

Η βύθιση του ναρκαλιευτικού «Σπερχειός»

του Αντιναυάρχου (ε.α.) Ξενοφώντος Μαυρογιάννη ΠΝ



Ο Σπερχειός, αριστερά, το 1940 ως Noble Morah.

Μία πολύνεκρη θαλάσσια τραγωδία έλαβε χώρα τις παραμονές της λήξης του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου έξω από την πολυϊστορήτη Ύδρα, παραμονές του Πάσχα του 1945. Μία τραγωδία που θυμίζει και έχει φρικιαστική ομοιότητα με το ναυάγιο του «Αλεξάνδρου Ζ» το 1924, και η οποία βύθισε στο πένθος την ελληνική κοινωνία και ιδίως την οικογένεια του, τότε, Βασιλικού Ναυτικού καθώς αριθμούσε τα περισσότερα θύματα.

Το ναρκαλιευτικό «Σπερχειός» βυθίστηκε το βράδυ της Μεγάλης Τετάρτης 2 Μαΐου 1945 έξω από φανάρι της Ζούρβας (Ύδρα) σε απόσταση 5-7 ν.μίλια εκτελώντας μεταφορά προσωπικού.

Το αλιευτικό-φαιλινοθηρικό «Σπερ-

χειός», νορβηγικής κατασκευής, πρώην βρετανικό trawler «Noble Morah», εκτοπίσματος 255 τόνων και ταχύτητας 10 κόμβων, ναυπηγήθηκε στο Όσλο το 1912 και παραχωρήθηκε το 1943 στην Ελλάδα από τους Βρετανούς. Σιδερένιο σκάφος, μήκους 31,55 μ., πλάτους 6,48 μ. και με βύθισμα 3,78 μ. Η πρόωσή του γινόταν με γαϊάνθρακες και είχε 27 άνδρες πλήρωμα για λειτουργία ως βοηθητικό που αυξάνονταν σε 36 όταν επρόκειτο να λειτουργήσει ως ναρκαλιευτικό.

Κακιά μοίρα και δαιμονική βούληση θέλησε ο «Σπερχειός» να ταφεί στο Σαρωνικό, έχοντας ταξιδέψει σε θάλασσες και θάλασσες, και να παρασύρει στο βυθό και το θάνατο πολυάριθμα και διακεκριμένα μέλη –άνδρες, γυναίκες και παιδιά– της αθηναϊκής

και νησιώτικης κοινωνίας μας. Πήγαιναν να περάσουν τις Πασχαλινές διακοπές στις Κυκλάδες και τα νησιά του Ανατ. Αιγαίου, τα οποία η σκλαβιά και η έλλειψη συγκοινωνιών, τόσο είχε στερήσει από τους Έλληνες. Πολλοί από τους επιβάτες ήταν αξιωματικοί του Ναυτικού οι οποίοι είχαν πολεμήσει τον εχθρό στη Μεσόγειο και σε άλλα μακρινά θαλασσινά πεδία μαχών. Ήταν και άλλοι ακόμη που κατάγονταν από τα νησιά και τώρα, ύστερα από χρόνια μαύρης ξενιτιάς, ξαναγύριζαν χαρούμενοι στη γενέτειρα. Ζηλόφθονη μοίρα, αλοίμονο, τους έγραφε να μη φθάσουν ποτέ. Να γλυτώσουν από τα πεδία των μαχών και να πεθάνουν δέκα βήματα έξω από τον Πειραιά, όταν για την πατρίδα μας είχε λήξει ο πόλεμος.



Ο Πλοίαρχος Ι. Βλαχόπουλος κατά την παραλαβή του Α/Τ «Κανάρης» το 1943.

Το μοιραίο ταξίδι

Γύρω στις 17.00 της 2ας Μαΐου 1945, Μεγάλη Τετάρτη, ο «Σπερχειός» αποπλέει από τον Πειραιά με προορισμό τη Σύρο, τη Σάμο, τη Χίο και τη Λέσβο. Μεταφέρει ιδιώτες και στρατιωτικό προσωπικό που πήγαιναν να γιορτάσουν το Πάσχα με τις οικογένειές τους. Κρατικά μέσα μεταφοράς στα νησιά υπήρχαν ελάχιστα τότε. Επικρατούσε άπνοια, με γαλήνια θάλασσα. Τίποτα δεν προοιωνίζε το δράμα. Χαρά και ευφροσύνη διακατείχε τους 170-200 επιβάτες και το τραγικό βοηθητικό του στόλου, ως άλλο γκαζοζέν των αθηναϊκών συγκοινωνιών της εποχής, ξεκίνησε το μοιραίο ταξίδι.

Τρεις ώρες μετά τον απόπλου και ενώ το πλοίο βρισκόταν ανατολικά της Ύδρας αρχίζει να βρέχει, σιγά αρχικά, για να ενταθεί κατόπιν. Αλλά όπως συμβαίνει συνήθως στα πελάγη, η βροχή δεν χάλασε τη γαλήνη του Σαρωνικού. Μετατράπηκε σε ελαφρά ευθλασσία. Η βροχή, εν τούτοις, δημιούργησε ένα επικίνδυνο παράγοντα για το πλοίο. Οι επιβάτες που δεν χωρούσαν μέσα στο σκάφος αλλά βρισκόνταν στο κατάστρωμα για να την αποφυγούν, άρχισαν να μετακινούνται ανε-

ξέλεγκτα, δεξιά – αριστερά, επηρεάζοντας έτσι την ευστάθεια του πλοίου, παρά τις φωνές του πληρώματος.

Ξαφνικά στις 20.45 ο «Σπερχειός» παρουσιάζει μόνιμη κλίση προς τα αριστερά, μικρή αρχικά, αυξανόμενη γρήγορα, με αποτέλεσμα να βυθιστεί μετά πέντε λεπτά, στις 20.50.

Επακολουθούν σκηνές σπαρακτικές. Ορισμένοι δεν κατορθώνουν ούτε αναπνοή να πάρουν. Άλλοι καταβροχθίζονται, κυριολεκτικά, από τη δίνη που δημιούργησε το βυθιζόμενο σκάφος. Στην περιοχή που εκτυλίσσεται το δράμα δεν βρίσκεται κανένα πλοίο για να βοηθήσει τους ναυαγούς. Άνδρες, γυναίκες και παιδιά παλεύουν μέσα στη νύχτα και τη βροχή επί ώρες να κρατηθούν στην επιφάνεια. Σ' ένα βαρέλι είκοσι ναυαγοί κρατιούνται για ώρες ολόκληρες μέχρις ότου το κύριο και η εξάντληση τους παραλύει τα χέρια και βυθίζονται. Απ' αυτούς μόνο επτά σώζονται. Σ' ένα άλλο ξύλο κρατιούνται οκτώ μέχρι το πρωί. Μόνο τρεις τελικά μπόρεσαν να σωθούν. Για ώρες ακούγονται απέλπιδες εκκλήσεις σωτηρίας από γυνακόπαιδα και ναυαγούς που κινδυνεύουν να χαθούν.

Κοντά στις 2 μετά τα μεσάνυχτα, μόλις φάνηκε να έρχεται προς τον Πειραιά το πετρελαιοκίνητο «Άγιος Σπυρίδων» του Καστρινάκη. Προς το σκάφος σπεύδει τότε κολυμπώντας, αφού συγκέντρωσε όσες δυνάμεις τού είχαν απομείνει, ένας από τους ναυαγούς, ο λιμενάρχης Σύρου Νταλιάνης, ο οποίος και το ειδοποιεί να προστρέξει για βοήθεια.

Πράγματι, το «Άγιος Σπυρίδων» σπεύδει επί τόπου και αρχίζει το διασωστικό έργο. Μετά από έρευνες τεσσάρων ωρών κατορθώνει να περισυλλέξει 35 ναυαγούς που μεταφέρονται το μεσημέρι της 3ης Μαΐου στον Πειραιά.

Τα αίτια του ναυαγίου

Βάσει των διαταγών του Ναυαρχείου ο επιτρεπόμενος φόρτος του «Σπερχειού» ήταν 40 επιβάτες επιπλέον του πληρώματος και 5 τόνοι φορτίου. Για το ταξίδι αυτό είχαν επιβιβαστεί 170-180 επιβάτες, ίσως και 200.

Στην Ανακριτική Επιτροπή που εξετάσθηκε τις συνθήκες και τα αίτια του ναυαγίου κατατέθηκε –χωρίς αυτό να έχει επιβεβαιωθεί, όπως αναφέρει και ο Στυλ. Χαρατοής εξετάζοντας τα αρ-



Ο αείμνηστος θερμός φιλέλληνας Νορδενστρέμ.

χεία της Υ.Ι.Ν.– ότι ο Ναύσταθμος είχε καθορίσει όρια φόρτου επιβατών για τα πλοία αυτά έως 350 για συνθήκες ηρεμίας, 250 για συνθήκες ευθαλασσίας και 150 για συνθήκες κυματισμού. Αριθμός υπερβολικός έστω κι αν δεχθούμε ότι ο αριθμός αυτός αφορούσε πλόες από Ναύσταθμο Σαλαμίνας μέχρι Πειραιά και όχι πλόες σε ανοιχτή θάλασσα, όπως ήταν ο τελευταίος.

Η πραγματικότητα πάντως παραμένει ότι το πλοίο ήταν φορτωμένο κατά, περίπου, 84%-128% παραπάνω από το κανονικό.

Παρόλον όταν ναυπηγήθηκε στη Νορβηγία προοριζόταν για παράτολ-

μα ταξίδια σε μακρινές θάλασσες, δεν έπαυε να είναι ένα ηλικιωμένο σκάφος 30 ετών, που στο συγκεκριμένο ταξίδι είχε υπερφορτωθεί. Αντιδρούσε κουρασμένα, βαριά και αργά στις μεγάλες γωνίες πηδαλίου.

Ο πηδαλιούχος φαίνεται ότι δεν είχε εμπειρία και αδυνατούσε να κρατήσει σταθερή πορεία πλέοντας ζιγκ-ζαγκ. Κάποια στιγμή, γύρω στις 20.50, αντιλαμβανόμενος ο κυβερνήτης τη μεγάλη εκτροπή από την πορεία που πήρε το πηδάλιο, το έβαλε όλο προς τη μία πλευρά για να φέρει το πλοίο στη σωστή πορεία. Εικάζεται ότι η απότομη αυτή κίνηση του πηδαλίου δημιούργησε εγκάρσια κλίση στο σκάφος και για λόγους που δεν εντοπίστηκαν ποτέ, τα ελεύθερα φορτία του πλοίου –επιβάτες στο κατάστρωμα, αποσκευές– ευρισκόμενα ή μετακινηθέντα προς την πλευρά αυτή, δημιούργησαν ζεύγος ανατροπής. Ενδεχομένως και θαλάσσιο ύδωρ που μπήκε από ανοιχτά φινιστρίνια από την πλευρά της κλίσης του σκάφους επιβάρυνε την κατάσταση. Κύριες αιτίες πάντως του δυστυχήματος θεωρούνται η υπερφόρτωση και η στοιβασία του φορτίου.

Φρικαλέος απολογισμός

Ο ακριβής αριθμός των απωλεσθέντων δεν έγινε ποτέ γνωστός. Κυμαίνεται από 88 έως 118 άτομα (Προσωπικό Πολεμικού Ναυτικού 28 άτομα. Άλλοι στρατιωτικοί και ιδιώτες 60-90). Σύνολο διασωθέντων 35 εκ των οποίων οι 9 ήταν πλήρωμα.

Η αβεβαιότητα αυτή οφείλεται στο ότι ένας σημαντικός αριθμός επιβατών είχαν επιβιβαστεί χωρίς να αναφέρονται στον επίσημο κατάλογο. Βέβαιον πάντως είναι ότι επί του «Σπερχειού» είχαν επιβιβαστεί περισσότερα από 170 άτομα. Κατ' άλλους 180 ή και 200 ακόμη.

Ο κυβερνήτης έφεδρος ανθυποπλοίαρχος, από καλοσύνη και φιλανθρωπία, υπέκυψε στις παρακλήσεις εκείνων που ζητούσαν να τους επιβιβάσει για να γυρίσουν στα νησιά τους, να γιορτάσουν τις Άγιες Ημέρες. Άλλωστε η εποχή ήταν τέτοια –πόλεμος, κακουχίες– που το ρίσκο ήταν κάτι που αναλάμβαναν οι άνθρωποι περισσότερο, απ' ό,τι στην ειρηνική περίοδο.

Μεταξύ των απωλεσθέντων ήταν

και ο Σουηδός Μάρτιν Νορδενστρέμ ηλικίας 68 ετών. Είναι αυτός που παραστάθηκε κατά την περίοδο της Κατοχής σε όλα τα δεινά των Ελλήνων και ανάλωσε όλες τις δυνάμεις του στον «Ερυθρό Σταυρό» για τη διάσωση των Ελληνοπαίδων. Για τον ίδιο σκοπό ταξίδευε για τη Σύρο.

Μεταξύ των απωλεσθέντων από την οικογένεια του Πολεμικού Ναυτικού ήταν ένα από τα λαμπρά στελέχη της, ο πλοίαρχος Ιωάννης Βλαχόπουλος και η σύζυγός του. Άριστος αξιωματικός αλλά και άνθρωπος που το Ναυτικό το θεωρούσε θρησκεία και όχι επάγγελμα. Είχε να επιδείξει δράση εξαιρετική εν ειρήνη και εν πολέμω. Κυβερνήτης του «Αβέρωφ», τον οδήγησε υπό τραγικές συνθήκες στην Αλεξάνδρεια με την αποδημία του Στόλου. Παρά το βαθμό του πλοιάρχου ζήτησε στη συνέχεια και ανέλαβε κυβερνήτης των αντιτορπιλικών «Β. Όλγα» και «Κανάρης» για να βρίσκεται στην πρώτη γραμμή του πυρός. Όταν μετά έγινε διοικητής αντιτορπιλικών με έδρα στην Ξηρά, θέλοντας τη δράση και όχι τους τίτλους, επέβαινε στα αντιτορπιλικά ως απλός επιβάτης, όταν επρόκειτο να μετάσχουν σε επιχειρήσεις.

Λάτρης της ιδέας της μεταλαμπάδευσης της αγάπης προς τη θάλασσα, μετά τον πόλεμο, συνεργάστηκε επί πολύ με την Ε.Θ.Ε. βοηθώντας στο έργο της. Άτυχη μοίρα τού έμελλε όμως να πνιγεί έξω από την Ύδρα μετά τον πόλεμο, αφού κατά τη διάρκεια του είχε οργώσει τις θάλασσες αντιμετωπίζοντας κατά μέτωπο το θάνατο. Το Π.Ν. το οποίο τόσο βαρεια αισθάνθηκε την απώλειά του και δεν μπόρεσε να τον συνοδεύσει στην ύστατη κατοικία του, ετίμησε τη μνήμη του στις 12 Μαΐου 1945 με σεμνή επιμνημόσυνη δέηση στον Άγιο Γεώργιο Καρύτση, όπου ο ναύαρχος-αρχηγός Μεζεβύρης εκφώνησε επιμνημόσυνο λόγο.

Το ναυάγιο του «Σπερχειού» κάλυψε με νέφος βαθείας οδύνης τον ψυχικό ορίζοντα της ελληνικής κοινωνίας και της οικογένειάς του Ναυτικού τη στιγμή που όλοι ήταν τόσο χαρούμενοι από την αίσια εξέλιξη του πολέμου από τον οποίον τόσα δεινά είχαν υποστεί.