

Το ναυάγιο της Φαλκονέρας



7 Δεκεμβρίου 1966, ώρα 7 μ.μ., λιμάνι Σούδας

Χανίων.

Το επιβατηγό/οχηματαγωγό πλοίο «Ηράκλειον» με προορισμό τον Πειραιά, είναι έτοιμο να αναχωρήσει κι ενώ οι καιρικές συνθήκες είναι πολύ άσχημες.

(Το «Ηράκλειον» ναυπηγήθηκε το 1949 στη Γλασκόβη της Σκωτίας για λογαριασμό αγγλικής εταιρείας ως δεξαμενόπλοιο.

Κύρια χαρακτηριστικά του ήταν χωρητικότητα: 8.922 κόροι, μήκος 498 πόδια, πλάτος 60 πόδια, και βύθισμα 36 πόδια, έφερε μηχανή ατμοστροβίλων που του έδινε ταχύτητα 17 κόμβους.

Το 1964 μετά από μετασκευή σε φέρι-μποτ, περιήλθε στην εταιρεία των Αδελφών Τυπάλδου που υψώνοντας την Ελληνική σημαία νηολογήθηκε στον Πειραιά με αριθμό ν.π. 2562 και το επόμενο έτος 1965 δρομολογήθηκε στις ακτοπλοϊκές γραμμές Πειραιά - Κρήτης.)

Ωστόσο σημειώνεται μια καθυστέρηση περίπου 20 λεπτών, εξαιτίας σύσκεψης η οποία πραγματοποιήθηκε στο Λιμεναρχείο Χανίων. Αφορμή στάθηκε η καθυστέρηση της άφιξης στο λιμάνι τού «μοιραίου» φορτηγού ψυγείου, βάρους 25 τόνων, το οποίο μετέφερε εσπεριδοειδή (πορτοκάλια). Αιτία ήταν η ολισθηρότητα του δρόμου, ως αποτέλεσμα των δυσμενών καιρικών συνθηκών.

Ο τότε λιμενάρχης Χανίων είχε εκφράσει αντιρρήσεις για την είσοδο του φορτηγού στο πλοίο, επειδή το βάρος θα αυξανόταν. Η συνεννόηση μεταξύ υπηρεσιακών παραγόντων είχε ως αποτέλεσμα οι αντιρρήσεις να αρθούν και έτσι και δόθηκε άδεια απόπλου περίπου στις 7:20 το βράδυ. Στις 8 το βράδυ, και λίγα λεπτά μετά τον απόπλου, φτάνει στο Λιμεναρχείο Χανίων σήμα το οποίο προειδοποιεί για ισχυρούς ανέμους εντάσεως 8 έως 9 Μποφόρ και απαγορεύει τον απόπλου.



Αφού απέπλευσε και ενώ αυτό έπλεε στην θαλάσσια περιοχή της Φαλκονέρας στο Μυρτώ Πέλαγος (κοντά στην νήσο Μήλο), μέσα σε υψηλό κυματισμό με συνεχείς διατοιχισμούς (πλευρικές ταλαντώσεις), το «Ηράκλειο» αρχίζει και κλυδωνίζεται επικίνδυνα. Το φορτηγό ψυγείο προσκρούει με δύναμη στα πλαϊνά του πλοίου, καθώς έχει τοποθετηθεί εγκάρσια στο γκαράζ και χωρίς (όπως κατέθεσαν εκ των υστέρων και μέλη του πληρώματος) να έχουν ληφθεί όλα τα ενδεδειγμένα μέτρα για την ασφαλή πρόσδεσή του, είτε λόγω βιασύνης απόπλου μετά τη καθυστέρηση, είτε γιατί η έχμασή του ήταν χαλαρή. Το φορτηγό άρχισε να κινείται και να προσκρούει στους πλευρικούς καταπέλτες εκ των οποίων ο ένας, είτε γιατί δεν είχε ασφαλισθεί με τους πείρους (ή πεταλούδες) είτε γιατί αυτό είχε γίνει πλημμελώς, πιθανώς για τους ίδιους παραπάνω λόγους, άνοιξε. Από τον πλευρικό καταπέλτη που υποχώρησε, το φορτηγό ψυγείο έπεσε στη θάλασσα η οποία και κατέκλυσε στη συνέχεια όλο τον χώρο των οχημάτων. Μετά την έξοδο του φορτηγού ψυγείου στην θάλασσα, το πλοίο ήλθε πάλι στην θέση του και αιωρείτο στην επιφάνεια της θάλασσας, χωρίς μηχανές, με μόνο τις ηλεκτρογεννήτριες ασφαλείας σε ενεργεία για περίπου 15-20 λεπτά και κατόπιν λόγω της μεγάλης πλέον ελεύθερης επιφάνειας υδάτων που είχαν κατακλίσει το γκαράζ, το πλοίο άρχισε να παίρνει πολύ μεγάλες κλίσεις.

Στις 02.06 το πρωί της 8ης Δεκεμβρίου 1966, ημέρα Πέμπτη, ο συγκλονιστικός συνδυασμός του μορσικού αλφαβήτου: τρεις τελείες - τρεις παύλες - τρεις τελείες, δηλαδή SOS, διέγειρε τις ραδιοτηλεγραφικές συχνότητες της Μεσογείου: **«SOS, από Ηράκλειον, στίγμα μας 36° 52' B., 24° 08 A., Βυθιζόμεθα».**

Δύο φορές επαναλήφθηκε το σήμα κινδύνου που έφτασε στον παράκτιο σταθμό της Βάρης και ακολούθησεσιγή. Το «Ηράκλειον» βάζει «πλώρη» για τον βυθό, σε βάθος το οποίο υπολογίζεται στα 585 με 800 μέτρα. Το πλοίο βυθίστηκε πρώτα με την πλώρη (κατά μαρτυρία ναυαγού).

Δεκάδες άνθρωποι βρέθηκαν στη θάλασσα παλεύοντας για να κρατηθούν στη ζωή. Πολύ περισσότεροι εγκλωβίστηκαν μέσα στις καμπίνες και πέθαναν αβοήθητοι.

Από τους 73 ναυτικούς (πλήρωμα) του πλοίου και τους 191 επιβάτες σώθηκαν

μόνο 46, (16 από το πλήρωμα και 30 επιβάτες), εκείνη την νύχτα σε 10 μόλις λεπτά χάθηκαν 217 ψυχές. Πλοίαρχος του μοιραίου αυτού πλοίου ήταν ο Εμμανουήλ Βερνίκος, ο οποίος αν και ήταν ο πρώτος που έπεσε στην θάλασσα φέροντας σωσίβιο, όπως είπαν οι διασωθέντες αξιωματικοί, ποτέ δεν βρέθηκε ο ίδιος ή το πτώμα του.

Το υποτυπώδες τότε τμήμα επικοινωνιών του Υπουργείου Ναυτιλίας εις μάτην προσπαθούσε αναζήτηση πλοίων στη γύρω περιοχή του ναυαγίου, τα Λιμεναρχεία, Πειραιώς, Σύρου και Κρήτης ανέφεραν αδυναμία αποστολής μέσων για παροχή βοήθειας αφού ούτε και ρυμουλκά για τέτοιες ανάγκες υπήρχαν. Δυστυχώς ούτε το Ε/Γ-Ο/Γ «ΜΙΝΩΣ», που έπλεε 15 μίλια βορειότερα «άκουσε» το σήμα κινδύνου. Μια ακόμη τραγική πτυχή... Το πλοίο «Φαιστός», που είχε αποπλεύσει από τη Σούδα τα μεσάνυχτα ακολουθώντας την ίδια ρότα, δεν έλαβε ποτέ το σήμα κινδύνου. Ο ασύρματος ήταν χαλασμένος.

Στις 02.30 ενημερώνεται ο τότε Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος για το τραγικό συμβάν και βεβαίως με όλες τις δυσχέρειες που το συνόδευσαν. Ακολουθώντας ενημερώνεται ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και εκείνος με την σειρά του ενημερώνει τον Υπουργό Εθνικής Αμύνης.

Το τότε Αρχηγείο Ναυτικού (Πλατεία Κλαυθμώνος) αναφέρει ότι πολεμικό πλοίο που βρίσκεται στην Σύρο με σβηστές μηχανές θα χρειασθεί τουλάχιστον 3-4 ώρες για απόπλου συν εκείνες τις ώρες για να φθάσει στο τόπο του ναυαγίου. Οι ώρες περνούν και η αγωνία αρχίζει να κορυφώνεται, κάποια πλοία που έλαβαν το σήμα δηλώνουν αλλαγή πορείας τους προς το στίγμα του Ηράκλειον, απέχουν όμως πολύ, κάποια ανατολικά των Κυκλάδων, άλλο δυτικά της Καλαμάτας, και δύο αγγλικά πολεμικά ΒΑ της Κρήτης.

Στις 04.30 εμπλεκόμενοι Αρχηγοί και Υπουργοί βρίσκονται στις Υπηρεσίες για άμεση ενημέρωση ενώ δίδεται εντολή απόπλου στο Α/Γ «ΣΥΡΟΣ» του τότε Β.Ν. Γύρω στις 05.30 αποφασίζεται η γνωστοποίηση του συμβάντος στον τότε Πρωθυπουργό, με όλες τις εξελίξεις και τις επιμέρους αδυναμίες. Μετά από κάποιες ενημερώσεις για τον μεγάλο χρόνο προσέγγισης των πλοίων που είδη προστρέχουν, γύρω στις 06.00-06.30 ο τελευταίος ενημερώνει τον Βασιλέα Κωνσταντίνο στο Τατόι. Τότε ενημερώνεται και το Αρχηγείο Αεροπορίας.

Στις 07.20 μια Ντακότα απογειώνεται από το πολεμικό αεροδρόμιο της Ελευσίνας και λίγα λεπτά μετά την ακολουθούν άλλες δύο.

Στις 09.45-10.00 η πρώτη Ντακότα φθάνει κοντά στο στίγμα όπου και εντοπίζει το φορτηγό ψυγείο να επιπλέει, συνάμα στον ορίζοντα φαινόταν καθαρά το

Αγγλικό Ν/Κ «ASHTON» που έσπευδε ολοταχώς. Τότε η Ντακότα άρχισε τους «κύκλους έρευνας – διάσωσης» σε συνεχώς μικρότερο ύψος όταν ακούσθηκε ο πιλότος της δεύτερης Ντακότας σχεδόν να προστάζει: Μεγαλειότατε η πτήση σας είναι επικίνδυνη, πάρτε γρήγορα ύψος! Ο Κυβερνήτης του «ASHTON» αντιλαμβανόμενος περί τίνος πρόκειται ακούγεται να δηλώνει: -«Μεγαλειότατε η «ASHTON» στις διαταγές Σας». Και η απάντηση -«Ευχαριστώ, ακολουθώ με....» και άρχισαν οι ρίψεις καπνογόνων και σωσιβίων, όπου, από αέρος, εντοπίζονταν ναυαγοί.

Τα πλοία που προσέτρεξαν τότε στο ναυάγιο ήταν το Ε/Γ-Ο/Γ «ΜΙΝΩΣ» της εταιρείας Ευθυμιάδη, που ακολουθούσε το «Ηράκλειον», είχε αποπλεύσει από τον λιμένα Ηρακλείου, μετά τον απόπλου του «Ηράκλειον» απο τα Σούδα Χανίων Κρήτης. Επίσης το «Χανιά», πλοίο της ίδιας εταιρείας του «Ηράκλειον», το Φιλανδικό «NULA», το Δ/Ξ «ALDEBARAN» (Ελληνικό), το ρωσικό Φ/Γ «ΟΥΡΙΣΚ», το Πολωνικό Φ/Γ «ΒΑΚΟ», το Αγγλικό ναρκαλιευτικό «ASHTON», το Αγγλικό Α/Τ «LEVERTOG», και το Ελληνικό Α/Γ «ΣΥΡΟΣ» του Β.Ν.

Το πρώτο πλοίο που έφτασε στο σημείο του ναυαγίου ήταν το «ΜΙΝΩΣ». Στις 10:30 αντίκρισε το μοιραίο φορτηγό-ψυγείο να επιπλέει στη θάλασσα. Στις 11 περισυνέλεξε τον πρώτο ναυαγό, 12 μίλια βόρεια της Αντιμήλου.

Από τα θύματα, μόλις 25 σωροί περισυλλέχτηκαν για να κηδευτούν. Οι 47 διασωθέντες μεταφέρθηκαν σε νοσοκομεία του Πειραιά και της Αθήνας, όπου έφτασε ο Μητροπολίτης Κισάμου και Σελίνου... για να αντικρίσει τα παγωμένα πρόσωπα των ναυαγών που θα μείνουν για πάντα χαραγμένα στη μνήμη του: «Τα πρόσωπά τους ήταν τόσο άγρια από την όλη προσπάθεια, που δεν είχαν συνέλθει ακόμα. Αυτοί πάντως σώθηκαν. Οι άλλοι χάθηκαν για πάντα...».

Στις 12.00 το τραγικό συμβάν έχει μαθευτεί σχεδόν σ' όλον τον Πειραιά, πρώτοι οι συγγενείς που περίμεναν το πρωί το πλοίο έχουν συγκεντρωθεί μπροστά στο κτίριο των Τυπάλδων στην ακτή Τζελέπη (το γνωστό κτίριο από τα κινηματογραφικά έργα) και προσπαθούν να μάθουν γιατί αυτή η καθυστέρηση, δεν θέλουν να πιστέψουν τίποτε άλλο. Άλλοι που μόλις έκαναν τα ψώνια τους στη τότε Δημοτική αγορά (δίπλα στο λιμάνι) προστίθονταν με τους περαστικούς σε μικρές ομάδες γύρω απ' τον λιμένα.

Στις 17.00 οι σειρήνες 10-12 ασθενοφόρων από την Αθήνα, μέσω της οδού Πειραιώς κατέρχονται τις οδούς Γούναρη και Εθνικής Αντιστάσεως προσθέτοντας

άλλη μια νότα στις τραγικές εκείνες στιγμές της αναμονής του πρώτου καταφθάνοντος πλοίου με ναυαγούς, ενώ άλλα 7-8 ασθενοφόρα από την Τερψιθέα (Πειραιά), που ήταν ο σταθμός Πρώτων Βοηθειών του Πειραιά, κινούνται προς τον Άγιο Νικόλαο, όπου εκεί θα προσέγγιζε τελικά το πλοίο.

Η κυκλοφορία μπροστά στο Τελωνείο Πειραιά και γύρω από την εκκλησία του Αγ. Νικολάου είχε διακοπεί, όχι από την Τροχαία, αλλά από τον κόσμο που με βουρκωμένα μάτια και ένα συγκρατημένο κλαυθμό περίμεναν.... Κάποια στιγμή εμφανίσθηκαν πέντε νεκροφόρες και ο κλαυθμός ξέσπασε....

Ώρα 19.00 έχει πια νυχτώσει και το Ν|Κ «ASHTON» εισήλθε αργά αργά στο λιμένα του Πειραιά που μετέφερε 2 διασωθέντες ναύτες, τον Αντώνιο Καμπούρη και Δημήτριο Οικονόμου απο την Σητεία Κρήτης, καθώς και νεκρούς.

Τρεις σειρές κιγκλιδωμάτων στάθηκαν αδύνατον να συγκρατήσουν το γογγυτό όλου εκείνου του πλήθους που δεν γνώριζε τίποτα για τα προσφιλή τους πρόσωπα, αφού δεν είχε γίνει καμιά ανακοίνωση και ούτε τα ονόματα των διασωθέντων είχαν δοθεί στη δημοσιότητα.

Το ίδιο βράδυ παρασημοφορήθηκε ο Κυβερνήτης του Ν|Κ «ASHTON» από τον Βασιλέα.

Την επόμενη μέρα το Βασιλικό ζεύγος συνοδευόμενο από τον Πρωθυπουργό και από 2-3 Υπουργούς επισκέφθηκαν ναυαγούς στο Τζάνειο Νοσοκομείο Πειραιώς, στον Ευαγγελισμό και στον Ερυθρό Σταυρό που είχαν επίσης εισαχθεί.

Η είδηση του ναυαγίου αμέσως έγινε γνωστή στα Χανιά, όπου κηρύσσεται 8ήμερο πένθος. Τα καταστήματα μένουν κλειστά, ενώ οι σημαίες κυματίζουν μεσίστιες. Σε ολόκληρη την Κρήτη και την Ελλάδα η συμμετοχή στο πένθος είναι πάνδημη.

Δύο ημέρες μετά, στις 10 Δεκεμβρίου, οι πρώτοι νεκροί μεταφέρθηκαν στα Χανιά. Σκηνές οδύνης εκτυλίσσονται στο αεροδρόμιο και στο νεκροταφείο του Άγιο Λουκά στις 6 το απόγευμα. Στην εκκλησία τα φέρετρα τοποθετούνται στη σειρά και ο Μητροπολίτης Κισάμου και Σελίνου Ειρηναίος, μαζί με ιερείς, ψάλλει τις νεκρώσιμες ακολουθίες. Οι στιγμές είναι συγκλονιστικές..! Θρήνοι δονούν την εκκλησία, συγγενείς αγκαλιάζουν τα φέρετρα και φωνάζουν τα ονόματα των νεκρών... Όλοι λυγίζουν...

Μετά το τραγικό αυτό ναυάγιο καθορίστηκαν μελέτες για δημιουργία επί τούτου θαλάμων επιχειρήσεων έρευνας διάσωσης τόσο στο ΥΕΝ όσο και στη Ναυτική Διοίκηση Αιγαίου, επίσης τότε καθορίστηκε ο θεσμός του «Σκοπούντος πλοίου» (ένα πολεμικό πλοίο από κάθε κατηγορία θα κάνει επιφυλακή 24ωρης ετοιμότητας

στο Ναύσταθμο) καθώς και ο καθορισμός άδειας απόπλου σύμφωνα με τις υφιστάμενες κάθε φορά καιρικές συνθήκες και όχι με την «Κατά κρίσιν πλοιάρχου» που ίσχυε μέχρι τότε.

Βέβαια η παρουσία του Βασιλέως στην έρευνα δεν ήταν για λόγους εντύπωσης και δημιουργίας ευμενών σχολίων όπως τις απέδιδαν τότε οι εφημερίδες, αλλά για λόγους κατάρριψης ισχυρισμών της Τουρκίας που από το 1963 σε διεθνή φόρα υποστήριζε ότι η Ελλάδα αδυνατεί να παράσχει βοήθεια σε κινδυνεύοντα σκάφη στο Αιγαίο, που ποτέ δεν είχαν δημοσιευθεί από τον ελληνικό τύπο, στο εσωτερικό.

Η έρευνα για τις συνθήκες του ναυαγίου στρέφεται γύρω από το ενδεχόμενο ο πλοίαρχος Κώστας Βερνίκος να υπερεκτίμησε τις δυνατότητες του σκάφους σε ό,τι αφορά τους κλυδωνισμούς λόγω κακοκαιρίας, με αποτέλεσμα να μη λάβει τα ενδεδειγμένα μέτρα για την ασφαλή τοποθέτηση του φορτηγού ψυγείου. Αναφέρθηκε το ενδεχόμενο να αιφνιδιάστηκε από την κλίση που πήρε το σκάφος μετά τη θραύση της μπουκαπόρτας, κι έτσι οι ελιγμοί που επιχείρησε να επέσπευσαν την ανατροπή του πλοίου.

Στην κοινωνία των Χανίων ήταν κοινό μυστικό πως υπήρχαν πιθανά σοβαρότατα σφάλματα κατά τη μετασκευή του πλοίου σε οχηματαγωγό, τα οποία είχαν ως αποτέλεσμα τη μετατόπιση προς τα άνω του μεσοκεντρικού βάρους του σκάφους και απώλεια της ευστάθειάς του, καθώς αφαιρέθηκαν τα υποκαταστρώματα, αλλά και έρμα βάρους 200 τόνων, για να γίνει το γκαράζ.

Χαρακτηριστική είναι η κατάθεση -τότε- του υποπλοιάρχου Αλέξανδρου Στεφασδούρου: **«Περίπου στις 2 τα ξημερώματα άκουσα έναν κρότο. Γύρισα το κεφάλι μου, και είδα να ανοίγει η μπουκαπόρτα και να πέφτει στη θάλασσα ένα αυτοκίνητο ψυγείο που κουβαλούσε τρόφιμα»**. Ο ίδιος άφησε αιχμές για τον τρόπο με τον οποίο τοποθετήθηκε στο πλοίο εγκάρσια το φορτηγό ψυγείο, το οποίο έφτασε την τελευταία στιγμή και δεν ασφαλίστηκε κατάλληλα: **«Όταν το πλοίο πήρε κλίση από την εισροή υδάτων, ο πλοίαρχος Εμμανουήλ Βερνίκος έδωσε το σύνθημα δια κωδωνοκρουσιών. Μετά τον αντελήφθην να χάνει την ψυχραιμία του. Κατά τη γνώμη μου βασική αιτία δεν ήταν το όχημα. Το πλοίο είχε υποστεί πριν από μία εβδομάδα επισκευές. Έκλεισαν ρωγμές στο διαμέρισμα του αμαξοστασίου κατά τρόπο πλημμελή, από το οποίο ίσως να συνέρρευσαν ύδατα»**.

Η απόφαση για κήρυξη 8ήμερου πένθους δεν ήταν αρκετή για να απαλύνει τον

πόνο των συγγενών, ενώ οι σκηνές που εκτυλίχτηκαν στο αεροδρόμιο και έπειτα στο νεκροταφείο του Αγίου Λουκά, όταν στις 6 το απόγευμα της 10ης Δεκεμβρίου έφτασαν αεροπορικώς κάποιες από τις σορούς, ήταν δραματικές.

Η δίκη η οποία πραγματοποιείται λίγους μήνες μετά, αλλά και η εκδίκαση της υπόθεσης σε δεύτερο βαθμό αφήνουν στους επιζώντες και τους συγγενείς των θυμάτων την πικρή γεύση της ατιμωρησίας εκείνων που θεωρούν έως σήμερα ενόχους. Η τοπική κοινωνία ξεσηκώνεται, αφού πριν το ναυάγιο είχε αμφισβητηθεί η ικανότητα των πλοίων της εταιρείας Τυπάλδου, λόγω των μετατροπών που είχαν υποστεί.

Στο Ηράκλειο, μία ημέρα μετά, με το οχηματαγωγό «Χανιά» της ίδιας εταιρείας επρόκειτο να ταξιδέψουν για τον Πειραιά μόλις 12 επιβάτες και 3 αυτοκίνητα. Το πλοίο αποπλέει το ίδιο βράδυ με μόλις 4 επιβάτες και 3 αυτοκίνητα. **«Παραδειγματική και δίκαιη η τιμωρία που επιβάλλουν οι Ηρακλειώτες στην πλοιοκτήτρια εταιρεία»**, γράφουν οι εφημερίδες της εποχής.

Συγκλονιστικές ήταν και οι μαρτυρίες των επιζώντων.

Ο Σταύρος Λαγωνικάκης, από τους λίγους επιβάτες που διασώθηκαν, περιγράφει πώς κατάφερε να σωθεί: **«Από τα μεσάνυχτα μέχρι περίπου στις 2 το πρωί άκουγα βαρέλια να χτυπούν στα αμπάρια λόγω του έντονου κυματισμού. Όταν το καμπανάκι του κινδύνου ήχησε, δε θα καταλάβαινα ότι το σκάφος βυθιζόταν αν δεν πήγαινα να σηκωθώ και να διαπιστώσω ότι όλα είχαν γυρίσει σχεδόν ανάποδα. Μέχρι να φτάσω στο σαλόνι περπατώντας - κυριολεκτικά στα τέσσερα - τα φώτα έσβησαν. Κατάφερα να πεταχτώ έξω, μόνο και μόνο γιατί είχα εντοπίσει πού ήταν το πλατύσκαλο».**

Ένα κασόνι ήταν η σωτηρία για τον ίδιο και δύο ακόμη άνδρες ναυαγούς. Η κοπέλα που ήταν μαζί τους πνίγηκε, πριν προλάβουν να την ανασύρουν οι ναύτες του πολεμικού πλοίου «Σύρος», που έσωσαν τους υπόλοιπους.

Η εικόνα της κοπέλας αυτής είναι η πιο οδυνηρή ανάμνηση για τον τότε μάχιμο σημαιοφόρο του «Σύρος» κ. Γιάννη Κοκκινόβραχο: **«Δύο φορές προσπαθήσαμε να την ανεβάσουμε στο κατάστρωμα, αλλά ο γάντζος έφευγε. Την τρίτη φορά, όταν καταφέραμε να την πιάσουμε από το εσώρουχο, ήταν πλέον πολύ αργά. Τόσα χρόνια δεν ήθελα να το θυμάμαι. Η ανάμνηση αυτή είναι οδυνηρή. Νιώθω πως φταίω και εγώ που δεν τη σώσαμε».**

Ο Γιώργος Μανουσουλδάκης, 16 χρονών τότε, ταξίδευε μαζί με τον αδερφό του, ο οποίος εργαζόταν ως οδηγός φορτηγού. Ο αδερφός του, μαζί με ένα ακόμη άτομο, κατάφερε να ανοίξει μία από τις μπουκαπόρτες. Ο κ. Μανουσουλδάκης όμως ήταν ο

μόνος που κατάφερε να βγει από το πλοίο που βυθιζόταν...

«Βρήκα ένα σωσίβιο και το φόρεσα όσο βρισκόμουν πάνω στην κουπαστή του πλοίου, που είχε γείρει. Ένα κύμα με πέταξε μακριά και γλίτωσα από την δίνη του πλοίου. Τον αδελφό μου δεν τον ξαναείδα ποτέ».

Πρέπει να σημειωθεί ότι ο Κυβερνήτης του «ASHTON», είπε ότι ήλθε από την Κύπρο μόλις έλαβε το SOS, αλλά γύρισε πίσω γιατί δεν είχε το ακριβές στίγμα, χάσιμο πολύτιμης ώρας ασφαλώς για τους ναυαγούς. Ξαναγύρισε και μάζεψε πιο πολλά πτώματα από ζωντανούς.

Την τραγική εκείνη νύχτα σημειώθηκε και κάτι εξοργιστικό, κατά την διάρκεια που το «Ηράκλειον» εξέπεμπε σήμα κινδύνου. Ο ναύτης της βάρδιας ενός από τα διανυκτερεύοντα φυλάκια, ενώ έλαβε το SOS του «Ηράκλειον», δεν μετέδωσε το σήμα γιατί είχε λάβει διαταγή να μην ξυπνήσει τον ανώτερό του πριν τις 6.00 το πρωί!

Ο διασωθής ναύτης Αντώνιος Καμπούρης, μεταξύ άλλων αναφέρει:

«Όταν μας επισκέφθηκε ο πρώην βασιλεύς Κωνσταντίνος στο ΤΖΑΝΕΙΟΝ νοσοκομείον Πειραιώς, του ειχα πει οτι πέρασε από πάνω μου με την Ντακότα 2 φορές και ενόμισα οτι με εντόπισαν, αλλά δυστυχώς δεν με είδαν. Επειδή φορούσα μπλε σκούρα μπλούζα, την έβγαλα και έμεινα με το άσπρο φανελάκι για να με δουν, επειδή στο σημείο που ήμουν δεν υπήρχαν σωστικά πλοία, τα έβλεπα πολύ μακριά μου, αλλά πάλι ατυχία, έφυγε η Ντακότα χωρίς αποτέλεσμα...

...Χρωστάω την ζωή μου στον ΗΡΩΑ και φίλο ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΤΣΑΓΓΑΡΙΔΗ (19 ετων) που με σήκωσε από το κρεβάτι με το ζόρι και περίμενε στην καμπίνα μου απ' έξω μέχρι να βεβαιωθεί οτι σηκώθηκα. ΑΙΩΝΙΑ ΤΟΥ Η ΜΝΗΜΗ. Επίσης τον κύριο ΔΗΜΗΤΡΙΟΝ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ επωνομαζόμενον «δεύτερον πατέρα» μου, που με βοήθησε να πέσω στην θάλασσα εκείνη την κρίσιμη ώρα του ναυαγίου».

Μια από τις πιο τραγικές εικόνες αυτού του ναυαγίου, ήταν μια κοπέλα, η φοιτήτρια Άλκηστις Αγοραστάκη, που έσωσε πολλούς, αλλά η ίδια, τελικά πνίγηκε.

Πηγές



