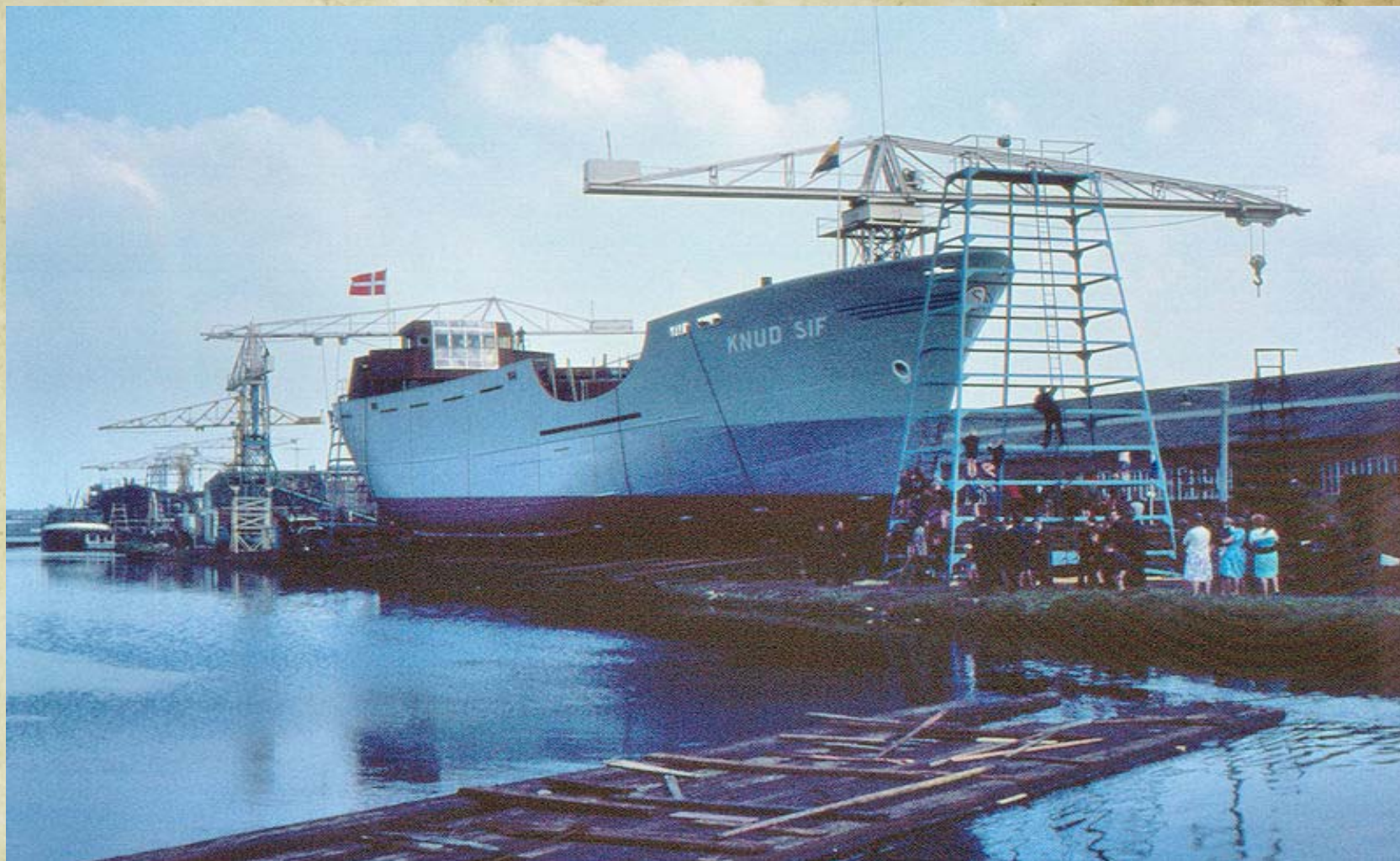


ANNA II (Φ/Γ)



Λίγο πριν την καθέλκυση. 7 Ιουλίου 1966

Η κατασκευή του εμπορικού, φορτηγού πλοίου ANNA II, ξεκίνησε στις 4 Μαΐου 1966 με αριθμό 587 στα Ναυπηγεία Fa Hijkema & Zonen BODEWES SCHEEPWERK N. V. του Martenshoek στην Ολλανδία.

Καθελκύστηκε στις 7 Ιουλίου του 1966 με την ονομασία KNUD SIF για λογαριασμό της I/S Knud Sif Kopenhagen. Το 1987 πέρασε στην ιδιοκτησία G. Johannesen, Uldum και μετονομάστηκε σε ROSA, κατόπιν σε POLA (1992) και τελευταία σε ANNA II υπό την πλοιοκτησία της ναυτικής εταιρείας ΠΟΣΕΙΔΩΝ III.



Η στιγμή της καθέλκυσης. 7 Ιουλίου 1966

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ, ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΛΟΙΟΥ

Αρχικό όνομα: KNUD SIF

Σημαία: Δανίας

Τελευταίο όνομα: ANNA II με αριθμό νηολογίου Πειραιώς 9988.

Προηγούμενα ονόματα: KNUD SIF (1966), ROSA (1987), POLA (1992).

Κατασκευαστής: Ναυπηγεία Fa Hijkema & Zonen BODEWES SCHEEPWERK N. V.
του Martenshoek στην Ολλανδία

Καθελκύστηκε: 7 Ιουλίου 1966 με αρ. νεότευκτου 587.

Ιδιοκτήτες: 1. I/S Knud Sif Korpenhagen
Δανίας. (1966)
2. G. Johannesen, Uldum. (1987)
3. Ναυτική εταιρεία ΠΟΣΕΙΔΩΝ III

Κινητήρας: ATLAS MAK

Ιπποδύναμη κινητήρα: 750 BHP

Τύπος πλοίου: Εμπορικό πλοίο. (Motorship).

Ολικό μήκος: 62 μέτρα

Συνολικό απόβαρο: 1058 τόνοι

Κόροι Ολικής Χωρητικότητας (ΚΟΧ): 499 Καθ:
347κόρους

Διεθνής κώδικας κλήσης: ΟΥΥC2

IMO: 6612104

Διεθνές Διακριτικό Σήμα: SW6061

Βύθιση: Στις 20 Ιουλίου 1995

Πλήρωμα: 8 άτομα. Εγκατέλειψαν το πλοίο
έγκαιρα και επιβιβάστηκαν στο Μαρία II,
που τους μετέφερε στη Μύκονο σώους.



Στο πέρασμα του ποταμού Humber στην Αγγλία. 14 Οκτωβρίου 1985. © Patrick Hill



ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Το Anna II με κυβερνήτη τον Θεόδωρο Κων. Σταματέλλη και οκταμελές συνολικό πλήρωμα, είχε αποπλεύσει περί ώρα 11:50 της 19^{ης} Ιουλίου του 1995 έμφορτο με 1232 τόνους τσιμέντο και προορισμό τον λιμένα της Σάμου.

Περί ώρα 23:30 της ίδιας ημέρας ενώ το πλοίο έπλεε σε απόσταση 7 ναυτικά μίλια βόρεια του ανατολικού άκρου της Μυκόνου, σε στίγμα 37° 35' Βόρειο και 25° 29' Ανατολικό, πήρε κλήση δεξιά, ενώ στην περιοχή επικρατούσαν θυελλώδεις Βόρειοι άνεμοι εντάσεως 8 μποφόρ.

Ο κυβερνήτης για να ανακουφίσει το σκάφος, φέρνοντας τον καιρό πρίμα άλλαξε πορεία προς Νότο. Με αυτή την πορεία προσέγγισε σε απόσταση 2 ναυτικά μίλια το ακρωτήριο Έβρος της Μυκόνου. Στο σημείο αυτό η κλήση του πλοίου έφτασε τις 25° δεξιά και σταμάτησε η κύρια μηχανή.

Ο κυβερνήτης εξέπεμψε το σήμα Ασφαλείας (SECURITE) στους παράκτιους σταθμούς και στα παραπλέοντα πλοία. Στη συνέχεια, επειδή πλησίαζε τις ακτές, πόντισε και την αριστερή άγκυρα, ενώ είχε ειδοποιηθεί από το Λιμεναρχείο Μυκόνου ότι ρυμουλκό ερχόταν προς συνάντησή του.

Περί ώρα 02:45 της επομένης 20/7/1995 κατέφθασε το ρυμουλκό Λέων 1, το αλιευτικό Μαρία II και το επιβατηγό οχηματαγωγό Σάμαινα. Περί ώρα 03:00 προσδέθηκε το Άννα II και κρατήθηκε στον καιρό μέχρι να ανελκυσθεί η ποντισθείσα άγκυρα. Όμως λόγω βλάβης της ηλεκτρογεννήτριας σταμάτησε η ανέλκυση, ενώ συγχρόνως κόπηκε και το ρυμούλκιο.

Έγινε νέα προσπάθεια και δέθηκε νέο ρυμούλκιο από την πρύμη του Άννα II. Στο μεταξύ 5 από τα 8 μέλη του πληρώματος είχαν πέσει στη θάλασσα και είχαν επιβιβασθεί στην πνευστή σχεδία, που με το σχοινί της συγκρατιόταν από το Άννα II. Άρχισε η ρυμούλκηση, ενώ περί ώρα 04:00 όλοι οι ναυαγοί επιβιβάστηκαν στο Μαρία II και μεταφέρθηκαν στον όρμο Καλαφάτη της Μυκόνου, όπου και φιλοξενήθηκαν στο Λιμεναρχείο.

Η ρυμούλκηση στο μεταξύ συνεχίστηκε μέχρι η ώρα 06:00 που τα πλοία είχαν φτάσει σε απόσταση 7/10 του μιλίου από τον όρμο Καλαφάτη της Μυκόνου. Όμως η ρυμούλκηση είχε άτυχο τέλος αφού σε αυτή τη θέση το Άννα II βυθίστηκε.



Περνώντας από τη γέφυρα του ποταμού Humber στην Αγγλία. 16 Ιουνίου 1987. © Patrick Hill





Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΝΑΥΑΓΙΟΥ

Το σκαρί του ναυαγίου βρίσκεται ολόκληρο, ακουμπισμένο με τη δεξιά του μπάντα στον επικλινή αμμώδη πυθμένα. Το μέγιστο βάθος στο πρυμναίο τμήμα του είναι 21 μέτρα, ενώ μπροστά από την πλώρη φτάνει τα 36 μέτρα. Η έλικα του πλοίου, βρίσκεται ακόμα στον άξονά της. Το μεσιανό κατάρτι με τα ξάρτια του, βρίσκεται ακόμα στη θέση του, ενώ το πρυμναίο έχει κοπεί και ακουμπά το βυθό. Η γέφυρα και το μικρό κομοθέσιο είναι ακόμη σε καλή κατάσταση, όμως λείπει ο εξοπλισμός που προφανώς αφαίρεσαν ανθρώπινα χέρια. Στα αμπάρια τα τσουβάλια με το τσιμέντο έχουν μπατάρει κι αυτά, αφήνοντας λίγο χώρο για σαργούς, παντελήδες, χάνους, πέρκες, χειλούδες και κάποια σμήνη από καλόγριες που αποτελούν τώρα πια, το μόνιμο ή εφήμερο πλήρωμά του.



ΠΗΓΕΣ:

- Χρήστος Ντούνης - Τα ναύγια στις ελληνικές θάλασσες 1951 – 2000 Τόμος Β'. FINATEC ΑΕ Αθήνα 2000.
- <http://www.jmarcussen.dk/maritim/register/liste1r.html>
- <http://www.kustvaartforum.com>
- <http://www.miramarshipindex.org.nz/>

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ:

- 1, 2. P. Tukker www.kustvaartforum.com
- 3, 7 Patrick Hill www.shipspotting.com/modules/myalbum/photo-461527-Knud+Sif
www.shipspotting.com/modules/myalbum/photo-42963-Rosa
- 4. Αρετή Λεβογιάννη
- 5, 6, 8, 10 Μανώλης Μπαρδάνης
- 9. Google earth
- Επιπλέον φωτογραφίες www.dive.gr/gr/gallery/index.html

ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΙΚΑ:

- http://www.youtube.com/watch?v=J7UAqk7u_Wg
Κινηματογραφικό από τις πρώτες ημέρες του ναυαγίου από την ομάδα του Κώστα Θωκταρίδη.
- <http://www.youtube.com/watch?v=SWSEY9BIXVg>
Κινηματογραφικό από καταδυτική εκδρομή στο ναύγιο. Οκτώβριος 2009.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ:

- Τον Κώστα Θωκταρίδη, τον Βαγγέλη Αθανασόπουλο και τον Γιώργο Καρέλα για τις πληροφορίες που μου παρέιχαν.
- Τον Κώστα Σγουράκη, από το Mykonos Dive Center για τις πληροφορίες και την υποστήριξη.
- Την Αρετή Λεβογιάννη, τη Nancy Whitney και τον Βασίλη Βιτζηλαίο για την υποστήριξη

© 2010. 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.