

Ανάμεσα σε δύο πολέμους

Απότοκο της επιχειρηματικής δράσης του Τζων Μακ Δούαλλ, τη δράση του οποίου γνωρίσαμε στο δεύτερο μέρος του άρθρου, το ατμόπλοιο ΑΘΗΝΑ «ταξίδεψε» σε όλα τα μεγάλα ιστορικά γεγονότα του αιώνα που πέρασε, μέχρι που τα γεγονότα το έφεραν να συναντήσει τη Β' Μετανάστευση των Εβραίων

ΚΕΙΜΕΝΟ-ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ: ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΓΚΑΛΩΝ

Η «Αθηνά του Τζων» είναι αναμφισβήτητα ένα από τα πιο ιστορικά ναύαγια του ελληνικού αρχιπελάγους. Η διπλή της ιστορική υπόσταση καθιστά το συγκεκριμένο ναύαγιο κοινό σημείο αναφοράς για τους Έλληνες και τους Ισραηλινούς. Οι πρώτοι ξαναβρίσκουν σ' αυτό τις απαρχές της ελληνικής ακτοπλοΐας. Οι δεύτεροι έναν από τους αυτόπτες μάρτυρες της Aliya Bet, της μεγαλύτερης οργανωμένης μεταφοράς παράνομων μεταναστών καθ' όλη τη διάρκεια του 20ού αιώνα



Το 1919, αμέσως μετά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο, με την ελληνική ναυτιλία να έχει σχεδόν καταστραφεί και τον θαλάσσιο ανταγωνισμό να βρίσκεται στα ύψη, η ατμοπλοϊκή εταιρεία Μακ Δούαλλ, καθώς και οι εταιρείες Γουδί, Ερμουπόλεως, Κυκλαδική, Παπαλεονάρδου και Πανελληνίος, απορροφήθηκαν από την Ανώνυμο Ελληνική Εταιρεία Θαλασσίων Επιχειρήσεων. Η εταιρεία αυτή, η οποία έγινε περισσότερο γνωστή σαν ΑΕΕΘΕ, είχε ιδρυθεί το 1916 από τον Χιώτη καπετάνιο και στη συνέχεια εφοπιστή Αντώνιο Π. Παληό, με σκοπό την ενίσχυση και συνολική ισχυροποίηση των μικρών ατμοπλοϊκών εταιρειών μέσω μιας ανώνυμης κοινοπραξίας στελεχωμένης επιχειρησιακά από πλοία και διοικητικούς παράγοντες των συμβαλλόμενων εταιρειών. Με τον τρόπο

αυτό προσπάθησαν οι ιδιοκτήτες των μικρών ελληνικών εταιρειών να αποφύγουν τον κίνδυνο του μεμονωμένου ανταγωνισμού, αντιμετωπίζοντάς τον από κοινού μέσα από μια κοινοπραξία. Τη διοίκηση της εταιρείας ανέλαβε ο ιδρυτής Αντώνιος Π. Παληός, συνεισφέροντας από τον αδελφό του Μάρκο. Τη θέση του αντιπροέδρου στο διοικητικό συμβούλιο ανέλαβε ο υιός Τζων Μακ Δούαλλ. Όλα σχεδόν τα πλοία της εταιρείας Μακ Δούαλλ εντάχθηκαν στον στόλο της ΑΕΕΘΕ εκτός από ελάχιστα, τα οποία πουλήθηκαν. Την ίδια χρονιά που ιδρύθηκε η ΑΕΕΘΕ, το 1919, απεβίωσε ο Αντώνιος Π. Παληός, με αποτέλεσμα να αναλάβει τη διοίκηση της εταιρείας ο αδελφός του Μάρκος. Η υπογραφή της Συνθήκης των Σεβρών, τον Αύγουστο του 1920, η οποία σημάδεψε επίσημα το τέλος της Οθωμανικής Αυτοκρατο-

ρίας μεσουρανούσης της μικρασιατικής εκστρατείας, οδήγησε την ελληνική εμπορική ναυτιλία στην αναμονή ενός ελπιδοφόρου μέλλοντος. Ο κύριος λόγος ήταν η υποσχόμενη δημιουργία ενός κράτους με μεγάλο ανάπτυγμα ακτών, λόγω της παραχώρησης από την Entente στη σύμμαχο Ελλάδα περιοχών της πρώην Οθωμανικής Αυτοκρατορίας όπως η Σμύρνη, η Ανατολική Θράκη και τα νησιά του Βορείου Αιγαίου. Μέσα σε αυτό το κλίμα και με σκοπό την υποστήριξη των συμφερόντων τους και της μικρασιατικής εκστρατείας, οι ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες σύναψαν έναν φορέα με την επωνυμία «Πανελληνίος Ακτοπλοϊκή Ένωση». Στον φορέα αυτόν συμμετείχε ως ιδρυτικό μέλος και η ΑΕΕΘΕ, ήδη από τη σύνταξη του πρώτου καταστατικού της ένωσης, στις 15 Μαρτίου του 1921, συνεισφέροντας μέρος από τα πλοία της για τη μετα-

γωγή στρατού, εφοδίων και τραυματιών από και προς τη Μικρά Ασία. Ανάμεσα στα πλοία αυτά συμπεριλαμβάνονταν και τα πλοία ΔΑΦΝΗ, ΜΥΚΑΛΗ, ΙΣΜΗΝΗ, ΕΛΣΗ, και ΑΝΤΙΓΟΝΗ, τα οποία προέρχονταν από την ατμοπλοϊκή εταιρεία του Τζων Μακ Δούαλλ. Μετά την υποχώρηση του ελληνικού στρατού, την ελληνική ήττα που επέφερε τη Μικρασιατική Καταστροφή και την ανταλλαγή των πληθυσμών, η οικονομική κρίση που ακολούθησε οδήγησε στα μέσα της δεκαετίας του 1920 πολλές ελληνικές ατμοπλοϊκές εταιρείες στην πτώχευση. Ανάμεσα σε αυτές συμπεριλαμβάνονταν και η ΑΕΕΘΕ, της οποίας τα πλοία και τα υπόλοιπα περιουσιακά στοιχεία βγήκαν σε πλειστηριασμό. Το τέλος της Α.Ε.Ε.Θ.Ε. σήμανε και τον επίλογο της ατμοπλοϊκής εταιρείας του Τζων Μακ Δούαλλ, η οποία μέχρι την απορρόφηση της είχε σημειώσει έναν κύκλο ζω-

ής 30 περίπου χρόνων. Το μηχανουργείο «Ηφαιστος» συνέχισε τη λειτουργία του και εμφανίζεται, σύμφωνα με τον Τύπο της εποχής, να συνεχίζει την ακμαία και κραταιά δραστηριότητά του μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1930.

ΤΟ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ ΑΤΜΟΠΛΟΙΟ ΑΘΗΝΑ

Όπως ήδη αναφέρθηκε, μια από τις τελευταίες προσπάθειες με σκοπό την εύρεση λύσης για την καταχρεωμένη Ελληνική Ατμοπλοία της Σύρου στα 1892 ήταν η ενοικίασή της από τους Σκωτσέζους βιομηχάνους του Πειραιά, Τζων Μακ Δούαλλ και Γουλιέλμο Βάρβουρ. Στη σύμβαση ανάμεσα στους Πειραιώτες και τους Συριανούς, η οποία παρατίθεται ολόκληρη στην εφημερίδα «Πατρίς» της 2ας Ιουνίου 1892 (15ης Ιουνίου σύμφωνα με το νέο ημερολόγιο), αναφέρεται ότι το ποσό της

δεκαετούς ναύλωσης ανερχόταν στις 200.000 δραχμές τον χρόνο. Παράλληλα, η σύμβαση συνοδεύονταν από μια μακρά σειρά όρων που σαφέστατα ευνοούσαν στο έπακρο την Ελληνική Ατμοπλοία. Απ' ό,τι φαίνεται, ο «Μπάριμα Τζων» θα πρέπει να είχε ιδιαίτερους λόγους για να αποδεχθεί τους επιβαρυντικούς γι' αυτόν όρους του συμβολαίου. Ίσως ένας από αυτούς να ήταν η επιθυμία του να εκμεταλλευτεί συστηματικά το καλά εξοπλισμένο, δραστήριο και κερδοφόρο Νεώριο της Ερμούπολης για τη ναυπήγηση πλοίων, τα οποία θα οδηγούσαν πρωτίστως στην περαιτέρω επέκταση της δικής του ατμοπλοίας, της «Ελληνικής Ατμοπλοίας Μακ Δούαλλ και Βάρβουρ». Φαίνεται ότι πράγματι το Νεώριο της Σύρου αποτέλεσε έναν από τους καθοριστικούς παράγοντες για τη σύναψη της συμφωνίας, καθώς, εν αντιθέσει προς την «αμαρτωλή» Ελ-

ληνική Ατμοπλοία, το Νεώριο αποτελούσε στο διάστημα αυτό την πιο σύγχρονη ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα της Ανατολικής Μεσογείου.

Τον Σεπτέμβριο του 1892, αμέσως μετά την υπογραφή του συμβολαίου ενοικίασης, ξεκίνησε στις εγκαταστάσεις του Νεωρίου η ναυπήγηση του επιβατηγού ατμόπλοιο ΑΘΗΝΑ, υπό τον Βρετανό ναυπηγό Τζων Τάγκαρτ. Ο στόχος των αναδόχων ήταν η κατασκευή του πλοίου να πραγματοποιηθεί και να ολοκληρωθεί στην Ερμούπολη, ενώ ταυτόχρονα η μηχανή του θα κατασκευαζόταν στο μηχανουργείο του Τζων, τον «Ηφαιστο», στον Πειραιά. Στη συνέχεια, το ναυπηγούμενο πλοίο θα ρυμουλκούνταν στον Πειραιά, όπου θα γινόταν η τοποθέτηση της ατμομηχανής ονομαστικής ισχύος 77 ίππων. Ο συριανός Τύπος της εποχής α-

ναφέρεται με δημοσιεύματα στο ιδιαίτερα σημαντικό κατά τα φαινόμενα γεγονός, στα οποία μεταξύ άλλων δηλώνονται τα εξής: «*Εν τω νεωρίω της ελληνικής ατμοπλοίας ήρξατο η ναυπήγησης σιδηρού ατμοπλοίου μήκους 162 ποδών, πλάτους 23 και ύψους 15,5, κατασκευαζομένου υπό των ναυλωτών της Εταιρίας κ. Τζων Μακ Δούαλλ και Βάρβουρ. Το σκάφος έσεται έτοιμον μετά εξ μηνάς μεθ' ους θέλει ρυμουλκηθή εις Πειραιά, όπου θέλει τοποθετηθή εις το εκεί εργοστάσιον "Ηφαιστος" κατασκευασθείσα κατά το τελευταίον σύστημα, ατμομηχανή του.*» Η έγκριτη εφημερίδα «Πατρίς» στο φύλλο της 19ης Σεπτεμβρίου 1892 παρέχει περισσότερα στοιχεία για το γεγονός αναφέροντας: «*Ως προεγράψαμεν εν τοις ενάυθα συνεργείοις της Ελληνικής ατμοπλοίας ο μισθωτής αυτής κ. Τζων Δούαλλ προβαίνει εις ναυπήγησην ατμοπλοίου. Το ναυπη-* ▶