



La métamorphose du Stockholm vers l'Athéna.

Le lancement du Stockholm eut lieu le 9 septembre 1946 aux chantiers navals de Gøtawerken à Gøteborg en suède, numéro de série 611, ce fut à l'époque le plus grand navire construit en suède.

En 1948 le **Stockholm** fut mis en service par la *Svenska Amerika Lijnen* sur route du nord atlantique de Gøteborg à New York pour sa première traversée le 21 février 1948. Bien que étant le plus grand navire construit en suède, ce fut un des plus petits sur la route de l'atlantique nord et il souffrait beaucoup des tempêtes d'hiver. Avec des roulements importants dans la houle, le Stockholm eut vite la mauvaise réputation d'être le pire des navires de l'atlantique, un passager fut même tué lors d'une tempête. Pour remédier à la situation on installa 3000 tonnes de pierres dans les cales, ce qui ne résolut guère le problème, mais occupa de l'espace utile de cargaison. Une amélioration partielle des mouvements de roulement fut atteint seulement début 1956 par l'installation de stabilisateurs.



Le Stockholm en 1948



Le Stockholm après sa collision avec l'Andrea Doria le 25.7.1956

Le 25 juillet 1956 vers midi, le Stockholm quitta le port de New York pour sa 103^{ème} traversée de l'atlantique en direction de Gøteborg. Le soir vers 10h30 se produit un accident spectaculaire, au large de Nantucket, dans un épais banc de brouillard apparu soudainement, le Stockholm entra en collision avec le paquebot italien Andrea Doria. Bien que les deux paquebots étaient équipés de radars et s'étaient mutuellement repérés, le Stockholm harponnait l'Andrea Doria à tribord. L'Andrea Doria fut naufrage au bout de 11 heures, 47 personnes périssaient à bord de l'Andrea Doria et 5 personnes à bord du Stockholm. Le Stockholm, bien que fortement endommagé, parvint à rejoindre New York de sa propre force avec à bord 327 passagers et 245 membres de l'équipage rescapés de l'Andrea Doria.

Après les réparations de trois mois à New York le Stockholm reprit le service, mais la *Svenska Amerika Lijnen* tenta de s'en débarrasser. En plus de sa réputation jusque la pas brillante, à cause du manque de confort pour les passagers et de ses aptitudes navigation instables, il avait coulé l'Adrea Doria. En 1960 finalement, le Stockholm fut vendu à l'FDGB de *VEB Deutsche Seereederei Rostock* en RDA (DDR) et rebaptisé **Völkerfreundschaft**. Pendant 25 ans le Völkerfreundschaft resta au service de l'RDA, bien qu'après la construction du mur de Berlin, le 13 août 1961, les voyages à l'étranger des habitants de la RDA furent interdits ou du moins très strictement surveillés.



La métamorphose du Stockholm vers l'Athéna.



Le Völkerfreundschaft 1960 – 1985.

Après la vente à la compagnie panaméienne *Neptun Rex Enterprises* en 1985, le nom fut réduit à **Volker** et le paquebot fut mis en chantier dans l'Oslofjord et ensuite à Southampton, pour être remorqué 1986 à Oslo sous le nom de **Fridjof Nansen** ou il servit de domicile provisoire aux demandeurs d'asile.

En mai 1989 vente à la *Star Lauro* de Naples et remorquage à Gènes au nom de **Surriento**. Rénovation et transformation totale aux chantiers navals de *Varco Chapella*. Le vieux « *Liner* » devint ainsi en 1993 un paquebot de croisière confortable sous le nom de **Italia I**, revendu en octobre 1994 à la *Nina Cia. di Navigazione* à Naples comme **Italia Prima**.

La société *Neckermann Reisen* affréta l'Italia Prima en 1995 pour 5 ans, mais termina prématurément le contrat au bout de 3 ans. Pendant 5 mois l'Italia Prima servit d'hôtel flottant à l'exposition universelle de Lisbonne de 1998. Après quoi, rebaptisé en **Valtur Prima**, il entreprit des croisières dans les caraïbes pour la *Greta Lines* de Rome.

Reprise en 2002 par *Festival Cruises* sous le nom de **Caribe** pour des croisières dans les caraïbes, mais mis en chantier à La Havane en 2003 par manque de rentabilité, avec un destin incertain.

Début 2005 remise en état et mis en service sous le nom d' **Athéna** pour croisières de la *Classic International Cruises* sous pavillon portugais avec port d'attache Madeire.





La métamorphose du Stockholm vers l'Athéna.



*L'Athena en 2005 au port de Monaco
(Foto par l'auteur).*

Données techniques

Constructeur		Gøtawerken		Chantier naval		Gøteborg	
Date de lancement		9,9,1946		Mise en service		1948	
Longueur en m		160,08		Largeur en m		21,06	
Machines		2 12 000 Pse		Vitesse		19 knts	
Capacité BRT	1948	11 700		Capacité passagers	1948	395	
	1953	12 644			1953	670	
	1960	12 442			1955	608	
	1972	12 068			1960	568	
	1974	11 970			1994	540	
	1995	15 614			Équipage	1948	200
Cargaison tdw		5 550			1994	260	
Nom	1948	Stockholm			1993	Italia I	
	1960	Völkerfreundschaft			1994	Italia Prima	
	1985	Volker			1999	Valtur Prima	
	1986	Fridjof Nansen			2002	Caribe	
	1989	Surriento			2005	Athena	