

# Το τελευταίο ελληνικό μότορσιπ του Δούναβη, με αιωνόβια ιστορία



Κ. ΜΟΡΑΚΗΣ

## ΜΟΤΟΡΣΙΠ ΜΕ ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΙΚΕΣ ΡΙΖΕΣ

Ρωσικό ναυπήγημα της αυτοκρατορικής εποχής, μετά την Οκτωβριανή Επανάσταση διέφυγε στην ελληνική παραδουνάβια ποταμοπολιεία και μεταπολεμικά διέπρεψε ως ακόμη ένα αθόρυβο πλιν χρησιμότερο μότορσιπ του Αιγαίου. Με το σημερινό του όνομα ΠΑΝΑΓΙΑ ΡΟΥΧΟΥΝΙΩΤΙΣΣΑ κουβαλά τόνους ναυτικής ιστορίας και φιλοδοξεί –και του αξίζει– να μετατραπεί σε ναυτικό τοπόσημο της Χίου

**Σ**ε ένα καρνάγιο στο Κοντάρι της Χίου στέκει ένα μικρό σκαρί με πολυτάραχη πορεία, που ξεπερνά τον έναν αιώνα στις θάλασσες. Μια πορεία που ξεκίνησε από την αυτοκρατορική Ρωσία, συνέχισε στις ελληνικές παροικίες του Δούναβη και ολοκληρώθηκε στο Αιγαίο. Τριακόσια χιλιόμετρα από τις εκβολές του Δούναβη, στο Νικολάγιεφ της Ουκρανίας, λειτούργουσαν ναυπηγεία ήδη από το 1788. Το 1910, όμως, εξαιτίας της παρωχημένης τεχνολογίας του και της έλλειψης κεφαλαίων για τον εκσυγχρονισμό του, η ρωσική κυβέρνηση αποφάσισε να κλείσει το ναυπηγείο του «Ναυαρχείου». Έναν χρόνο αργότερα ιδρύθηκε η Ρωσική Εταιρεία Ναυπηγήσεων (Rus-Sud), κοινοπραξία που απέκτησε τον χώρο και προχώ-

ρησε σε επενδύσεις. Εκεί βρίσκονταν ήδη κατασκευασμένα τμήματα και εξοπλισμός ενός ρυμουλκού με δυνατότητες πυρόσβεσης, που αρχικά προοριζόταν να ενταχθεί στον Στόλο της Μαύρης Θάλασσας. Το υλικό αυτό περιήλθε στη νέα επιχείρηση, που τον Απρίλιο του 1914 άρχισε να ναυπηγεί το σκάφος που τον Σεπτέμβριο του 1915 ολοκληρώθηκε με το όνομα ΡΟΥΣΟΥΝΤ. Είχε εκτόπισμα 110 τόνων, διαστάσεις 23,8 x 5,2 μέτρα και βύθισμα 2 μέτρα, ενώ το κινούσε μια ατμομηχανή 200 ίππων που του έδινε ταχύτητα 10 κόμβων. Το ρυμουλκό χρησιμοποιήθηκε για τις ανάγκες του ναυπηγείου, όπου είχαν αρχίσει να κατασκευάζονται πολεμικά πλοία του ρωσικού αυτοκρατορικού Ναυτικού. Ο εμφύλιος πόλεμος που ακολούθησε την Οκτωβριανή Επανάσταση έληξε στην Ουκρανία το 1921 με την επικράτηση των μπολσεβίκων. Το ναυπηγείο Ρουσουντ κρατικοποιήθηκε, αλλά το ρυμουλκό ΡΟΥΣΟΥΝΤ

είχε ήδη προφτάσει να διαφύγει προς τη γειτονική Ρουμανία. Τον Μάιο του 1924 απέκτησε νέους πλοιοκτήτες: τις Πηνελόπη Παναγοπούλου, Ουρανία Βαλαμάκη και Δέσποινα Μπαρμπάτη. Ύψωσε ελληνική σημαία και εγγράφηκε στο νηολόγιο Α' κλάσης του Προξενικού Λιμεναρχείου της Βραϊλας με το όνομα ΑΘΗΝΑ. Είναι γνωστός ο καίριος ρόλος των Ελλήνων εφοπλιστών και ναυτικών στην ανάπτυξη του ρουμανικού εμπορίου μέσω της ποτάμιας οδού του Δούναβη. Προς τα τέλη του 19ου αιώνα οι Έλληνες караβοκύρηδες είχαν αποκτήσει σημαντικό αριθμό από φορτηγίδες ποτάμινων πλοίων, που αποκαλούνταν και σλέπια (ρουμ. sler) ή μπάριζες (αγγλ. barges). Ταυτόχρονα, προκειμένου να υποβοηθούνται οι μηχανοκίνητες

φορτηγίδες στους χειρισμούς τους αλλά και να ρυμουλκούνται οι μη μηχανοκίνητες, αναπτύχθηκε μεγάλος στόλος από ατμοκίνητα ρυμουλκά.

**Τ**ον Αύγουστο του 1926, αφού εκτέθηκε σε δημόσιο πλειστηριασμό στη Βάρνα της Βουλγαρίας, το ΑΘΗΝΑ περιήλθε στην κυριότητα του Περιάνδρου Κυριακίδη. Οι γεωπολιτικές εξελίξεις των τελών της δεκαετίας του 1930 στην Ευρώπη οδήγησαν αρκετούς Έλληνες εφοπλιστές του Δούναβη στην απόφαση να απομακρύνουν τα πλοία τους προς την Ελλάδα. Κάπως έτσι το ΑΘΗΝΑ κατέπλευσε στο Αιγαίο και τον Απρίλιο του 1939 νηολογήθηκε στο Λαύριο υπό νέα πλοιοκτησία. Το φθινόπωρο του 1940, με την κήρυξη του ελληνοϊταλικού πολέμου, η ελληνική κυβέρνηση προχώρησε στην επίταξη όσων πλοίων μπορούσαν να ενισχύσουν τον αγώνα. Ωστόσο, το ΑΘΗΝΑ δεν ➤



Κ. ΜΟΡΑΚΗΣ