

Το πείραμα ευσταθείας που δεν έγινε ποτέ, οι «άνωθεν πιέσεις», ο προβληματικός ερματισμός, οι «περίεργες» πραγματογνωμοσύνες. Και μια αλλοπρόσαλλη μετασκευή που κατέστησε το πλοίο «έρμαιο των ανέμων»

# Ευστάθεια μηδενός

ΕΚ ΤΟΥ

ΚΕΙΜΕΝΟ: ΦΩΤΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ

«Το πείραμα ευσταθείας έπρεπε να γίνει διότι θα προέκυπταν πολλά οφέλη. Δεν έγινε όμως, καθώς έμαθα και τούτο λόγω του επικρατούντος κλίματος. Δεν αποκλείεται η μη τέλει του πειράματος ευσταθείας να οφείλεται εις ελλείψεις (σ.σ.: του ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ), αλλά δεν το τολμώ αυτό το πράγμα. Το πείραμα δεν έγινε διότι θα εχάνετο χρόνος. Η χαλαρότης, ο φόρτος των αρμοδίων, η επιδίωξις της πλοιοκτησίας να μη χάση χρόνον, το γενικόν κλίμα, συνετέλεσαν εις την μη εκτέλεσιν του πειράματος. Λέγοντας ευθύνη του κρατικού παράγοντος εννοώ την ευθύνην του υπουργού και του γενικού διευθυντού, εν προκειμένω δε, κατά την γνώμην μου, διά τους τρεις αξιωματικούς δεν υπάρχει ευθύνη, καθώς και διά τον ναύαρχον Δ. Θεοδωρίδη. Αφ' ής το Υπουργείον μετεφέρθη εις Πειραιά, η ανεξαρτησία των Υπηρεσιών εξέλιπεν. Οι αξιωματικοί εν προκειμένω ενήργησαν όπως και εις περιπτώσεις άλλων πλοίων. Εις το Πρωτοδικείον μού ετέθη το ερώτημα διά φακελάκια εκ μέρους πλοιοκτητών προς τους αξιωματικούς και το απέκλεισα. Το θεωρώ πολύ πιθανότερον να

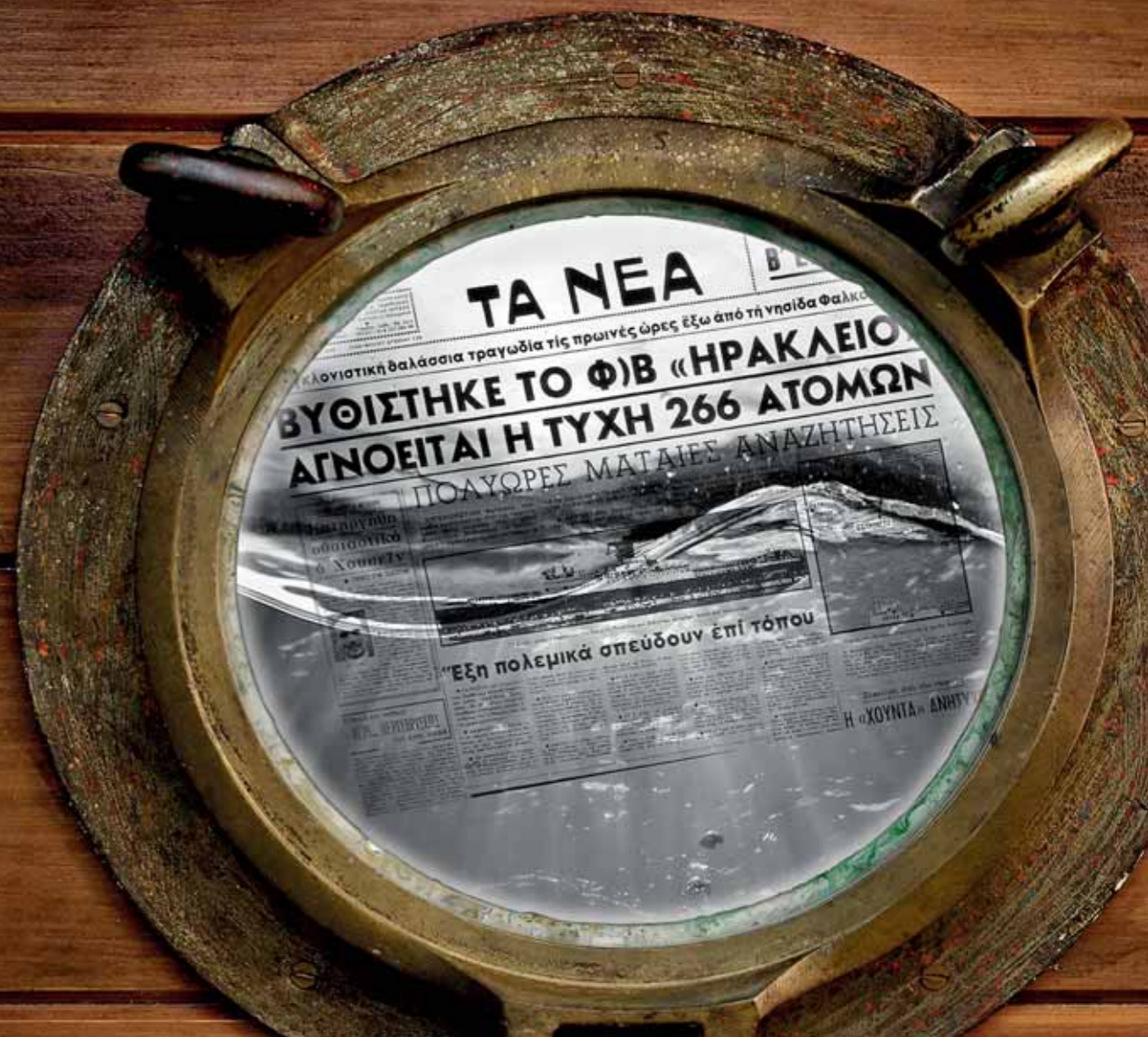
υπάρχουν εις πολλά πλοία ατυχήματα και δεν βλέπω εν προκειμένω ιδιαίτερον τινά ευμενή μεταχείρισιν του πλοίου ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ. [...] Οι αρμόδιοι διά την απαγόρευσιν των πλόων ήσαν οι κατηγορούμενοι αξιωματικοί και κατά την αυστηράν ερμηνείαν του νόμου παρενόμησαν, αλλά όχι κατ' εξαίρεσιν διά την εταιρείαν Τυπάλδου, και εν πάση περιπτώσει ασφαλώς επιέσθησαν άνωθεν, δεδομένου ότι ο υπουργός και ο γενικός διευθυντής διδουν τον τόνον. [...] Το έρμα εκείνο το βράδυ ήτο αναμφιβόλως ελλιπές. Ένα πλοίον μπορεί να βάλει έρμα, να κάνει με επιτυχία πείραμα ευσταθείας και μετά να αποβάλει το έρμα και να γίνει έρμαιο των ανέμων. Το μόνον ασφαλές είναι το εσφραγισμένον μόνιμον έρμα». (Κατάθεση Ανδρέα Βαγενά, πρώην στελέχους της Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων/ΥΕΝ, στο Εφετείο Αθηνών)

«Η πραγματογνωμοσύνη εβασίσθη εις σειράν προϋποθέσεων βάσει στοιχείων που μας εδόθησαν αλλά δεν ήσαν πλήρη, και εζητήσαμε σχέδια του πλοίου προ της μετασκευής αλλά ήλθαν αργά. Διά το πείραμα ευσταθείας δεν υπήρ-

χαν εν τω φακέλω στοιχεία, και κατ' ανάγκην η επιτροπή εβασίσθη εις το πείραμα ευσταθείας του αδελφού πλοίου ΧΑΝΙΑ και κατέληξε εις το συμπέρασμα ότι το πλοίον (σ.σ.: το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ) είχε την υπό του νόμου προβλεπομένην ευστάθειαν. [...] Το ναυπηγικόν τμήμα διεπίστωσεν ελλείψεις του ΧΑΝΙΑ αναλόγως προς τας του ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ και εγώ εισηγήθην μέσω του τμηματάρχου να μην παίρνη το ΧΑΝΙΑ επιβάτας μέχρις συμπληρώσεως του φακέλου, αλλά υπήρχον και αντίθετοι περί τούτου αντιλήψεις. [...] Ως προς τον καταπέλτην, τα πλοία ΧΑΝΙΑ και ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ δεν ήσαν αδελφά». (Κατάθεση πραγματογνώμονα Σωτήρη Γεωργιάδη, πλωτάρχη Λ.Σ. -πραγματογνωμοσύνη Γεωργιάδη-Αντωνίου, 30 Ιανουαρίου 1967)

«Τα σχέδια του ενός πλοίου ισχύουν και διά το αδελφόν και εν προκειμένω ο φάκελος ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ-ΧΑΝΙΑ ήτο κοινός και τα σχέδια κοινά [...]. Υπολογίσαμεν ότι την ανατροπήν του σκάφους θα επέφερον ύδατα της τάξεως των 83 τόνων». (Κατάθεση πραγματογνώμονα

Πείραμα ευσταθείας δεν έγινε επειδή θα αποδεικνυε ότι έπρεπε να τοποθετηθεί μόνιμο σφραγισμένο έρμα, οπότε αυτόματα αχρηστεύονταν το πλοίο. Και σχέδια δεν υποβλήθηκαν επειδή, αν αποκάλυπτόταν ποια ήταν πραγματικά η μετασκευή, το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ δεν θα έπαιρνε χαρτιά



Αντώνη Αντωνίου, επιμελητή Ναυπηγικής ΕΜΠ -πραγματογνωμοσύνη Γεωργιάδη-Αντωνίου, 30 Ιανουαρίου 1967)

ντός των ορίων του νόμου». (Έκθεση 30/1967 Β' ΑΕΕΝΑ, σελ. 73)

## ΑΠΟΡΙΕΣ και ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ

«Το πλοίον αυτό (σ.σ.: το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ), διά να χάσει την ευστάθειάν του, έπρεπε να μπουνη στο γκαράζ του 1.080 τόνου νερού». (Κατάθεση πραγματογνώμονα Βασίλη Φραγκούλη, καθηγητή Ναυπηγικής ΕΜΠ -πραγματογνωμοσύνη Φραγκούλη, άγνωστης ημερομηνίας)

Ερώτηση: Γιατί δεν τοποθετήθηκε μόνιμο σφραγισμένο έρμα στο ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, αφού όλες οι μελέτες συμφωνούν ότι προϋπόθεση για την υποθετική ευστάθεια του πλοίου ήταν να είναι γεμάτες όλες οι δεξαμενές έρματος ή ακόμη και όλων των διπυθμένων;

«Η μη ύπαρξις πρωτοκόλλου πειράματος ευσταθείας δεν επέτρεψεν εις τον πλοίαρχον να έχει σαφή αντίληψιν του απαιτουμένου ερματισμού, προκειμένου το πλοίον κατά την διάρκειαν του πλου του να κέκρηται ευσταθείας κυμαινομένης ε-

Ερώτηση: Γιατί δεν υποβλήθηκαν σχέδια; Απάντηση: Επειδή, αν αποκάλυπτόταν ποια ήταν πραγματικά η μετασκευή, το πλοίο δεν θα έπαιρνε χαρτιά -ούτε καν με τη μετακόμιση του Υπουργείου στον Πειραιά...

θεια -αν είχε καν ευστάθεια.

Ερώτηση: Γιατί δεν έγινε το πείραμα ευσταθείας; Απάντηση: Επειδή «το Υπουργείον μετεφέρθη εις Πειραιά». Και «επειδή θα εχάνετο χρόνος». Και «επειδή έτσι είχε καθιερωθεί» -όπως κατέθεσαν στο Εφετείο όλοι οι ειδήμονες, που ήταν ταυτόχρονα μάρτυρες κατηγορίας (κατά του πλοίαρχου, του πληρώματος και του καιρού), αλλά και μάρτυρες υπεράσπισης (των πλοιοκτητών, της ΕΕΠ και της ΕΤΒΑ). Στην πραγματικότητα, το πείραμα δεν έγινε επειδή θα αποδείκνυε του λόγου το αληθές, ότι έπρεπε να τοποθετηθεί μόνιμο σφραγισμένο έρμα, οπότε αυτόματα αχρηστεύονταν το πλοίο. Χωρίς να είναι καν βέβαιο ότι αρκούσε κι αυτό (το σφραγισμένο έρμα)

ώστε να έχει το πλοίο ευστάθεια...

Ερώτηση: Γιατί η ΕΕΠ δεν απαιτήσε να γίνει πείραμα και να υποβληθούν σχέδια; Απάντηση: Επειδή σε τέτοιες περιπτώσεις είναι πολύ καλύτερο να μην ξέρεις από το να ξέρεις.

Ερώτηση: Γιατί το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ πήρε άδεια από την ΕΕΠ να ταξιδεύει ως ΕΓ/ΟΓ πλοίο παρά τις αντιρρήσεις του Ναυπηγικού Τμήματος;