

Εκ προμελέτης

Το πλοίο ταξίδευε με τη βοήθεια της τύχης και της διαπλεκόμενης γραφειοκρατίας.

Καθημερινές κλίσεις, ρωγμές, τρύπια στεγανά, και κατά τ' άλλα «κατάστασις αρίστη».

Το απίστευτο παρασκήνιο πίσω από την παράταση αξιοπλοΐας που ύστερα από λίγες μέρες

θα κόστιζε 280 ανθρώπινες ζωές. Η «επίσημη» προαναγγελία του ναυαγίου

ΚΕΙΜΕΝΟ: ΦΩΤΗΣ ΜΑΡΤΙΝΟΣ

Εν Πειραιεί, 7 Αυγούστου 1966. Μετά την αποκατάσταση της κλίσης της προηγούμενης μέρας επιθεωρούνται τα στεγανά διαμερισμάτων-Void Spaces 1-6 και διαπιστώνεται ότι (βλ. Εικόνα 1):

1. Οι τρεις στεγανές (!) φρακτές που κατασκευάστηκαν στη μετασκευή είχαν στην κάτω άκρη κάθε πλευράς (δεξιά και αριστερά) τρύπα διαστάσεων 15 x 15 εκ.

2. Οι ανθρωποθυρίδες που υπήρχαν στις φρακτές 3/4 και 5/6 σε ύψος 50 εκ. από το κατάστρωμα διπυθμένων ήταν ανοιχτές με τα κλύμματα πεταμένα στο δάπεδο.

3. Στη δεξιά πρυμιά άκρη του δαπέδου του γκαράζ υπήρχαν ρωγμές από τις οποίες «θα μπορούσαν να συρρεύσουν ύδατα» στο υποκείμενο στεγανό διαμέρισμα 6.

Το πλοίο είχε επιθεωρηθεί εκτάκτως εσωτερικά από την ΕΕΠ στις 2 Ιουλίου, ύστερα από απαίτηση του προϊστάμενου Ναυπηγικού αντιπλοιάρχου Ανδριτσόπου-

λου, που προφανώς είχε κάποιες πληροφορίες ότι κάτι δεν πάει καλά. Η επιθεώρηση έγινε, τα στεγανά «σουρωτήρι» όμως δεν εντοπίστηκαν. «Είχαν έλθει στο καράβι κατά περιόδους αξιωματικοί του Λιμενικού, αλλά με πολλή αδιαφορία αντήλασαν χαιρετισμούς και έφευγαν μετά από 10 λεπτά». **Κατάθεση διασωθέντος Ηλία Κακαουνάκη, θαλαμηπόλου του πλοίου για 10 μήνες.**

Η ασυνήθης κλίση του ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ ανοίγει τον ασκό του Αιόλου. Αποκαλύπτει ότι, πέρα από την ευσταθεια, το πλοίο έχει και πολλά άλλα σοβαρά προβλήματα. Κανείς δεν ξέρει πόσα και ποια –όπως π.χ. τα δίκτυα εξάντλησης και τα τρύπια στεγανά. Το πιο σημαντικό που αποκαλύπτεται είναι η καθοριστική εμπλοκή της ΕΕΠ στο κουκούλωμα όλων αυτών, με τις υπόγειες συμφωνίες της, με τις δήθεν επιθεωρήσεις και τα εικονικά πιστοποιητικά της. Επιβατικό πλοίο δεν μπορεί να ταξιδεύει με τρύπια «στεγανά»

–ή μάλλον δεν μπορεί να ταξιδεύει από τη στιγμή που για κακή τύχη του ίδιου και της ΕΕΠ αποκαλύπτεται ότι έχει τρύπια στεγανά. Το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, όμως, απέπλευσε αμέσως για την Κρήτη. Και συνέχισε να ταξιδεύει χωρίς στεγανά, αφού το εικονικό Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης (ΠΓΕ) δεν ανεστάλη.

9 Αυγούστου 1966

Η Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων γνωστοποιεί (Σήμα 11329/9/8/66) στην Ατμοπλοία Αιγαίου τις «ναυπηγικές ελλείψεις» που διαπιστώθηκαν (αυτοαποκαλύφθηκαν) και την καλεί να τις αποκαταστήσει, όπως επίσης και να ελέγξει την κατάσταση και διάταξη του δικτύου εξάντλησης κυτών ώστε να πληρούται η SOLAS 49. Το σήμα προκαλεί την απορία με ποιο λάθος κατάφεραν οι μηχανικοί να κατακλύσουν τα στεγανά μέσα από ένα δίκτυο εξάντλησης που, όπως φαίνεται από το ίδιο το σήμα, δεν υπήρχε. Αυτό επιβεβαιώνεται και από την απάντησή

που έγινε από δίκτυο αναρρόφησης, και όχι εξάντλησης.

11 Αυγούστου 1966

Η Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων με σήμα της (11330/11/8/66) καλεί την Ατμοπλοία Αιγαίου να αποστείλει πλήρη μελέτη ευσταθείας. Την ίδια μέρα, ο Ανδριτσόπουλος συντάσσει ένα ενημερωτικό σήμα προς το ΥΕΝ (Εικόνα 2). Έχοντας ήδη μπει «καρφί στο μάτι» της Υπηρεσίας του, προσπαθεί να πει διά της τεθλασμένης ό,τι δεν μπορεί να πει στα ίσια: ότι αυτό που έγινε στις 6 Αυγούστου 1966 στον Πειραιά θα ξανασυμβεί στο μέλλον με απρόβλεπτες συνέπειες. Στην ουσία προαναγγέλλει το ναυάγιο. Το σήμα δεν υπογράφηκε από τον διευθυντή της ΕΕΠ και δεν φέρει αριθμό πρωτοκόλλου –όπως αναφέρεται, «δεν εγένετο προώθησις».

Κατόπιν όλων αυτών των «μικροσυμβάντων», το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ εξακολουθεί να ταξιδεύει και να μεταφέρει επιβάτες «εις αρίστην



κατάστασιν», σαν να μην συμβαίνει τίποτα, αλλά με ανάγκη καθημερινής αναστήλωσης προκειμένου –και με τη βοήθεια της τύχης– να καταφέρει να βγάλει το επόμενο ταξίδι χωρίς να πάρει κλίση και χωρίς να του φύγει ο καταπέλτης. Κι όσο για το μεθεπόμενο, έχει ο Θεός.

15 Σεπτεμβρίου 1966

Η Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων ενημερώνει με σήμα της (260945/9/66) το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά ότι, αν έως την 1η Οκτωβρίου 1966 δεν έχει αποκατασταθεί η στεγανότητα των φρακτών, θα απαγορευτεί ο απόπλους του πλοίου.

1 Οκτωβρίου 1966

Με νέο σήμα της (01300/10/66) η Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων επιβεβαιώνει το προηγούμενο. Την ίδια μέρα η Ατμοπλοία Αιγαίου αναφέρει αποκατάσταση της στεγανότητας φρακτών. Ο υποπλοίαρχος Στεφασδούρος κατέθεσε ότι μια βδομάδα πριν από το ναυάγιο δούλευαν μέσα στο πλοίο συνεργεία οξυγονοκολλητών, που έκλεισαν πλημμελώς τρύπες και ρωγμές. Ποια αποκατάσταση, λοιπόν, την 1η Οκτωβρίου; Αλήθεια, θυμάται κανείς τους Πολωνούς fitters στο πλοίο IRON ANTONIS κατά το τελευταίο και μοιραίο ταξίδι του το 1993 –ναυάγιο που μόνο ο «Ε» είχε αναδείξει τότε; Αντιμετωπίζοντας ο εκδότης του μάλιστα σειρά δικαστικών διώξεων και αγωγών επειδή έγραψε απλώς την αλήθεια...

13 Οκτωβρίου 1966

Η Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων με σήμα της (15039/13/10/66) ενημερώνει την Ατμοπλοία Αιγαίου ότι απαραίτητη προϋπόθεση για την ανανέωση του ΠΓΕ είναι η υποβολή μελέτης πειράματος ευσταθείας.

14 Νοεμβρίου 1966

Η Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων με σήμα της (17157/14/11/66 – Εικόνα 3) ενημερώνει την Ατμοπλοία Αιγαίου για τις πολλαπλές ναυπηγικές ελλείψεις των πλοίων ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ και ΧΑΝΙΑ: μελέτη πειράματος ευσταθείας, μελέτη ευσταθείας έναντι βλάβης, σχέδιο εξάντλησης κυτών, μελέτη κατάκλισης, σχέδια στεγανών ▶