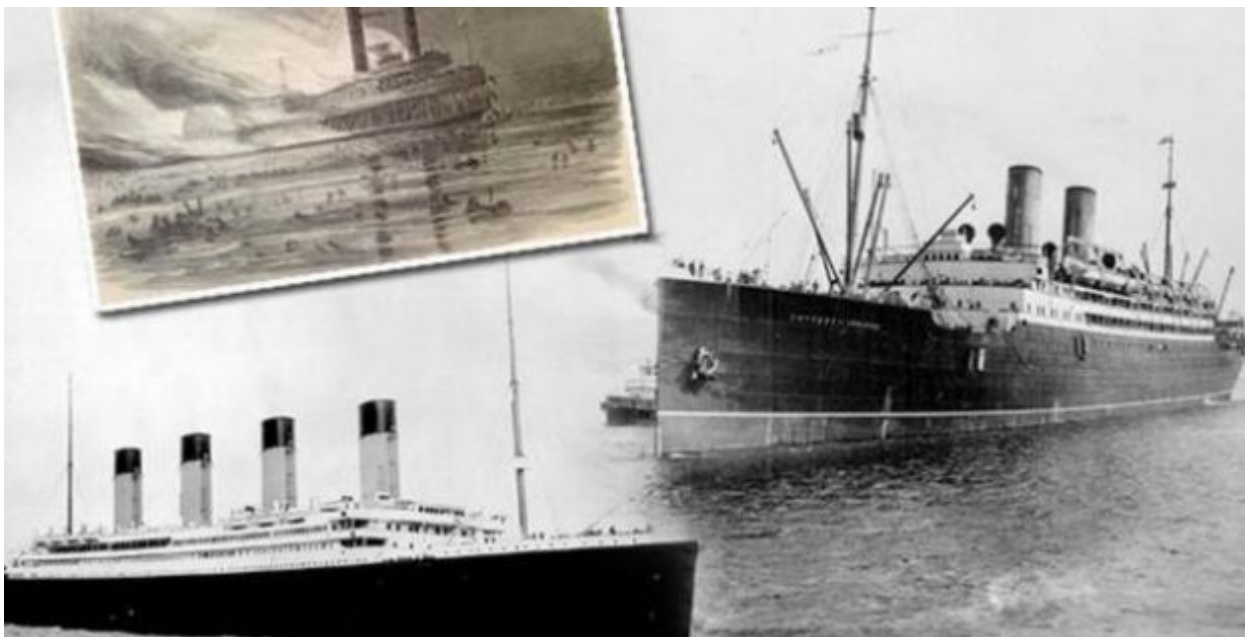
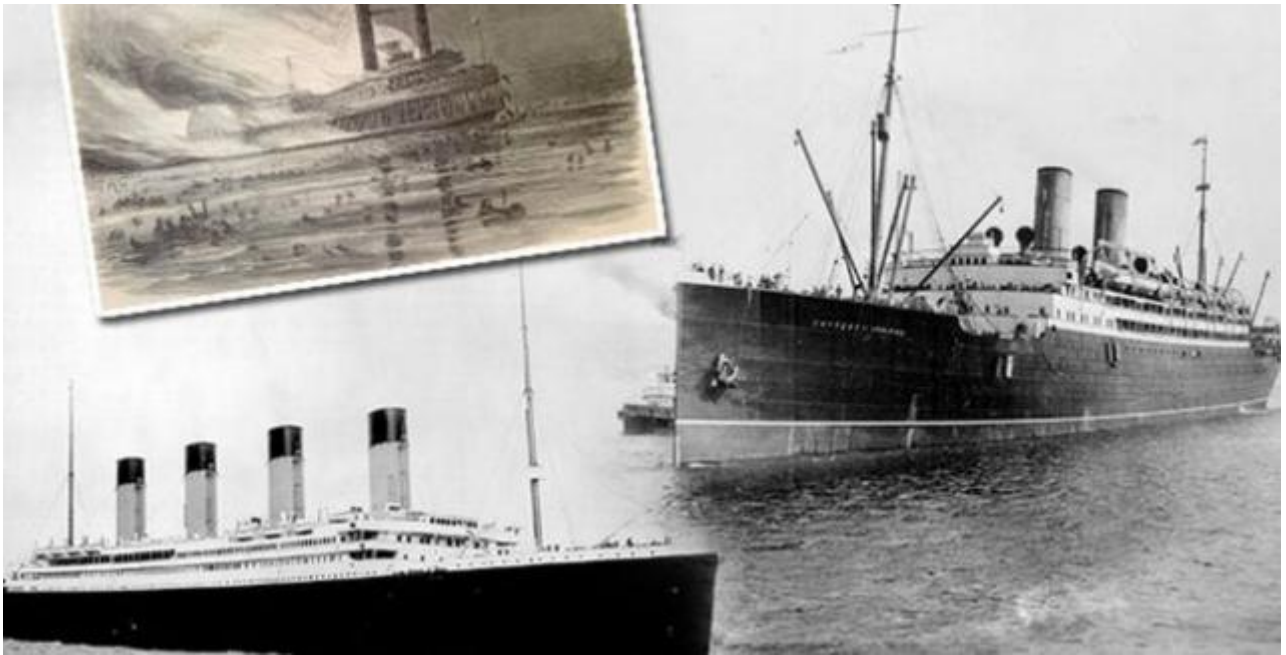


## Τα 10 καταστροφικότερα ναυάγια στην ιστορία

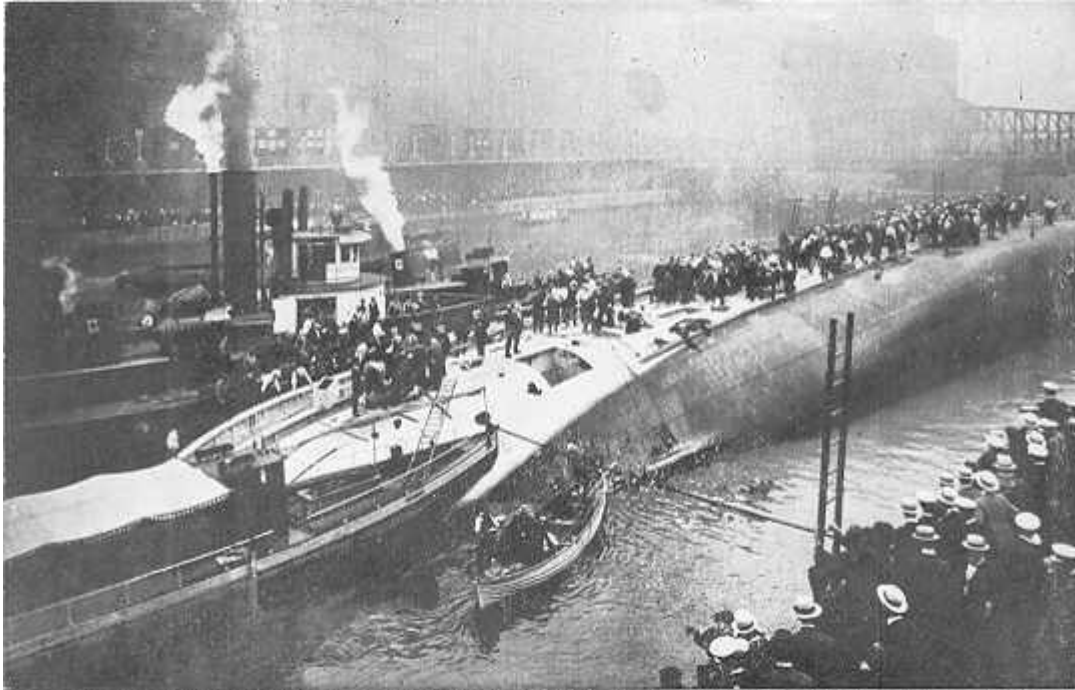
/ [Επιστήμες](#), [Τέχνες](#) & [Πολιτισμός](#)



Μεγάλα ναυάγια είχαμε και κατά την διάρκεια των πολέμων από επιθέσεις εχθρικών πλοίων ή αεροπλάνων. Αλλά η φρίκη στον πόλεμο είναι αναμενόμενη.

Σε καιρό ειρήνης όμως και μάλιστα σε ένα ταξίδι με το πλοίο, σε μια ανέμελη θεωρητικά στιγμή, είναι που ένα τέτοιο δυστύχημα σαν τα παρακάτω ή σαν το πρόσφατο στα ανοικτά της Τοσκάνης, μάς μαυρίζει την ψυχή.

## 10. SS Eastland, Σικάγο, 1915: 845 νεκροί



Από το πρώτο του κιόλας ταξίδι, το 1903, το επιβατηγό SS Eastland έπαιρνε κλίση εν πλω. Γι' αυτό και σύντομα το χρησιμοποιούσαν αποκλειστικά στα πιο ήρεμα νερά των μεγάλων αμερικανικών λιμνών Μίσιγκαν, Superior και Huron, όπου έκανε κρουαζιέρες, με αφετηρία το λιμάνι του Σικάγο. Το 1915, λόγω και του δυστυχήματος του Τιτανικού τρία χρόνια νωρίτερα, ο Πρόεδρος Γούντροου Γούιλσον είχε περάσει ένα νόμο που ενέτεινε τα μέτρα ασφαλείας στα επιβατηγά πλοία. Η ειρωνία είναι πως ο νόμος αυτός οδήγησε στην καταστροφή το SS Eastland. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία υποχρεωνόταν να αυξήσει τις σωστικές λέμβους. Λόγω του σχεδιασμού του πλοίου, αυτές έπρεπε να τοποθετηθούν στο επάνω μέρος του, ψηλώνοντας έτσι το κέντρο βάρους. Στις 24 Ιουλίου του 1915 το SS Eastland και δύο ακόμη κρουαζιερόπλοια των λιμνών μισθώθηκαν από την εταιρεία ηλεκτρικού του Σικάγο για να πάνε ημερήσια εκδρομή τους υπαλλήλους της στο Μίσιγκαν Σίτι. Για τους φτωχούς εργάτες αυτή ήταν μια μοναδική εμπειρία, αφού εκείνα τα χρόνια δεν υπήρχαν άδειες και διακοπές. Μόνο που η διασκέδαση σύντομα μετατράπηκε σε τραγωδία. Με το που γέμισε το SS Eastland (με 2.712 ανθρώπους, όταν ο Τιτανικός είχε βουλιάξει με 2.223) άρχισε να γέρνει, μέσα στο λιμάνι, προς την αντίθετη μεριά από αυτήν της αποβάθρας. Οι επιβάτες στην αρχή γελούσαν, αλλά μέσα στα επόμενα δεκαπέντε λεπτά η κλίση ήταν τόσο έντονη που οι μηχανές αδυνατούσαν να την επαναφέρουν και η αποβίβασή τους πίσω στην αποβάθρα ήταν αδύνατη. Ξαφνικά το πλοίο άρχισε να βουλιάζει, με αποτέλεσμα να χαθούν 845 άνθρωποι, σχεδόν όλοι όσοι δεν είχαν προλάβει να ανεβούν στο κατάστρωμα. Το γεγονός ότι επρόκειτο κυρίως για φτωχούς

ανατολικοευρωπαίους εργάτες έκανε το δυστύχημα να περάσει απαρατήρητο ακόμη και στις ΗΠΑ, σε σχέση με το ναυάγιο του Τιτανικού, 3 χρόνια νωρίτερα.

### **9. MS Estonia, Βαλτική Θάλασσα, 1994: 852 νεκροί**



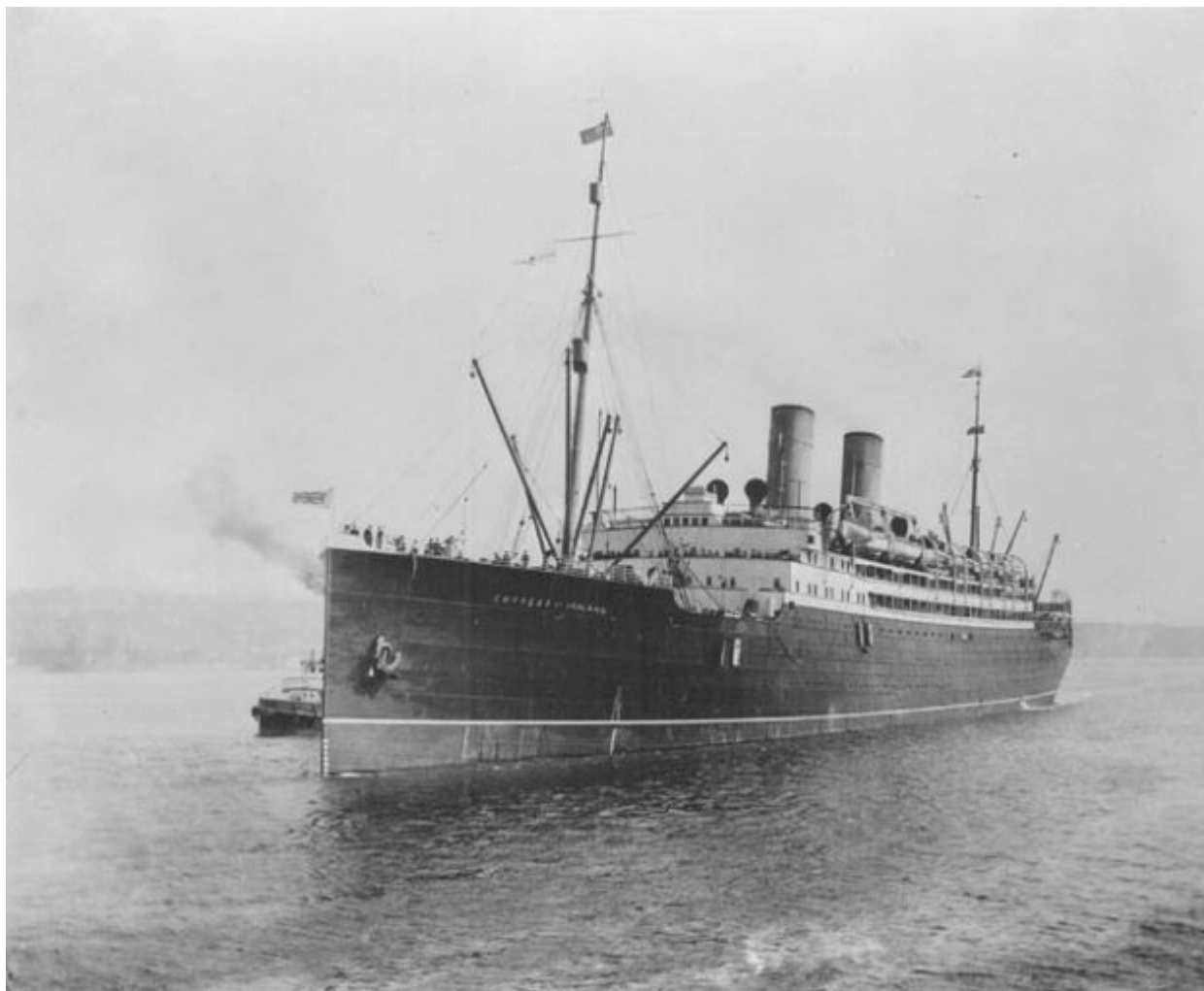
Ένα μεγάλο φέρι μποτ που ναυπηγήθηκε το 1979 στην Γερμανία, ήταν το 1994 το μεγαλύτερο του εσθονικού στόλου και έφερε περήφανο το όνομα της χώρας. Εξυπηρετούσε τη γραμμή Ταλίν - Στοκχόλμη και το βράδυ της 27ης Σεπτεμβρίου έφυγε με 989 ανθρώπους (πλήρωμα και επιβάτες) από την εσθονική πρωτεύουσα με προγραμματισμό να φθάσει στην Σουηδία στις 9 το επόμενο πρωί. Κατά τα μεσάνυχτα πέτυχε καταιγίδα στη μέση της Βαλτικής Θάλασσας, αλλά την ξεπέρασε χωρίς πρόβλημα και συνέχισε το ταξίδι του. Στη 1:15, όμως, ο καταπέλτης του φέρι που προφανώς είχε υποστεί ζημιά κατά την διάρκεια της καταιγίδας, χωρίς να το αντιληφθεί το πλήρωμα, αποκολλήθηκε και το πλοίο άρχισε να βάζει νερά σε τεράστιες ποσότητες. Επτά λεπτά αργότερα στάλθηκε SOS και στη 1:50 το MS Estonia χάθηκε από τα ραντάρ! Είκοσι λεπτά αργότερα έφθασε στον τόπο του συμβάντος το πρώτο πλοίο που έλαβε το SOS, αλλά κατάφερε να περισυλλέξει μόνο 137 ανθρώπους. Οι υπόλοιποι 852 πιάστηκαν στον ύπνο και βούλιαξαν μαζί με το φέρι.

### **8. MS Al-Salam Boccacio 98, Ερυθρά Θάλασσα, 2006: 1.000 νεκροί**



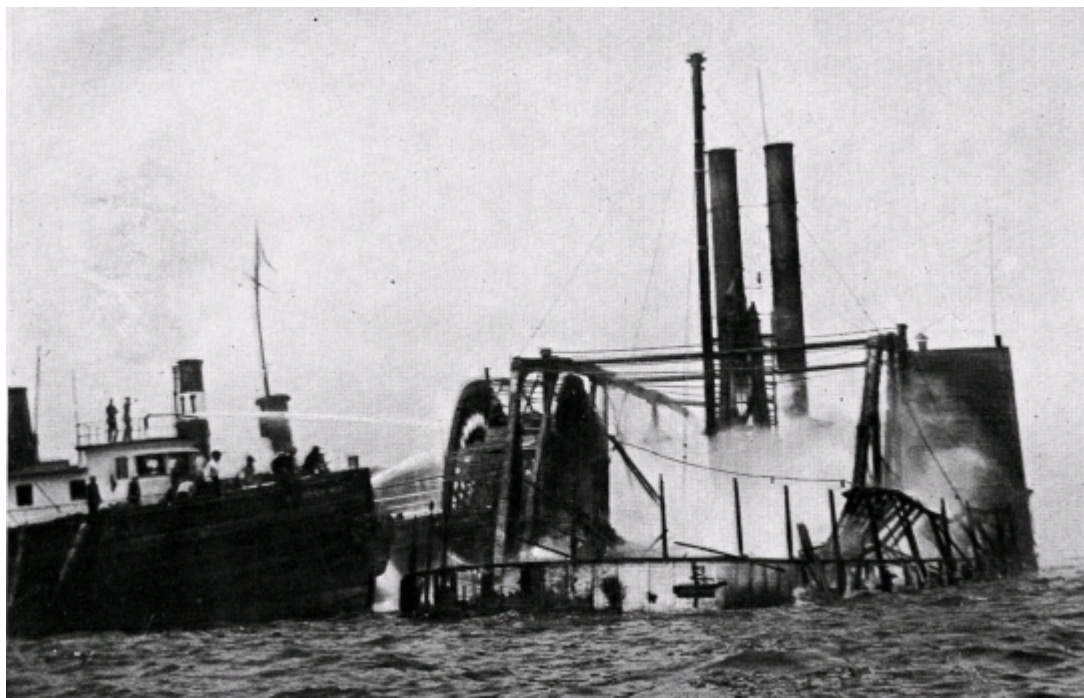
τις 3 Φεβρουαρίου του 2006 το φέρι μποτ ξεκίνησε από την Σαουηδική Αραβία για να περάσει απέναντι στην Αίγυπτο, μεταφέροντας περίπου 1400 άτομα. Λίγο μετά την αναχώρησή του ξέσπασε φωτιά και οι αντλίες που χρησιμοποιήθηκαν για να την σβήσουν όχι μόνο δεν βοήθησαν, αλλά προκάλεσαν μεγαλύτερο πρόβλημα: Ήταν χαλασμένες, με αποτέλεσμα το νερό που τραβούσαν από τη θάλασσα να γεμίζει το αμπάρι του πλοίου. Όταν άρχισε να παίρνει κλίση, ο καπετάνιος επιχείρησε να επιστρέψει στην Σαουηδική Αραβία, αλλά η απόσταση ήταν περίπου 62 ναυτικά μίλια. Δεν είναι γνωστό γιατί δεν εξέπεμψε SOS, πάντως περαστικά πλοία ειδοποίησαν τις αρχές. Ωστόσο η Αίγυπτος αρνήθηκε να λάβει βοήθεια από τα ισραηλινά πολεμικά πλοία που βρίσκονταν στην περιοχή και απευθύνθηκε μόνο στα αμερικανικά, τα οποία ήταν αρκετά μακριά και δεν πρόλαβαν να σώσουν παρά μόνο 400 επιβάτες.

## **7. RMS Empress of Ireland, Κεμπέκ, 1914: 1.012 νεκροί**



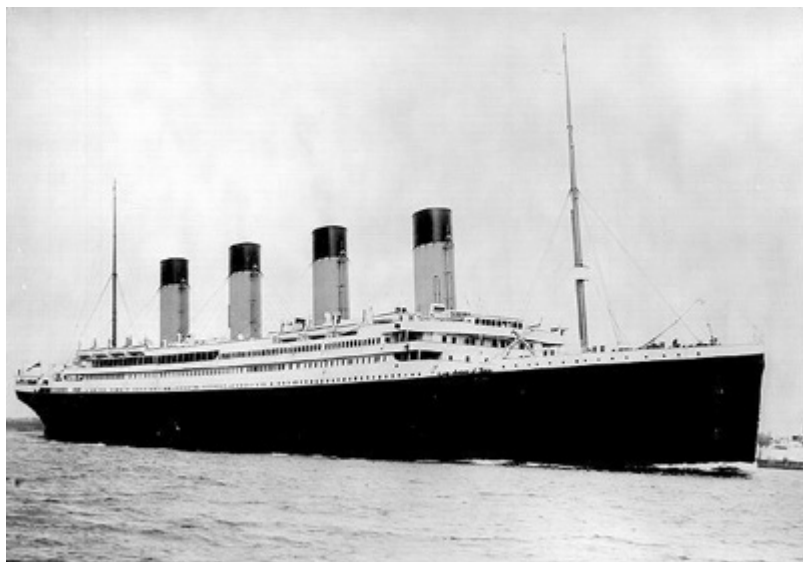
Ο ποταμός Σεντ Λόρενς εκβάλλει στον Ατλαντικό Ωκεανό στα βόρεια του Κεμπέκ και τον ενώνει με τη Λίμνη Οντάριο των καναδοαμερικανικών συνόρων (βρίσκεται στα βόρεια της πολιτείας της Νέας Υόρκης). Το υπερωκεάνειο RMS Empress of Ireland ξεκίνησε στις 28 Μαΐου του 1914 από την καναδική πόλη με 1.477 επιβάτες και προορισμό το Λίβερπουλ για να συναντήσει το απόγευμα βαριά ομίχλη όσο ακόμη βρισκόταν στα νερά του ποταμού. Ένα μικρό νορβηγικό ανθρακοφόρο πλοίο, το Storstad, έπεσε με ορμή επάνω του και τού άνοιξε μια τρύπα διαμέτρου περίπου 5 μέτρων στη μία πλευρά. Το υπερωκεάνιο βούλιαξε σε λιγότερο από δεκαπέντε λεπτά, παρασύροντας στον πάτο του ποταμού 1.012 ψυχές.

## **6. The General Slocum, Νέα Υόρκη, 1904: 1.021 νεκροί**



Επρόκειτο για ένα μεγάλο ατμόπλοιο που εκτελούσε εκδρομές στις παραλίες γύρω από τη Νέα Υόρκη. Στις 15 Ιουνίου του 1904, μισθωμένη από την Ευαγγελική Λουθηρανική Εκκλησία του Αγίου Μάρκου, φόρτωσε 1.300 γυναίκες και παιδιά και ξεκίνησε για το Λονγκ Άιλαντ. Τα ανθρώπινα λάθη ήταν εγκληματικά. Το πλοίο βρισκόταν σε φάση ανακαίνισης, υπήρχαν επάνω του εύφλεκτα υλικά βαφής και οι σωστικές λέμβοι είχαν μόλις περαστεί μπογιά και βρίσκονταν δεμένες σε σημεία όπου δεν μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν, για να στεγνώσουν. Επίσης, ποτέ δεν είχαν ελεγχθεί τα σωσίβια, στα 13 χρόνια που χρησιμοποιούσαν το πλοίο, τα οποία αποδείχθηκε ότι ήταν προβληματικά. Σαν να μην έφταναν όλα αυτά, όταν ξέσπασε φωτιά, ο καπετάνιος αρνήθηκε να γυρίσει στη Νέα Υόρκη, θεωρώντας ότι θα το πλήρωμα θα την έσβηνε γρήγορα, συνέχισε προς το Λονγκ Άιλαντ όπου ισχυροί άνεμοι την αναζωπύρωσαν. Κολύμπι δεν ήξεραν ούτε 300 από τους επιβάτες. Οι μητέρες άρχισαν να φορούν τα σωσίβια στα παιδιά τους, μήπως καταφέρουν τουλάχιστον να τα σώσουν από τη φωτιά, τα πετούσαν στην θάλασσα και τα έβλεπαν μπροστά στα μάτια τους να βουλιάζουν, ανήμπορες να αντιδράσουν.

## **5. RMS Titanic, Βόρειος Ατλαντικός, 1912: 1.517 νεκροί**



Το πιο πολυμνημονευμένο ναυάγιο όλων των εποχών συνέβη στις 14 Απριλίου του 1912, όταν το υπερωκεάνιο, στο παρθενικό του ταξίδι από του Σαουθάμπτον στη Νέα Υόρκη, προσέκρουσε σε ένα παγόβουνο και βυθίστηκε μέσα σε ελάχιστες ώρες. 1.517 από τους 2.223 επιβάτες και πλήρωμα χάθηκαν στα βάθη του ωκεανού ή ξεψύχησαν στα παγωμένα νερά μέχρι να τους βρουν τα πλοία που έσπευσαν σε βοήθεια.

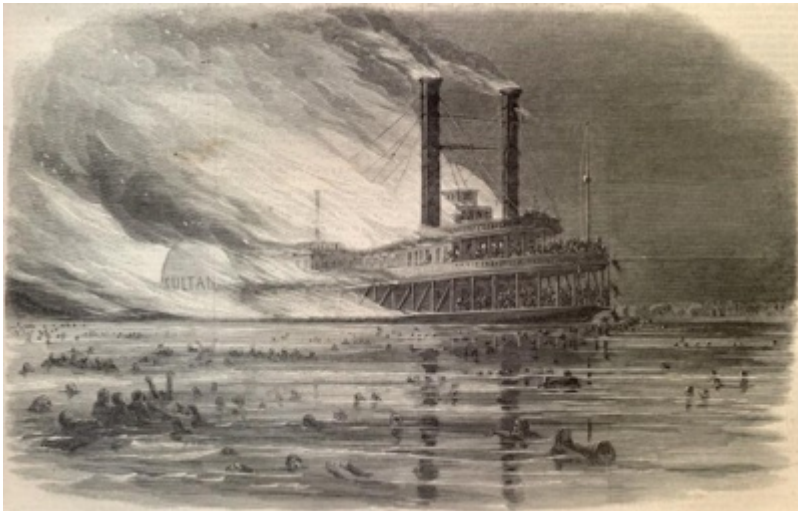


#### **4. Tek Sing, Θάλασσα της Νότιας Κίνας, 1822: 1.600 νεκροί**

Ένα μεγάλο κινεζικό ιστοπλοϊκό, περίπου σαν αυτό της φωτογραφίας, υπερφορτωμένο από κόσμο, ταξίδευε τον Φεβρουάριο του 1822 νοτιοανατολικά

της κορεατικής χερσονήσου. Ο καπετάνιος προσπάθησε να κόψει δρόμο, περνώντας από αχαρτογράφητα νερά κοντά στο Βόρνεο, κτύπησε έναν ύφαλο και το πλοίο βούλιαξε. Οι επιβάτες βούτηξαν στο νερό, αλλά εκείνα τα χρόνια δεν υπήρχε SOS και η περιοχή δεν ήταν πολυσύχναστη. Το πρώτο πλοίο που πέρασε ήταν ένα αγγλικό, μόλις την επόμενη ημέρα, και κατάφερε να περισυλλέξει 400 ναυαγούς. Οι υπόλοιποι πνίγηκαν, πέθαναν από υποθερμία ή κατασπαράχτηκαν από τους καρχαρίες.

### **3. Sultana, Μισισιπής, 1865: 1.800 νεκροί**



Το ναυάγιο του ποταμόπλοιου Sultana συνέβη μεν κατά την διάρκεια πολέμου (του αμερικανικού εμφυλίου), με θύματα στρατιώτες, ωστόσο δεν ήταν ένα πολεμικό συμβάν. Το αντίθετο, μάλιστα: Ο πόλεμος βρισκόταν στα τελειώματά του και οι Νότιοι είχαν απελευθερώσει τους περισσότερους από τους αιχμαλώτους και τους έστειλαν πίσω στο Βορρά. Η κυβέρνηση των Βορείων μίσθωσε το Sultana για να μεταφέρει κάποιους από αυτούς μέσω του ποταμού Μισισιπή στην πολιτεία του Οχάιο. Αλλά η μοίρα τα έφερε να μην προλάβουν να γιορτάσουν τη νίκη τους. Αυτό που γλίτωσαν στις μάχες, τούς βρήκε από την έκρηξη της μιας από τις ατμομηχανές του πλοίου. Από τους 2.400 επιβάτες, οι 1.800 σκοτώθηκαν είτε επιτόπου, από την ισχυρή έκρηξη, είτε πνίγηκαν όταν βυθίστηκε το πλοίο, στα ανοικτά του Μέμφις.

### **2. MV Le Joola, Σενεγάλη, 2002: 1.863 νεκροί**





Ένα μικρό φέρι μποτ, σχεδιασμένο για να μεταφέρει 580 επιβάτες και πλήρωμα, ξεκίνησε στις 26 Σεπτεμβρίου του 2002 από το Ζιγκανσώ με κατεύθυνση το Ντακάρ, με 2.000 ανθρώπους επάνω του! Δεν έφθανε όμως ότι ήταν τρεις φορές υπερφορτωμένο, αλλά ο καπετάνιος προτίμησε να ακολουθήσει την πιο σύντομη διαδρομή, την απόλυτη ευθεία ανάμεσα στις δύο σενεγαλικές πόλεις, βγαίνοντας στα ανοικτά, αντί να κινηθεί κοντά στην ακτογραμμή. Εκεί πέτυχε φουρτούνα, με αποτέλεσμα το πλοίο να αναποδογυρίσει, μέσα σε πέντε μόλις λεπτά. Ήταν μετά τα μεσάνυκτα και οι ελάχιστοι τυχεροί που βρίσκονταν στο κατάστρωμα έπεσαν στην θάλασσα και στη συνέχεια σκαρφάλωσαν στην κοιλιά του πλοίου, ακούγοντας τους συνανθρώπους τους να πνίγονται από κάτω τους. Το Le Joola έμεινε έτσι για 12 ώρες, ωστόσο σωστικά πλοία κατέφθασαν μόλις το πρωί, λίγο πριν βουλιάξει τελικά. Και δεν μπόρεσαν να διασώσουν κανέναν απ' όσους βρίσκονταν μέσα του...

### **1. MV Dona Paz, Φιλιππίνες, 1987: 4.375 νεκροί**



Για να συμβεί το τραγικότερο δυστύχημα όλων των εποχών, έπρεπε να ισχύσει ο νόμος του Μέρφι σε όλο του το μεγαλείο. Ό,τι μπορούσε να πάει στραβά, πήγε στην περίπτωση του φέρι μποτ Dona Paz, στις 20 Δεκεμβρίου του 1987. Ο αριθμός των νεκρών είναι πραγματικά εξωπραγματικός, κάνοντας την τραγωδία αυτή όχι μόνο το μεγαλύτερο ναυτικό δυστύχημα στην Ιστορία, αλλά ένα από τα μεγαλύτερα γενικώς. Μόνο σεισμοί και τσουνάμι το έχουν ξεπεράσει. Κι όμως, παρά το απίστευτο αυτό γεγονός, συνέβησαν κι άλλα μεγάλα δυστυχήματα στην θάλασσα μετά από αυτό, αποδεικνύοντας ότι ο άνθρωπος δεν μαθαίνει από τα λάθη του. Παίζει, βέβαια, ρόλο πως το συμβάν δεν πήρε ποτέ την δημοσιότητα του ναυαγίου του Τιτανικού -είναι άλλο να πεθαίνουν πλούσιοι Βρετανοί και Αμερικανοί και άλλο φτωχοί Φιλιπινέζοι. Ας δούμε όμως τα τραγικά λάθη που οδήγησαν στην συγκλονιστική αυτή τραγωδία:

Κατ' αρχάς οι επιβάτες, όπως καταλαβαίνει κανείς από τον αριθμό των νεκρών, ήταν υπεράριθμοι σε τεράστιο βαθμό. Το πλοίο μπορούσε να μεταφέρει 1.424 ανθρώπους και πλήρωμα, αλλά εκείνη την ημέρα είχε πάνω του περισσότερους από 4.400! Δεν έφθανε αυτό, αλλά το πλοίο συγκρούστηκε κιόλας, στην διαδρομή από το Τακλομπάν στη Μανίλα, με ένα μικρό τάνκερ, στο οποίο ξέσπασε αμέσως φωτιά που σύντομα μεταδόθηκε και στο φέρι. Ήταν νύχτα, οπότε οι περισσότεροι επιβάτες κοιμόντουσαν. Ακόμη όμως κι αυτοί που ήταν ξύπνιοι, δεν είχαν περισσότερες ελπίδες. Το πλοίο βυθίστηκε σε δύο ώρες από τη ώρα που ξέσπασε η φωτιά και οι περισσότεροι βούτηξαν στο νερό.

Η θάλασσα μπορεί να μην ήταν πολύ κρύα παρ' ότι βρισκόμασταν στην καρδιά του Δεκέμβρη, λόγω του γεωγραφικού πλάτους της, αλλά φιλοξενούσε έναν ακόμη μεγαλύτερο κίνδυνο: τους καρχαρίες. Οι φιλιππινέζικες αρχές έμαθαν για το συμβάν οκτώ ολόκληρες ώρες μετά και... άργησαν άλλες οκτώ ώρες μέχρι να οργανώσουν μια σωστική αποστολή! Τελικά σώθηκαν μόλις 21 επιβάτες του Dona Paz και οι 13 που αποτελούσαν το προσωπικό του Vector. Από τα πτώματα που περισυνελέγησαν, μόνο 21 μπόρεσαν να ταυτοποιηθούν και από αυτά μόνο ο ένας είχε εισιτήριο για το πλοίο, κάνοντας τις αρχές να πιστεύουν ότι είναι πιθανόν το πραγματικό νούμερο των υπεράριθμων επιβατών και άρα και των νεκρών να είναι ακόμη μεγαλύτερο!

Πηγή: [briefingnews.gr](http://briefingnews.gr)