

COMPLEX STORM ΣΤΟΝ ΒΟΡΕΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ

To S/S Richard D. Lyons, Φεβρουάριος 1966

Μια αληθινή ιστορία ναυτοσύνης και επιβίωσης

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το Ιστορικό και Μετεωρολογικό Πλαίσιο

Ο χειμώνας του 1965-1966 έμελλε να καταγραφεί στα ναυτικά χρονικά ως ένας από τους πιο άγριους και αμείλικτους του εικοστού αιώνα. Σύμφωνα με τα ιστορικά μετεωρολογικά δεδομένα, η περίοδος εκείνη

χαρακτηρίστηκε από μια εξαιρετικά επιθετική, αρνητική φάση της

Διακύμανσης του Βορείου Ατλαντικού (North Atlantic Oscillation – NAO).

Αυτή η ατμοσφαιρική διάταξη εξασθένησε δραματικά το σύστημα υψηλών πιέσεων των Αζορών, ανοίγοντας έναν ελεύθερο, φονικό διάδρομο για τη δημιουργία εκρηκτικών κυκλώνων – αυτών που σήμερα ονομάζουμε «μετεωρολογικές βόμβες» (bomb cyclones).

Αυτά τα συστήματα σάρωναν τις ναυτιλιακές λωρίδες με ανέμους έντασης κυκλώνα.

Στις 3 Φεβρουαρίου 1966 —την ίδια ακριβώς ημέρα που το «Richard D. Lyons» απέπλεε από τη Βρέμη— εκτοξεύθηκε ο ESSA-1, από τους πρώτους πλήρως επιχειρησιακούς μετεωρολογικούς δορυφόρους, και στις 28 Φεβρουαρίου ακολούθησε ο ESSA-2.

Η ανθρωπότητα έκανε τα πρώτα της βήματα στην παρατήρηση του καιρού από το διάστημα.

Οι πρώτες ασπρόμαυρες, κοκκώδεις εικόνες που έφταναν στα επίγεια εργαστήρια αποκάλυπταν τεράστιες, σπειροειδείς δίνες νεφών πάνω από τον Βόρειο Ατλαντικό. Ήταν η οπτική επιβεβαίωση αυτού που τα

ναυτιλιακά δελτία ονόμαζαν με δέος: "Complex Storm" (Σύνθετη Καταιγίδα).

Ένα σύστημα με πολλαπλά κέντρα χαμηλής πίεσης που περιστρέφονταν το ένα γύρω από το άλλο, δημιουργώντας ένα χαοτικό, απρόβλεπτο πεδίο ανέμων και κυμάτων-γιγάντων.

Μέσα σε αυτή τη συμπληγάδα του ωκεανού και της ατμόσφαιρας βρέθηκε παγιδευμένο ένα γερασμένο σκαρί του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, επανδρωμένο με τριάντα δύο Έλληνες ναυτικούς.

Αυτή είναι η αληθινή τους ιστορία από τα αρχεία του υποπλοιάρχου Χριστοφόρου (τότε 28 και τώρα 88 ετών).

Ο εγγονός του ο Χριστόφορος (9 ετών) παρακάλεσε τον παππού Χριστόφορο να γράψει αυτήν και άλλες μικρές αληθινές ιστορίες από τα πολλά ταξίδια του στο Βόρειο και στο Νότιο ημισφαίριο της γης. Γι' αυτό ο παππούς το αφιερώνει στον αγαπημένο του εγγονό Χριστόφορο.

Το Προηγούμενο Ταξίδι: Από τη Νέα Ορλεάνη στο Southampton και στη Βρέμη

Τον Ιανουάριο του 1966 το «Richard D. Lyons» διέσχισε τον Ατλαντικό με 10.000 τόνους σόγιας από τη Νέα Ορλεάνη: 5.000 τόνους για το Southampton της Αγγλίας και 5.000 για τη Βρέμη.

Ο Υποπλοίαρχος Χριστόφορος υπηρετούσε στο πλοίο από τον Αύγουστο του 1965. Ο τότε Πλοίαρχος, πολύ καλός ναυτικός αλλά ηλικιωμένος, αρρώστησε σε εκείνο το ταξίδι και αποβιβάστηκε στο Southampton.

Οι εφοπλιστές έστειλαν στη θέση του τον Καπετάν Γιώργο, από τις Οινούσσες, το νησί από όπου κατάγονταν και οι ίδιοι. Τον βρήκαν με δυσκολία και υπολόγιζαν ότι θα τα κατάφερνε με τη βοήθεια του Υποπλοιάρχου.

Ο νέος Πλοίαρχος ήξερε καλά τον εξάντα, αλλά όχι αγγλικά· ό,τι ήταν γραμμένο στα αγγλικά περνούσε από τον Υποπλοίαρχο. Είχε παντρευτεί μεγάλος, και το πρώτο που έβγαλε από τη βαλίτσα του ήταν η φωτογραφία του εννιάχρονου γιου του, που την καρφίτσωσε στον καθρέφτη της καμπίνας του.

Από το Southampton το πλοίο συνέχισε για τη Βρέμη με το υπόλοιπο φορτίο. Ήδη σε εκείνο το σύντομο ταξίδι, τα δελτία καιρού του ασυρματιστή έμεναν αδιάβαστα πάνω στο τραπέζι του χάρτη.

Τα δελτία καιρού τα λάμβανε από τον ασύρματο ο ασυρματιστής (ο «Μαρκόνης», όπως τον λένε οι ναυτικοί), γραμμένα στα αγγλικά, και τα ανέβαζε στη γέφυρα. Ούτε ο Πλοίαρχος ούτε ο Ανθυποπλοίαρχος Μιχάλης, που είχε βάρδια μαζί του, ήξεραν αγγλικά. Τα διάβαζαν μόνο ο Υποπλοίαρχος και ο Ανθυποπλοίαρχος Νίκος, όταν ανέβαιναν στη δική τους βάρδια.

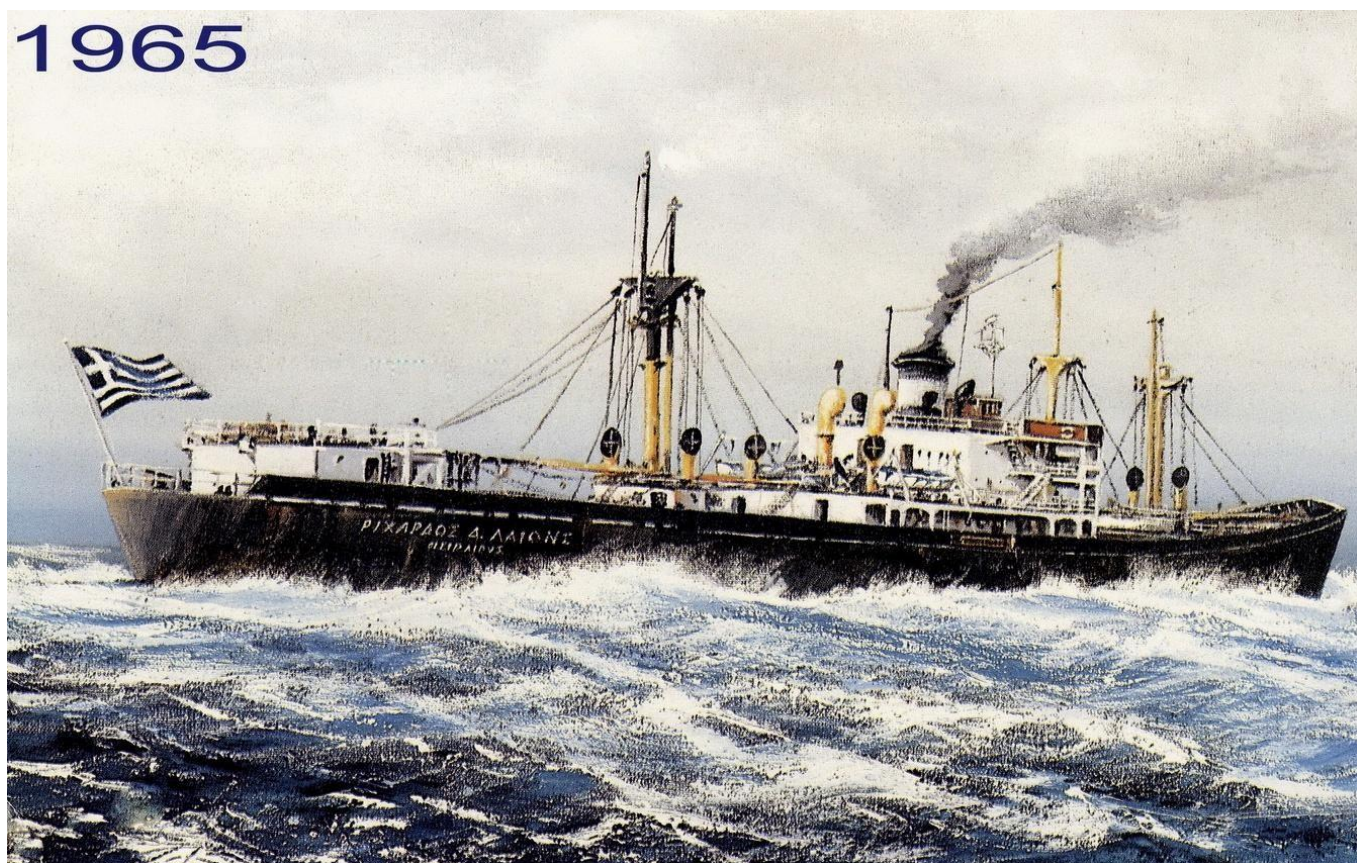
Μέρος 1ο: Η Μάχη της Βρέμης και το Πλάνο Φόρτωσης

Απόγευμα της 1ης Φεβρουαρίου 1966, ώρα 15:00.

Στο παγωμένο λιμάνι της Βρέμης στη Δυτική Γερμανία, το φορτηγό ατμόπλοιο τύπου Liberty S/S “RICHARD D. LYONS”, υπό ελληνική

σημαία, μόλις ολοκλήρωσε την εκφόρτωση 5.000 τόνων σόγιας με σιλό απορρόφησης μέσα σε οκτώ ώρες.

Το πλοίο, επανδρωμένο με 32 Έλληνες ναυτικούς όπως όριζε ο νόμος για πλοία υπό ελληνική σημαία, ανήκει στην εταιρεία “Lyras Bros Ltd” με έδρα το Λονδίνο. Είχε ναυπηγηθεί το 1945 αγοράστηκε από την Lyras Bros το 1946 με έναν απαράβατο όρο: να μην αλλάξει ποτέ το όνομά του, προς τιμήν του Αμερικανού/Καναδού πιλότου Richard D. Lyons, που είχε πέσει στον Β’ Παγκόσμιο Πόλεμο.



1965, Πίνακας ζωγραφικής του πλοίου “RICHARD D. LYONS”

Το επόμενο ταξίδι, σύμφωνα με το νέο ναυλοσύμφωνο του πλοίου (Charter Party) που είχε φτάσει στο πλοίο δέκα μέρες πριν από τα γραφεία των εφοπλιστών στο Λονδίνο, ήταν μια αποστολή υψηλού

κινδύνου: Φόρτωση χύμα λιπάσματος δύο ειδών (M.O.P. και S.O.P.) με προορισμό το Norfolk και το Richmond της Βιρτζίνια στις ΗΠΑ.

Τα δύο είδη λιπάσματος δεν έπρεπε να ανακατευτούν, γιατί το καθένα θα ξεφορτωνόταν σε άλλο λιμάνι. Γι' αυτό ανάμεσά τους έπρεπε να στρωθούν χωρίσματα, ώστε κάθε φορτίο να βγει καθαρό στο λιμάνι του. Και το λίπασμα δεν συγχωρεί το νερό: αν βραχεί, το φορτίο χάνεται.

Ο χειμερινός Βόρειος Ατλαντικός είναι η πιο επικίνδυνη θαλάσσια περιοχή στον κόσμο.

Ο Υποπλοίαρχος Χριστόφορος (28 ετών από την Λήμνο), οπλισμένος με τις γνώσεις του από τη Ναυτική Ακαδημία της Ύδρας και τα ειδικά μαθήματα ευστάθειας του πλοίου, εργάστηκε άυπνος επί τρεις ημέρες για να συντάξει το σχέδιο φόρτωσης.

Το «Richard D. Lyons» ήταν από τα τελευταία Liberty, ενισχυμένο ευτυχώς με ένα εξωτερικό μεταλλικό ζωνάρι πάχους 1 ½ ίντσας και φάρδους 1,5 ποδιού που έτρεχε σε όλο το μήκος του σκάφους, λίγο κάτω από το κατάστρωμα.

Όμως, το χύμα λίπασμα ήταν δύσκολο. Αν το βάρος δεν μοιραζόταν σωστά, αν φορτωνόταν πολύ στις άκρες (πλώρη και πρύμνη), το πλοίο κινδύνευε, καθώς θα περνούσε πάνω από τα τεράστια κύματα, να λυγίσει και να κοπεί στα δύο.

Για να το καταλάβει κάποιος που δεν είναι ναυτικός: αν κρατήσεις ένα μολύβι οριζόντια από τις δύο άκρες του και το λυγίσεις, θα σπάσει στη μέση. Το ίδιο παθαίνει ένα πλοίο με πολύ βάρος στην πλώρη και στην πρύμνη, όταν ένα μεγάλο κύμα το σηκώσει από τη μέση. Τα Liberty είχαν χτιστεί βιαστικά, για τις ανάγκες ενός πολέμου, και είχαν τα όριά τους. Το

«Richard D. Lyons» ήταν πια είκοσι ενός ετών και θα ταξίδευε φορτωμένο ως τη γραμμή φόρτωσης.

Για την ασφάλεια του φορτίου, ο Υποπλοίαρχος προνόησε και παρήγγειλε 5 καινούργιους μουσαμάδες (έναν για το κάθε αμπάρι), αρκετά κορκώματα σχοινιού μίας ίντσας για την κατασκευή διχτύων ασφαλείας (πάνω από τους τρεις μουσαμάδες στο κάθε αμπάρι) και 400 καινούργιες ξύλινες σφήνες για την καλή στερέωση των μουσαμάδων.

Σε μια εποχή πριν από τα σύγχρονα μεταλλικά, λαστιχοστεγανά καλύμματα, οι ξύλινες μπουκαπόρτες, που έπρεπε να σφραγιστούν με τρεις στρώσεις μουσαμάδων (με τις ξύλινες σφήνες) και καινούργια δίχτυα από σχοινί μίας ίντσας, σχημάτιζαν ένα στεγανωτικό «πανωφόρι» ενάντια στους τόνους του θαλασσινού νερού.



2015. Οι μουσαμάδες, οι σφήνες και τα νέα στηρίγματα ασφαλείας των μουσαμάδων, στο HELLAS LIBERTY στον Πειραιά.



2015. Το υπόφραγμα, (ενδιάμεσο κατάστρωμα ή κουραδόρος) του HELLAS LIBERTY στον ΠΕΙΡΑΙΑ. -Επισκέπτες: Οι απόφοιτοι της Ναυτικής Ακαδημίας της Ύδρας του έτους 1958.

Στις 5:00 το απόγευμα, ο Γερμανός εργοδηγός των φορτοεκφορτωτών — ένας κουτσός άνδρας με γυαλιά, μπήκε στο γραφείο του Υποπλοιάρχου. Παρουσίασε ένα δικό του σχέδιο που θα τελείωνε τη φόρτωση γρήγορα, μέχρι τις 11:00 το επόμενο πρωί.

Ο Υποπλοίαρχος, βλέποντας το επικίνδυνο σχέδιο, αρνήθηκε κατηγορηματικά.

Όταν ο Γερμανός άρχισε να διαμαρτύρεται για το κόστος και τον χρόνο του διαχωρισμού του φορτίου, η ένταση κορυφώθηκε.

«Θα πάω στον πλοίαρχο», απείλησε ο εργοδηγός.

«Εντάξει, πάμε μαζί», απάντησε ο Υποπλοίαρχος, παίρνοντας μαζί του όχι μόνο το σχέδιο, αλλά και τη βαλίτσα του.

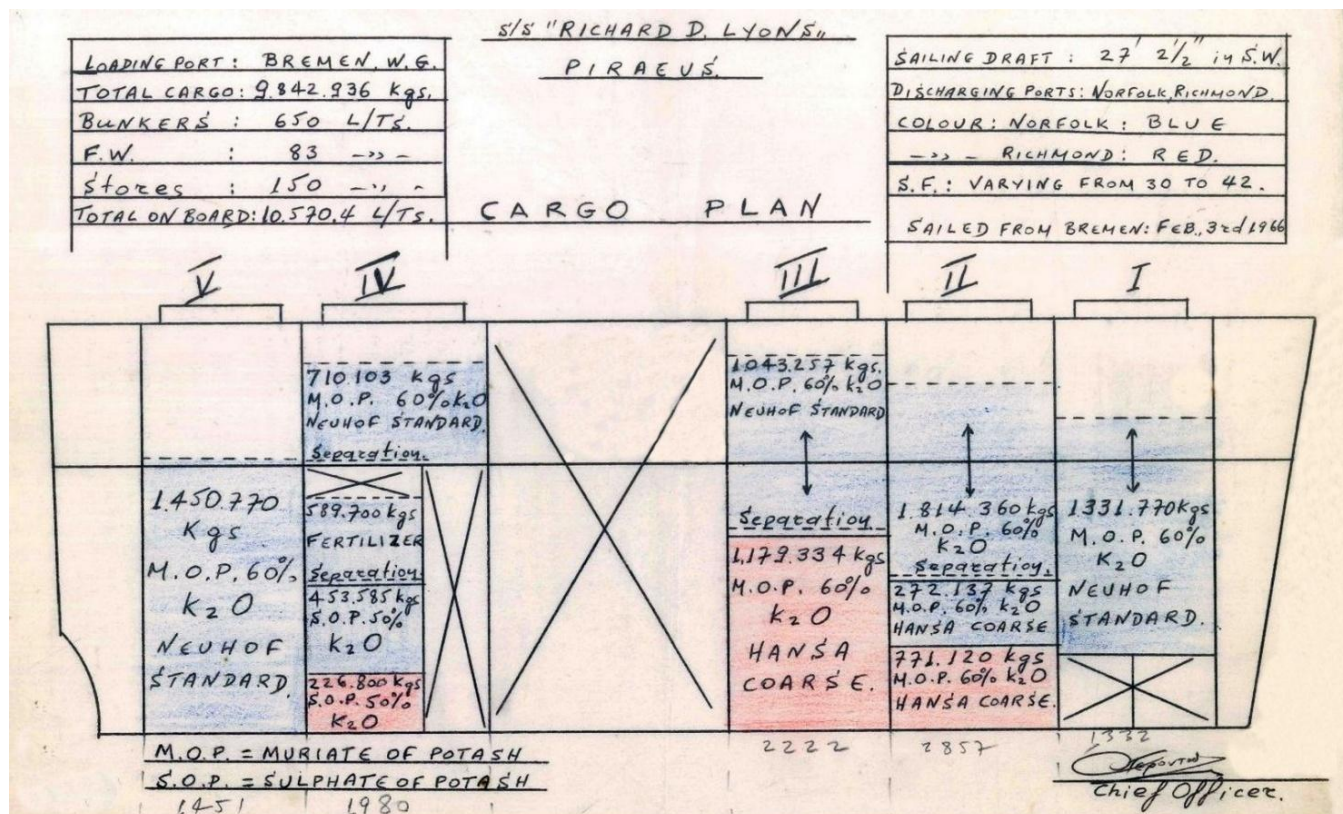
Μέσα στο γραφείο του Πλοίαρχου, ο οποίος δεν γνώριζε καλά αγγλικά, ο Υποπλοίαρχος εξήγησε την κατάσταση και έθεσε το τελεσίγραφο:

«Αν δεχτείτε το σχέδιο του εργοδηγού, ζητώ να με απαλλάξετε αμέσως από τα καθήκοντα του υποπλοιάρχου και επιστρέφω αμέσως στην Ελλάδα.

Αυτόν τον νοιάζει μόνο να ξοδέψει λιγότερα χρήματα και να πάει στο σπίτι του να κοιμηθεί. Δεν τον νοιάζει αν εμείς θα πνιγούμε στον Ατλαντικό».

Ο Πλοίαρχος δεν καταλάβαινε τα αγγλικά του εργοδηγού, ήταν όμως ναυτικός και τα νούμερα των αμπαριών τα καταλάβαινε. Εξάλλου, όλα τα ναυλοσύμφωνα περιέχουν τον όρο ότι η φόρτωση του πλοίου γίνεται κατά την κρίση του πλοιάρχου (at the master's discretion). Κανείς λοιπόν δεν μπορεί να πάει αντίθετα στην απόφαση του πλοιάρχου για τη φόρτωση.

Ο Πλοίαρχος πείστηκε. Ο εργοδηγός αναγκάστηκε να ακολουθήσει το σχέδιο του υποπλοιάρχου. Το πλοίο φορτώθηκε με ακρίβεια κιλού, συνολικά 9.842.936 κιλά (9.843 Tons) λιπάσματος, κατανεμημένα ιδανικά: 1.332 τόνοι στο No. 1 αμπάρι, 2.857 στο No. 2, 2.222 στο No. 3, 1.980 στο No. 4 και 1.451 στο No. 5. Μαζί με καύσιμα και εφόδια, το συνολικό βάρος έφτασε τους 10.570,4 τόνους, βυθίζοντας το Liberty στα 27 πόδια και 2 1/2 ίντσες μέσα στο θαλασσινό νερό.



Το αρχικό σχέδιο φόρτωσης του πλοίου, που ήταν κρυμμένο σε ένα φάκελο επί 60 χρόνια.

Στις 3 Φεβρουαρίου 1966, το S/S "RICHARD D. LYONS" απέπλευσε από τη Βρέμη.

Το πλοίο κατέβηκε αργά τον ποταμό Βέζερ, βαριά φορτωμένο, με Γερμανό πλοηγό στη γέφυρα. Ο πλοηγός έδινε τις οδηγίες του στα αγγλικά, ο Υποπλοίαρχος τις μετέφραζε και ο Πλοίαρχος έδινε την εντολή στον τιμονιέρη.

Οι Άνθρωποι της Γέφυρας και οι Βάρδιες

Για να παρακολουθήσει την ιστορία κάποιος που δεν είναι ναυτικός, πρέπει να ξέρει πώς δουλεύει η γέφυρα ενός φορτηγού πλοίου. Το εικοσιτετράωρο χωρίζεται σε βάρδιες των τεσσάρων ωρών, και κάθε αξιωματικός κρατά δύο βάρδιες την ημέρα. Ο Υποπλοίαρχος κρατά πάντοτε, σε όλα τα πλοία, τη βάρδια 04:00-08:00 και 16:00-20:00. Σε κάθε

βάρδια ο αξιωματικός έχει μαζί του δύο ναύτες: τον τιμονιέρη και τον σκάπουλο.

Ο Μιχάλης, από τον Πειραιά, κρατούσε τη βάρδια 08:00-12:00 και 20:00-24:00. Ήταν «πρακτικός»: εκτελούσε χρέη ανθυποπλοιάρχου χωρίς δίπλωμα, μόνο με την πείρα του. Είχε αρχίσει ναυτόπαις, έγινε ναύτης για δέκα χρόνια και ναύκληρος (λοστρόμος) για άλλα δέκα και περισσότερα. Ήξερε το πλοίο σαν την παλάμη του, όμως του έλειπε η θεωρία, και γι' αυτό δεν μπορούσε να πάρει κανονικό δίπλωμα. Κρατούσε αυτή τη βάρδια ώστε ο Πλοίαρχος να βρίσκεται κοντά του τις περισσότερες ώρες.

Σε αυτή τη βάρδια ο Καπετάν Γιώργος βοηθούσε τον Μιχάλη να βγάλει το μεσημβρινό στίγμα. Με τον εξάντα μετράς, σε μοίρες, το ύψος του ήλιου πάνω από τον ορίζοντα. Δεν τον «κυνηγάς»: τον αφήνεις να ανεβεί μόνος του, και η στιγμή που σταματά να ανεβαίνει είναι το αληθινό μεσημέρι. Σημειώνεις και την ώρα του χρονομέτρου, και με αυτά τα δύο υπολογίζεις στο χαρτί τη θέση του πλοίου. Εδώ ο Πλοίαρχος ήταν άλλος άνθρωπος: την παλιά τέχνη του ναυτικού την ήξερε καλά.

Ο Νίκος, από την Κεφαλονιά, ήταν διπλωματούχος Ανθυποπλοίαρχος και κρατούσε τη βάρδια 12:00-16:00 και 00:00-04:00. Δεν είχε φοιτήσει σε Ναυτική Ακαδημία. Εκείνα τα χρόνια μπορούσε κανείς να μπαρκάρει δόκιμος με το απολυτήριο του γυμνασίου. Ύστερα από τέσσερα χρόνια στη θάλασσα και έναν χρόνο φροντιστήριο έδινε εξετάσεις για το δίπλωμα του ανθυποπλοιάρχου, μετά από άλλα πέντε χρόνια για του υποπλοιάρχου και μετά από άλλα πέντε για του πλοιάρχου. Γι' αυτό οι καπετάνιοι ήταν συνήθως πενήντα ετών και πάνω.

Τα δέκα χιλιάδες ελληνικά φορτηγά που ταξίδευαν τότε χρειάζονταν αξιωματικούς, και οι διπλωματούχοι δεν έφταναν για όλα. Έτσι πολλά πλοία είχαν στη γέφυρα και έναν έμπειρο «πρακτικό».

Ο Α΄ Μηχανικός, ο μαστρο-Κοσμάς, δεν κρατούσε βάρδια. Στο μηχανοστάσιο κατέβαινε μόνο στη μεγάλη ανάγκη. Έκανε τη βόλτα του στο κατάστρωμα, ανέβαινε στη γέφυρα την ώρα της πρωινής βάρδιας και έπαιζε τάβλι με τον Πλοίαρχο. Τη βάρδια στο μηχανοστάσιο την κρατούσαν: Ο δεύτερος μηχανικός (την ίδια βάρδια με τον υποπλοίαρχο 04.00-08.00 και 16.00-20.00) και οι δύο τρίτοι μηχανικοί τις άλλες δύο βάρδιες. Τους μηχανικούς τους βοηθούσαν οι λιπαντές (λαδάδες) οι θερμαστές και οι καθαριστές.

Τις δουλειές του καταστρώματος τις είχε ο ναύκληρος (λοστρόμος), που λάμβανε οδηγίες από τον υποπλοίαρχο (κάθε πρωί στις 07.00), σχετικά με την συντήρηση του πλοίου. Ήταν εξαιρετικός και εργατικός, παντού παρών και ακούραστος.

Ο Υποπλοίαρχος ήταν ο μόνος ανύπαντρος του πληρώματος. Στη Λήμνο τον περίμεναν οι γονείς του και οι πέντε αδελφές του. Η μητέρα του, 48 ετών τότε, όποτε έπιανε κακός καιρός στο νησί γύριζε τις εκκλησίες και τα ξωκλήσια και άναβε κεριά, ακόμη κι αν ο γιος της βρισκόταν στην άλλη άκρη του κόσμου με μπουνάτσα.

Μέρος 2ο: Στην Καρδιά του Complex Storm (1η Ημέρα Κακοκαιρίας, 8 Φεβρουαρίου)

Λίγες μόνο ημέρες μετά τον απόπλου, στην καρδιά του Βορείου Ατλαντικού, το λάθος του Πλοίαρχου (Γιώργου, 56 ετών) να επιλέξει τη

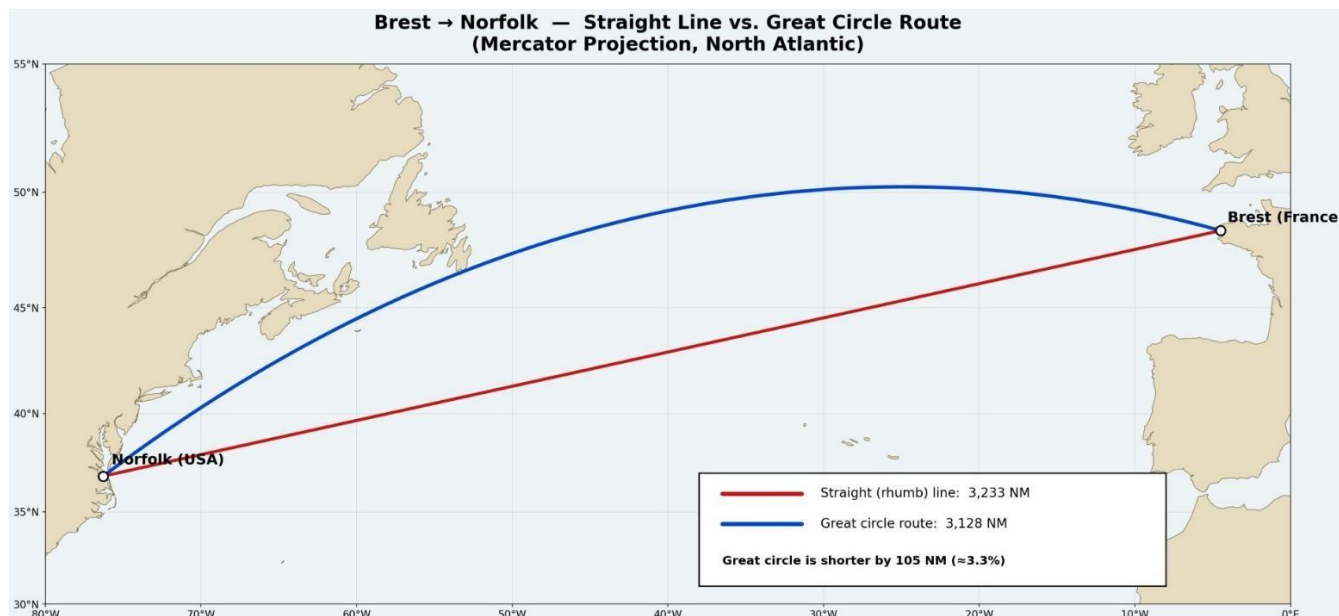
διαδρομή του τόξου μεγίστου κύκλου εκείνη την εποχή του χρόνου βγήκε στην επιφάνεια.

Ο Πλοίαρχος είχε διαλέξει αυτή την πορεία για να κερδίσει μία ημέρα ταξιδιού. Όμως δεν μπορούσε να διαβάσει τα μετεωρολογικά δελτία, που ήταν γραμμένα στα αγγλικά.

Το τόξο μεγίστου κύκλου (ορθοδρομία) είναι ο συντομότερος δρόμος ανάμεσα σε δύο σημεία πάνω στη σφαίρα της γης. Πάνω στον ναυτικό χάρτη δεν φαίνεται ευθεία αλλά καμπύλη, που ανεβαίνει προς τον βορρά. Ο Πλοίαρχος τη χάραξε με το μολύβι από την έξοδο της Μάγχης ως την αμερικανική ακτή, κατευθείαν για το Norfolk. Τον χειμώνα όμως αυτός ο δρόμος περνά μέσα από τις χειρότερες κακοκαιρίες του Βορείου Ατλαντικού.

Ο Υποπλοίαρχος, που διάβαζε τα δελτία καιρού, πρότεινε να κατεβούν νοτιότερα, προς τις Αζόρες, ώστε να αφήσουν τα χαμηλά βαρομετρικά αρκετά πιο βόρεια: θα έχαναν μία ημέρα, αλλά θα ταξίδευαν με καλύτερο καιρό. Ο Πλοίαρχος απάντησε ότι ο Ατλαντικός έχει πάντα καιρό τον Φεβρουάριο. Ήταν το πρώτο του ταξίδι με πλοίο της εταιρείας και ήθελε να φτάσει στην ώρα του. Από εκείνη την ημέρα ο Υποπλοίαρχος ζήτησε από τον ασυρματιστή να φέρνει κάθε δελτίο καιρού πρώτα σε εκείνον, όποια ώρα κι αν ήταν.

Ο Υποπλοίαρχος Χριστόφορος υπηρετούσε ήδη στο πλοίο όταν ο Πλοίαρχος ανέλαβε στο Southampton, στη θέση του προηγούμενου, που είχε αρρωστήσει. Ήταν μια εποχή που οι έμπειροι Έλληνες πλοίαρχοι ήταν δυσεύρετοι, αφού πάνω από δέκα χιλιάδες ελληνικά φορτηγά πλοία ταξίδευαν τότε σε όλες τις θάλασσες του κόσμου.



(Εικονογράφηση) Μπλε: Τόξο μεγίστου κύκλου, Κόκκινο: Ευθεία γραμμή.

Το μεσημέρι της 7ης Φεβρουαρίου πήγε ο ασυρματιστής στη γέφυρα και έδωσε στον αξιωματικό της βάρδιας το μετεωρολογικό Δελτίο, το οποίο προειδοποιούσε τους ναυτιλομένους για την ανάπτυξη ενός **“Complex storm”** στην περιοχή του Βορείου Ατλαντικού.

Ο όρος «Complex» («σύνθετο» ή «πολύπλοκο») σημαίνει ότι το σύστημα μπορεί να περιλαμβάνει πολλαπλά κέντρα χαμηλής πίεσης, συγκλίνουσες ή συγχωνευόμενες κυματικές διαταραχές κατά μήκος μετώπων, ένα αποφραγμένο μέτωπο ή μια θερμή απομόνωση (warm seclusion) κοντά στο ώριμο στάδιό του.

Η χαμηλότερη κεντρική πίεση μπορεί να μετατοπίζεται από το ένα κέντρο στο άλλο, επομένως το πιο επικίνδυνο πεδίο ανέμων δεν βρίσκεται κατ' ανάγκην στο σημειωμένο κέντρο του χαμηλού.

Ο υποπλοίαρχος επέστησε την προσοχή του πλοιάρχου για το επερχόμενο πολύπλοκο σύστημα χαμηλών πιέσεων, αλλά ο πλοίαρχος

απάντησε ότι έχει περάσει αρκετά συστήματα χαμηλών πιέσεων και δεν πρέπει να το φοβηθούμε.

Το απόγευμα της ίδιας ημέρας το βαρόμετρο άρχισε να πέφτει κάτω από τα 990 millibars, και μέσα στη νύχτα κατέβηκε στα 960.

Το βαρόμετρο μετρά την πίεση της ατμόσφαιρας. Όταν η βελόνα του πέφτει γρήγορα, πλησιάζει κακοκαιρία, και όσο πιο χαμηλά πέφτει, τόσο πιο δυνατή θα είναι.

Το ίδιο απόγευμα ο ουρανός προς τα δυτικά πήρε ένα βρόμικο κίτρινο χρώμα και ο αέρας δυνάμωνε σε ριπές. Ο Υποπλοίαρχος ζήτησε να δεθεί διπλά ό,τι μπορούσε να κινηθεί, γιατί τη νύχτα κανείς δεν θα μπορούσε πια να βγει στο κατάστρωμα. Ο ναύκληρος και οι ναύτες έβαλαν διπλά δεσίματα στις μπίγκες (τους φορτωτήρες του πλοίου) και στις σωσίβιες λέμβους, ασφάλισαν τις άγκυρες, έσφιξαν τα δίχτυα πάνω από τα αμπάρια και άπλωσαν σχοινιά ασφαλείας σε όλο το μήκος του καταστρώματος. Ο μαραγκός ξαναχτύπησε μία μία τις σφήνες.

Το πλοίο βρέθηκε εγκλωβισμένο σε μια πολύπλοκη καταιγίδα (Complex Storm), με ανέμους έντασης τυφώνα, που θα σήκωνε κύματα-τέρατα, με πολύ μεγάλο ύψος και μήκος τριπλάσιο από το μήκος του ίδιου του πλοίου.

Στις 04:30 της 8ης Φεβρουαρίου, πέμπτη ημέρα από τον απόπλου και πρώτη ημέρα της κακοκαιρίας, στη βάρδια του υποπλοίαρχου, ήλθε το πρώτο σημάδι: το φουσκοθάλασσο, που ταξιδεύει πιο γρήγορα από την ίδια την καταιγίδα. Μεγάλα κύματα ύψους 12–15 μέτρων, με κατεύθυνση προς τα νοτιοανατολικά, χωρίς δυνατό αέρα. Το πλοίο άρχισε να σκαμπανεβάζει, στην αρχή τόσο ήρεμα που, αν κάποιος κοιμόταν, δεν θα ξυπνούσε. Μέχρι το ξημέρωμα το βαρόμετρο έδειχνε 950 millibars.

Ο υποπλοίαρχος έστειλε το σκάπουλο (τον δεύτερο ναύτη της βάρδιας· ο άλλος ναύτης ήταν ο τιμονιέρης), να ξυπνήσει τον πλοίαρχο και να του πει να έλθει επειγόντως στη γέφυρα.

Μετά από 5 λεπτά, όταν ο Πλοίαρχος αντίκρισε το μέγεθος των κυμάτων, έκανε το σταυρό του και είπε: «Παναγία μου».

Ο υποπλοίαρχος του ζήτησε να γίνει στροφή 180 μοιρών, ώστε το πλοίο να αποφύγει την κακοκαιρία, τώρα που μπορεί να γυρίσει χωρίς κίνδυνο (διότι τα χειρότερα έρχονται), αλλά ο πλοίαρχος απάντησε ότι είναι ήδη πολύ αργά και ότι αν γυρίσει το πλοίο θα αναποδογυρίσει.

Επίσης ανέφερε ότι όταν τον κάλεσαν στη γέφυρα, βρήκε μία φωτογραφία του εννιάχρονου γιου του, (που την είχε καρφισωμένη στον καθρέπτη της καμπίνας του) πεσμένη στο πάτωμα. Το θεώρησε κακό οίωνό.

Όσο περνούσε η ώρα και ξημέρωνε, τόσο ο καιρός χειροτέρευε.

Πεισμένος λοιπόν ο Πλοίαρχος ότι το πλοίο θα χαθεί και δεν υπήρχε σωτηρία, κοίταξε τον Υποπλοίαρχο: «Κάνε ό,τι μπορείς», του είπε με σβησμένη φωνή.

Γύρισε την πλάτη, κλειδώθηκε στην καμπίνα του και αφέθηκε στη μοίρα του, περιμένοντας το τέλος.

Ο Υποπλοίαρχος είπε στον Μιχάλη και στον Νίκο ότι ο Πλοίαρχος δεν ήταν καλά και ότι του είχε αναθέσει το πλοίο. Φοβόντουσαν και οι τρεις. Ήξεραν όμως ότι το πλοίο ήταν φορτωμένο σωστά και η μηχανή δούλευε, και ότι, αν πρόσεχαν κάθε κύμα, ένα ένα, θα τα κατάφερναν. Οι δύο Ανθυποπλοίαρχοι στάθηκαν στο πλευρό του από την πρώτη στιγμή.

Η ευθύνη για τη ζωή 32 ανθρώπων και ενός πλοίου με φορτίο 10.000 τόνων έπεσε στους ώμους του Υποπλοίαρχου Χριστοφόρου (28 ετών) και

των δύο Ανθυποπλοιάρχων, του Μιχάλη (42 ετών) και του Νίκου (28 ετών). Το βαρόμετρο έπεσε στα 940 millibars. Το θέαμα από έξω ήταν τρομακτικό. Το φορτωμένο Liberty, καθισμένο βαθιά στο νερό λόγω του τεράστιου βάρους, έμοιαζε με ημι-βυθισμένο σιδερένιο όγκο.

Ο ουρανός ήταν ένας βαρύς, σχισμένος γκρίζος τάπητας, και ο άνεμος ξύριζε τις κορυφές των κυμάτων, μετατρέποντας την ατμόσφαιρα σε ένα πυκνό, οριζόντιο στρώμα από παγωμένο σπρέι. Η ορατότητα ήταν σχεδόν μηδενική.

Ο δυνατός αέρας μετέφερε με ταχύτητα άνω των 100 μιλίων την ώρα, τεράστιους όγκους νερού της θάλασσας, που αν σε έβρισκαν στο δρόμο τους θα σε έπαιρναν μαζί τους.

Το πλοίο ανέβαινε στην απότομη πλαγιά των κυμάτων υπό γωνία 20 μοιρών. Δεν τα χτυπούσε κατάμουτρα, γιατί η πλώρη (με τους 1.332 τόνους στο αμπάρι Ι) θα θαβόταν στο νερό και δεν θα ξανασηκωνόταν ποτέ. Αλλά ούτε μπορούσε να γυρίσει στο πλάι, γιατί το κύμα θα το ανέτρεπε ακαριαία.

Μέρος 3ο: Ο Φωνητικός Σωλήνας και οι 19 Στροφές (2η Ημέρα Κακοκαιρίας, 9 Φεβρουαρίου)

Ο ένας Ανθυποπλοίαρχος ήταν κολλημένος πάνω στον ορειχάλκινο φωνητικό σωλήνα (τον φωναγωγό), που συνέδεε απευθείας τη γέφυρα με το Μηχανοστάσιο και μετέδιδε τις εντολές του υποπλοιάρχου.



1966, Στην Γέφυρα (Τιμόνι) του S/S RICHARD D. LYONS

Ο άλλος αντικαθιστούσε επί μονίμου βάσεως (λόγω της κακοκαιρίας) τον ναύτη τιμονιέρη. Η φωνή του Μιχάλη ταξίδευε μέσα από τον σωλήνα κάτω στα έγκατα του πλοίου, εκεί όπου οι μηχανικοί πάλευαν με την ατμομηχανή και τον άξονα της προπέλας. «Κράτα 19... Ανέβα στις 23... Δώσε 25!»

Οι στροφές της μηχανής ρυθμίζονταν δευτερόλεπτο το δευτερόλεπτο: ελάχιστο οι 19, και 23 με 25 μόνο όταν το τιμόνι δεν άκουγε.

Για να καταλάβει κανείς πόσο λίγο ήταν αυτό: η μηχανή του Liberty έδινε την πλήρη ισχύ της, 2.500 ίππους, στις 76 στροφές.

Ήταν ένας χορός θανάτου.

Χρειάζονταν ακριβώς τόσες στροφές όσες για να «ακούει» το πλοίο στο τιμόνι, κρατώντας την πορεία των 20 μοιρών (δηλαδή η κατεύθυνση του κύματος να είναι 20 μοίρες στην αριστερή ή στη δεξιά μάσκα του πλοίου). Αν οι στροφές έπεφταν κάτω από τις 19, το τιμόνι θα «νέκρωνε» και ο καιρός θα γύριζε το πλοίο στο πλάι.

Όταν το τιμόνι δεν άκουγε, οι στροφές ανέβαιναν στις 23 ή στις 25, ώσπου να ακούσει, και ξανακατέβαιναν αμέσως στις 19. Με περισσότερη ταχύτητα, η ορμή θα κομμάτιαζε τη βαριά πλώρη πάνω στον υδάτινο τοίχο.

Καθώς το πλοίο σκαρφάλωνε στην κορυφή του κύματος και μετά κατηφόριζε, η πρύμνη έβγαινε από το νερό και η προπέλα ξενέριζε βρυχώμενη, κάνοντας τη μηχανή να τραντάζεται ολόκληρη, πριν βυθιστεί ξανά στο επόμενο βάραθρο.

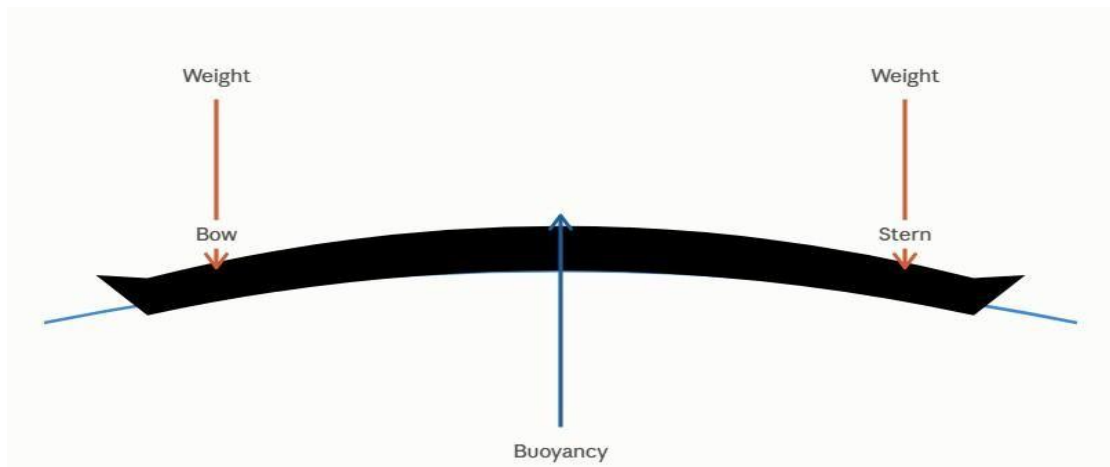
Όταν η προπέλα βγαίνει από το νερό, γυρίζει στο κενό χωρίς αντίσταση και η μηχανή «ξεφεύγει». Οι μηχανικοί έπρεπε εκείνη τη στιγμή να κόβουν τον ατμό και, μόλις η προπέλα ξανάπιανε νερό, να τον δίνουν πίσω. Αυτό γινόταν σε κάθε μεγάλο κύμα, μέρα και νύχτα, μέσα στη ζέστη των λεβήτων και στον εκκωφαντικό θόρυβο της ατμομηχανής. Ακόμη και ο μαστρο-Κοσμάς, που δεν κρατούσε βάρδια, κατέβηκε στο μηχανοστάσιο.

Αυτό που ήταν επιθυμητό ήταν να περνούν τα τεράστια κύματα κάτω από το πλοίο, ώστε αυτό να επιπλέει, με όσο το δυνατόν μικρότερη ταχύτητα. Η θάλασσα προκάλεσε τρομερές εξωτερικές ζημιές.

Τα ρέλια και οι λαμαρίνες στις βαρδιόλες (ή φτερά) της γέφυρας τσακίστηκαν και ένας αεραγωγός λύγισε, σαν από χτύπημα σφυριού.

Όμως, το πλοίο άντεχε. Οι τριπλοί μουσαμάδες και τα δίχτυα με τις καινούργιες ξύλινες σφήνες, (που ο Υποπλοίαρχος είχε επιβάλει με το ζόρι στη Βρέμη), κρατούσαν τα αμπάρια στεγανά.

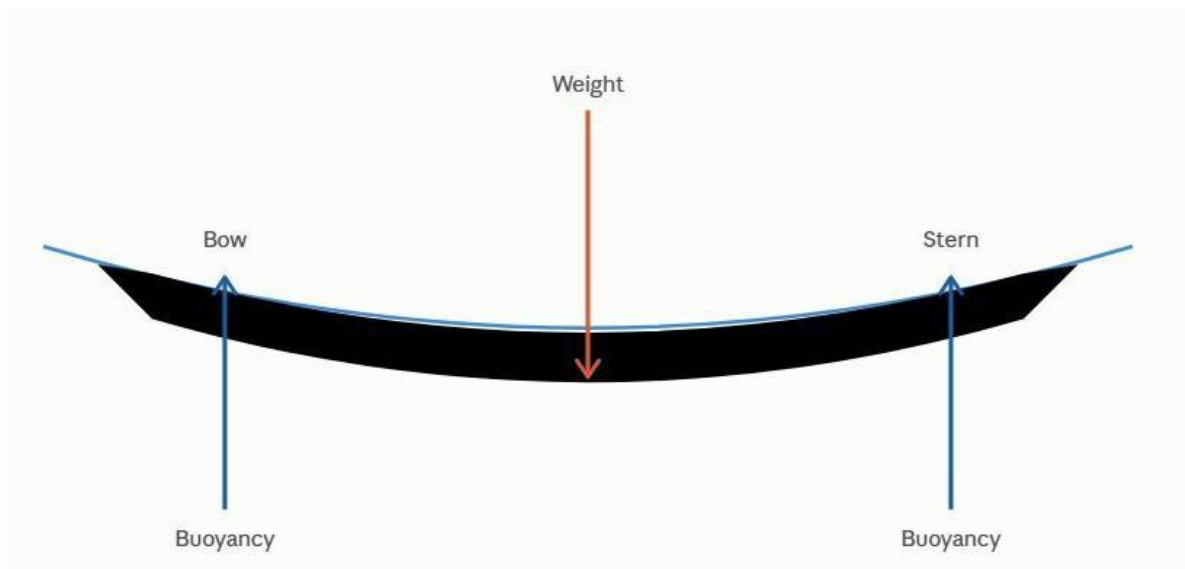
Και το κυριότερο: ο σκελετός του Liberty δεχόταν τις τρομακτικές πιέσεις κάμψης χωρίς να σπάσει. Το πλάνο φόρτωσης, υπολογισμένο με ακρίβεια κιλού, είχε μοιράσει το βάρος τόσο τέλεια, που το πλοίο, παρά την εγκατάλειψη του καπετάνιου του, αρνιόταν να πεθάνει. Η επιστημονική επιμέλεια και η ελληνική ναυτοσύνη κρατούσαν το «Richard D. Lyons» ζωντανό πάνω στην κόψη του ξυραφιού.



Hogging (Το φαινόμενο της «τόξευσης» ή «καμπτικής ανύψωσης» του πλοίου) Hogging Η κορυφή ενός μεγάλου κύματος βρίσκεται ακριβώς κάτω από το μέσον του πλοίου, ενώ η πλώρη και η πρύμνη αιωρούνται ή στηρίζονται πάνω από τις κοιλάδες (τα βαθουλώματα) των κυμάτων.



Hogging (Το φαινόμενο της «τόξευσης» ή «καμπτικής ανύψωσης» του πλοίου) Hogging Η κορυφή ενός μεγάλου κύματος βρίσκεται ακριβώς κάτω από το μέσον του πλοίου, ενώ η πλώρη και η πρύμνη αιωρούνται ή στηρίζονται πάνω από τις κοιλάδες (τα βαθουλώματα) των κυμάτων (Εικονογράφηση).



Καθίζηση (το φαινόμενο “Dipping” / Sagging) Το πλοίο εκτείνεται πάνω από δύο κορυφές κυμάτων. Η πλώρη και η πρύμνη δέχονται μεγάλη άνωση προς τα επάνω, ενώ το μέσον του πλοίου χάνει μέρος της υποστήριξης από την άνωση και τείνει να κατέλθει προς τα κάτω εξαιτίας του ίδιου του βάρους του.



(Sagging) Το ανώτερο κατάστρωμα υφίσταται έντονη θλίψη, ενώ η τρόπιδα και τα κατώτερα ελάσματα του κύτους υφίστανται ισχυρό εφελκυσμό (Εικονογράφηση).

Αμπάρι 1	Αμπάρι 2	Αμπάρι 3	Αμπάρι 4	Αμπάρι 5
Hold 1 1,332 t · bow	Hold 2 2,857 t · midship	Hold 3 2,222 t · midship	Hold 4 1,980 t · stern	Hold 5 1,451 t · stern

Μέρος 4ο: Ο Μαραγκός Γιάννης από το Γαλαξίδι και η

Ελπίδα στην Τραπεζαρία (3η Ημέρα Κακοκαιρίας, 10 Φεβρουαρίου)

Μέσα στο σκοτάδι και το συνεχές τράνταγμα του σκάφους, όλο το πλήρωμα είχε πλέον καταλάβει ότι ο κίνδυνος για τη ζωή τους ήταν ακραίος. Το γεγονός ότι ο Πλοίαρχος παρέμενε άφαντος, κλειδωμένος στην καμπίνα του, θα μπορούσε να σπείρει τον πανικό στα κατώτερα πληρώματα.

Ο Υποπλοίαρχος ήξερε ότι αν χανόταν η ψυχραιμία, θα χανόταν και το πλοίο. Έτσι, από την πρώτη κιόλας νύχτα της κακοκαιρίας, κάλεσε τον μαραγκό του πλοίου. Ήταν ένας μεγαλόσωμος, επιβλητικός άνδρας, γεννημένος στο Γαλαξίδι —έναν τόπο με βαθιά ναυτική παράδοση γενεών.

Ο Υποπλοίαρχος του ανέθεσε μια αποστολή εξίσου κρίσιμη με τη μάχη των στροφών στη γέφυρα: να μαζέψει όλους τους ναυτικούς που δεν είχαν βάρδια στην τραπεζαρία του πληρώματος, να μείνει μαζί τους και να μην αφήσει τον τρόπο να τους κυριεύσει. Η τραπεζαρία του «Richard D. Lyons» μετατράπηκε σε ένα ιδιότυπο καταφύγιο ελπίδας μέσα στη μανία του "Complex Storm". Οι άνδρες, καθισμένοι και πιασμένοι στα τραπέζια και στα καθίσματα (που ήταν μόνιμα κολλημένοι στη λαμαρίνα του πλοίου) για να αντιμετωπίσουν τα τρομακτικά σκαμπανεβάσματα του Liberty, άκουγαν τις λαμαρίνες να τρίζουν και το νερό να σκάει με τη δύναμη κανονιού πάνω στο κατάστρωμα.

Μαζί με τους ναύτες κάθονταν εκεί ο μάγειρας, ο βοηθός του και οι καμαρότοι. Εκεί καθόταν και ο ναύκληρος. Πριν από την καταιγίδα ήταν ο πιο εργατικός άνθρωπος του καταστρώματος, όταν όμως αυτή ξέσπασε, άλλαξε εντελώς. Όπως και ο Πλοίαρχος, τρόμαξε από το μέγεθος των κυμάτων και τη δύναμη του ανέμου και καθόταν σιωπηλός ανάμεσα στους ναύτες. Μόνο ο μαραγκός προσπαθούσε να τους δώσει κουράγιο.

Εκεί ο Γιάννης, ο Γαλαξιδιώτης μαραγκός, με τη στιβαρή του παρουσία και τη βαριά, σίγουρη φωνή του, έγινε ο φάρος τους. Τους μιλούσε συνεχώς, τους εμπύχωνε και τους μετέδιδε τη δική του ακλόνητη σιγουριά.

«Μη φοβάστε, μάγκες», τους έλεγε, κοιτάζοντάς τους έναν-έναν στα μάτια. «Το βαπόρι είναι φορτωμένο σωστά. Το πλάνο της φόρτωσης του πλοίου στη Βρέμη έγινε με το κιλό, το ναυπηγείο έδωσε την έγκρισή του. Η λαμαρίνα μας αντέχει και το ζωνάρι κρατάει. Έχουμε μεγάλη ελπίδα, θα την περάσουμε την κακοκαιρία και θα βγούμε ζωντανοί!»

Σιγά σιγά άρχισε ο καθένας να λέει διάφορες ιστορίες, ακόμη και αστεία, για να περνά η ώρα. Τον περισσότερο χρόνο τον λόγο τον είχε ο μαραγκός.



Η τραπεζαρία ενός πλοίου τύπου Liberty (Εικονογράφηση)

Το απόγευμα της ίδιας ημέρας (3ης ημέρας), η κακοκαιρία χειροτέρεψε. Φαίνεται ότι το “Complex storm”, με τα πολλαπλά κέντρα χαμηλής πίεσης, ξεσήκωσε μεγάλα κύματα με διαφορετικές κατευθύνσεις (με περίπου 25-30 μοίρες διαφορά το ένα από το άλλο), με αποτέλεσμα να είναι πολύ πιο δύσκολο να αποφύγει κανείς και τα τρία κύματα, οπότε το πλοίο άρχισε να είναι καλυμμένο από τα άγρια νερά της θάλασσας για περισσότερη ώρα.

Για μια στιγμή, τα τρία κύματα συναντήθηκαν και σχημάτισαν ένα τεράστιο κύμα, μήκους περίπου 500 μέτρων και ύψους περίπου 30 μέτρων. Το κεντρικό κύμα, που ήταν και το μεγαλύτερο, ερχόταν κατευθείαν προς την πλώρη, σχεδόν από μηδενική γωνία.

Όταν το πλοίο βρέθηκε περίπου στα μισά του κύματος, η χαμηλή του ταχύτητα δεν του επέτρεψε να προχωρήσει. Το κύμα το έκανε να συμπεριφερθεί σαν σανίδα του σερφ και το παρέσυρε προς τα πίσω, με ιλιγγιώδη ταχύτητα, πολύ μεγαλύτερη από όση μπορούσε να αναπτύξει το ίδιο το πλοίο προς τα εμπρός.

Το πλοίο, με τους δέκα χιλιάδες τόνους του φορτίου του, γλιστρούσε ανάποδα πάνω στην πλαγιά του νερού, με την πρύμνη μπροστά. Το νερό που έτρεχε αντίθετα πάνω στην προπέλα τη φρέναρε, ώσπου τα πτερύγιά της έπαψαν να γυρίζουν.

Τότε η προπέλα σταμάτησε. Αυτό είδαν οι μηχανικοί και, τρομοκρατημένοι, έτρεξαν στη γέφυρα φωνάζοντας: «Όλα τελείωσαν!». Από τη γέφυρα προσπαθούσαν να τους πουν να επιστρέψουν αμέσως στο μηχανοστάσιο και να αυξήσουν τις στροφές της μηχανής. Μόλις αυξήθηκαν οι στροφές, το πλοίο κατάφερε να περάσει και αυτό το τεράστιο κύμα.

Για να ξαναπάρει στροφές η προπέλα χρειάστηκε όλος ο ατμός που μπορούσαν να δώσουν οι λέβητες. Οι μηχανικοί φοβόντουσαν ότι δεν θα

άντεχαν οι σωλήνες. Ο μαστρο-Κοσμάς, που τους ήξερε καλά, κατέβηκε μαζί τους, και η βαλβίδα του ατμού άνοιξε ως το τέρμα.



Liberty σε μεγάλη κακοκαιρία στον Βόρειο Ατλαντικό (Εικονογράφιση)

Μέρος 5ο: Το Καρφωμένο Βαρόμετρο και η Στροφή του Θανάτου (4η ημέρα της κακοκαιρίας, 11 Φεβρουαρίου)

Για τέσσερα μερόνυχτα, από τις 8 έως τις 11 Φεβρουαρίου, ο χρόνος στον Βόρειο Ατλαντικό σταμάτησε. Μέσα στη γέφυρα, η βελόνα του βαρομέτρου είχε καρφωθεί στην τρομακτική ένδειξη των 940 millibars. Το πλοίο βρισκόταν βαθιά μέσα στο πεδίο ενός κυκλώνα με ανέμους έντασης τυφώνα, και η καταιγίδα δεν έλεγε να τους αφήσει να φύγουν. Επί 96 ώρες, η ζωή του πληρώματος κρεμόταν από μια κλωστή.

Ο Μιχάλης (από τον Πειραιά) και ο Νίκος (από την Κεφαλονιά) εναλλάσσονταν στον φωνητικό σωλήνα και στο τιμόνι, οι μηχανικοί

κρατούσαν τη μηχανή ζωντανή από 19 έως 25 στροφές, και στην τραπεζαρία ο μεγαλόσωμος μαραγκός, ο Γιάννης από το Γαλαξίδι, κρατούσε όρθια την ψυχή των ανδρών. Η κόπωση ήταν απάνθρωπη, αλλά κανείς δεν άφηνε τη θέση του.

Ο υποπλοίαρχος παρακολουθούσε τα πάντα και έδινε τις κατάλληλες εντολές.

Ο μάγειρας και οι καμαρότοι έφτιαχναν σάντουιτς και πορτοκαλάδα και τα πήγαιναν στη γέφυρα κάθε 2 ώρες.

Ζεστό φαγητό δεν μπορούσε να γίνει: καμία κατσαρόλα δεν στεκόταν πάνω στην κουζίνα, και η φωτιά του μαγειρείου έσβησε, γιατί ήταν επικίνδυνη. Το πλήρωμα τρεφόταν με ψωμί, τυρί, κονσέρβες και πορτοκαλάδες. Πρώτα έτρωγαν η γέφυρα και το μηχανοστάσιο, που δεν μπορούσαν να αφήσουν τη θέση τους. Κανείς δεν παραπονέθηκε ότι πεινούσε.

«Την 4η ημέρα της κακοκαιρίας (11 Φεβρουαρίου, 8η ημέρα από τον απόπλου)» πάρθηκε η μεγάλη απόφαση: το πλοίο έπρεπε να αλλάξει πορεία κατά 180 μοίρες. Αυτή η μανούβρα ήταν μια καθαρή αποστολή αυτοκτονίας. Για να γυρίσει το πλοίο την πλάτη στον καιρό, έπρεπε για μερικά ατελείωτα λεπτά να έρθει παράλληλα με τα κύματα-γίγαντες. Αν ένα κύμα τριπλάσιο από το μήκος του Liberty το χτυπούσε στο πλάι (broadside) με τις συνηθισμένες 19 στροφές, το πλοίο θα ανατρεπόταν ακαριαία.

Γιατί όμως να γίνει μια τόσο επικίνδυνη στροφή; Επί τέσσερις ημέρες η θάλασσα χτυπούσε το πλοίο από την πλώρη, και η συνεχής καταπόνηση θα το έσπαζε. Με τον καιρό στην πρύμνη, το πλοίο ταξιδεύει μαζί με τα κύματα και καταπονείται πολύ λιγότερο. Το μυστικό ήταν η στιγμή: ύστερα από μερικά μεγάλα κύματα η θάλασσα «ησυχάζει» για λίγο. Σε εκείνο το «ήσυχο» έπρεπε να δοθεί όλη η δύναμη της μηχανής, ώστε το πλοίο να

γυρίσει γρήγορα και να μείνει όσο το δυνατόν λιγότερο με το πλευρό στο κύμα. Ο Υποπλοίαρχος Χριστόφορος διάλεξε μία κατάλληλη στιγμή, καθώς τα μεγάλα κύματα φαίνονταν από μακριά, έσκυψε στον φωναγωγό και φώναξε στο μηχανοστάσιο:

«Μηχανή! Πρόσω ολοταχώς! Τώρα!» και στον τιμονιέρη «Όλο αριστερά».

Η μηχανή του Liberty βρυχήθηκε. Η προπέλα έδωσε όλη της την ισχύ για να αποκτήσει το σκάφος την απαραίτητη ορμή και ταχύτητα για τη στροφή. Το «Richard D. Lyons» πήρε μια τρομακτική, παρατεταμένη κλίση, οι λαμαρίνες έτριζαν έτοιμες να σπάσουν, και το νερό κατάπιε προσωρινά το κατάστρωμα. Η θάλασσα ξερίζωσε τις σωσίβιες λέμβους από τα καπόνια τους.



Complex Storm στον Βόρειο Ατλαντικό (Εικονογράφηση).

Όμως, η τέλεια κατανομή του λιπάσματος, το στεγανό «πανωφόρι» στα ανοίγματα των αμπαριών και το ενισχυτικό ζωνάρι κράτησαν το σκαρί όρθιο. Το πλοίο ολοκλήρωσε τη στροφή των 180 μοιρών και ξέφυγε από την άμεση παγίδα.

Μέρος 6ο: Ο Παρατεταμένος Εφιάλτης

Η ανακούφιση, ωστόσο, κράτησε ελάχιστα. Μετά τη στροφή των 180 μοιρών, με τον καιρό πια στην πρύμνη, ο Υποπλοίαρχος ήταν σχεδόν άυπνος τέσσερα μερόνυχτα.

Ο Πλοίαρχος ανέβηκε επιτέλους στη γέφυρα, και ο Υποπλοίαρχος του ζήτησε να αναλάβει για δύο ώρες, ώστε να κοιμηθεί λίγο.

Ξύπνησε απότομα: το πλοίο είχε πάρει μεγάλη κλίση προς τα δεξιά.

Έτρεξε στη γέφυρα και βρήκε το «Richard D. Lyons» γυρισμένο ξανά ενάντια στα κύματα, και τον Πλοίαρχο να βρίζει τους ναυλωτές, που του είχαν ζητήσει να αλλάξει πορεία.

Τι είχε συμβεί στο μεταξύ; Όλες τις προηγούμενες ημέρες το πλοίο, αντί να προχωρεί προς τη Βιρτζίνια, είχε παρασυρθεί από την κακοκαιρία και βρισκόταν πλέον πολύ κοντά στις Αζόρες.

Όσο κοιμόταν ο Υποπλοίαρχος, ο Πλοίαρχος τηλεγράφησε στους εφοπλιστές στο Λονδίνο και στους ναυλωτές στον Καναδά ότι αλλάζει πορεία για να πάρει καύσιμα στις Αζόρες.

Οι ναυλωτές απάντησαν αμέσως και ζήτησαν το στίγμα του πλοίου. Ο Πλοίαρχος, μέσα στη βιασύνη του, έστειλε λάθος στίγμα, που τοποθετούσε το πλοίο κοντά στις ακτές του Καναδά. Με βάση αυτό το στίγμα, οι ναυλωτές απάντησαν, δικαίως, να πάει για καύσιμα στον

Καναδά και όχι στις Αζόρες. Τα ίδια τηλεγραφήματα πήγαν και στους εφοπλιστές.

Ο Πλοίαρχος έστρεψε τότε το πλοίο προς τον Καναδά, δηλαδή ξανά μέσα στην καταιγίδα από την οποία μόλις είχαν ξεφύγει.

Σε αυτή τη στροφή το πλοίο πήρε τη μεγάλη κλίση.

Ο Υποπλοίαρχος ζήτησε από τον ασυρματιστή να φέρει τα αντίγραφα των τηλεγραφημάτων. Μόλις τα διάβασε, κατάλαβε αμέσως τι είχε γίνει: το στίγμα που είχε σταλεί δεν ήταν το στίγμα του πλοίου.

Ο Πλοίαρχος παραδέχτηκε το λάθος του, όμως είχε πια νυχτώσει και αρνήθηκε να γυρίσει ξανά το πλοίο μέσα στο σκοτάδι.

Σε αυτό είχε δίκιο: τη νύχτα δεν βλέπεις τα κύματα που έρχονται, ώστε να διαλέξεις το «ήσυχο». Τέτοια στροφή μέσα στο σκοτάδι δεν γίνεται.

Έτσι, το «Richard D. Lyons» συνέχισε να παλεύει ενάντια στον καιρό για άλλες δύο ημέρες.

Το βαρόμετρο παρέμενε χαμηλά, η θάλασσα λυσομανούσε, και η διαδικασία με τον φωνητικό σωλήνα και τις στροφές της προπέλας ξεκίνησε από την αρχή. Η μάχη για την επιβίωση δεν είχε τελειώσει, είχε μόλις παραταθεί.

Ο Α' μηχανικός, ο μαστρο-Κοσμάς (60 ετών), είχε ανεβεί στη γέφυρα όταν το πλοίο γύρισε ξανά ενάντια στα κύματα και είχε πάρει τη μεγάλη κλίση. Άκουσε τον υποπλοίαρχο να λέει ότι την ώρα που ξύπνησε (λόγω της μεγάλης κλίσης), έβλεπε ένα όνειρο, όπου ένας μεγάλος γίγαντας παρακολουθούσε τις κινήσεις του πλοίου πάνω από τη γέφυρα.

Αμέσως λοιπόν πήρε το λόγο και είπε ότι γνωρίζει να εξηγεί τα όνειρα και ότι αυτό το όνειρο ήταν καλό: ο γίγαντας ήταν ο Άγιος Χριστόφορος, που

κάποτε πέρασε τον Χριστό στους ώμους του (Χριστο-φόρος) μέσα από ένα άγριο ποτάμι και προστατεύει όσους ταξιδεύουν. Επομένως, σύντομα, θα γλιτώναμε από την καταιγίδα.

Ο μαστρο-Κοσμάς διηγήθηκε και την ιστορία του Αγίου. Ήταν γίγαντας, και πριν βαφτιστεί τον έλεγαν Ρέπροβο. Στεκόταν σε ένα άγριο ποτάμι και περνούσε τους ανθρώπους απέναντι, στους ώμους του. Μια μέρα του ζήτησε να περάσει ένα μικρό παιδί, που στη μέση του ποταμού βάρυνε τόσο, ώστε ο γίγαντας λύγισε. Το παιδί ήταν ο Χριστός. «Απόψε», είπε ο μαστρο-Κοσμάς, «έχει στους ώμους του ένα Liberty με τριάντα δύο ψυχές. Θα μας περάσει απέναντι».

Εκείνη την ώρα, ο ασυρματιστής ανέβηκε στη γέφυρα και ανέφερε ότι ένα άλλο πλοίο τύπου Liberty είχε ναυαγήσει και βυθιστεί, πιθανότατα εξαιτίας της ίδιας «σύνθετης καταιγίδας», περίπου 80 μίλια βορειοανατολικά του Richard D. Lyons.

Μέρος 7ο: Ο Φωτογράφος στην Καπνοδόχο (5η ημέρα της κακοκαιρίας)

Σαν να μην έφταναν όλα αυτά, το επόμενο πρωί ένας πρωτόμπαρκος νεαρός καθαριστής του μηχανοστασίου, χωρίς να ρωτήσει κανέναν, πήρε τη φωτογραφική του μηχανή και αποφάσισε να ανεβεί επάνω στην καπνοδόχο για να φωτογραφήσει τα κύματα. Ρώτησε μόνο έναν άλλον καθαριστή του μηχανοστασίου πώς θα ανεβεί στο επάνω μέρος της καπνοδόχου, ο οποίος του έδειξε μία εσωτερική σιδερένια σκάλα που

οδηγούσε εκεί, ώστε σε περίπτωση που υπάρξει κάποιο πρόβλημα, να μπορούν οι μηχανικοί να πάνε από το εσωτερικό του μηχανοστασίου.

Ανέβηκε λοιπόν μόνος του, άνοιξε την πόρτα ασφαλείας και βγήκε έξω. Ήταν τυχερός, διότι εκείνη τη στιγμή το πλοίο είχε περάσει την κορυφή ενός μεγάλου κύματος και βρισκόταν στην άλλη πλευρά του κύματος, με την πλώρη προς τα κάτω και την πρύμνη ψηλά.

Ένας μεγάλος όγκος νερού τον άρπαξε και τον μετέφερε σε λιγότερο από ένα λεπτό στην πρύμνη του πλοίου, όπου άρπαξε το κάγκελο της πρύμνης και έτσι γλίτωσε βέβαιο θάνατο.

Με την ταχύτητα όμως που τον μετέφερε το κύμα, το πίσω δεξιό μέρος της λεκάνης του ακούμπησε σε ένα συρματοσχοινο και έχασε αμέσως όλους τους μυς της περιοχής.

Ευτυχώς που ο άλλος καθαριστής είχε ανεβεί και αυτός από περιέργεια και ειδοποίησε αμέσως τη γέφυρα για την όλη κατάσταση.

Αμέσως ο υποπλοίαρχος, ο ναύκληρος και ο μαραγκός πήγαν στην πρύμνη του πλοίου μέσα από το μηχανοστάσιο, μέσω της σήραγγας του άξονα που συνδέει την μηχανή με την προπέλα του πλοίου, και από εκεί ανέβηκαν πάλι εσωτερικά σε μια έξοδο ασφαλείας στο κατάστρωμα.

Από το κατάστρωμα δεν μπορούσε να περάσει κανείς, γιατί θα τον έπαιρνε το κύμα. Η σήραγγα του άξονα είναι ένας στενός, σκοτεινός διάδρομος βαθιά μέσα στο πλοίο, όπου προχωρείς σκυφτός δίπλα στον τεράστιο άξονα που γυρίζει. Ο Μιχάλης και ο Νίκος δεν μπορούσαν να αφήσουν τη γέφυρα, αφού έφευγε από εκεί ο Υποπλοίαρχος. Έτσι ο Υποπλοίαρχος διέταξε τον ναύκληρο να έλθει μαζί του, και εκείνος, όσο κι αν φοβόταν, δεν έφερε καμία αντίρρηση.

Στην έξοδο περίμεναν να περάσει ένα κύμα. Ο ναύκληρος έδεσε ένα σχοινί στη μέση του Υποπλοιάρχου και το κρατούσε, για να μην τον πάρει η θάλασσα, και ο μαραγκός σήκωσε τον τραυματία στην αγκαλιά του.

Την κατάλληλη στιγμή τον πήραν και, ακολουθώντας τον ίδιο δρόμο, τον μετέφεραν σε μία μεγάλη καμπίνα που ήταν το νοσοκομείο του πλοίου.

Εκεί ο υποπλοίαρχος, που εκτελούσε και χρέη ιατρού του πλοίου, του έκανε μια ένεση για τον πόνο, του καθάρισε την πληγή, πήρε ιατρικές οδηγίες μέσω του ασυρμάτου του πλοίου για να σταματήσει την αιμορραγία και να του χορηγήσει αντιβίωση, και άφησε έναν βοηθό καμαρότου να τον προσέχει.

Τα φορτηγά πλοία δεν είχαν γιατρό. Χρέη γιατρού εκτελούσε ο Υποπλοίαρχος, με το φαρμακείο του πλοίου. Στις δύσκολες περιπτώσεις ζητούσε οδηγίες από γιατρούς της στεριάς μέσω του ασυρμάτου (Radio Medical): ο ασυρματιστής έστελνε την περιγραφή του τραύματος και διάβαζε δυνατά τις οδηγίες που έφταναν.

Μέρος 8ο: Αστοχία Υλικού - «Βουλιάζουμε!» (6η ημέρα της κακοκαιρίας)

Σε ένα κρυφό σημείο της εξωτερικής λαμαρίνας του κύτους, εκεί όπου το έλασμα περιέβαλλε τον σκελετό, υπήρχε ένα κατασκευαστικό ελάττωμα που χρονολογούνταν από το 1945, όταν το πλοίο χτιζόταν στο ναυπηγείο. Κατά την κατασκευή του ελάσματος στο χαλυβουργείο, το ατσάλι σε εκείνο το σημείο δεν είχε αποκτήσει την ομοιογένεια και την αντοχή του υπόλοιπου σκαριού.»

Για είκοσι χρόνια, το ελάττωμα αυτό παρέμενε αόρατο. Όμως τώρα, υπό την τρομακτική και παρατεταμένη καταπόνηση από τα κύματα και με το βαρόμετρο σταθερά χαμηλά, η λαμαρίνα στο σημείο εκείνο δεν είχε την ίδια αντοχή με το υπόλοιπο σκαρί. Η κρυφή αυτή αδυναμία, κάτω από τις συνεχείς τάσεις κάμψης (hogging και sagging), άρχισε να υποχωρεί. Ένας υπόκωφος, τρομακτικός ήχος — σαν έκρηξη μετάλλου— ακούστηκε μέσα στο βουητό της καταιγίδας, καθώς το ατσάλι άρχισε να σκίζεται, απειλώντας να ανοίξει ρήγμα στο κύτος.

Η αποκάλυψη ότι η αστοχία υλικού συνέβη μέσα στο μηχανοστάσιο κόβει την ανάσα. Το μηχανοστάσιο είναι η καρδιά του πλοίου, και μια εισροή νερού εκεί με τέτοια πίεση —που να διαπερνά το πλοίο από τη μια πλευρά στην άλλη— σημαίνει άμεσο κίνδυνο να σβήσει η μηχανή.

Αν η μηχανή έσβηνε, το Liberty θα έχανε τις πολύτιμες 19-25 στροφές, ο καιρός θα το γύριζε στο πλάι και η καταστροφή θα ήταν ακαριαία. Το αποτέλεσμα ήταν εφιαλτικό. Το θαλασσινό νερό, ωθούμενο από την τρομακτική υδροστατική πίεση του Βορείου Ατλαντικού, άρχισε να εισβάλλει ορμητικά. Μια εισροή νερού εκεί με τέτοια πίεση —έναν πίδακα που διέσχιζε το μηχανοστάσιο από τη μια πλευρά στην άλλη.

Οι μηχανικοί της βάρδιας, βλέποντας το νερό να μπαίνει με τέτοια πίεση και να απειλεί να πνίξει τις γεννήτριες και την ατμομηχανή, έχασαν την ψυχραιμία τους.

Παράτησαν τις θέσεις τους, ανέβηκαν τρέχοντας τις σιδερένιες σκάλες και εισέβαλαν έντρομοι στη γέφυρα. «Βουλιάζουμε! Βουλιάζουμε!» φώναζαν, με τα πρόσωπά τους χλωμά από τον τρόμο.

Αν η μηχανή έμενε χωρίς επιτήρηση και έσβηνε, το «Richard D. Lyons» θα έχανε αμέσως τις 19 με 25 στροφές που το κρατούσαν ζωντανό. Χωρίς

ώθηση, το τιμόνι θα νέκρωνε, το κύμα-γίγαντας θα γύριζε το πλοίο στο πλάι και ο κυκλώνας των 940 millibars θα το καταπόντιζε μέσα σε λίγα λεπτά. Η μοίρα 32 ανθρώπων κρεμόταν πάλι από τις αποφάσεις που έπρεπε να παρθούν μέσα σε δευτερόλεπτα στη γέφυρα.

Μέσα στον πανικό που ξέσπασε στη γέφυρα, ο Υποπλοίαρχος Χριστόφορος, διατηρώντας την παροιμιώδη αισιοδοξία του, δεν έχασε δευτερόλεπτο.

Καλέστηκαν αμέσως ο Α' Μηχανικός, ο Β' Μηχανικός και ο μαραγκός, και οι τέσσερίς τους κατέβηκαν τρέχοντας τις σιδερένιες σκάλες προς τα έγκατα του πλοίου, μπαίνοντας μέσα στο μηχανοστάσιο.

Εκεί διαπίστωσαν με ανακούφιση κάτι που ο τρόμος είχε διογκώσει: η αστοχία του υλικού ήταν τελικά μικρής κλίμακας. Επρόκειτο για μια τρύπα στη λαμαρίνα, διαμέτρου περίπου 2 ½ ιντσών. Λόγω της τρομακτικής υδροστατικής πίεσης του Βορείου Ατλαντικού, το νερό εκτοξευόταν με τέτοια ορμή που έδινε την αίσθηση βιβλικής καταστροφής, όμως η ποσότητα ήταν διαχειρίσιμη. Οι μεγάλες αντλίες του μηχανοστασίου τέθηκαν αμέσως σε λειτουργία και άρχισαν να καταπίνουν τα νερά. Ο υποπλοίαρχος έγνεψε στον μαραγκό, ο οποίος έδρασε με κινηματογραφική ταχύτητα. Βρήκε ένα κομμάτι ξύλου, λίγο πιο μεγάλο από την τρύπα στη λαμαρίνα. Τον βοηθούσε ο Β' μηχανικός. Ο ένας κρατούσε το ξύλο (σφήνα) και ο άλλος κατάφερε να το χτυπήσει με τη βαριοπούλα. Έτσι περιορίστηκε η ποσότητα του νερού που έμπαινε από την τρύπα.

Μετά ο μαραγκός, βοηθούμενος από τους μηχανικούς, πήρε ένα κομμάτι λαμαρίνας και τσιμέντο ταχείας πήξεως. Με σταθερές κινήσεις, έστησαν ένα «ταμπάνι» (ένα τσιμεντένιο κουτί - cement box) πάνω στην τρύπα,

ανάμεσα στους δύο νομείς του σκελετού του πλοίου. Μέσα σε λίγα λεπτά, η εισροή της θάλασσας σταμάτησε εντελώς. Το τσιμέντο έσφιξε και έγινε ένα με το ατσάλι του σκελετού του Liberty.

Όταν το μηχανοστάσιο άδειασε από τα νερά της θάλασσας, η μηχανή συνέχισε να δουλεύει ρυθμικά, κρατώντας τις πολύτιμες 19-25 στροφές.

Η πρόχειρη αυτή επισκευή αποδείχθηκε τόσο στιβαρή, που κράτησε το πλοίο στεγανό για όλο το υπόλοιπο ταξίδι, μέχρι τη στιγμή που το σκάφος θα έμπαινε με ασφάλεια στη δεξαμενή των ναυπηγείων του Νόρφολκ.

Μέρος 9ο: Ο Σταθμός των Αζορών – Επισκευές, Νοσοκομείο και η Αντικατάσταση του Πλοιάρχου

Μετά από αυτόν τον εξαήμερο εφιάλτη, έγινε σαφές ότι το πλοίο δεν μπορούσε να συνεχίσει απευθείας για την Αμερική. Ο νεαρός καθαριστής χρειαζόταν άμεση χειρουργική επέμβαση για να κρατηθεί στη ζωή, η πρόχειρη τσιμεντένια επισκευή στο μηχανοστάσιο έπρεπε να επιθεωρηθεί, και η διοίκηση του πλοίου είχε ουσιαστικά καταρρεύσει. Τα καύσιμα δεν αρκούσαν για να φτάσει το πλοίο στο Νόρφολκ.

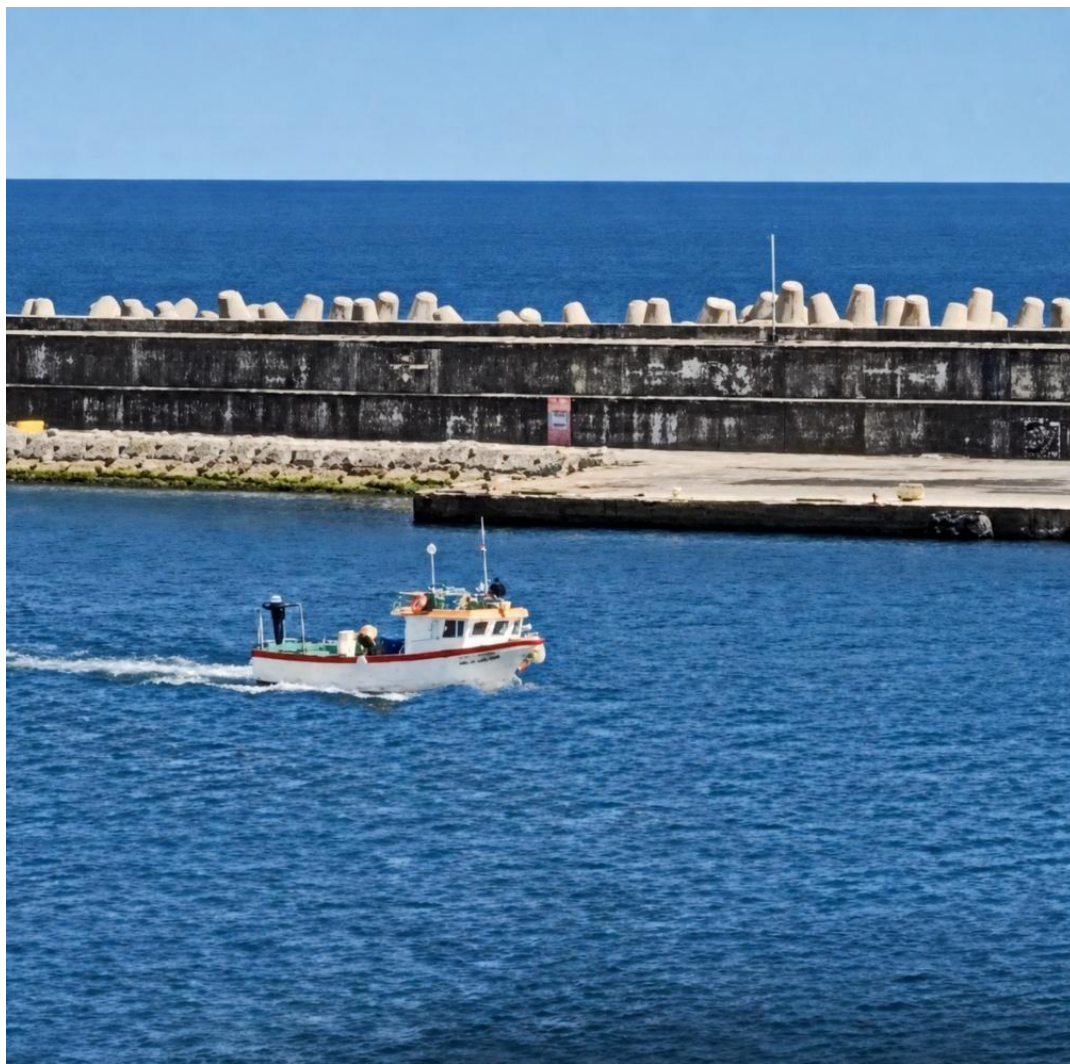
Ο Υποπλοίαρχος, με τη συγκατάθεση του Πλοιάρχου, τηλεγράφησε το σωστό στίγμα στους εφοπλιστές και στους ναυλωτές: δεν φτάνουν τα καύσιμα για να πάμε στο Νόρφολκ και υπάρχει τραυματίας που χρειάζεται επείγοντως νοσοκομειακή περίθαλψη, γι' αυτό αλλάζουμε πορεία για το πλησιέστερο ασφαλές καταφύγιο: το λιμάνι Ponta Delgada στο αρχιπέλαγος των Αζορών.

Στο τηλεγράφημα αναφέρθηκαν και οι ζημιές: το ρήγμα στο μηχανοστάσιο, που ήταν πια υπό έλεγχο, και η απώλεια των σωσίβιων λέμβων. Για να

γυρίσει το πλοίο, ο Υποπλοίαρχος περίμενε πάλι το «ήσυχο» ανάμεσα στα κύματα και έδωσε τις ίδιες εντολές: «Πρόσω ολοταχώς» και «Όλο αριστερά». Αυτή τη φορά το πλοίο γύρισε πιο εύκολα. Η θάλασσα είχε αρχίσει να κουράζεται.

Το ξημέρωμα ο αέρας είχε πέσει και ο ουρανός άνοιγε στην ανατολή. Οι άνδρες βγήκαν στο κατάστρωμα για πρώτη φορά ύστερα από έξι μερόνυχτα και είδαν τις ζημιές: τσακισμένα ρέλια, έναν αεραγωγό λυγισμένο, άδεια και στραβωμένα καπόνια, καμία βάρκα. Στον ορίζοντα φάνηκε στεριά. Ήταν όλοι εκεί, και οι τριάντα δύο. Ο ναύκληρος ξανάπιασε δουλειά με τους ναύτες του, για να μην μπει το πλοίο στο λιμάνι σαν ναυάγιο.

Όταν το S/S "RICHARD D. LYONS" κατέπλευσε πληγωμένο στο λιμάνι, η κινητοποίηση ήταν άμεση. Ασθενοφόρο περίμενε στην αποβάθρα και παρέλαβε τον νεαρό καθαριστή, ο οποίος μεταφέρθηκε εσπευσμένα στο Νοσοκομείο των Αζορών, όπου οι γιατροί κατάφεραν να τον σώσουν χάρη στις σωστές πρώτες βοήθειες που του είχαν δοθεί εν πλω. Τελικά παρέμεινε στο νοσοκομείο για έξι μήνες και μετά επέστρεψε στην Ελλάδα.



Ponta Delgada, Προστατευτικός Τοίχος 12 μέτρων

Επάνω στον λιμενοβραχίονα του λιμένος υπάρχει προστατευτικός τοίχος ύψους 12 μέτρων. Παρόλα αυτά, οι κορυφές των κυμάτων του φουσκοθάλασσου ήταν πιο ψηλές.

Το πλοίο ήταν δεμένο στην προβλήτα μέσα στο λιμάνι, αλλά για να κυκλοφορήσουν τα μέλη του πληρώματος στο κατάστρωμα έπρεπε να φοράνε αδιάβροχα.

Όταν πια έπεσε το σκοτάδι εκείνης της πρώτης ημέρας, πάνω στο Liberty απλώθηκε μια απόκοσμη, βαθιά σιωπή.

Η ένταση μιας ολόκληρης εβδομάδας, όπου η ζωή 32 ανθρώπων κρεμόταν από μια κλωστή, ξεσπούσε τώρα πάνω στα κορμιά τους.

Η κόπωση ήταν υπερφυσική. Για την ασφάλεια του πλοίου και τη λειτουργία της ηλεκτρογεννήτριας ορίστηκε η ελάχιστη δυνατή επιφυλακή: μόνο ένας φύλακας έμεινε στο κατάστρωμα και ένας λιπαντής στα έγκατα του μηχανοστασίου.



1966, Ponta Delgada, Azores, s/s "RICHARD D. LYONS"

Όλα τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος, αξιωματικοί και ναύτες, κατέρρευσαν στα κρεβάτια τους σε έναν ύπνο βαθύ και λυτρωτικό.



1966, *Ponta Delgada, Azores, s/s "RICHARD D. LYONS"*

Η νύχτα όμως στις Αζόρες επιφύλασσε ένα ακόμα θρίλερ. Λίγο μετά τα μεσάνυχτα, ένα άλλο πλοίο τύπου Liberty, υπό σημαία Πακιστάν, έφτασε

στο λιμάνι. Ήταν και αυτό βαριά ταλαιπωρημένο από τον ίδιο κυκλώνα. Επειδή το λιμάνι ήταν γεμάτο από άλλα σκάφη που είχαν καταφύγει εκεί για να σωθούν, το πακιστανικό Liberty αναγκάστηκε να δέσει πρόχειρα κοντά στην είσοδο, ακριβώς πάνω στο στόμιο του λιμένα.

Η εξάντληση του δικού τους πληρώματος φαίνεται πως ήταν ακόμη πιο ακραία, πιο ισοπεδωτική. Παρασυρμένοι από την ψευδαίσθηση της ασφάλειας του λιμανιού, έπεσαν όλοι —χωρίς καμία εξαίρεση ή επαρκή φύλαξη— σε βαθύ ύπνο.

Όμως, ο Ατλαντικός δεν είχε ηρεμήσει εντελώς.

Ένα βίαιο φουσκοθάλασσο, που μετέφερε τα απόνερα της καταιγίδας, κατάφερε να περάσει μέσα στο λιμάνι, χτυπώντας με μανία τα πλοία που ήταν δεμένα κοντά στην είσοδο.

Μέσα στο σκοτάδι, οι κάβοι του πακιστανικού Liberty, δεμένοι από χέρια εξαντλημένα, δεν άντεξαν την πίεση. Έσπασαν με δύναμη.

Ο ισχυρός άνεμος και τα ρεύματα άρπαξαν αθόρυβα το τεράστιο σκαρί και άρχισαν να το παρασύρουν αργά, βγάζοντάς το έξω από την προστασία του λιμανιού, πίσω στην ανοιχτή θάλασσα.

Όταν ο μοναδικός φύλακας στο κατάστρωμα του “Richard D. Lyons” κοίταξε προς το στόμιο, αντίκρισε ένα απόκοσμο θέαμα: ένα πλοίο φάντασμα, χωρίς ούτε ένα φως αναμμένο, να παρασύρεται στα τυφλά μέσα στη μαύρη νύχτα.

Μόλις το ακυβέρνητο Liberty βγήκε στα ανοιχτά, συνάντησε τα μεγάλα κύματα και άρχισε να κλυδωνίζεται επικίνδυνα, έτοιμο να ανατραπεί ή να τσακιστεί στα βράχια.

Μέσα στα έγκατα του πακιστανικού πλοίου, ο κλυδωνισμός και το άγριο σκαμπανέβασμα ξύπνησαν έντρομα τα πρώτα μέλη του πληρώματος. Όταν βγήκαν στο κατάστρωμα και συνειδητοποίησαν με τρόμο ότι δεν βρίσκονταν πια στο λιμάνι αλλά πίσω στο έλεος του ωκεανού, έτρεξαν πανικόβλητοι να ξυπνήσουν τον Πλοίαρχό τους, ο οποίος ήταν ένας άνθρωπος μεγάλης ηλικίας.

Μόλις τον κούνησαν για να ξυπνήσει και του είπαν την αμείλικτη αλήθεια —ότι το πλοίο είχε λυθεί και βρισκόταν ακυβέρνητο έξω στη φουσκοθαλασσιά— η καρδιά του γέροντα ναυτικού δεν άντεξε.

Από το απότομο, τρομακτικό σοκ, υπέστη ακαριαία συγκοπή καρδιάς και απεβίωσε εκεί, μέσα στην καμπίνα του, αφήνοντας το πλοίο χωρίς διοίκηση την πιο κρίσιμη στιγμή.

Στις Αζόρες, όμως, υπάρχουν πάντοτε σε ετοιμότητα μεγάλα ρυμουλκά ανοιχτής θαλάσσης, ειδικά για να αντιμετωπίζουν τέτοιες καταστάσεις. Η κινητοποίησή τους ήταν άμεση. Δύο θηριώδη ρυμουλκά, με σημαία Νορβηγίας, άναψαν τους προβολείς τους, έβαλαν μπροστά τις μηχανές και βγήκαν στη φουσκοθαλασσιά. Μέσα στο σκοτάδι βρήκαν με τους προβολείς το σβηστό πακιστανικό Liberty, που κλυδωνιζόταν ακυβέρνητο, με το πλευρό στον καιρό. Ένας ναύτης του ρυμουλκού πέταξε στην πλώρη του το «ιβιλάι» (heaving line), ένα λεπτό σχοινί με βαρίδι στην άκρη. Με αυτό οι Πακιστανοί ναύτες τράβηξαν επάνω τον χοντρό κάβο της ρυμούλκησης και τον έδεσαν στις μπίντες της πλώρης. Ο κάβος τέντωσε, και τα ρυμουλκά τράβηξαν το μεγάλο πλοίο κόντρα στο κύμα. Πριν ξημερώσει, το πακιστανικό Liberty πέρασε ξανά το στόμιο του λιμανιού και δέθηκε με καινούργιους, διπλούς κάβους. Έτσι αποτράπηκε η ολοκληρωτική καταστροφή.

Το επόμενο πρωί, η είδηση της τραγωδίας του πακιστανικού πλοίου απλώθηκε σε όλο το λιμάνι και συγκλόνισε το πλήρωμα του “Richard D. Lyons”.

Ήταν μια ζωντανή, ανατριχιαστική υπενθύμιση του πόσο οριακή ήταν η γραμμή μεταξύ ζωής και θανάτου στον χειμερινό Ατλαντικό, και πόσο εύκολα η κόπωση μπορούσε να αποβεί μοιραία.

Την επαύριον, μια βαριά, πένθιμη ατμόσφαιρα απλώθηκε στο λιμάνι. Ακολούθησε η κηδεία του αποθανόντος πλοιάρχου στην Ponta Delgada, μέσα σε κλίμα βαθιάς συγκίνησης.

Ταυτόχρονα, κλιμάκιο επιθεωρητών και ο αρχιμηχανικός της εταιρείας “Lyras Bros Ltd” ανέβηκαν στο πλοίο. Η έρευνα για τα τηλεγραφήματα και τη διαχείριση της κρίσης έφερε στην επιφάνεια την πλήρη αλήθεια.

Στο Ημερολόγιο Γέφυρας γράφεται, ώρα με την ώρα, ό,τι συμβαίνει στο πλοίο: η πορεία, ο καιρός, οι εντολές, οι ζημιές. Από την πρώτη ημέρα της καταιγίδας όλες οι εγγραφές ήταν με τον γραφικό χαρακτήρα του Υποπλοιάρχου: η ανάθεση του πλοίου από τον Πλοίαρχο, η στροφή των 180 μοιρών, το ρήγμα, η αλλαγή πορείας. Για το λανθασμένο στίγμα των τηλεγραφημάτων, ο Πλοίαρχος παραδέχτηκε μόνος του ότι το λάθος ήταν δικό του.

Οι εφοπλιστές από το Λονδίνο, βλέποντας τα καταγεγραμμένα στοιχεία στο Ημερολόγιο Γέφυρας και την πλήρη αδράνεια του Καπετάνιου που είχε κλειδωθεί στην καμπίνα του, έδρασαν ακαριαία: ο Πλοίαρχος αντικαταστάθηκε αμέσως στις Αζόρες.

Πριν φύγει, εξήγησε στον Υποπλοίαρχο ότι τον προηγούμενο μήνα ένα Liberty με καπετάνιο έναν εξάδελφό του, φορτωμένο με σιδηρομετάλλευμα, χάθηκε αύτανδρο στον Ινδικό ωκεανό.

Το πλοίο εκείνο ανήκε σε άλλη εταιρεία και χάθηκε χωρίς μεγάλη κακοκαιρία, πιθανότατα από λάθος στη φόρτωση. Όταν ο Καπετάν Γιώργος είδε τα πρώτα μεγάλα κύματα, σκέφτηκε τον εξάδελφό του και τον εννιάχρονο γιο του, και αυτός ήταν ένας από τους λόγους που φοβήθηκε τόσο. Αξίζει όμως να θυμόμαστε ότι στη Βρέμη ο ίδιος είχε εγκρίνει το σωστό σχέδιο φόρτωσης. Αν το πλοίο είχε φορτωθεί με το σχέδιο του εργοδηγού, θα είχε την ίδια τύχη.

Όλο το πλήρωμα τον αποχαιρέτησε. Δεν πρέπει να κατηγορείς έναν άνθρωπο που φοβήθηκε.

Το όνομα του νέου πλοιάρχου, που έφθασε την επόμενη ημέρα, ήταν Αλέκος (50 ετών). Η διοίκηση του πλοίου και η ευθύνη για το υπόλοιπο του ταξιδιού πέρασε στα χέρια του νέου πλοιάρχου και εκείνων που κράτησαν το πλοίο όρθιο.

Ο Καπετάν Αλέκος είχε υπηρετήσει μαζί με τον Χριστόφορο στο ίδιο πλοίο το 1961, πριν ο Χριστόφορος υπηρετήσει τη θητεία του στο Πολεμικό Ναυτικό. Δεν είχε βγάλει Ακαδημία, ήταν όμως έμπειρος, προσεκτικός και εργατικός. Συμφώνησαν από την πρώτη ημέρα ότι κάθε δελτίο καιρού θα το διάβαζαν μαζί και ότι, όπου διαφωνούσαν, θα διάλεγαν τον πιο ασφαλή δρόμο.

Αφού ελέγχθηκε το τσιμεντένιο κουτί του μαραγκού, έγιναν οι απαραίτητες επισκευές, αντικαταστάθηκαν οι βάρκες με νέες, που έφθασαν αεροπορικώς, το ενισχυμένο Liberty πήρε ξανά άδεια απόπλου, μετά από παραμονή τριών εβδομάδων για τις πρόχειρες επισκευές και παραλαβή των νέων σωσίβιων λέμβων.

Στις τρεις αυτές εβδομάδες κανείς δεν έφυγε από το πλοίο εκτός από τον Πλοίαρχο. Το πλήρωμα έκανε συντήρηση και επισκευές, φορώντας τις ντισεράδες (τα αδιάβροχα) μέσα στο λιμάνι σαν να ήταν ακόμη στο

πέλαγος, και τα βράδια μερικοί πήγαιναν στα κέντρα της Ponta Delgada. Για το ταξίδι προς το Norfolk, η νέα πορεία χαραχτηκε νοτιότερα.

Μέρος 10ο Η Άφιξη στο Νόρφολκ και η Τελική Δικαίωση

Το υπόλοιπο του ταξιδιού προς τη Βιρτζίνια, τον Μάρτιο του 1966, κύλησε με ήρεμη θάλασσα και με το πλήρωμα να έχει ανακτήσει πλήρως το ηθικό του. Όταν το S/S “RICHARD D. LYONS” πέρασε τελικά τα φανάρια του Norfolk και μετά την εκφόρτωση στα δύο λιμάνια, οδηγήθηκε κατευθείαν στη στεγνή δεξαμενή (Dry Dock) για τη μόνιμη αποκατάσταση των ζημιών. Οι εργασίες διήρκεσαν 14 ημέρες. Οι Αμερικανοί ναυπηγοί που εξέτασαν το κύτος έμειναν άφωνοι από δύο στοιχεία:

1. Την Αντοχή του Σκελετού: Παρά τις τρομακτικές πιέσεις κάμψης (hogging και sagging), ο σκελετός δεν είχε πάθει την παραμικρή παραμόρφωση. Το πλάνο φόρτωσης του Υποπλοιάρχου στη Βρέμη, υπολογισμένο με ακρίβεια κιλού, είχε σώσει το Liberty από το να κοπεί στα δύο.

2. Τη Στεγανότητα του Φορτίου:

Όταν ανοίχτηκαν οι μπουκαπότες, το πολύτιμο χύμα λίπασμα ήταν απόλυτα στεγνό. Οι τρεις μουσαμάδες στο κάθε αμπάρι και οι καινούργιες ξύλινες σφήνες είχαν αντέξει τους τόνους της θάλασσας του Ατλαντικού.

Οι Αμερικανοί επιθεωρητές είχαν μπροστά τους την αναφορά των ζημιών (χαμένες λέμβοι, ρήγμα, έξι μερόνυχτα καταιγίδας) και περίμεναν να βρουν λάσπη μέσα στα αμπάρια. Βρήκαν τα δύο είδη λιπάσματος στεγνά και χωριστά, με τα χωρίσματα στη θέση τους, όπως είχαν φορτωθεί.

Στη στεγνή δεξαμενή το νερό αντλείται και το πλοίο μένει στεγνό, ώστε να φαίνονται και να επισκευάζονται τα ύφαλα, δηλαδή το μέρος του σκάφους που βρίσκεται κάτω από το νερό. Εκεί οι επιθεωρητές δυσκολεύτηκαν να πιστέψουν ότι το τσιμεντένιο κουτί του μαραγκού είχε χτιστεί εν πλω, μέσα στην καταιγίδα.

Η ναυλώτρια εταιρεία, που είχε ζητήσει αποζημίωση για την παρέκκλιση προς τις Αζόρες, την καθυστέρηση και την πιθανή ζημιά του φορτίου, απέσυρε κάθε οικονομική απαίτηση και εξέδωσε επίσημη ευχαριστήρια επιστολή.

Ο Υποπλοίαρχος Χριστόφορος, οι Ανθυποπλοίαρχοι Μιχάλης και Νίκος, και ο επιβλητικός μαραγκός Γιάννης από το Γαλαξίδι, είχαν γράψει μια χρυσή σελίδα ναυτικής ιστορίας. Κατάφεραν να νικήσουν μια βιβλική καταιγίδα, να σώσουν έναν σύντροφό τους από βέβαιο θάνατο και να φέρουν 32 ανθρώπους σώους στη στεριά, αποδεικνύοντας τη δύναμη της ελληνικής ναυτοσύνης και της επιστημονικής ακρίβειας.

Τι απέγιναν

Ο νεαρός καθαριστής της μηχανής, όταν επέστρεψε στην Ελλάδα, έμεινε άλλους έξι μήνες στο νοσοκομείο μέχρι να αναρρώσει. Δεν ξέχασε ποτέ εκείνη την ταλαιπωρία.

Τα επόμενα χρόνια επικοινωνήσε αρκετές φορές με τον υποπλοίαρχο Χριστόφορο, για να τον ευχαριστήσει που του έσωσε τη ζωή.

Ο Γιάννης ο μαραγκός και οι δύο ανθυποπλοίαρχοι (Μιχάλης και Νίκος) συνέχισαν να ταξιδεύουν σε πλοία της ίδιας εταιρείας, μέχρι που πήραν τη σύνταξή τους. Η φιλία τους κράτησε πολλά χρόνια, και όλοι τους μιλούσαν συχνά στο τηλέφωνο με τον Χριστόφορο.

Το ίδιο το RICHARD D. LYONS, που άντεξε τη μεγάλη θύελλα του Βόρειου Ατλαντικού, δεν ταξίδεψε για πολύ ακόμη. Οι πλοιοκτήτες το πούλησαν στην Ιαπωνία, όπου διαλύθηκε τον Φεβρουάριο του 1968, στο Χιράο, χωρίς να έχει αλλάξει ποτέ το όνομά του.

Ο Χριστόφορος είχε ναυτολογηθεί στο RICHARD D. LYONS για να συμπληρώσει έναν χρόνο ναυτικής υπηρεσίας, ώστε να δώσει εξετάσεις στον Πειραιά για το δίπλωμα του Πλοιάρχου.

Έμεινε στο πλοίο μέχρι τις 25 Φεβρουαρίου 1967. Τον Ιούλιο του ίδιου χρόνου πήρε το δίπλωμα του Πλοιάρχου Α' τάξεως με άριστα, και πέντε ημέρες αργότερα ανέλαβε Πλοίαρχος. Κυβέρνησε τρία πλοία της ίδιας εταιρείας μέχρι το τέλος του 1973. Και τα τρία πλοία δεν κινδύνεψαν ποτέ στα 7 χρόνια που εργάσθηκε ως Πλοίαρχος.

Το 1974, αφού συμπλήρωσε τα συντάξιμα χρόνια του στη θάλασσα, μετοίκησε με την οικογένειά του στη Νότιο Αφρική. Εκεί εργάστηκε τριάντα χρόνια ως επιχειρηματίας, και το 2004 επέστρεψε στην Ελλάδα. Η

θάλασσα όμως δεν τον άφησε ποτέ. Κι αυτή την ιστορία την κράτησε φυλαγμένη όλα αυτά τα χρόνια για να τη διηγηθεί στον μικρό Χριστόφορο.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η Κληρονομιά της Ναυτοσύνης και το Μέλλον

Όταν οι πληγές του S/S “RICHARD D. LYONS” αποκαταστάθηκαν πλήρως στα ναυπηγεία του Νόρφολκ, η συγκλονιστική αυτή περιπέτεια πέρασε επίσημα στα ναυτικά χρονικά ως ένας θρίαμβος της ανθρώπινης θέλησης απέναντι στη μανία της φύσης.

Για τους τριάντα δύο Έλληνες ναυτικούς, η επιστροφή στη στερεά γη δεν ήταν απλώς η λήξη ενός ακόμα ταξιδιού, αλλά μια δεύτερη ευκαιρία στη ζωή, κερδισμένη με αδιανόητο κόπο, επιστημονική ακρίβεια και ακλόνητη πίστη.

Η αντικατάσταση του παλιού πλοιάρχου και η δικαίωση του 28χρονου τότε Υποπλοιάρχου Χριστοφόρου απέδειξαν ότι η θάλασσα δεν συγχωρεί την αλαζονεία και την παραίτηση, αλλά ανταμείβει το θάρρος, τη γνώση και το αίσθημα ευθύνης.

Το γερασμένο σκαρί του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου άντεξε εκεί που άλλα πλοία λύγισαν, γιατί οι άνθρωποί του έγιναν ένα με τις λαμαρίνες του, παλεύοντας στροφή με τη στροφή, κύμα με το κύμα.

Ο μαραγκός Γιάννης από το Γαλαξίδι, ο μαστρο-Κοσμάς, ο Μιχάλης και ο Νίκος έγιναν οι αφανείς ήρωες μιας βιβλικής καταιγίδας, κρατώντας όρθια την ψυχή του πληρώματος.

Σήμερα, εξήντα ολόκληρα χρόνια μετά, ο παππούς Χριστόφορος, σε ηλικία 88 ετών πλέον, κοιτάζει τον 9χρονο εγγονό του, τον μικρό Χριστόφορο, και του παραδίδει αυτά τα κιτρινισμένα χαρτιά και το κρυμμένο σχέδιο φόρτωσης.

Αυτές οι αράδες δεν είναι απλώς μια καταγραφή αναμνήσεων από τον παγωμένο Βόρειο Ατλαντικό του 1966.

Είναι μια ζωντανή παρακαταθήκη ναυτικής τέχνης, μια απόδειξη ότι όσο μεγάλο κι αν είναι το «Complex Storm» που θα συναντήσει κανείς στη ζωή του, αν έχει σωστό πλάνο, καθαρό μυαλό και συντρόφους που εμπιστεύεται, θα καταφέρει πάντα να βρει τον δρόμο για το απάνεμο λιμάνι.

Το ταξίδι του “RICHARD D. LYONS” τελείωσε, αλλά η ιστορία του θα συνεχίσει να ταξιδεύει μέσα από τα μάτια του μικρού Χριστόφορου, κρατώντας ζωντανή την αθάνατη ελληνική ναυτοσύνη στις θάλασσες του κόσμου.

Γλωσσάρι, κυρίως για τον μικρό Χριστόφορο και για εκείνους που ενδιαφέρονται να μάθουν.

Μπουκαπόρτες: τα ξύλινα καλύμματα του ανοίγματος του αμπαριού, σκεπασμένες με μουσαμάδες.

Μουσαμάς: αδιάβροχο πανί (ύφασμα) που σκεπάζει τις μπουκαπόρτες.

Φωναγωγός: σωλήνας που μεταφέρει τη φωνή από τη γέφυρα στο μηχανοστάσιο.

Σκάπουλος: ο δεύτερος ναύτης της βάρδιας, που δεν κρατά το τιμόνι.

Κάβοι: τα χοντρά σχοινιά με τα οποία δένεται το πλοίο στην προβλήτα.

Στίγμα: η θέση του πλοίου στη θάλασσα (γεωγραφικό πλάτος και μήκος).

Millibar: μονάδα της ατμοσφαιρικής πίεσης. Η κανονική πίεση είναι περίπου 1013, και όσο πιο χαμηλά πέφτει η πίεση, τόσο πιο δυνατή είναι η καταιγίδα.

Στροφές: πόσες φορές γυρίζει η προπέλα σε ένα λεπτό.

Φουσκοθάλασσο: μεγάλα κύματα που φτάνουν πριν από την καταιγίδα ή μένουν μετά από αυτήν.

Ναυλωτές: η εταιρεία που νοικιάζει το πλοίο για να μεταφέρει το φορτίο της.

Εφοπλιστές: οι ιδιοκτήτες του πλοίου.

Hogging / Sagging: η καμπύλωση του πλοίου προς τα πάνω ή προς τα κάτω πάνω στα κύματα.

Liberty: φορτηγά πλοία που ναυπηγήθηκαν στις ΗΠΑ κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, πάνω από 2.700 στον αριθμό. Μετά τον πόλεμο πολλά από αυτά τα αγόρασαν Έλληνες εφοπλιστές.

Υποπλοίαρχος: ο πρώτος αξιωματικός μετά τον πλοίαρχο. Είναι υπεύθυνος για τη φόρτωση, το κατάστρωμα και το πλήρωμα του καταστρώματος, και αντικαθιστά τον πλοίαρχο όταν χρειαστεί.

Ανθυποπλοίαρχος: αξιωματικός της γέφυρας, κάτω από τον υποπλοίαρχο. Κρατά βάρδια στη γέφυρα και βοηθά στη ναυσιπλοΐα του πλοίου.

Ναύκληρος: ο αρχηγός των ναυτών. Μοιράζει τις δουλειές και επιβλέπει τις εργασίες στο κατάστρωμα.

Καθαριστής: το νεότερο μέλος του προσωπικού του μηχανοστασίου. Καθαρίζει τις μηχανές και βοηθά τους μηχανικούς.

Καπόνια: οι σιδερένιοι βραχίονες από τους οποίους κρέμονται οι σωσίβιες λέμβοι και με τους οποίους κατεβαίνουν στη θάλασσα.

Βαρδιόλες: τα ανοιχτά πλαϊνά μέρη της γέφυρας, δεξιά και αριστερά («φτερά»), από όπου ο αξιωματικός βλέπει τις πλευρές του πλοίου.

Νομείς: τα «πλευρά» του πλοίου: οι μεταλλικές δοκοί του σκελετού, πάνω στις οποίες στερεώνονται οι λαμαρίνες.

Βάρδια: το τετράωρο υπηρεσίας στη γέφυρα ή στο μηχανοστάσιο. Κάθε αξιωματικός κρατά δύο βάρδιες το εικοσιτετράωρο.

Τόξο μεγίστου κύκλου (ορθοδρομία): ο συντομότερος δρόμος ανάμεσα σε δύο σημεία πάνω στη σφαίρα της γης. Στον ναυτικό χάρτη φαίνεται καμπύλη.

Εξάντας: όργανο με το οποίο ο ναυτικός μετρά το ύψος του ήλιου ή των άστρων πάνω από τον ορίζοντα, για να βρει το στίγμα του πλοίου.

Χρονόμετρο: το ρολόι μεγάλης ακρίβειας του πλοίου, απαραίτητο για τον υπολογισμό του στίγματος.

Βαρόμετρο: όργανο που μετρά την ατμοσφαιρική πίεση. Όταν πέφτει γρήγορα, έρχεται κακοκαιρία.

Ασυρματιστής («Μαρκόνης»): ο αξιωματικός που χειρίζεται τον ασύρματο. Λαμβάνει τα δελτία καιρού και στέλνει τα τηλεγραφήματα.

Radio Medical: ιατρικές οδηγίες που δίνονται από τη στεριά, μέσω του ασυρμάτου, στα πλοία που δεν έχουν γιατρό.

Πλοηγός (πιλότος): ντόπιος ναυτικός που ανεβαίνει στο πλοίο και το οδηγεί στα ποτάμια και στα λιμάνια.

«Πρακτικός»: ναυτικός που εκτελεί χρέη αξιωματικού με την πείρα του, χωρίς δίπλωμα.

Λοστρόμος: έτσι λένε οι ναυτικοί τον ναύκληρο.

Ναυλοσύμφωνο (Charter Party): το συμβόλαιο ανάμεσα στους εφοπλιστές και στους ναυλωτές για τη μεταφορά του φορτίου.

Μπίγκες: οι φορτωτήρες (γερανοί) του πλοίου, πάνω από τα αμπάρια.

Μπίντες: οι σιδερένιες δέστρες του καταστρώματος, όπου δένονται οι κάβοι.

Ιβιλάι (heaving line): λεπτό σχοινί με βαρίδι στην άκρη. Πετιέται πρώτο, και με αυτό τραβιέται ύστερα ο χοντρός κάβος.

Ταμπάνι (cement box): πρόχειρη επισκευή με τσιμέντο πάνω σε ρήγμα της λαμαρίνας.

Σήραγγα του άξονα: στενός διάδρομος από το μηχανοστάσιο ως την πρύμνη, μέσα στον οποίο γυρίζει ο άξονας της προπέλας.

Ημερολόγιο Γέφυρας: το επίσημο βιβλίο του πλοίου, όπου γράφονται ώρα με την ώρα η πορεία, ο καιρός και ό,τι συμβαίνει.

Στεγνή δεξαμενή (Dry Dock): δεξαμενή από την οποία αντλείται το νερό, ώστε το πλοίο να μείνει στεγνό και να επισκευαστούν τα ύφαλά του.

Ύφαλα: το μέρος του σκάφους που βρίσκεται κάτω από την επιφάνεια του νερού.

Νιτσεράδα: το αδιάβροχο του ναυτικού.