

Το ναυάγιο που άλλαξε τις θαλάσσιες συγκοινωνίες

[Επιστήμες, Τέχνες & Πολιτισμός / Ιστορία, Αρχαιολογία, Παλαιογραφία, Στρατιωτικά & Εθνικά θέματα](#)



Το «Ηράκλειο» ναυπηγήθηκε στη Σκωτία το 1949, ως δεξαμενόπλοιο και για πολλά χρόνια εκτελούσε ταξίδια, μεταξύ Αγγλίας και Βιρμανίας, με το όνομα «Leicestershire». Είχε χωρητικότητα 8.922 κόρων, μήκος 498 ποδών και η ταχύτητά του έφθανε τα 17 ναυτικά μίλια. Το 1964 αγοράστηκε από την εταιρεία των Αφών Τυπάλδου, που μεσουρανούσε στην ακτοπλοΐα και όχι μόνον. Αμέσως σχεδόν ξεκίνησαν οι εργασίες μετατροπής του, σε επιβατηγό-οχηματαγωγό, με την κατασκευή κυρίως ενός γκαράζ και δύο πλευρικών καταπελτών (θυρών εισόδου-εξόδου των οχημάτων). Έτσι τον Ιούνιο του 1965, με αριθμό νηολογίου Πειραιά 2562, ξεκινά τα δρομολόγια της γραμμής Χανιά - Πειραιάς και λίγο αργότερα και της γραμμής Ηράκλειο - Πειραιάς. Σίγουρα η διαφήμιση ότι ήταν το ταχύτερο πλοίο έπαιξε καθοριστικό ρόλο, για να καθιερωθεί ως το καλύτερο βαπόρι της γραμμής.



Την Τετάρτη 7 Δεκεμβρίου 1966, με πλοίαρχο τον Μανώλη Βερνίκο, 71 ναυτικούς, μέλη του πληρώματος και τουλάχιστον 206 καταγεγραμμένους επιβάτες, απέπλευσε από το λιμάνι της Σούδας στις 19.30 περίπου. Είχε προηγηθεί καθυστέρηση μισής ώρας, για να φορτωθεί ένα βαρύ φορτηγό ψυγείο με εσπεριδοειδή. Το φορτηγό μπήκε τελευταίο και δεν δέθηκε στο γκαράζ. Το «Ηράκλειον» μετά τα μεσάνυχτα έπλεε στο Μυρτώο, συναντώντας θυελλώδεις ανέμους, εντάσεως 8-9 μποφόρ. Ο πλοίαρχος δεν ελάττωσε ταχύτητα, γιατί είχε ήδη καθυστερήσει στην αναχώρηση. Οι κλυδωνισμοί ήταν συνεχείς και αυξανόμενοι. Οι επιβάτες άρχισαν να ξυπνάνε. Τα αυτοκίνητα στο γκαράζ άρχισαν να μετακινούνται, με το μεγάλο ψυγείο να χτυπάει τη δεξιά πλευρική θύρα. Σε λίγο το ψυγείο σπάει εντελώς την πόρτα και πέφτει στην αγριεμένη θάλασσα. Τα νερά πλημμυρίζουν σε ελάχιστο χρόνο το γκαράζ και σε λίγα λεπτά το πλοίο παίρνει κλήση και ο ασυρματιστής στέλνει το SOS, έξι ναυτικά μίλια βορειοανατολικά της νησίδας Φαλκονέρα, στο στίγμα 36ο, 52' Βόρεια, 24ο, 08' Ανατολικά. Το πλοίο ανατρέπεται και με τις μηχανές σε λειτουργία βυθίζεται. Οσοι μπορούν πέφτουν στα παγωμένα νερά, λίγοι κατορθώνουν να μπουν στις βάρκες, πολλοί εγκλωβίζονται στις καμπίνες.

Με μεγάλη καθυστέρηση, τις πρωινές ώρες λόγω της κακοκαιρίας φθάνουν τα παραπλέοντα πλοία για βοήθεια, ενώ απογειώνονται από την Ελευσίνα 3 αεροσκάφη, για τον εντοπισμό των ναυαγών και όπως γράφηκε στον Τύπο στο ένα από αυτά επέβαινε ο τότε βασιλιάς Κωνσταντίνος. Μέχρι το απόγευμα έχουν περισυλλεγεί 45 ναυαγοί, που μεταφέρονται στον Πειραιά. Οι εφημερίδες βγάζουν έκτακτα παραρτήματα, οι κρατικοί ραδιοσταθμοί μεταδίδουν «σοβαρή» μουσική, η κυβέρνηση του «αποστάτη» Στεφανόπουλου κηρύττει μία εβδομάδα εθνικού πένθους, οι σημαίες κυματίζουν μεσίστιες. Οι συγγενείς κατακλύζουν τα γραφεία

των Τυπάλδων στην Ακτή Τζελέπη, αλλά και στα Χανιά. Ο ακριβής αριθμός των θυμάτων παραμένει μέχρι σήμερα άγνωστος, καθώς, όπως έγινε γνωστό, υπήρχαν πολλοί «Αθίγγανοι» μη καταγεγραμμένοι, όπως και στρατιώτες, άποροι, κρατούμενοι που δεν έβγαζαν εισιτήρια, ενώ πολλοί επιβάτες τότε έβγαζαν εισιτήρια μέσα στο πλοίο με αποτέλεσμα όλοι αυτοί να μην καταχωρίζονται στις λίστες επιβατών.

Οι υπεύθυνοι

Ο τότε υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Ισίδωρος Μαυριδόγλου, όπως είθισται στην Ελλάδα, δεν παραιτήθηκε, παρότι έγινε γνωστό ότι πίεζε τους υπευθύνους της Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων να εκδώσουν τα πιστοποιητικά ναυσιπλοΐας, αν και υπήρχε απόφαση για απαγόρευση απόπλου, μέχρι να γίνουν οι απαραίτητες επισκευές. Η εταιρεία των Αφών Τυπάλδου, δεν κατάφερε να εκδώσει ποτέ μια ανακοίνωση συμπαράστασης στους συγγενείς των θυμάτων. Ο πλοίαρχος Εμ. Βερνίκος, ο οποίος, αν και φορώντας σωσίβιο, εθεάθη να βουτά από τους πρώτους στη θάλασσα, δεν βρέθηκε για να του αποδοθούν ευθύνες. Ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Στρατής Ανδρεάδης αποφάσισε να χορηγήσει το ποσόν των 100.000 δραχμών στους συγγενείς. Τότε ο εφοπλιστής Γιάννης Λάτσης, γνωστός για το ότι δεν μάσαγε τα λόγια του, έστειλε στην Ένωση το παρακάτω τηλεγράφημα. «Εξεθέσατε απαραδέκτως τους Έλληνες εφοπλιστές, τους οποίους ούτε καν εσυμβουλευτήκατε ως συνήθως, με το γελοίο ποσόν που είχατε την επιπολαιότητα να μετάσχετε, εις τον έρανον της εθνικής τραγωδίας, διά την οποίαν τουλάχιστον ηθικήν ευθύνην υπέχομεν άπαντες».

Τα αίτια

Σε λίγο καιρό οι αποκαλύψεις πήραν τη μορφή χιονοστιβάδας. Πέντε αμπάρια του πλοίου διαλύθηκαν για να κατασκευαστεί το γκαράζ. Αυτή η μετασκευή, μαζί με την κατασκευή πολλών καμπινών, δημιούργησε προβλήματα ευστάθειας. Πριν από ένα ταξίδι στην Κρήτη πήρε επικίνδυνη κλήση και όταν οι λιμενικοί απαγόρευσαν τον απόπλου, οι υπεύθυνοι της εταιρείας έκοψαν τους κάβους και το πλοίο έφυγε. Η μοιραία πόρτα στο γκαράζ παρουσίαζε προβλήματα και στη θαλασσοταραχή έμπαιναν τα νερά «ζωντανά» μέσα όπως ειπώθηκε. Τα σχέδια των μετασκευών του, από δεξαμενόπλοιο σε επιβατηγό-οχηματογωγό, ουδέποτε είχαν υποβληθεί στην Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων, και δεν υπήρξε εποπτεία για τις εργασίες. Το «Ηράκλειον» δεν διέθετε πιστοποιητικό κλάσεως και δεν είχε ταξινομηθεί σε Διεθνή Νηογνώμονα. Στη Βουλή των Ελλήνων, αν και οι βολές ήταν εκατέρωθεν, βγήκαν κάποιες αλήθειες. Οι βουλευτές της ΕΡΕ κατήγγειλαν ότι η εταιρεία των Τυπάλδων μετέφερε προεκλογικά χιλιάδες ψηφοφόρους της Ένώσεως Κέντρου δωρεάν, οι δε της ΕΚ απάντησαν ότι οι Τυπάλδοι ανδρώθηκαν επί Δεξιάς,

απαριθμώντας μια σειρά υπερήλικων σαπιοκάραβων που νηολογήθηκαν με συνοπτικές διαδικασίες.

Οι Τυπάλδοι

Τα αδέλφια Σπύρος, Στυλιανός και Χαράλαμπος, με καταγωγή από την Κεφαλονιά, ασχολήθηκαν από νωρίς με τη ναυτιλία. Προπολεμικά είχαν το πλοίο «Αμβρακικός», το οποίο χρωστούσε ένα μεγάλο ποσό από προμήθειες κάρβουνου στον εφοπλιστή Τεριάζο που το εφοδίαζε. Ο Σπύρος Τυπάλδος επισκέφθηκε τον Τεριάζο στο γραφείο του, στο μέγαρο Γιαννουλάτου στον Πειραιά, και έπειτα από καβγά, τον σκότωσε με δύο σφαίρες. Ήταν 1936 και ο Τυπάλδος συνελήφθη και καταδικάστηκε. Ομως το 1941, λίγες μέρες πριν από την Κατοχή, αφέθηκε ελεύθερος. Αμέσως μετά τον πόλεμο τα αδέλφια δραστηριοποιούνται ξανά. Κάποια στιγμή διαθέτουν τον μεγαλύτερο στόλο στην ακτοπλοία με την εταιρεία Ατμοπλοία Αιγαίου - Αδελφοί Τυπάλδου. Σύντομα μπαίνουν στη γραμμή της Αδριατικής και ξεκινούν πρώτοι τη διοργάνωση κρουαζιέρων με τα πλοία «Αγγέλικα», «Αιγαίον» και «Mediterranean». Η δίκη για το τραγικό ναυάγιο έληξε με την καταδίκη του Χαράλαμπου Τυπάλδου και του ανιψιού του Παναγιώτη Κόκκινου, ηγετικού στελέχους της εταιρείας, καθώς και του ύπαρχου και του ναύκληρου του πλοίου, σε μικρές ποινές.

Οι αλλαγές

Μετά τον σάλο που προκλήθηκε από το ναυάγιο και τις αποκαλύψεις που ακολούθησαν για τα τραγικά κενά σε όλα τα επίπεδα, αποφασίστηκε άμεσα και λειτούργησε από τον Σεπτέμβριο του 1968 ο Θάλαμος Επιχειρήσεων στο Λιμενικό Σώμα, σε 24ωρη βάση (σήμερα ονομάζεται Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης). Οι φορείς της Κρήτης με πρωτοστάτη τον επίσκοπο Κισσάμου Ειρηναίο ξεκίνησαν τη δημιουργία της ναυτιλιακής εταιρείας λαϊκής βάσης ANEK, με συμμετοχή δήμων και κοινοτήτων, φορέων και προσωπικοτήτων της Κρήτης, για να ακολουθήσουν αργότερα και άλλες ιδίου τύπου εταιρείες. Τα πλοία της ακτοπλοίας πλέον δεν μπορούσαν να ξεπερνούν τα 30 χρόνια ενεργούς δράσης (αργότερα έγιναν 35). Απαγορεύτηκε ο απόπλους με δυσμενείς καιρικές συνθήκες έπειτα από έκδοση σχετικών αγγελιών από τις λιμενικές Αρχές. Υποχρεώθηκαν οι ναυτιλιακές εταιρείες στην πλήρωση και δεύτερης θέσης ραδιοτηλεγραφητή. Αποφασίστηκε η επιφυλακή ενός πλοίου του Πολεμικού Ναυτικού σε 24ωρη βάρδια κάθε ημέρα, για να προστρέχει αμέσως σε περιπτώσεις ναυαγίων ή άλλων καταστροφών. Η Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων στελεχώθηκε με ναυπηγούς, σχεδιαστές, ηλεκτρολόγους, μηχανικούς.

Ετσι η παρακάτω συγκλονιστική αγόρευση του ηγέτη της Αριστεράς Ηλία Ηλιού

μετά το ναυάγιο φαίνεται πως έπιασε τόπο και το τοπίο άλλαξε. «Εχρειάσθη να συγκλονισθεί η χώρα από την τραγωδία της Φαλκονέρας, διά να ημπορέσει να ανασυρθεί το άκρον ενός πυκνού πέπλου, εντός του οποίου με μεγάλας εκφράσεις περί εφοπλιστικού θαύματος, από όλες τας μεταπολεμικές κυβερνήσεις, καλύπτεται μια εγκληματική αμέλεια διά τη ζωή των ανθρώπων, από αδίστακτους επαγγελματίες, ασκούντες την ναυτιλιακήν επιχείρησιν καθ' όλους τους κανόνες της πειρατείας».

Πηγή: tanea.gr Γιώργος Φ. Παπαδόπουλος– συγγραφέας του βιβλίου «Πέτρινοι φάροι και φανοί στις ελληνικές θάλασσες»