται η Πάρος)

The task of blowing up parts of the vessel to make the shipping lane safe began in 1982 and continued intermittently until it finally finished in 1984.

Following the explosions a great deal of scrapped ship parts were transported to the coast; in order to be transported by land and thence to be recycled. In mild weather the larger parts of the ship were transported with cranes and navigable platforms to the Cape of Agios Prokopios on Naxos. There they were cut in smaller pieces, they were transported again with the platforms to the small port of Agia Anna in order to be transported from there by boat to their final destination, Chalkida, between the coast of the mainland Hellas and the Island of Evvia, in order to be recycled. The mineral ore was recovered and loaded onto a container ship where its destination was the factory of the Skalistiris company, also in Chalkida.

The propeller of the boat was removed on the authority of Mr. Makridakis it is not known what became of it.



	DECK	DRAUGHT	DEAD-WEIGHT
TOTAL FRESHWATER	75.00	2.50	1415
FRESHWATER	75.00	2.50	1415
TOTAL	75.00	2.50	1415
SUMMER	75.00	2.50	1415
WINTER	75.00	2.50	1415
WINTER N.B.	75.00	2.50	1415
TOWNSHIP	75.00	2.50	1415
UNDER DECK	75.00	2.50	1415
GROSS	75.00	2.50	1415
NETT	75.00	2.50	1415

	DECK	DRAUGHT	DEAD-WEIGHT
FRESHWATER	75.00	2.50	1415
FRESH WATER	75.00	2.50	1415

The work of salvaging the ship continued with substantial time breaks and it stopped in 1984 because Mr. Makridakis broke his timing of the conclusion of the salvage operation and was forced to resign.

An authentic photograph of the shipwreck on 1981.
Αυθεντική φωτογραφία του ναυαγίου το 1981



Plastic bags with barley seed disinfectant was also part of cargo.
*Μέρος του φορτίου αποτελούνταν από σακουλάκια
 με απολυμαντικό σπόρων κριθαριού.*

THE CURRENT CONDITION OF THE SHIPWRECK

Today, south of the cape of Agios Prokopios, parts of the ship which were not salvaged or destroyed, remain underwater and the funnel of the ship stands rusting on the rocky shore. Around the Amaras reef, to its west - northwest edge there are small and large pieces of the bow and twin middle cranes as well. The primary bulk of the ship however- length 37m- remains lying on the bottom to the south of the reef and is still in very good condition. The craft is set at a depth of 25m at the keel inclining 7% to its right on the broadside. The propeller is missing and the air vent of one of the two rear side cranes that remains extends a metre above the surface of the water.

Lots of stainless steel sheets of metal that were being transported are still to be found stacked on the sea bed south of the reef; other sheets of steel remain in the part of middle hold that was not completely destroyed by explosions.

FREEBOARD AS OPEN 5/11 DECKER				2000 NETWT
SPRING	-75 %	-1.4%	16.2%	3115
SUMMER	50 %	0.3%	0.2%	3150
FALL	50 %	1.0%	0.2%	3145
WINTER	160 %	5.0%	9.1%	3350
WINTER N/A	265 %	16.5%	1.5%	3235
WINTER N/A	315 %	1.6%	1.5%	3185
TOWAGES		INTEREST	SURZ	PAIDWTS
UNDER JACK	1467.09	5489.70		2590.01
GROSS	19146.1	3191.28		1590.11
NETT	95896	2394.33		1590.01

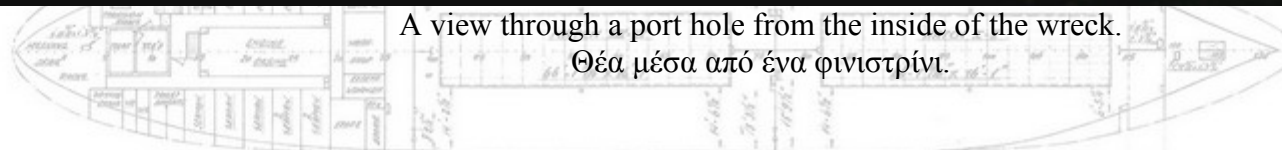
FREEBOARD AS CLOSED SHUTTER	DRYWEIGHT	DEAD-WEIGHT
TROPICAL FRESH WATER	1835% + 0.59"	24' 0" 4810
FRESH WATER	1385% + 0.670"	24' 0" 4660

SCALE 1:200

THE FIGURES
CALCULATED
IN HOLDS A



A view through a port hole from the inside of the wreck.
Θέα μέσα από ένα φινιστρίνι.

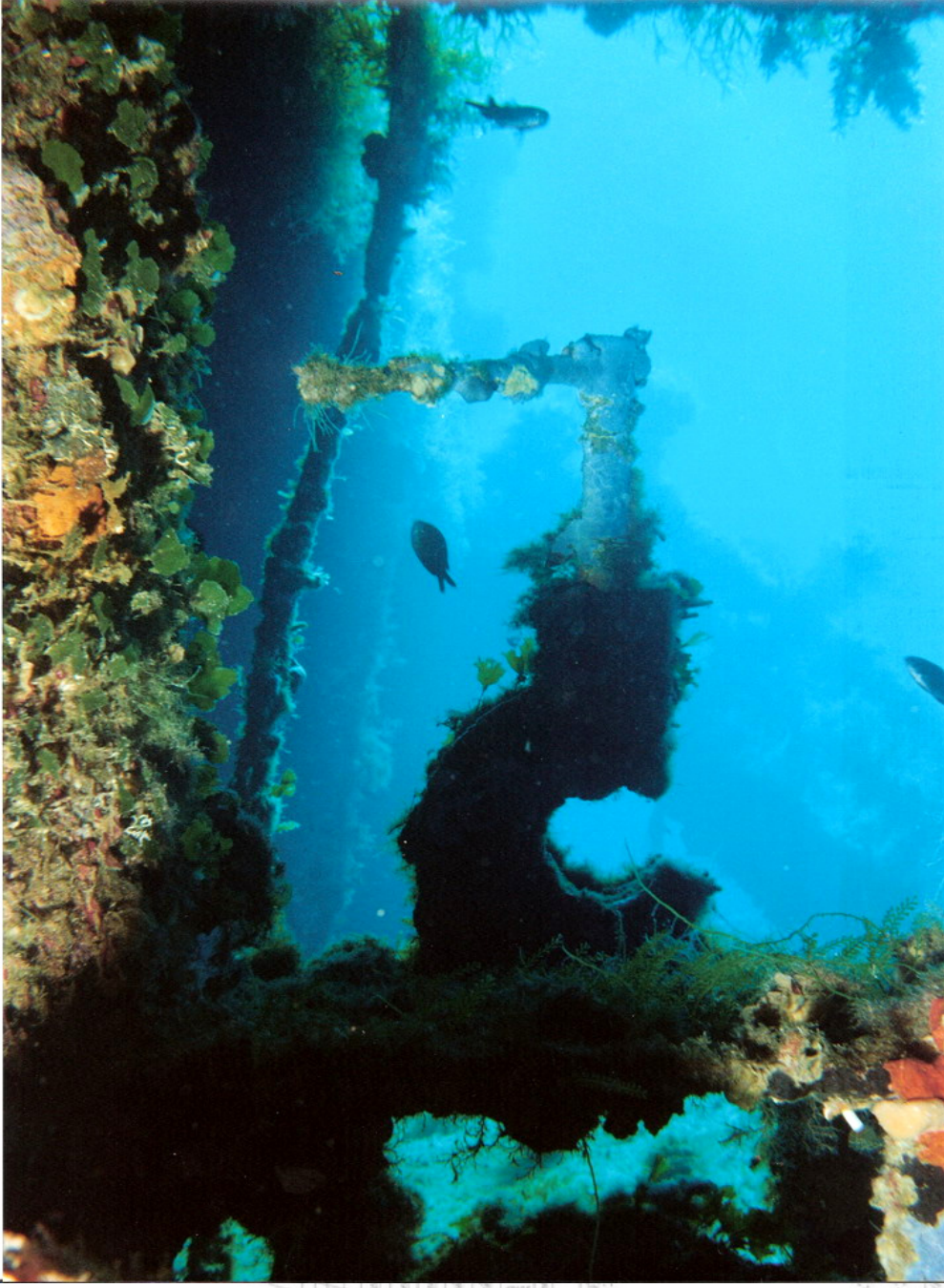
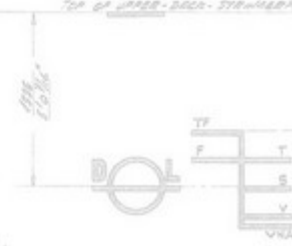


	1979	1980	1981	1982
WINTER	265	163	155	223
WINTER NR	312	194	159	315
TEENAGES	ADULT	SIX	ADULT	
UNDER JACK	1467.09	1589.70	1590.01	
GROSS	1984.61	3151.42	3150.11	
NETT	254.76	1561.72	1560.00	

FREEBOARD AS CLOSED SH/DECKER	DEPTH	DEAD-WEIGHT
TROPICAL FRESH WATER	1835' ± 0.59'	24' ± 0.5'
FRESH WATER	1385' ± 0.670'	24' ± 0.5'

correction in inches is read off. In practice it will be necessary always to use the 1000 correction for the table-
 draught nearest to the actual draught. In this case the
 mean draught is 15'3" and the correction for 16'0"
 draught will have been used.

Maximum permissible side deck loads of cargo stowage
 The figures in
 brackets are
 in holds and



SHORT BRIEFING DIVE IN THE SHIPWRECK

A visit to the shipwreck in calm weather is the ideal treat. During the summer months however to have complete calm is a rare phenomenon. It is far more likely that there will be a light north wind blowing. With this in mind, anchorage of our boat westwards of the reef, is much preferred and more secure. Anchoring onto the wreck or the tying of a line to the ventilator of the crane should be avoided, with the years that are passing through environmental and meteorological conditions the crane is slowly being destroyed it seems there is no need to hasten this process through poor practice by diving boats.. If there is a south wind it is preferable to anchor on the eastern side of the reef away from the wreck.

The smooth surface current that usually prevails in the region is not a problem, but it is always advisable to get prepared on the boat rather than putting on your kit in the water. When the North wind is blowing there is also, usually, a mild north – south current. With this current we can start our underwater tour, the current gently helping us drift to the ruined prow and then towards the main body of shipwreck. As we approach the main part of the wreck, the current usually appears to dwindle until it is non-existent; in reality however, this happens, because we have left the flow of the course of the current.

A bench vice for pipes on the deck of the wreck.
 Μέγγενη για σωλήνες στο κατάστρωμα

FREEBOARD AS OPEN SH DECKER	DRAUGHT	DEAD-WEIGHT
TROUGH FRESHWATER	75' 0" - 15' 0" 60' 0"	1415
FRESHWATER	75' 0" 0' 0" 60' 0"	1110
TROUGH	50' 0" 0' 0" 60' 0"	1110
4-INCH	75' 0" 0' 0" 60' 0"	1110
WINTER NO	75' 0" 0' 0" 60' 0"	1110
Suez	1580.70	2180.01
GROSS	1984.61	3150.49
NETT	958.76	1391.81

FREEBOARD AS CLOSED SH DECKER	DRAUGHT	DEAD-WEIGHT
TROUGH FRESH WATER	1131' 0" 0' 0" 60' 0"	1110
FRESH WATER	1131' 0" 0' 0" 60' 0"	1110

MEASUREMENTS BY CHARGED
 REGISTERING TO 100
 OF SHIP, COG
 BRANCH CONTAINING 3

0.21
 0.21
 0.21
 0.21

FIRE EXTINGUISHING

SH THREEDRUM 1" 2" 3" 4" 5" 6"

SH THREEDRUM 1" 2" 3" 4" 5" 6"

THE FIGURES IN 6544 (H) GIVE UNIT-DECK-LOADS IN POUNDS PER SQ. FT. CALCULATED WITH A SPECIFIC WEIGHT OF 30 CUB. FT. PER TON IN HOLDS AND 50 CUB. FT. PER TON AT THREEDECKS.

It is possible to see a variety of large shells such as *Pinna nobilis*, *Tonna galea*, and *Charonia tritonis*. Sometimes you can see octopus and nudibranches, moray eels, fireworms and many different kinds of beautiful sponges; in addition there are many species of fish that abound in the shipwreck.

— The dive starts from an opening that is shaped between bridge and the main hull of the craft; this is one of the more beautiful moments of the dive, specifically because of the spirograph tube worms (*Spirographis spallanzanii*) that adorn wreck and are to be identified outside by their tubes. This is also the deepest point of the dive, here we can often see scorpion-fish and beautiful shells known as chlamys (*Chlamys pesfelis*) these are sometimes also present in other parts of the wreck

Ascending to the side decks, we are accompanied by schools of Mediterranean damselfish (*Chromis chromis*) and many small parrotfish (*Sparisoma cretense*). If the divers maintain correct buoyancy and there is no disturbance of the seabed it is likely that we can see some rare leopard goby fish (*Thorogobius Ehippiatus*).

Attention is needed if we feel the turbulence and a sudden passing current of water. It is likely that these will emanate from the wake of a ferry or other passing vessel boat that has recently passed by. If you feel this passing current you should not try to swim against it but you are advised to hold on to a part of the wreck to avoid the risk of drifting. The turbulence and current will usually last no more than half a minute. We should make it clear here that even if you are not going to enter the wreck a full dive suit complete with gloves, boots, etc is essential if you are to ensure effective protection from any accidental cuts or bruises from the wreck.

The rear deck and cleats of the ship is one more point of interest where special care should be taken when touching any part of the vessel as there are usually fireworms (*Hermodice carunculata*) crawling around; these should not be touched and their sting can be particularly painful. As the dive continues the divers ascend to the upper decks of the wreck they are likely to be followed by schools of large wrasse (*Labrus* sp.), schools of blotched picarels (*Spicara maena*) and bogue (*Boops boops*). On the starboard deck there are the davits where the life boats were once held fast. Under the covered part of this deck, there is also found a boiler which is covered with a variety of very beautiful and different shaped sponges, this is one more impressive point of the wreck where nature has created art out of a canvas of destruction of the passing of the years.

FREEBOARD AS GREN SH DECKER	DAUGHT	DEAD- WEIGHT
TYPICAL FRESHWATER	75%	2450
FRESHWATER	15%	2950
TRAWL	50%	2400
SUMMER	140%	2300
HUNTER	265%	1950
WINTER N.B.	315%	1950
THINGS	INTERIOR	SIX
UNDER DOCK	1467.09	1589.70
GROSS	1984.61	2189.42
NETT	958.96	1290.11

FREEBOARD AS CLOSED SH DELIVER		CONVERT	DEAD HEAD
TROPICAL FRESH WATER	1.35% $\pm 0.5'$	2' $\pm 0.5'$	41/2
FRESH WATER	1.35% $\pm 0.5'$	2' $\pm 0.5'$	41/2

SCALE 1:200

WEITERBILDER 2
4660 T3.

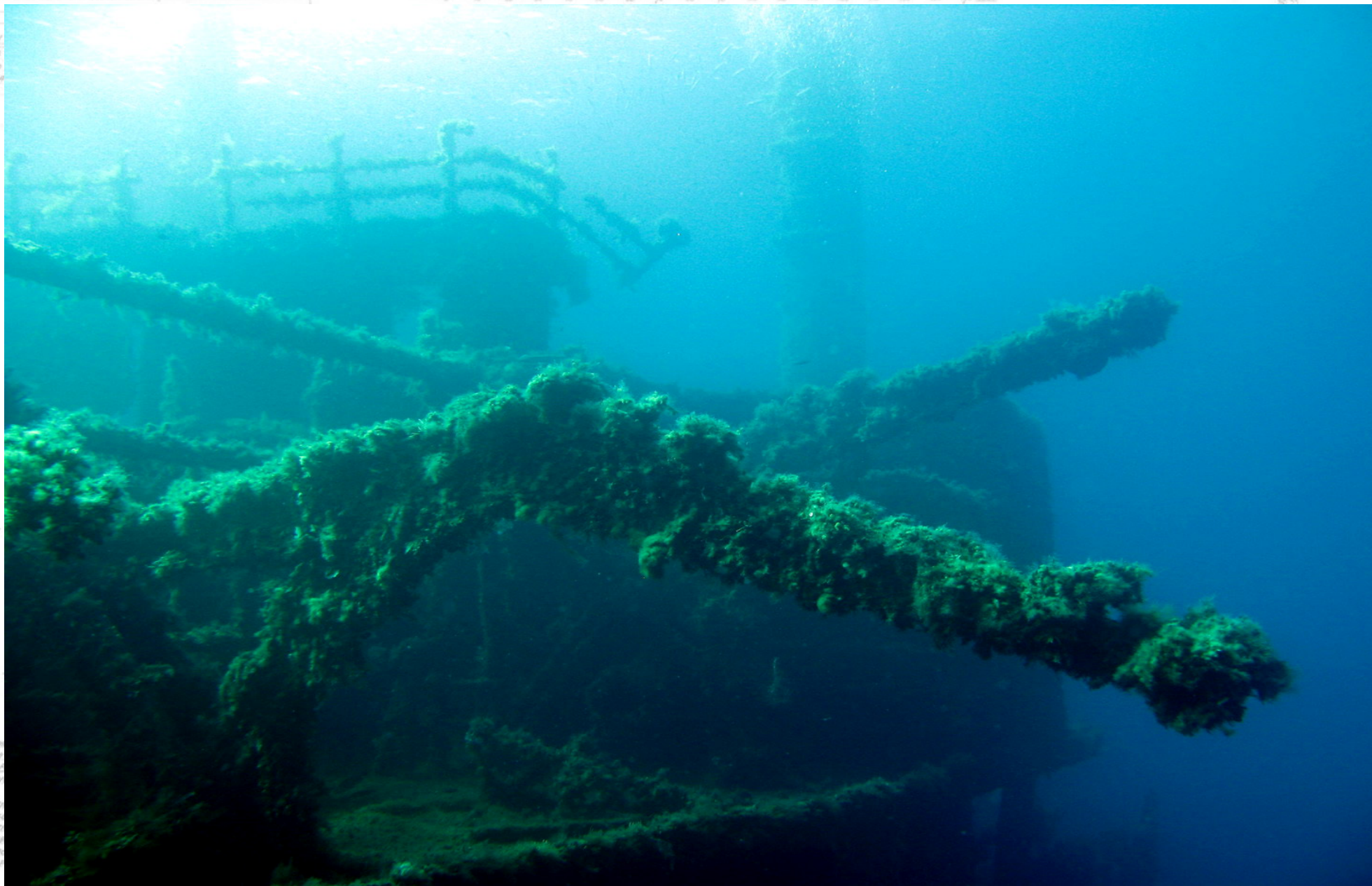
A cross-sectional diagram of a MOSFET. The gate stack is on top, with a gate oxide layer and a polysilicon gate. The channel is the region under the gate. The source and drain regions are on the sides, connected to the gate stack. The substrate is at the bottom.

3360 TS

RIGHT:
CREW WITH RE-
PARTS FOR MACH-
INES IN EXCESS
QUANTITY

HEATING SYSTEM
MACHINERY AND
MACHINERY AND
SERVICE TANK (30
/ SERVICE TANK
AND PARTS AC-
CIDENTS,

17 of 2447 5400

WEIGHTS IN CUBIC
EXPLORING TO
OF SHIP, C
SEARCH COMBIN

GRAIN CAPACITY
OUTSIDE EDGE
BALE CAPACITY
AND INNER SUR-
FACE CAPACITY
OF THE RESERVOIR

1992

21
21
21
21

91

Starboard deck with davits
Το δεξί πλευρικό κατάστρωμα με τα καπόνια

TRUCK	50 =	1.50	5.15	3.45
SUMMER	140 =	5.00	9.50	33.50
WINTER	265 =	10.00	15.50	12.50
WINTER N.B.	315 =	11.40	15.50	31.50
THINNINGS	INTEREST	SURV	RENTALS	
UNDER JACK	1467.09	1589.70	2180.01	
GROSS	1984.61	3153.92	3150.11	
NETT	258.96	2194.11	1997.00	

FREEBOARD AS CLOSED SHUTTER	density	DEAD-WEIGHT
TROPICAL FRESH WATER	1.025 - 4' 0" x 2' 0"	4810
FRESH WATER	1.025 - 4' 0" x 2' 0"	4660

FIRE EXTINGUISHING

[illegible]

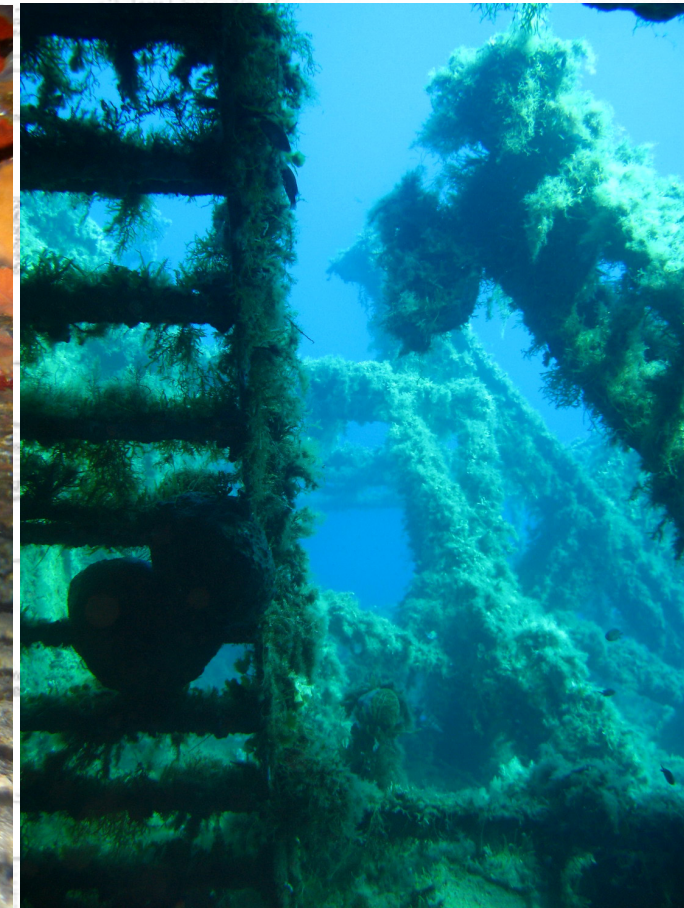
Maximum Permissible Unit Deck Loads in Cargo Spaces

The figures in 534 (b) give unit deck loads in pounds per sq ft calculated with a specific weight of 16 lb per cu ft for cargo in holds and 50 lbs per cu ft for tonnage.

The small deck (10 ft x 10 ft) is a 2-minute

The small deck (or monkey island) above the bridge of ship is at a depth of approx. 6 meters. This is the ideal point to complete our tour, incorporating a 3 minute safety decompression stop. Here, rare species of crustaceans and crinoeides, have been observed on occasions and the divers may meet one of the schools of small jags which sometimes frequent the upper decks. With the end of safety decompression stop, we will swim and ascend by the side of the crane thus rewarding us giving us, a completed picture of the whole of the shipwreck which we can view as we slowly ascend to the surface.

Our “boat cover” must be nearby. If a surface current exists, the members of dive team should keep hold of the rope which should be of a bright distinguishable colour attached to a surface buoy and the boat and one by one should hand their diving kit to the team on the boat and then board the boat taking great care as they do so.



	2006	2007
UNDER DACK	1467.09	1559.01
GROSS	1814.61	1510.11
NETT	356.96	1599.09

FREEBOARD AS CLOSED IN DELIVER	DEPTH	DEAD-WEIGHT
TROPICAL FRESH WATER	1135' - 4' 0" 2 1/2' 0"	4110
FRESH WATER	1385' - 4' 0" 2 1/2' 0"	4660

WARNING

The complete penetration of the shipwreck requires special dive education and training, special equipment, as well as very good briefing and knowledge of space of the shipwreck.

We recommend that you visit the wreck and dive with a reputable dive school or a very experienced dive instructor/ dive master who is familiar with the wreck. This is trite advice but is essential for the safety of all divers diving the Marianna.

Cables and wires still hang down from the roof in most of the covered internal spaces, so for any partial penetration of the wreck the safety precautions, as mentioned above, are essential to avoid danger.

The very best time to dive on the wreck of the *Marianna*, is from the means (middle) of September until the means (middle) of October due to the prevailing calm to moderate winds, the visibility exceeds 25 metres, while the temperature of water at the maximum depth of 26 metres varies from 19 to 21 degrees Celsius.

The shipwreck is to be found roughly 2.9 nautical miles from the Piso Livadi in Paros and 2.2 nautical miles from the small port of Agia Anna in Naxos.



SCALE 1:200

 $30^\circ - 60^\circ$

EROS 1 (Passenger yacht)

A rectangular metal plaque, heavily corroded and covered in a thick layer of rust and greenish-blue patina. The plaque features embossed text in a serif font. The top line reads "NOBODY'S PERFECT..." and the bottom line reads "EXCEPT THE CRAFTSMAN". To the right of the text is a large, stylized anchor symbol. The plaque has four circular holes, one in each corner, for mounting. The overall appearance is aged and weathered.

Μικρή πινακίδα, απομεινάρι υπεροψίας, που πιθανόν κοσμούσε, πόρτα στη γέφυρα ή την καμπίνα του καπετάνιου στο ΕΡΩΣ 1.
Small bronze plate, remnant of arrogance, it is likely that it adorned the door to the bridge or hung in the captain's cabin on EROS 1.

	FREBOARD AS OPEN SH DECKER	3000GT	2000 NEEDY
TYPICAL FRESHWATER	-75 %	-1.5%	16.5%
FRESHWATER	15	0.5%	8.0%
TRAILER	50	1.0%	8.75%
SWAMP	100	5.0%	9.0%
	265	10.5%	1.5%
WINTER TIRE	315	6.0%	1.5%
	INTEREST	SURV	FINANCING
	1467.09	1589.70	1590.01
	19146.1	3151.92	3150.11
GROSS	958.96	3150.31	1990.00
NETT			

FREEBOARD AS CLOSED IN DELVER		DEPTH	DEAD-WEIGHT
TROPICAL FRESH WATER	1835 - 4' 0 1/2"	2 1/2' 0 1/2"	4816
FRESH WATER	1385 - 4' 6 1/2"	2 1/2' 0 1/2"	4660

At 21:10 that evening the fishing boat *Eleni* (M/V) captained by Nikitas Sorokos, reached the yacht and safely rescued the 24

The Eleni (M/V) returned at 02:00hrs the following morning in order to take off the captain and a remaining sailor. The tug boat *Phoenix* also hurried to the stranded vessel, but all efforts to tow the stricken yacht were thwarted because the wind had changed direction to S - SE and reached storm/gale force 10 (Beaufort scale).



This was a steel cargo ship named *Begonia D*. It was an Hellenic ship sailing under Panamanian flag., (Formerly named *Voulla*

FREEBOARD AS CLOSED SHUTTER	DRYWEIGHT	DEAD-WEIGHT
TROPICAL FRESH WATER	1835% + 0.59"	24' 0" 4810
FRESH WATER	1385% + 0.670"	24' 0" 4660

On 7 September 1982 the vessel had sailed from Alexandria and was headed for Novakhot of Mauritania. It changed course to Syros in order to refuel. It was navigating to the side of the Amarides reef and crashed into the half sunk *Marianna* and collided with the same reef.

The ship was dislodged two days later, on 9th of September 1982 and was towed to Chalkis shipyard to be repaired on 11th of the same month. Due to the extensive damage it was declared a total insurance write off and was sold for scrap.

RESOURCES:

- Christos Ntounis (Vice admiral, honorary head of Hellenic coast guard) - The shipwrecks in Hellenic sea 1951 - 2000 Volume B'. FINATEC AE Athens 2000.
- Book of incidents. Naxos Port authorities (Files of Volume, from 10/12/75 until 26/9/81)
- Hellenic Navy, service of Lighthouses.
- Hellenic Safety of Navigation Division.
- Hellenic Ministry of Mercantile Marine
- Giuseppe Evangelista (eye witness)
- Nicos Katsaganis (eye witness)
- Iain Lovie Photographer, Collector
- Greek Diver, magazine. Issue 51 August - September 2005. Dimitris Galon, article.
- Henning Morgen. Records Management Services. Knowledge Management Solutions. Group IT. A.P. Moller – Maersk.
- Tobias Lassen. Group Communication. A.P. Moller – Maersk.
- “Macedonia” newspaper. Friday 4th April 1980. Page 3

PHOTOGRAPHS:

- A.P. Moller - Maersk group
- Iain Lovie
- Isidoro Evangelista
- Manolis Polikretis
- Manolis Bardanis

DRAWINGS:

- General side view of the shipwreck and part of the reef in its current situation. 5th of May 2008. Manolis Bardanis
- Topographical chart of the reef and shipwreck. 3rd of May 2008. Manolis Bardanis
- Capacity plans. 6th of July 1961. Plans provided by the A.P. Moller - Maersk Group

FREEBOARD AS OPEN SH DECKER	DRAUGHT	DEAD-WEIGHT
TYPICAL FRESHWATER	15' 0" - 15' 6" @ 25°	1415
FRESHWATER	15' 0" - 15' 6" @ 25°	1350
TYPICAL	15' 0" - 15' 6" @ 25°	1315
SUMMER	15' 0" - 15' 6" @ 25°	1280
WINTER	15' 0" - 15' 6" @ 25°	1245
WINTER N.B.	15' 0" - 15' 6" @ 25°	1215
TOWNSHIP	AVERAGE	SUEZ
UNDER DOCK	1467.00	1580.70
GROSS	1280.00	1510.00
NETT	950.76	1390.00

FREEBOARD AS CLOSED SH DECKER	DRAUGHT	DEAD-WEIGHT
TYPICAL FRESH WATER	15' 0" - 15' 6" @ 25°	1415
FRESH WATER	15' 0" - 15' 6" @ 25°	1350

SPECIAL THANKS TO:

- Naxos Port Authorities service, for their support and the benefit of information.
- Mr. Manioudakis and Hellenic Navy, service of Lighthouses.
- Director of Hellenic safety of Navigation division, Mr. D. Poroglou for the direct correspondence and benefit of information.
- Kostas Thoctarides and Nikitas Sorokos for the information on EROS 1.
- Dimitra Dimitropoulou that on months searched for the rare Christos Ntounis book.
- A. P. Moller - Maersk group for providing of plans and photo.
- Iain Lovie for the effective research in the collection files of photographs.
- Gentleman... that preferred he mainly remains anonymous, for his help in information, to locate of first photograph of the ship.
- Dimitris Galon and George Karelas for help on specification data of Marianna
- Areti Levogianni for searching on the internet and Nikos Levogiannis for benefit of information.
- Christiana Hayward – Kourabas for the English translation of the article.
- Service of Naxos Historical Archives
- Members of Hellenic nautical forum
<http://forum.nautilia.gr/showthread.php?t=25504>

VIDEO:

<http://www.youtube.com/watch?v=9xZvXcTXrE&feature=related>

More and different photos on Hellenic language article [above](#)

© 2008 All rights reserved.

