



**ΒΥΘΙΣΤΗΚΕ ΤΟ Φ)Β «ΗΡΑΚΛΕΙΟ»
ΑΓΝΟΕΙΤΑΙ Η ΤΥΧΗ 266 ΑΤΟΜΩΝ**

Το χαρτί της διαπλοκής

Το Πιστοποιητικό της διαπλοκής, το χαριστικό δάνειο και οι προστάτες, η ανύπαρκτη πλην έμμεση ομολογία των «ηθικών αυτοουργών». Για να μην κλονιστεί η καθεστηκυία τάξις, οι 280 νεκροί θεωρήθηκαν «παράπλευρη απώλεια»...

1 Δεκεμβρίου 1966, ώρα 10:30: Ο υπαξιωματικός Γραμματείας πηγαίνει το σήμα παράτασης ΠΓΕ στον διευθυντή της ΕΕΠ, ο οποίος το υπογράφει και το επιστρέφει για εκτέλεση (απόπλου) παρότι δεν είναι υπογεγραμμένο, ως όφειλε, από τους τμηματάρχες Ναυπηγικού, Μηχανής και Ασυρμάτου. Δικαιολογώντας την έλλειψη των απαραίτητων υπογραφών, και κυρίως αυτής του τμηματάρχη Ναυπηγικού, ο διευθυντής ισχυρίστηκε ότι στο Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης δεν αναφέρονταν ναυπηγικές ελλείψεις και επιπλέον δεν υπήρχε εισήγηση του τμηματάρχη για απαγόρευση πλόων. Όμως, το ίδιο πρωί ο Ανδριτσόπουλος είχε αρνηθεί την παράταση στον αρχιπλοίαρχο της εταιρείας! Κι όλα τα σημεία περί αποκατάστασης των ναυπηγικών ελλείψεων ως αναγκαίας προϋπόθεσης για να εκδοθεί νέο ΠΓΕ ήταν υπογεγραμμένα από τον διευθυντή πριν από μόλις 15 μέρες. Πώς είναι δυνατόν, λοιπόν, ο ίδιος αυτός άνθρωπος, που τον είχαν κατεβάσει αξιωματικά στο γραφείο του μπας και γίνει καμιά στραβή, να ισχυρίζεται ότι αυτές οι ναυπηγικές ελλείψεις δεν συνιστούσαν λόγο απαγόρευσης απόπλου επειδή δεν είχαν αναγραφεί στο παλιό ΠΓΕ; Πώς είναι δυνατόν συνάδελφοί του, ανασκευάζοντας τη δική του εκδοχή, να ισχυρίζονται ότι οι ναυπηγικές ελλείψεις δεν έγιναν αντιληπτές επειδή ήταν σε ξεχωριστό φάκελο, ενώ ο φάκελος ήταν ένας; Τι ήταν αυτές οι ελλείψεις, μεταξύ των οποίων η μη υποβολή μελέτης ευστάθειας, το μικρότερο ύψος εξάλων, η ασαφής μελέτη γραμμής φόρτωσης και το μεγαλύτερο από το προβλεπόμενο μήκος στεγανών διαμερισμάτων; Λεπτομέρειες άνευ σημασίας; Δυστυχώς για όλους τους «αρμοδίους», τους υπουργούς και τους ναυάρχους, υπάρχει και ακόμη μια «λεπτομέρεια». Την 1η Δεκεμβρίου, όταν γίνονταν όλα αυτά, το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ δεν είχε βουλιάξει. Τον Ιούνιο του 1968, όταν γι-

νόταν η δίκη στο Εφετείο, το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ είχε βουλιάξει. Και είχε πάρει μαζί του 280 ανθρώπους. Είναι το πιο μελανό σημείο στην ιστορία του ναυαγίου ότι η «λεπτομέρεια» αυτή δεν άγγιξε κανέναν τόσο, είτε κατηγορούμενο είτε μάρτυρα είτε αρμόδιο είτε υψηλά ιστάμενο, ώστε να βγει και να πει ξεκάθαρα την αλήθεια. 280 νεκροί, κι όμως κανείς δεν ένωσε την ανάγκη να ησυχάσει τη συνείδησή του. Ούτε καν εκείνοι που δεν θα είχαν καμία συνέπεια. Το μόνο που τους διακατείχε ήταν ο φόβος απέναντι στην εξουσία. Και το μόνο που την ένοιαζε αυτή ήταν η προστασία του συστήματος που υπηρετούσε. Μπροστά στο καταστροφικό –για την ιδιαιτερότητα να κλονιστεί έστω και ελάχιστα η καθεστηκυία τάξις, οι 280 νεκροί θεωρήθηκαν «παράπλευρη απώλεια».

12:30: Το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ αποπλέει για τα Χανιά με καταφανώς άκυρη και παράνομη παράταση Πιστοποιητικού Ασφαλείας –κι αυτή για ένα ταξίδι και μόνο.

Ακριβώς μια εβδομάδα μετά, Πέμπτη 8 Δεκεμβρίου 1966, ώρα 02:17
Εφοδιασμένο με αυτό το έγγραφο, εικονικό και ληγμένο κουρελόχαρτο, επειδή είναι ατόπημα να το αποκαλεί κανείς Πιστοποιητικό, το ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ βυθίζεται στο Μυρτώο Πέλαγος, την όγδοη μέρα της δέκαήμερης παράτασης που του χορηγήθηκε επειδή οι ελλείψεις του θεωρήθηκαν εποουσιώδεις. Δεν χρειάζεται κανένα άλλο σχόλιο, παρά μόνο μια παρατήρηση: Αν το πλοίο είχε βυθιστεί στις 11 Δεκεμβρίου, σίγουρα το «Πιστοποιητικό» του θα είχε παραταθεί ως τις 15!

ΤΟ ΝΤΟΜΙΝΟ ΤΗΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΔΙΑΠΛΟΚΗΣ
Η διερεύνηση αρνείται διαχρονικά να συσχετίσει το ναυάγιο με την προϊστορία του, και πολύ περισσότερο να αποδώσει την αιτία στην προϊστορία του. Παρά το Πιστοποιητικό-διαπλοκόχαρτο της ΕΕΠ, που επιβεβαιώνει ότι νόμιμο Πιστοποιητικό γι' αυτό

το πλοίο ήταν αδύνατο να εκδοθεί. Η διερεύνηση κλείνει κυριολεκτικά τα μάτια σε όλη αυτή την ιστορία έκδοσης του (μη) ΠΓΕ –δεν θέλει καν να την ξέρει. Οι λόγοι αυτής της άρνησης σήμερα δεν είναι κατανοητοί. Την εποχή του ναυαγίου ήταν σαφέστατοι. Η μετασκευή και η δρομολόγηση του ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, και αργότερα του ΧΑΝΙΑ, προκάλεσαν εντόμιο με όλο και περισσότερα εμπλεκόμενα πρόσωπα. Μια πυραμίδα με συνεχώς διευρυνόμενη βάση. Όσο το πλοίο επιβίωνε, κανείς δεν είχε λόγο ν' ανοίξει το στόμα του. Όταν βυθίστηκε, ισχύσε μεν και στη στεριά αυτό που είχε ισχύσει στη θάλασσα, δηλαδή «ο σώζων εαυτὸν σωθήτω», πλην όμως υπήρχε και κάτι κοινό για όλους: η εμπλοκή τους στην αμαρτωλή προϊστορία του πλοίου. Που τώρα έπρεπε πάση θυσία να εξαφανιστεί.

ΑΥΤΟΒΟΥΛΩΣ ...ΚΑΤ' ΕΝΤΟΛΗΝ ΤΗΣ ΕΤΒΑ!
Το Συμβούλιο Ελέγχου Ναυτικών Ατυχημάτων (ΣΕΝΑ) με την απόφασή του 283/21/12/67 διέταξε τη διενέργεια περαιτέρω έρευνας από την ΑΕΕΝΑ, επειδή από την 30/1967 έκθεσή της προέκυπταν ενδείξεις ευθύνης και άλλων προσώπων πέρα από το πλήρωμα και τους πλοιοκτύτες –ειδικότερα, στελεχών της ΕΕΠ. Με τη δεύτερη έκθεσή της (129/68) η Β' ΑΕΕΝΑ εμμένει στην αρχική της θέση περί ευθύνης πληρωμάτων και πλοιοκτιτών, προσθέτοντας όμως ότι οι «παραλείψεις» των πλοιοκτιτών δεν έπαιξαν ρόλο στην πρόκληση του ναυαγίου και ότι δεν προέκυψαν στοιχεία για ευθύνη άλλων προσώπων. Αναφέρει επίσης ότι:
α) Η ΕΤΒΑ υπέβαλε αίτηση προς την ΑΕΕΝΑ «όπως θεωρηθή ότι η απώλεια του πλοίου δεν οφείλεται εις πταίσμα τι των πλοιοκτιτών», προκειμένου να εισπράξει την ασφαλιστική αποζημίωση (που δεν υπήρχε) για το ενυπόθετο δάνειο των 1.114.000 δολαρίων που είχε χορηγήσει στην πλοιοκτήτρια εταιρεία.
β) Η ΑΕΕΝΑ «εμελέτησε επισταμένως την από 1/7/68 έκθεσιν» ➤