

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Α. ΦΙΛΙΠΠΟΥ

ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΕΝΟΣ ΑΙΩΝΑ 1900 - 2000

Από τα αρχεία
και τις αναμνήσεις
του Αλεξάνδρου και
του Κωνσταντίνου Φιλίππου



ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΕΝΟΣ ΑΙΩΝΑ
1900-2000

*Η έκδοση του βιβλίου έγινε εφικτή χάριν
εις την ευγενή συνδρομήν του
“ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΙΩΑΝΝΟΥ Φ. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΥ”*

Κωνσταντίνος Α. Φιλίππου

ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΕΝΟΣ ΑΙΩΝΑ
1900-2000

*Από τα αρχεία και τις αναμνήσεις
του Αλεξάνδρου και του Κωνσταντίνου Φιλίππου*

ΤΖΕΪ & ΤΖΕΪ ΕΛΛΑΣ

Κάθε γνήσιο αντίγραφο φέρει την υπογραφή του συγγραφέα:

Απαγορεύεται η αναδημοσίευση και γενικά η αναπαραγωγή εν όλω ή εν μέρει ή και περιληπτικά κατά παράφραση ή διασκευή, του παρόντος έργου με οποιοδήποτε μέσο ή τρόπο μηχανικό, ηλεκτρονικό, φωτοτυπικό, ηχογράφησης ή άλλω σύμφωνα με τους νόμους Ν.2387/1920, 4031/1929, του Ν.Δ. 3565/62, 4264/62 και Ν. 100/75 και τους λοιπούς εν γένει κανόνες Διεθνούς Δικαίου, χωρίς προηγούμενη γραπτή άδεια του εκδότη.

Copyright ©: Κωνσταντίνος Α. Φιλίππου
Οδός Σίνα, αρ. 18
106 72 Αθήνα
Τηλεφ. 210 3613457, 210 8963083 - 6945 199271
e-mail: cphilippou@noemax.com

Εκδοτική παραγωγή: ΤΖΕΪ & ΤΖΕΪ ΕΛΛΑΣ
Τ.Θ. 80826, 185 70 Πειραιάς
Τηλεφ. 210 4119412 - Fax 210 4102713
e-mail: gavalasgroup@yahoo.gr

ISBN: 978-960-8461-58-1

Έκδοση: Φεβρουάριος 2007

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΤΟΜΟΣ 1

- ΠΡΟΛΟΓΟΣ11
- ΟΙ ΠΡΩΤΟΙ ΝΑΥΠΗΓΟΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ23
- ΟΙ ΡΙΖΕΣ: ΗΛΙΑΣ & ΦΩΤΕΙΝΗ ΦΙΛΙΠΠΟΥ27
- ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΡΧΕΣ ΤΟΥ 1900:
ΜΟΣΧΑ (ΜΟΣΧΟΥΛΑ) ΦΙΛΙΠΠΟΥ - Η ΣΥΖΥΓΟΣ ΚΑΙ ΜΗΤΕΡΑ.....33
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΦΙΛΙΠΠΟΥ - ΑΠΟ ΤΑ ΓΡΑΠΤΑ ΤΟΥ ΚΕΙΜΕΝΑ37
- Η ΣΥΝΕΧΕΙΑ:..... 117
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΙΛΙΠΠΟΥ - ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΝΑΜΝΗΣΕΙΣ ΜΟΥ
- ΕΠΙΛΟΓΟΣ 267
- ΑΠΟ ΤΗΝ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ - ΤΙΤΛΟΙ ΒΙΒΛΙΩΝ 273
- ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΤΟΜΩΝ 2 & 3 285

ΤΟΜΟΣ 2 (*)

- ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α΄:288
ΚΕΙΜΕΝΑ ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΑΛΕΞ. ΦΙΛΙΠΠΟΥ
ΤΜΗΜΑ 1- ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΩΣ ΦΟΙΤΗΤΟΥ ΣΤΗ ΓΛΑΣΚΩΒΗ
ΤΜΗΜΑ 2- ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΩΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥ Β.Ν.
ΤΜΗΜΑ 3- ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΩΣ ΕΛΕΥΘΕΡΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΑ
- ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β΄: 297
ΚΕΙΜΕΝΑ ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΚΩΝ. ΦΙΛΙΠΠΟΥ

ΤΟΜΟΣ 3 (*)

- ΝΑΥΠΗΓΙΚΑ ΤΕΚΜΗΡΙΑ: 309
ΑΠΟ ΤΑ ΑΡΧΕΙΑ ΤΩΝ ΑΛΕΞ. & ΚΩΝ. ΦΙΛΙΠΠΟΥ
ΤΜΗΜΑ 1- ΑΡΧΕΙΟ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ & ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΜΕ ΑΡΧΕΣ
& Τ.Ε.Ε. 1943-1983 ΤΩΝ ΑΛΕΞ. & ΚΩΝ. ΦΙΛΙΠΠΟΥ
ΤΜΗΜΑ 2- ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ, ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ,
ΜΕΛΕΤΕΣ ΚΛΠ 1955-1980
- ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΜΟΙ: ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΙΣ 1954-1987..... 315
- ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΑ ΤΕΚΜΗΡΙΑ: ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ..... 317

Σημείωση: Οι τόμοι με το διακριτικό σήμα (*), λόγω του μεγάλου όγκου των κειμένων, περιλαμβάνονται αποκλειστικά στην ιστοσελίδα www.nafpigiika.gr.

ΤΟΜΟΣ 1

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Τώρα, στο δειλινό του βίου μου, ένιωσα την ανάγκη να καταγράψω όσα γραπτά μου κληροδότησε ο πατέρας μου και όσες μνήμες μου έχουν μείνει ακόμα στο μυαλό και στα διασωθέντα αρχεία μου.

Αυτή η ανάγκη δεν πηγάζει από κάποια επιθυμία αυτοπροβολής αλλά από το πιστεύω μου ότι τα ιστορικά γεγονότα πρέπει να καταγράφονται, έστω και με τον τρόπο που τα είδε και τα ερμήνευσε ο γράφων. Έτσι δημιουργείται η ιστορία ενός τόπου, που στα χρόνια μας έχουμε την τάση να λησμονούμε.

Την πεποίθησή μου αυτή την ενίσχυσαν με την προτροπή τους η κυρία Μαρία Μαυροϊδή, ερευνήτρια βιομηχανικής αρχαιολογίας του Εθνικού Ιδρύματος Ερευνών, που είχε το ενδιαφέρον να καταγράψει σε μαγνητοταινία πολλές από τις αφηγήσεις που αναφέρονται στα κείμενα που ακολουθούν, η κυρία Αθηνά Αναστασιάδη, κόρη του Δημήτρη, του ομώνυμου ναυπηγείου που αναφέρεται στα κείμενά μου και κυρίως ο εκλεκτός φίλος ναύαρχος ε.α. και επίτιμος αρχηγός Λ.Σ. Χρήστος Ντούνης,

Η υλοποίηση της προσπάθειας αυτής όμως δεν θα είχε πραγματοποιηθεί χωρίς την ουσιαστική συμπαράσταση του ναυάρχου Π.Ν. ε.α. Ιωάννη Παλούμπη και της συζύγου του Αναστασίας Αναγνωστοπούλου-Παλούμπη, Προέδρου του Ναυτικού Μουσείου της Ελλάδος.

Οι ανωτέρω, μαζί με τον Χρήστο Ντούνη, edιάβασαν δοκίμιο του πονήματός μου αυτού και είχαν την καλοσύνη να μου στείλουν τις εντυπώσεις τους, τις οποίες με μεγάλη χαρά δημοσιεύω στο τέλος του παρόντος «Προλόγου». Τους ευχαριστώ για τα καλά τους λόγια και τις εύστοχες παρατηρήσεις τους.

Τέλος τις θερμές ευχαριστίες θέλω να εκφράσω στον φίλο μου τον αρχιμηχανικό της «Τριτέα Ναυτιλιακή» Παναγιώτη Παπασημακόπουλο, ο οποίος ήταν εκείνος που τελικά με ενεθάρρυνε να προχωρήσω στην καταγραφή του παρόντος, καθώς και στους υπόλοιπους φίλους της εταιρίας αυτής που με συνέδραμαν στην έκδοση των γραπτών μου αυτών.

Το μεγάλο όμως ευχαριστώ πρέπει να το απευθύνω στον παλαιό φίλο και συνάδελφο ναυπηγό και τραπεζίτη Γιάννη Κωστόπουλο, χωρίς την ουσιαστική συμβολή του οποίου δεν θα ήταν δυνατή η ολοκλήρωση της εκδόσεως στη μορφή που παρουσιάζεται.

Στις καταγραφές που περιλαμβάνονται στον Τόμο 1, γίνεται αναφορά στις οικογενειακές καταβολές, στην προσωπική, την κοινωνική και την επαγγελματική ζωή του πατέρα μου Αλεξάνδρου και εμού, όλα με ένα ενιαίο τρόπο, για να τονισθεί έτσι καλύτερα ο περίγυρος της εποχής, μέσα στον οποίο δραστηριοποιηθήκαμε και οι δύο, στον χώρο των ναυτιλιακών και ναυπηγικών δρώμενων.

Καλύπτονται γεγονότα όπως τα εξήσαμε και τα καταγράψαμε και οι δύο, καθ' όλη την διάρκεια του 20ου αιώνα.

Η καταγραφή αυτή εμπλουτίζεται με έγγραφα, αναμνηστικά τεκμήρια, αντιπροσωπευτικά δημοσιεύματα, δείγματα ναυπηγικών μελετών, κείμενα τρίτων που είδαν τη δημοσιότητα κατά διαφορετικές περιόδους και φωτογραφίες, τα οποία περιλαμβάνονται στους Τόμους 2 & 3.

Στα κείμενα γίνεται αναφορά σε πρόσωπα που έπαιξαν κάποιο ρόλο στην ζωή του πατέρα μου και εμού, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν υπήρξαν και άλλα, που πιθανό να μου έχουν διαφύγει.

Στη ναυπηγική εξήσαμε από την εποχή του τέλους των ιστίων και των ξυλίνων σκαφών, διατρέξαμε ολόκληρη την περίοδο της αναπτύξεως της μεγάλης ναυτιλίας, τη ναυπήγηση των υπερδεξαμενοπλοίων των 500000 τόννων και άνω, την εφαρμογή της προώσεως με ατομική ενέργεια, είδαμε τη ναυπηγική επιστήμη, από τις ολίγες σελίδες των υπολογισμών ευσταθείας, διαγωγής και κατακλύσεως ενός επιβατηγού πλοίου, στους τόμους των πολυπλόκων δεδομένων, που είναι απαραίτητοι για να εξασφαλίσουν την πιστοποίησή της ασφαλείας του σήμερα από πλειάδα εμπλεκομένων αρχών και οργανισμών.

Στην κοινωνική ζωή ο πατέρας μου άφησε τεκμήρια μιας ζωής βουκολικής στην επαρχία και αστικής στην Αθήνα, τεκμήρια τα-

ξιδιών και ζωής στο εξωτερικό στα πρώτα 20 χρόνια του αιώνα, ζωής στο Πολεμικό Ναυτικό και στις πρώτες δεκαετίες μετά τις καταστροφές του Β' Παγκοσμίου Πολέμου.

Εγώ παίρνω την σκυτάλη από εκεί, με την εξέλιξη της ζωής στην Αθήνα και στο εξωτερικό, την αναγέννηση της Ελληνικής Ναυτιλίας, τον οργανισμό των ναυπηγικών εργασιών στον Πειραιά και αλλού, μέχρι τα πρώτα βήματα των δραστηριοτήτων μέσα στα πλαίσια μιας Ενωμένης Ευρώπης.

Έζησα μία ωραία επαγγελματική εποχή. μία εποχή όπου οι δουλειές μας κυνηγούσαν, μία εποχή δημιουργική, με ελάχιστα μέσα, αλλά με καρδιά, όρεξη για εργασία και δημιουργία.

Μία εποχή όπου ο καθένας από τους εμπλεκόμενους στην αλυσίδα του ναυπηγικού γίνεσθαι δεν έλεγε όχι σε οιαδήποτε πρόκληση, επάλευε, προσπαθούσε με υποτυπώδη μέσα, με πολύ εφευρετικότητα, να καλύψει τις προκλήσεις που του παρουσάζοντο.

Ήταν η εποχή των «ζεμπιλάδων» (εκεί έβαζαν τα καρφιά οι καρφωτές των ελασμάτων τότε) και των «δραπετών του στόκολου», όπως ονόμαζε τα τσούρμα των συνεργείων επισκευών των πλοίων και την κοινότητα των περιστασιακών πλοιοκτητών, αντίστοιχα, ο αείμνηστος φίλος και άριστος ναυπηγός, που χάθηκε νωρίς, Γιάννης Κόσκορος.

Σαφώς ήταν η εποχή των θαυμάτων, στο Πέραμα, στα συνεργεία, στα ναυπηγεία.

Ήταν η εποχή όπου ο κόπος και ο χρόνος δεν μετρίοταν, αρκεί η δουλειά να γινόταν σωστά και το βαπόρι να έφευγε έγκαιρα για τα ταξίδια του.

Ήταν η εποχή που αποκαλούσα τον εαυτό μου «πόρνη» από το γδύσου-ντύσου όλη την ημέρα, βάζοντας και βγάζοντας την φόρμα μου πέντε - έξη φορές, για να αντιμετωπίσω τις επιθεωρήσεις που έπρεπε να κάνω σε πλοία, από την Ελευσίνα μέχρι το αγκυροβόλιο του Πειραιώς, από το Πέραμα έως τα Αμπελάκια., από το λιμάνι του Αγίου Γεωργίου έως τον Σκαραμαγκά.... Αύριο δεν υπήρχε στο λεξιλόγιο.....

Το fore peak μόλις ανοιγμένο, μόλις εξαερισμένο, αλλά με τη λάσπη του θαλασσίου έρματος ακόμα, το οποίο έπρεπε να επιθεωρηθεί για τη ζημιά που του είχε προξενηθεί από κάποια σύγκρουση.....

Τα διπύθμενα, μέσα από τις στενόχωρες θυρίδες των εδρών τους, που έπρεπε να επιθεωρήσει κάποιος, σερνόμενος με την κοιλιά, μέσα στο σκότος, για τυχόν ζημίες από προσάραξη.....

Τις δεξαμενές φορτίου δεξαμενο πλοίου, ακαθάριστες ακόμα, πατώντας στο παχύ στρώμα υπολοίπων πετρελαίου, με τις έντονες αναθυμιάσεις, για να εντοπισθούν πιθανές επικίνδυνες ρωγμές στις ενδυναμώσεις του σκάφους

Τον σκωτσέζικο λέβητα, καυτό ακόμα, που ήταν ανάγκη να εξετασθεί από την πλευρά των φλογοθαλάμων για να εντοπισθούν ποιοι αυλοί ή «κολωνάκια» «έχαναν».....

Τον στροφαλοθάλαμο μηχανής ντήζελ, ζεστό, με τα λιπαντέλαιά της να τρέχουν ακόμα, για να εντοπισθούν κοχλίες της βάσεως που πιθανό να έχουν σπάσει ή να μην είναι καλά σφιγμένοι.....

Στις μόνιμες δεξαμενές του Πειραιώς ημέρα ή νύκτα δεν υπήρχαν. Ότι ώρα να ήταν, και τέσσερις το πρωί ακόμα, η επιθεώρηση έπρεπε να γίνει για να μην έχει καθυστέρηση το πλοίο.....

Σιγά - σιγά τα πράγματα άλλαξαν. Το «αύριο», το «θα δούμε» και το «δεν γίνεται» άρχισαν να μπαίνουν στο λεξιλόγιο, τα «δικαιώματα» χωρίς τις «υποχρεώσεις» άρχισαν να προβάλλονται έντονα και η απαξίωση της δουλειάς ήρθε μαζί με τις διεκδικήσεις.

Βλέπω την παρακμή μιας ζωής, της ναυπηγο-επισκευαστικής, που εάν είχαμε μυαλό, θα έπρεπε να τρέφει εκατό χιλιάδες κόσμο, άμεσα και έμμεσα. Και ακόμα ψαχνόμαστε με ομιλίες και συνέδρια στο «τι έπταισε και τι δέον γενέσθαι», όταν οι λύσεις πέρασαν από κοντά μας αλλά δεν τολμήσαμε να τις δούμε κατάματα ενώ άλλοι, στη γειτονιά μας, από στεριανοί και ορεσίβιοι έγιναν ναυπηγοί πρώτης γραμμής. Κρίμα, πολύ κρίμα....

Σε όλη μου την ζωή θέλησα να μοιρασθώ με άλλους αυτά που ήξερα ή έμαθα, να εκφράσω τις απόψεις μου και να συμβάλω, με όσες γνώσεις και εμπειρίες είχα, στη πρόοδο της δουλειάς που είχα επιλέξει και αγάπησα. Έτσι έγραψα σε περιοδικά και τεύχη, σε επιστολές και άρθρα, κάπου 95 τον αριθμό, συν 20 περίπου μελέτες και μερικά άλλα. Οι τίτλοι των άρθρων και μελετών «Τίτλοι κειμένων που δημοσιεύθηκαν από το 1954 έως το 2005» ευρίσκονται στον «Τόμο 2 - Παράρτημα Β'», και ορισμένα κείμενα περιλαμβάνονται αυτούσια εκεί ή έχουν ενσωματωθεί στο σώμα των δικών μου αφηγήσεων (με την πλάγια γραμματοσειρά).

Μεταξύ αυτών υπήρξε το έντυπο «Ευρετήριο Τεχνικής Νομολογίας του πλοίου και συναφών προς αυτήν θεμάτων, 1978», έκδοση που παρεχώρησα στο ΕΛ.Ι.Ν.Τ., με σκοπό να κωδικοποιηθούν οι σκόρπιοι τεχνικοί κανονισμοί που αφορούσαν την κατασκευή και λειτουργία του Ελληνικού πλοίου. Με την ολοκλήρωσή της θέλησα να συγκεντρώσω και αυτούς τούτους τους κανονισμούς από τις Εφημερίδες της Κυβερνήσεως, που επήγαιναν πίσω στην δεύτερη δεκαετία του 1900 και ήσαν σε ισχύ ακόμα....., τις εγκυκλίους του Υ.Ε.Ν. και της τότε Ε.Ε.Π. και άλλων αρχών. Ο νυν ναύαρχος Λ.Σ. ε.α. Χρήστος Ντούνης εξετίμησε τότε την προσπάθειά μου και μου συμπαραστάθηκε όπως καλύτερα μπορούσε.

Η εργασία αυτή επήρε χρόνο και πολύ τρέξιμο, σε αρχές, σε αρχεία και βιβλιοθήκες και ενδεχομένως περίπου ολοκληρώθηκε. Αποτέλεσε έναν ευμεγέθη τόμο.

Ενόμισα ότι είχα κάνει ένα χρήσιμο έργο, που για να εκδοθεί όμως χρειαζόταν ένα εκατομμύριο δραχμές, τότε. Κανείς δεν το εστήριξε, ούτε το Ναυτικό Επιμελητήριο, ούτε η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.....μα κανείς.....

Έτσι το εχάρισα στη βιβλιοθήκη του ΕΛ.Ι.Ν.Τ., όπου ελπίζω να υπάρχει.

Οι Τόμοι 2 & 3, λόγω του όγκου τους, 1300 σελίδες περίπου, δεν μπορούν να τυπωθούν. Μπορούν όμως ν' αναγνωσθούν στην ιστοσελίδα «www.nafprikika.gr». Ελπίζω ότι ο ενδιαφερόμενος αναγνώστης θα μπορεί να κάνει χρήση των ηλεκτρονικών μέσων που διαθέτει πλέον η παρούσα εποχή.

Το περιεχόμενο της ιστοσελίδας περιλαμβάνει τα εξής:

Τόμος 2:

- «**Παράρτημα Α** '» - Έχουν αναπαραχθεί κείμενα, έγγραφα, φωτογραφίες και άλλα τεκμήρια από την διαδρομή του πατέρα μου. Στο Τμήμα 1, ως φοιτητού στη Γλασκώβη, στο Τμήμα 2 ως αξιωματικού του Βασιλικού Ναυτικού και στο Τμήμα 3 ως ελεύθερου επαγγελματία, καλύπτοντας συνολικά τα έτη 1912-1972. Στο τέλος του Τμήματος 3 υπάρχει ο τίτλος «Κατάλογος φακέλων που απομένουν σήμερα» που περιλαμβάνει τους τίτλους αυτούσιου υλικού που εξακολουθεί να ευρίσκεται στα χέρια μου.
- «**Παράρτημα Β** '» - Περιλαμβάνει άρθρα, ιστορικές καταγραφές και περιγραφές, από την προσωπική, την κοινωνι-

κή και την επαγγελματική ζωή μου, επιλεκτικά άρθρα και μελέτες μου, που μέσα από τα δικά μου τα μάτια δίνουν μία εικόνα της τότε ζωής, ενώ μέσα από κείμενα που σχετίζονται με το επάγγελμα, παρουσιάζονται οι γενικότερες ναυτιλιακές και ναυπηγικές δραστηριότητες και προβληματισμοί μου, καλύπτοντας την περίοδο 1954-2006.

Εδώ έχει περιληφθεί ένας κατάλογος με τίτλο «Από ημερολόγια και ταμεία, ονόματα πελατών & συνεργατών», που περιλαμβάνει τα ονόματα των πλοιοκτητών με τους οποίους είχα την τύχη να συνεργασθώ.

Ο κατάλογος αυτός πρέπει να θεωρηθεί ως μία αναμνηστική αναφορά σε ανθρώπους και εταιρείες που διέγραψαν μία ιστορία στο ναυτιλιακό γίγνεσθαι κατά την εποχή της επαγγελματικής μου παρουσίας στον Πειραιά.

Με την διάλυση του γραφείου πολλά αρχεία μου, βιβλία, περιοδικά, έγγραφα, μελέτες, σχέδια και κανονισμούς τα edώρισα σε ποικιλία φορέων και οργανισμών. Για όσους τυχόν έχουν το σχετικό ενδιαφέρον μπορούν να ανατρέξουν στο κεφάλαιο του «Παραρτήματος» αυτού με τίτλο «Αρχεία και πού ευρίσκονται σήμερα».

Εξ άλλου για να πάρει ο αναγνώστης μία πιο ολοκληρωμένη εικόνα των όσων συνέβησαν στη ναυτιλιακή και ναυπηγο-επισκευαστική δραστηριότητα της ιστορουμένης περιόδου, των προβληματισμών, των θέσεων και των έργων της εποχής, σε χωριστά αυτοτελή κεφάλαια, έχουν περιληφθεί στον Τόμο 3 οι τίτλοι:

Τόμος 3

- «**Ναυπηγικά τεκμήρια**» - Προέρχονται από τα αρχεία του Αλεξάνδρου και του Κωνσταντίνου Φιλίππου, ασχέτως του ποίος ήτο ο δημιουργός τους.

Στο Τμήμα 1 προβάλλονται οι επί σειρά ετών προσπάθειες για νομοθετική ρύθμιση του επαγγέλματος του ναυπηγού και της εξασκήσεως των συναφών ναυπηγικών και μηχανολογικών εργασιών καθώς και τις ναυπηγικές μελετητικές και κατασκευαστικές απαιτήσεις της εποχής όπου αναδεικνύεται η απόσταση που υπάρχει μεταξύ του τότε και του σήμερα.

Στο Τμήμα 2 περιλαμβάνεται μία συλλογή από παλαιά έγγραφα, προτάσεις, προδιαγραφές, μελέτες, κοστολογήσεις

κλπ που, καλύπτοντας την ιστορουμένη περίοδο, θέλουν να υπενθυμίσουν το πως εξησκήτο τότε η ναυπηγική επιστήμη, πως εδημιουργούντο κάποια ναυπηγικά έργα, ο τύπος και μέγεθος των πλοίων και σκαφών, πως διεμορφώνοντο οι κανονισμοί, πως εγίνετο η προσπάθεια αναπτύξεως της ναυπηγικής μας βιομηχανίας κλπ.

Όσον αφορά τις μελέτες να σημειωθεί ότι το υπολογιστικό μεν μέρος εγένετο κατ' αρχάς με την προπαίδεια, με την χρήση λογαρίθμων ή τον λογαριθμικό χάρακα, άρα και την ανάλογη μαθηματική ακρίβεια και τον τεράστιο απαιτούμενο χρόνο, αργότερα, από το τέλος της δεκαετίας του 1960 περίπου, με την χρήση απλών ηλεκτρικών / ηλεκτρονικών υπολογιστικών μηχανών με μία ή δύο μνήμες.....το δε σχεδιαστικό με την χρήση γραμμοσύρτη, σινικής μελάνης, χαράκων και καμπυλογράμμων.....Τεκμήρια σχεδίων, λόγω του μεγέθους των, δυστυχώς δεν μπορούν να συμπεριληφθούν εδώ.

- «**Ναυπηγικοί προβληματισμοί**» - Στο κεφάλαιο αυτό έχουν συγκεντρωθεί δημοσιεύσεις που είδαν το φως την περίοδο 1954-1987, που είχαν τραβήξει την προσοχή μου και που σκιαγραφούν ναυπηγικούς προβληματισμούς και κάποια επιτεύγματα συναδέλφων μου.
- «**Φωτογραφικά τεκμήρια**» - Περιλαμβάνονται φωτογραφίες της ιστορουμένης περιόδου, χωρίς να διεκδικείται κάποια συγκεκριμένη καταγραφή ούτε πληρότης. Απλώς υπενθυμίζονται τύποι και μεγέθη πλοίων που δεν υπάρχουν πια. Οι φωτογραφίες υπήρχαν στο προσωπικό αρχείο των Αλέξ. & Κων. Φιλίππου εκτός εάν αναφέρεται διαφορετικά.

Στο τέλος του Τόμου 1 δημοσιεύονται περαιτέρω λεπτομέρειες του περιεχομένου των Τόμων 2 & 3.

Με αυτές τις ολίγες σκέψεις αφήνω τον αναγνώστη να δει τα κείμενα που παραθέτω με ανοχή και συμπάθεια, εάν είναι δυνατό, μία και η «έκθεση» στο σχολείο δεν ήταν το μάθημα που είχα την καλύτερη επίδοση.....

Σημείωση: Τα κείμενα με την πλάγια γραφή είναι από πρωτότυπα ημερολόγια και δημοσιεύσεις του Αλέξ.Φ. και του Κων.Φ. Πολλά από αυτά ήσαν αρχικά γραμμένα με το πολυτονικό σύστημα.

**Από την Πρόεδρο του Ναυτικού Μουσείου της Ελλάδος κ.
Αναστασία Αναγνωστοπούλου - Παλούμπη**

Το Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος αισθάνεται υπερήφανο διότι ένα μέλος του που χαίρει ιδιαίτερης εκτίμησης και αναγνώρισης, ο κ. Κώστας Φιλίππου, αποφάσισε να εκδώσει το πολύ ενδιαφέρον βιβλίο του, που μέσα από την οικογενειακή του ιστορία, πραγματεύεται την εξέλιξη της ναυπηγικής τεχνολογίας καθ' όλη τη διάρκεια του 20ου αιώνα.

Το Διοικητικό Συμβούλιο του ΝΜΕ έχει και κατά το παρελθόν εκφράσει τις ευχαριστίες του προς τον κ. Κώστα Φιλίππου για την πολύτιμη εργασία που προσέφερε εθελοντικά και αφιλοκερδώς, επιμελούμενος την τακτοποίηση και συντήρηση του αρχείου των παλαιών ναυπηγικών σχεδίων του Μουσείου.

Θεωρούμε πως το πνευματικό πόνημα του κυρίου Φιλίππου αποτελεί ένα ντοκουμέντο απ' το οποίο μπορούν να αντληθούν στοιχεία για την ιστορική εξελικτική διαδρομή τόσο της ναυτικής τεχνολογίας, όσο και της Εμπορικής μας Ναυτιλίας στη διάρκεια ενός αιώνα.

Παράλληλα το βιβλίο αναδεικνύει τα πρώτα σπέρματα δημιουργίας της Ελληνικής αστικής τάξης που προερχόταν απ' τις απελευθερωμένες αγροτικές περιοχές, μία διεργασία που έλαβε χώρα στα τέλη του 19ου αιώνα.

Πέραν του αναμφισβήτητου συναισθηματικού οικογενειακού κειμηλίου για την οικογένεια Φιλίππου, το βιβλίο είναι πολύ ενδιαφέρον γιατί περιγράφει και τις κοινωνικές συνθήκες που επικρατούσαν τόσο στη χώρα μας, όσο και στη μακρινή Σκωτία στις αρχές του περασμένου αιώνα.

Αναστασία Αναγνωστοπούλου - Παλούμπη
Πρόεδρος Ναυτικού Μουσείου της Ελλάδος

Από τον Επίτιμο Αρχηγό Λ.Σ. Ναύαρχο ε.α. κ Χρήστο Ντούνη

Έχει ειπωθεί από πολλούς ιστορικούς ότι είναι επικίνδυνο να κρεμάς το σώμα της ιστορίας από τον μίσχο μιας μονογραφίας.

Όμως από την άλλη πλευρά είναι δύσκολο να παραγνωρίζει κανείς το γεγονός ότι η καταγραφή «από κοντά και εκ των έσω» των δρωμένων μιας εποχής που πέρασε από τους ίδιους τους ανθρώπους που έδρασαν και βίωσαν αλλά και διαμόρφωσαν, στο μέτρο των δυνάμεών τους, την εξέλιξη του χώρου της παρουσίας τους, καθιστά χωρίς αμφιβολία την μονογραφία πηγή άντλησης πολύτιμου υλικού.

Ο ναυπηγός Κώστας Φιλίππου, με οικογενειακή παράδοση στον κλάδο αφού και ο πατέρας του ήταν ναυπηγός την περίοδο του Μεσοπολέμου και του Β' ΠΠ, είναι από τους πρώτους μεταπολεμικούς ναυπηγούς του Πειραιά με πολλαπλή παρουσία στη ναυπηγοεπισκευαστική και ναυπηγική βιομηχανία της χώρας και ασφαλώς από αυτούς που μπορούν να είναι υπερήφανοι ότι συνέβαλαν στην θεαματική ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της βάσης του Περάματος.

Άνθρωπος με ευρύτερα πνευματικά ενδιαφέροντα, επαγγελματικές ανησυχίες αλλά και ευαισθησίες, από τα πρώτα επαγγελματικά του βήματα συγκέντρωνε ντοκουμέντα και στοιχεία αλλά και κατέγραφε εμπειρίες από την καθημερινή του δραστηριότητα στα σχεδιαστήρια, στις σχάρες των ναυπηγείων και των καρνάγιων, στα κύτη και τα μηχανοστάσια των πλοίων αλλά και τις εμπειρίες του από την ανάμειξη του στα κοινά της ναυτιλίας.

Με το πέρασμα των χρόνων το αποθησαυρισμένο υλικό που περιέχεται σε αυτούς τους τόμους αποτελεί όχι μόνο μία πολύ ενδιαφέρουσα πνευματική εργασία αλλά και πολύτιμη συμβολή του Κώστα Φιλίππου στην διατήρηση της ιστορικής μνήμης φωτίζοντας πτυχές της μεταπολεμικής ναυπηγικής και ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας της χώρας μας καθώς και της μεταπολεμικής μας ναυτιλίας γενικότερα.

Χρήστος Ντούνης
Αντιναύαρχος Λ.Σ.
Επίτιμος Αρχηγός Λιμενικού Σώματος

Από τον Αντιναύαρχο Π.Ν. ε.α. κ. Ιωάννη Παλούμπη

Ο Κώστας Φιλίππου είναι ναυπηγός. Προέρχεται από την παλιά εκείνη φρουρά των επιστημόνων μηχανολόγων που σπούδαζαν την επιστήμη τους ξεκινώντας απ' τις στοιχειώδεις βασικές αρχές της Φυσικής και ανέβαιναν σκαλί, σκαλί την κλίμακα της γνώσης, για να φτάσουν στη θεωρητική κορύφωση του σχεδιασμού υπερωκεανίων, φορτηγών, πολεμικών και γενικά όλων των τύπων των πλοίων.

Στη διαδρομή αποκτούσαν ένα τρόπο «σκέπτεσθαι» που ανταποκρινόταν στην επίλυση μαθηματικών ή μηχανολογικών προβλημάτων και εφαρμοζόταν παράλληλα σε όλα τα στάδια και τις καταστάσεις της ζωής, ανεξάρτητα αν, σ' αυτά τα τελευταία, δεν χρησιμοποιούνταν λογάριθμοι ή τριγωνομετρικοί αριθμοί υπολογισμένοι με τη βοήθεια μαθηματικών σειρών.

Ο μαθηματικός αυτός τρόπος «σκέψης» είναι εμφανής στο πρόσωπο του Κώστα Φιλίππου, στο οποίο ο συγγραφέας αφιέρωσε ένα σημαντικό χρονικό διάστημα για να το συνθέσει και να το παρουσιάσει, με την αναμενόμενη, από εμάς τους επίσης «παλιάς φρουράς» αναγνώστες, επιμέλεια, σειρά, κατάταξη των γεγονότων και στοιχείων που όσο πάει και σπανίζουν τη σημερινή εποχή, τώρα που η τεχνολογία καλπάζει και τα στοιχεία ξεχειλίζουν σε αφθονία από τις ηλεκτρονικές βιβλιοθήκες, του υπολογιστές και το διαδίκτυο.

Έτσι ενώ θα μπορούσε, ενδεχομένως, να προσδώσει μία περισσότερο «συγγραφική» προσέγγιση στο περιεχόμενο του βιβλίου του, ξεκινώντας π.χ. με τη δική του μαθητεία στο Πανεπιστήμιο της μακρινής και ομιχλώδους Γλασκώβης και να παρουσιάσει στη συνέχεια με αναδρομές την αντίστοιχη περίοδο του Αλέξανδρου, πατέρα του, όπως αναδύεται μέσα απ' τα νεανικά ημερολόγια του τελευταίου, προτίμησε την απλή, σοβαρή και στιβαρή εξιστόρηση της οικογενειακής ιστορίας των Φιλίππου, από τη Θεσσαλική φάρμα με την αγροικία του 19ου αιώνα, στην ανατολή του 21ου, με τη διαφορετικότητα σπουδών και επαγγέλματος των γιών, του Αλέξανδρου και του Ανδρέα, δείγμα κι αυτό της εποχής και της καλπάζουσας τεχνολογικής ανάπτυξης.

Ήταν ό,τι ακριβώς θα περίμενε κανείς από ένα μηχανολόγο-ναυπηγό που με μόνα βοηθήματα το λογαριθμικό κανόνα και το σχεδι-

αστικό «Ταυ» και βέβαια τη βαθιά θεωρητική γνώση της επιστήμης του υπολόγιζε και σχεδίαζε βυθίσματα, εκτοπίσματα, ναυπηγικές γραμμές, πειράματα ευσταθείας και αντιμετώπιζε ένα πλήθος διαφορετικών μηχανολογικών προβλημάτων σε καζάνια, τουρμπίνες, μηχανές εσωτερικής καύσεως, ιπάρια, εργάτες, τζιφάρια κλπ κλπ.

Ο Κώστας Φιλίππου παρακινήθηκε να συγγράψει το βιβλίο του, από τα νεανικά ημερολόγια του πατέρα του και βέβαια από το εκπληκτικό αρχείο του οικογενειακού γραφείου, το οποίο κληρονόμησε ο ίδιος και το διατήρησε και το συνέχισε με μία ιεραποστολική, θα έλεγε κανείς, αφοσίωση και συνέπεια. Αυτό το αρχείο, αυτή η καταγραφή τόσων πολλών περιστατικών και επιθεωρήσεων πλοίων, που διατρέχει ένα αιώνα, αποτέλεσε το κύριο εργαλείο της επαγγελματικής διαδρομής του Κώστα Φιλίππου, αλλά παράλληλα και το κύριο αποδεικτικό στοιχείο της επιστημονικής του κορύφωσης.

Μέσα απ' το θαυμαστό ντοκουμέντο αναδύεται ανάγλυφα η ιστορία της καθιέρωσης του ναυπηγικού επαγγέλματος στην Ελληνική ναυτική κοινωνία καθ' όλο τον 20ο αιώνα, συγχρόνως όμως σε δεύτερο πλάνο ξεδιπλώνεται η εξέλιξη της Εμπορικής μας Ναυτιλίας απ' τα καρβουνιάρικα των αρχών του αιώνα, στα υπερσύγχρονα εξειδικευμένης χρήσης των αρχών του 21ου.

Τρεις γενιές Φιλίππου...!! Αλέξανδρος - Κώστας - Αλέξανδρος. Κι οι τρεις ναυπηγοί μηχανολόγοι απ' το Πανεπιστήμιο της Γλασκώβης.

Αναμφισβήτητη μεγάλη οικογενειακή και συναισθηματικής αξίας. Για τον απλό όμως αναγνώστη που ενδεχομένως δεν θα συμεριστεί αυτό το οικογενειακό συναισθηματικό δέσιμο, το βιβλίο έχει να του δώσει μία πολύ ωραία διατριβή της εξέλιξης της ναυπηγικής τεχνολογίας κατά τη διάρκεια του περασμένου αιώνα και μία, συνδικαλιστικής φύσεως, προσπάθεια των Φιλίππου για την κατοχύρωση του επαγγέλματος του Ναυπηγού, που παρουσιάζει ακόμη σήμερα τα ίδια περίπου προβλήματα απ' την εποχή του πρώτου Έλληνα ναυπηγού Γεωργίου Τομπάζη το 1837.

Ενδιαφέρον πόνημα, με ωραίες αφηγηματικές εικόνες της κοινωνικής ζωής της Ελληνικής επαρχίας και πρωτεύουσας, αλλά και της μακρινής Σκωτίας των αρχών του περασμένου αιώνα.

Αντιναύαρχος Ιωάννης Παλούμπης Π.Ν. ε.α.

ΟΙ ΠΡΩΤΟΙ ΝΑΥΠΗΓΟΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Από την αρχαιότητα οι Έλληνες εξούσαν από τη θάλασσα. Έκαναν πλοία θαυμαστά, άρα είχαν ναυπηγούς. Η ιστορία όμως δεν διεφύλαξε παρά σπαράγματα από τα έργα τους χωρίς ονόματα των δημιουργών τους, πλην βέβαια των φιλοσόφων και πολυμηχανικών όπως ο Αρχιμήδης κλπ.

Ναυπηγοί, караβομαραγκοί, κατά το πλείστον ανώνυμοι, με την παράδοση και την πείρα έφτιαξαν τα πλοία που συνέβαλαν στον πλούτο της Ύδρας, των Σπετσών, του Γαλαξειδιού, της Σκύρου και των άλλων τόπων που στη συνέχεια τα προσέφεραν στον Απελευθερωτικό Αγώνα του 1821.

Με την δημιουργία του ελεύθερου Ελληνικού Κράτους και τη συγκρότηση ενός οργανωμένου πολεμικού ναυτικού καταγράφονται οι πρώτοι ναυπηγοί ονομαστικά, με το βιογραφικό τους, στα Αρχεία Ναυπηγίας του Πολεμικού μας Ναυτικού. Αντίγραφο του μητρώου των επισυνάπτεται στον «Τόμο 2 - Παράρτημα Α', Τμήμα 1».

Στοιχεία μόνον των ανωτέρω ναυπηγών ακολουθούν κατωτέρω:

«Απόσπασμα Μητρώου Ναυπηγικών Αξιωματικών Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού

Τμήμα ναυπηγίας 24.04.1923

Υπογραφή Ν. Λεοντόπουλος

Όνομα	Έτος γεννήσεως	Έτος κατατάξεως στο Π.Ν.
Παναγιώτης Τρικαλιώτης	1824	1854
Πάνος Κομπότης	1837	1859
Σταμάτιος Μαυριπλής	1836	1874

<i>Γεώργιος Βίμπος</i>	<i>1856</i>	<i>1884</i>
<i>Άγγελος Αναστασίου</i>	<i>1857</i>	<i>1884</i>
<i>Παναγιώτης Πολίτης</i>	<i>1870</i>	<i>1889</i>
<i>Παύλος Παυλίδης</i>	<i>1868</i>	<i>1895</i>
<i>Γεώργιος Θεοφιλάτος</i>	<i>1870</i>	<i>1898</i>
<i>Αριστείδης Δεληγιάννης</i>	<i>?</i>	<i>1898</i>
<i>Νικόλαος Λεοντόπουλος</i>	<i>1877</i>	<i>1902</i>
<i>Σωτήριος Νόταρης</i>	<i>1879</i>	<i>1905</i>
<i>Κλεόβουλος Παπαγεωργίου</i>	<i>1886</i>	<i>1908</i>
<i>Ανδρέας Τσιμένης</i>	<i>1877</i>	<i>1910</i>
<i>Ευάγγελος Παπαϊωάννου</i>	<i>1890</i>	<i>1911</i>
<i>Ιωάννης Κοκκόλης</i>	<i>1887</i>	<i>1915</i>
<i>Αντώνιος Μοσχοβάκης</i>	<i>1889</i>	<i>1915</i>
<i>Νικόλαος Πάνος</i>	<i>1891</i>	<i>1915»</i>

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο ανωτέρω κατάλογος δεν περιλαμβάνει το όνομα του Επόπτη, Ναυπηγού και Εφόρου Νεωρίων, Γεωργίου Τομπάζη, ο οποίος εσχεδίασε την κορβέτα «Λουδοβίκος». Πρωτότυπο ενός σχεδίου του με την υπογραφή του «*εν Πόρω, 6/18 Ιουλίου 1837*», δωρηθέν από τον πατέρα μου, υπάρχει στο Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος, συνοδεύον το ομοίωμα του σκάφους.

Σύμφωνα με χειρόγραφο στοιχείο, τον Ν. Πάνο ακολουθεί ο Πάνος Καλέλλης και περίπου εκείνη την εποχή κατατάσσεται στο Πολεμικό Ναυτικό και ο Αλέξανδρος Φιλίππου, συγκεκριμένα από Έφεδρος Επίκουρος Ανθυποναυπηγός μονιμοποιείται με τον αυτό βαθμό στις 6 Απριλίου 1920.

Το πως ο πατέρας μου απεφάσισε να σπουδάσει την επιστήμη του ναυπηγού, μάλλον ασυνήθη για την εποχή εκείνη, και μάλιστα σε τόπο τόσο μακρινό όπως η Γλασκώβη, δυστυχώς ποτέ δεν τον ερώτησα. Φαίνεται πάντως πως από παιδί είχε κλίση για τα πλοία μια και τα εξωγράφιζε, όπως θα δούμε στη συνέχεια.

Να σημειωθεί ότι η μεγάλη πλειονότητα των ναυπηγών της εποχής εσταδιοδρομούσε στο Πολεμικό Ναυτικό, εφ' όσον οργανωμένη ναυπηγική δραστηριότητα στην Ελλάδα δεν υπήρχε.

Σύμφωνα με τα αρχεία του Τεχνικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, από της ιδρύσεώς του, το ναυπηγικό επιστημονικό δυναμικό του τόπου, πέραν εκείνου που περιλαμβάνεται στον ανωτέρω κα-

τάλογο του Πολεμικού Ναυτικού, περιλαμβάνει τους κατωτέρω, μέχρι και του έτους 1960:

<i>«Όνομα</i>	<i>Έτος λήψεως πτυχίου</i>
<i>Παύλος Παυλίδης</i>	<i>1895</i>
<i>Ανδρέας Τσιμένης</i>	<i>1903</i>
<i>Κλεόβουλος Παπαγεωργίου</i>	<i>1908</i>
<i>Ιωάννης Κοκκόλης</i>	<i>1910</i>
<i>Ευάγγελος Παπαϊωάννου</i>	<i>1910</i>
<i>Αιμίλιος Παπαδόπουλος</i>	<i>1911</i>
<i>Νικόλαος Πάνος</i>	<i>1914</i>
<i>Νικόλαος Κουτσουλήρης</i>	<i>1915</i>
<i>Θεόδωρος Μιχαήλ</i>	<i>1916</i>
<i>Αλέξανδρος Φιλίππου</i>	<i>1919</i>
<i>Ευάγγελος Ρούσσος</i>	<i>1919</i>
<i>Ιωάννης Λάσκαρης</i>	<i>1920</i>
<i>Ιωάννης Ρωσσέτος</i>	<i>1922</i>
<i>Νικόλαος Κόσκορος</i>	<i>1923</i>
<i>Δημήτριος Θεοδωρίδης</i>	<i>1926</i>
<i>Βασίλειος Φραγκούλης</i>	<i>1927</i>
<i>Παναγιώτης Πετρούτσης</i>	<i>1928</i>
<i>Αριστείδης Πρωτοπαπαδάκης</i>	<i>1929</i>
<i>Σταμάτιος Γιακουμάκης</i>	<i>1931</i>
<i>Φίλιππος Πήττας</i>	<i>1931</i>
<i>Χρήστος Μεσσήνης</i>	<i>1938</i>
<i>Κωνσταντίνος Στεφανίδης</i>	<i>1940</i>
<i>Κωνσταντίνος Αράπης</i>	<i>1945</i>
<i>Ιωάννης Χαραλάμπης</i>	<i>1947</i>
<i>Εμμανουήλ Βένιος</i>	<i>1952</i>
<i>Ανδρέας Ερμογένης</i>	<i>1954</i>
<i>Κωνσταντίνος Φιλίππου</i>	<i>1955</i>
<i>Εμμανουήλ Ζωγραφάκης</i>	<i>1956</i>
<i>Δημήτριος Ανδριτσόπουλος</i>	<i>1956</i>
<i>Δημήτριος Ανυφαντής</i>	<i>1957</i>
<i>Ανδρέας Σκουνάκης</i>	<i>1957</i>
<i>Αντώνιος Αντωνίου</i>	<i>1957</i>
<i>Σταύρος Μαραμενίδης</i>	<i>1958</i>
<i>Δημήτριος Τζοάννος</i>	<i>1958</i>
<i>Ιωάννης Γουλανδρής</i>	<i>1958</i>

<i>Αλέξανδρος Φωκάς</i>	<i>1958</i>
<i>Λάζαρος Τσούσκας</i>	<i>1958</i>
<i>Σωτήριος Γεωργιάδης</i>	<i>1959</i>
<i>Κωνσταντίνος Ραζέμ</i>	<i>1959</i>
<i>Άρης Θεοδωρίδης</i>	<i>1959</i>
<i>Χρήστος Τσίγκος</i>	<i>1959</i>
<i>Ιωάννης Κυριάκος</i>	<i>1959</i>
<i>Θεμιστοκλής Μελισσάρης</i>	<i>1960</i>
<i>Εμμανουήλ Βασσάλος</i>	<i>1960</i>
<i>Νικόλαος Παπαμιχαλόπουλος</i>	<i>1960</i>
<i>Ιωάννης Κατράκης</i>	<i>1960</i>
<i>Απόστολος Κούρτης</i>	<i>1960</i>
<i>Πέτρος Λαλάγκας</i>	<i>1960»</i>

Πρέπει να σημειωθεί ότι ένας αριθμός ναυπηγών που απεφοίτησαν από διάφορες πανεπιστημιακές σχολές του εξωτερικού δεν ενεγράφησαν στο Τεχνικό Επιμελητήριο της Ελλάδος και ως εκ τούτου δεν περιλαμβάνονται στον ανωτέρω κατάλογο.

ΟΙ ΡΙΖΕΣ

ΗΛΙΑΣ & ΦΩΤΕΙΝΗ ΦΙΛΙΠΠΟΥ

Υιός του Φίλιππου και της Κατίνας το γένος Πιστόλη.

Πιθανολογείται ότι εγεννήθη στην Άμφισσα, το 1848, ενώ η οικογένειά του ήταν από την Βόρειο Ήπειρο. Η πρώτη αναφορά στο πρόσωπό του είναι από φωτογραφία του, εφήβου όντος, με την αναφορά «εν Αφίση».

Εσπούδασε νομικά στο Πανεπιστήμιο της Πίζας ή της Πάντοβας (Ιταλία). Εγνώριζε άριστα την Ιταλική γλώσσα και ήταν λάτρης της μουσικής και της όπερας, γονίδιο που επέρασε στους απογόνους του.

Εδικογόρησε στον Βόλο όπου είχε σπίτι και γραφείο στην Πλατεία των Δικαστηρίων, σήμερα Ελευθερίας.

Η οικογένειά του μετοίκησε στην Αθήνα το 1903/1904, κατ' αρχάς στην οδό Κυδαθηναίων 3, ενώ αργότερα, κατόπιν αγοράς, εγκατεστάθη, το 1906, στην οδό Ιουλιανού 17, διατηρώντας όμως τις δραστηριότητές της στον Βόλο και στη Θεσσαλία.

Απεβίωσε, από καρδιακή προσβολή στον Βόλο, στις 5 Δεκεμβρίου 1911, σε ηλικία 63 ετών, μετά από επίσκεψή του στο κτήμα που είχε στη Θεσσαλία και

Φοιτητική συντροφιά. Αριστερά ο Ηλίας Φιλίππου.





Ο Ηλίας Φιλίππου.

ενώ επρόκειτο να επιβιβασθεί του πλοίου για τον Πειραιά.

Δημοσίευση σε εφημερίδα του Βόλου αναφέρει :

«ΗΛΙΑΣ ΦΙΛΙΠΠΟΥ - Έγκριτος του Βόλου δικηγόρος τιμώμενος και αγαπώμενος υπό της εκεί κοινωνίας διά τον χαρακτήρα, την πολυμάθεια και την πείραν, ο Ηλίας Φιλίππου απεβίωσεν αιφνιδίως, ενώ επέστρεφε εκ των κτημάτων του εις την οικογένειαν του ενταύθα. Την κηδείαν του παρηκολούθησεν εν συντριβή η κοινωνία του Βόλου, ήτις τόσον τον ηγάπησε και εξετίμησεν αυτόν, πρωτοστατούντος του Δικηγορικού Συλλόγου, παρ' ου και κατετέθη βαρύτιμος στέφανος. Εγκάρδια συλλυπητήρια εις την βαρυνθενθούσαν χήραν και τα τέκνα του, άτινα τόσον επιμελώς ανέθρεψε και απεκατάστησεν εις την κοινωνίαν ευτυχή».



Η οικογένεια του Ηλία Φιλίππου.

Κατά την εποχή των αναστατώσεων στην Θεσσαλία και την αποχώρηση των Τούρκων, είχε την ευκαιρία να αποκτήσει από μία Τουρκάλα, το 1881, εκτάσεις, στην περιοχή των Φαρσάλων, κάπου τριάντα χιλιάδες στρέμματα, όπου περιλαμβάνοντο δύο χωριά, τα οποία υπάρχουν και σήμερα, το Θετίδιο, που παλιά ονομάζετο Αλχανί (τουρκικά «κόκκινο χάνι») και η Σκοτούσα πρώην Κολιαλέξι ή Κολαξοί.

Το Θετίδιο υπήρχε και στην αρχαιότητα όπου υπήρχε ναός της Θέτιδος.

Το σπίτι, το «Κονάκι» στο κτήμα.



Το κτήμα παρήγαγε σιτάρι τύπου «Diveta», «Λήμνος» και «Μαξικάλι» και βαμβάκι. Επίσης εξετρέφοντο αγελάδες, κότες και περιστέρια.

Το 1918 επωλήθησαν από τους κληρονόμους/παιδιά του 16000 περίπου στρέμματα.

Αγοραστές παρουσιάζονται οι Θωμάς Μπένος, Παπάς, Γκίζας, Αθανασίου και Μπρισίμης. Ήσαν Σαρακατσαναίοι. Ο Μπρισίμης υπήρξε επιστάτης του κτήματος, τον δε υιό του Δημήτρη τον εγνώρισε ο

γράφων το 1995. Ορισμένες από τις ανωτέρω πληροφορίες προέρχονται από τα λεγόμενά του.

Με την Μικρασιατική Καταστροφή, το 1923, απαλλοτριώθηκαν 7164 στρέμματα (πράξις απαλλοτριώσεως της 13.08.1923).

Σε κληρονομητήριο της 21.01.1925 γίνεται καθορισμός των δικαιωμάτων των κληρονόμων επί κτήματος επιφανείας 7014 στρεμμάτων, το οποίο φαίνεται να επωλήθη το 1926 (το πωλητήριο της 28.01.1926 αναφέρει έκταση 6967 στρεμμάτων). Τούτο περιελάμβανε το σπίτι (κονάκι), τις αποθήκες και τους μπαξέδες. Αγοραστές εμφανίζονται οι Παπάς, Γκίλας, Κυρίτσης, Κατσιβελας και οι οικογένειές τους, «σκηνίτες», κατοικούντες μέσα στο κτήμα.



Η Φωτεινή Αργυροπούλου-Φιλίππου.

Το μόνο που είχε διατηρηθεί στις δεκαετίες μετά το 1950 ήταν η φιλοξενία κάποιων χωριανών, όταν καμιά φορά επήγαιναν μέλη των οικογενειών Φιλίππου, που τους υποδέχοντο με νταούλια και γιορτές. Εχάιροντο που επήγαιναν στο κτήμα, στο πρώην σπίτι τους.

Το 1954, με τους σεισμούς, τα κτίσματα έπαθαν μεγάλες ζημιές και εγκατελείφθηκαν.

Το 1995 ο γράφων πρόφθασε να δει ένα μέρος μίας αποθήκης που υπήρχε ακόμα μισογκρεμισμένη.

Οι απόγονοι των τότε κατοίκων (1998) ενθυμούνται ακόμα την οικογένεια Φιλίππου από τους πατεράδες τους, οι οποίοι κατοικούσαν όλοι στο κτήμα της εποχής εκείνης.

Η σύζυγός του Ηλία, Φωτεινή, το γένος Αργυροπούλου, εγεννήθη το έτος 1853. Ο πατέρας της Παναγιώτης απέθανε στις 18.01.1882.

Ιστορικό της οικογενείας αναφέρει:

«Το γένος των Αργυρόπουλων περιλαμβάνει ένα μεγάλο γενεαλογικό δέντρο, που καταγράφεται από τον μέχρι τούδε γνωστό γενάρχη Ιάκωβο (1760-1826), από την περιοχή Καλαβρύτων. Οι Αργυρόπουλοι είχαν έντονη παρουσία στους απελευθερωτικούς αγώνες προ του 1821, όπως φυσικά και κατά την διάρκειά τους και στην συνέχεια στην κοινωνική, πολιτική και στρατιωτική ζωή του τόπου.»

Ο Ιάκωβος είχε τουλάχιστον τέσσερα αγόρια, τον Παναγιώτη, τον Αθανάσιο, τον Χρήστο και ένα τέταρτο του οποίου το όνομα δεν διεσώθη. Και τα τέσσερα παιδιά έλαβον μέρος στους απελευθερωτικούς αγώνες κατά των Τούρκων. Κατετάγησαν ως εθελοντές κυρίως εις τα σώματα των Καλαβρυτινών καπεταναίων Μπενιζέλου, Πετιμεζά και Ρούφου.

Κατά την πολιορκίαν του Μεσολογγίου ο Αθανάσιος, μετά του αγνώστου σήμερον αδελφού του, ησχολήθησαν και με την φυγάδευση γυναικοπαίδων εκ της πόλεως, και κατά μαρτυρίας, με την προσπάθειαν περισώσεώς των, την οποίαν εξετέλουν κολυμβώντες και σύροντες σχεδίαν, επί της οποίας υπήρχαν γυναικόπαιδα, παρέμειναν εντός της θαλάσσης επί πολλές ώρες και όταν τα Ελληνικά πλοία τους περισυνέλεξαν σε κακήν κατάστασιν ο μεν άγνωστος αδελφός του απέθανε επί του σκάφους, ο δε Αθανάσιος εσώθη μετά δυσκολίας.

Και τα τρία αδέρφια έφθασαν μέχρι του βαθμού του πρωτοπαλλήκαρου των ως άνω καπεταναίων και παρασημοφορήθησαν με το Αριστείον του Αγώνος, ιδρυθέν το 1834 και κυρωθέν το 1843.

Από ότι περιγράφεται από πηγές όλοι οι Αργυρόπουλοι, Αχαΐας, Λακωνίας, Κορινθίας, Καλαβρύτων, Αιγιαλείας είναι της αυτής προελεύσεως, εκ του κλάδου των Αργυρόπουλων της Κωνσταντινουπόλεως.

Με την δημιουργία του Ελληνικού Κράτους και την εγκαθίδρυση της βασιλείας ο Παναγιώτης Αργυρόπουλος εκλήθη να υπηρετήσει στα Ανάκτορα του Όθωνος, σε τιμητική θέση που του απενεμήθη ως «Αρχιοινοχόος», σε αναγνώριση της δράσεώς του κατά τον αγώνα του 1821.

Αναφέρεται ότι η πρώτη Κυβέρνηση του Όθωνος θέλουσα να δημιουργήσει μίαν ιθύνουσα τάξη, και επειδή το Σύνταγμα δεν επέτρεπε την απονομήν τίτλων, είχε πάρει την απόφαση να δώσει τιμητικές θέσεις σε όσους έκρινεν ότι προσέφεραν υπηρεσίες στον αγώνα κατά του Τούρκου κατακτητού. Έτσι τους καπεταναίους τους έκανε στρατηγούς, εκατόνταρχους κλπ. άλλους edιώρισεν αναλόγως των γραμματικών τους γνώσεων εις διαφόρους θέσεις του κρατικού μηχανισμού κλπ.. Έτσι στον Παναγιώτη και στον αδελφό του Αθανάσιο edόθησαν θέσεις στα Ανάκτορα και κρατικά κτήματα.



Αθανάσιος Αργυρόπουλος, Παναγιώτης Αργυρόπουλος, Χρήστος Αργυρόπουλος.

Ο Παναγιώτης έλαβε κτήμα στην Αθήνα που ορίζετο από τις σημερινές οδούς Σταδίου, Ομήρου, Λυκαβηττού και μέχρι του βράχου του ομωνύμου λόφου. Λέγεται ότι το κτήμα αυτό ενδεχομένως επωλήθη αντί 400000 δρχ που εχρησιμοποιήθησαν για την μόρφωση και την προικοδότηση των τέκνων του.»

Η Φωτεινή ήταν μορφωμένη και πολύ δυναμική γυναίκα, αφού από τον καιρό που απέθανε ο άνδρας της ανέθρεψε μία μεγάλη οικογένεια πέντε αγοριών και δύο θυγατέρων. Απεβίωσε στην διάρκεια της Γερμανικής Κατοχής, στις 28.07.1943, σε ηλικία 90 ετών.

Τα τέκνα ήσαν κατά σειράν γεννήσεως:

- Φίλιππος - Δικηγόρος (Αθήνα 31.7.1885 - Αθήνα 13.12.1967)
- Ιωάννης - Στρατηγός Ε.Σ. (Αθήνα 5.12.1887 - Αθήνα 9.3.1946)
- Αικατερίνη - Σύζυγος Χρ. Κονιάλη, ναυάρχου Β.Ν. (Βόλος 23.12.1889 - Αθήνα 1.1968)
- Παναγιώτης - Έμπορος (Βόλος 1891 - Αθήνα 8.11.1976)
- Αλέξανδρος - Ναυπηγός & αξιωματικός Β.Ν. (Βόλος 2 ή 3.7.1894 - Αθήνα 22.11.1972)



Αθανάσιος Αργυρόπουλος.

-
- Κωνσταντίνος - Ναύαρχος Β.Ν. (Βόλος 11.6.1898 - Αθήνα 1.10.1975)
 - Μαρία - Σύζυγος Βρ. Παπαγιαννόπουλου, στρατηγού Ε.Σ. (Αθήνα 6.5.1897 - Αθήνα 1.8.1986)

Υπάρχει οικογενειακός τάφος Φιλίππου στο Κοιμητήριο του Βόλου.

ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΡΧΕΣ ΤΟΥ 1900

ΜΟΣΧΑ (ΜΟΣΧΟΥΛΑ) ΦΙΛΙΠΠΟΥ:

Η ΣΥΖΥΓΟΣ ΚΑΙ ΜΗΤΕΡΑ

(Σύζυγος του Αλεξάνδρου και μητέρα του Κωνσταντίνου)

Κόρη του Γεωργίου Ανδρονίκου και της Ηλέκτρας, το γένος Αθανασίου και Ελένης Βορριά.

Το γένος Ανδρονίκου στοιχειοθετείται στα μέσα του 19ου αιώνας στη Σύρο και πιθανολογείται ότι προήρχετο εκ Κωνσταντινουπόλεως από όπου είχε εκδιωχθεί στην Χίο και από εκεί με τις σφαγές, το 1828, στη Σύρο καθώς και στα Κύθηρα, όπου το επίθετο Ανδρόνικος συναντάται ευρέως. Επίσης το γένος Βορριά, ήτο εκ Χίου, πιθανολογείται δε ότι προήρχετο και αυτό εκ Κωνσταντινουπόλεως αρχικά.

Για τους Ανδρόνικους υπάρχουν έγγραφα στα Γενικά Αρχεία του Κράτους της Ερμουπόλεως. Εκεί εμφανίζονται να δίδουν όρκο. Ενδιαφέρουσες είναι οι καταγραφές:

Δημήτριος Γεωργίου Ανδρόνικος

Ηλικία: 30

Πατρίς: Αιγαίον

Άγαμος

Επάγγελμα: Εμποροϋπάλληλος

Τόπος όρκου: Δήμος Ερμουπόλεως

Χρόνος όρκου: 19.3.1869

Εγενήθη: 1839

Γεώργιος Ανδρόνικος
Ηλέκτρα Βορριά - Ανδρονίκου.



Ο Δημήτριος παντρεύτηκε την Μόσχα (εκ Χίου) το 1867 ή 1869 στην Ερμούπολη και απέκτησαν τα παιδιά Καλλιόπη, Ασπασία, Γεώργιο, Μιχαήλ και Παναγιώτη.

Αδελφός του Δημητρίου ήτο ο

Νικόλαος Γεωργίου Ανδρόνικος

Ηλικία: 25

Πατρίς: Κύθηρα

Επάγγελμα: Εμπορος

Τόπος όρκου: Νομαρχία

Χρόνος όρκου: 9.8.1867

Εγενήθη: 1842

Υπήρχε και τρίτος αδελφός ο Μηνάς, στοιχεία του οποίου όμως λείπουν.

Στα Κύθηρα στη μονή της Παναγίας της Μυρτιδιώτισσας υπάρχουν δύο πλάκες εντοιχισμένες, η μία στα κελιά που λέγει: «*Οικοδομήθη τη δαπάνη των εν Σύρω υιών Γεωργίου Ανδρονίκου, Δημητρίου και Μηνά - Την ...Αυγούστου 1864*» και άλλη μία στο πηγάδι «*Τη δαπάνη των εν Σύρω υιών Γεωργίου Ανδρονίκου, Δημητρίου και Νικολάου - 1866 Οκτωβρίου*».

Στην Ερμούπολη, την οποία επισκέφθηκε ο Ελευθέριος Βενιζέλος ερχόμενος από την Κρήτη στον Πειραιά, έμεινε στο σπίτι του Δημητρίου Ανδρονίκου, από το μπαλκόνι του οποίου έβγαλε λόγο.

Ως έμποροι οι ανωτέρω ησχολήθησαν κυρίως με την εισαγωγή γαιανθράκων, εφ' όσον η Σύρος ήταν κέντρον ανεφοδιασμού των πλοίων. Με την εξέλιξη των ατμοκινήτων πλοίων, την παρακμή της Σύρου ως ανεφοδιαστικού κέντρου και την κυριαρχίαν του Πειραιώς οι απόγονοί των μετώκησαν στην περιοχή Αθηνών-Πειραιώς.

Ο Γεώργιος, υιός του Δημητρίου που αναφέρεται ανωτέρω, πατέρας της Μοσχούλας, ησχολήθη εκτός από το εμπόριο γαιανθράκων και με την πλοιοκτησία, με άτυχα όμως αποτελέσματα αφού το πλοίο στο οποίο ήταν συμμετοχος, το «*Germaine*», νηολογίου Πειραιώς 269, εβυθίσθη στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, η δε πενιχρή αποζημίωση εκ 171870 δρχ, η οποία επεδικάσθη τελεσιδικώς, εξωφλήθη μόλις το 1977 στους κληρονόμους του....

Απεβίωσε στις 22.02.1932.

Η Μοσχούλα εγενήθη στον Πειραιά στις 30.1.1910 και έζησε μέχρι του γάμου της στην οδό Υψηλάντου 119.

Ενυμφεύθη τον Αλέξανδρο Φιλίππου το 1929 στον οποίο εστάθη πολύτιμο στήριγμα. Σε δύσκολες στιγμές, όπως εκείνες της Γερμανικής Κατοχής και του Εμφυλίου, έδειξε μεγάλη αντοχή και εβοήθησε συνανθρώπους όσον καλύτερα της ήταν δυνατόν. Εστήριξε με εθελοντική εργασία, επί σειρά ετών, την Παιδική Στέγη «Κρώσφηλντ» στο Κερατσίνι. Υπήρξε πολύ κοινωνική και αγαπητή και ευτύχησε να απολαύσει και δισέγγονα

Είχε δύο αδελφούς τον Δημήτριο και το Νικόλαο, και τους δύο εμπόρους. Ο δεύτερος υπήρξε στέλεχος του Ολυμπιακού με τους Ανδριανόπουλους.

Από τον κλάδο του Παναγιώτη Ανδρονίκου απόγονος ήταν η Αντιγόνη Μεταξά «Η Θεία Λένα» και η κόρη της Λύδα, που χρόνια εγοήτευσαν από το ραδιόφωνο της Ε.Ρ.Τ. τις παιδικές ψυχές με τα παραμύθια τους και τις άλλες παιδαγωγικές εκπομπές..

Η Μοσχούλα Φιλίππου απεβίωσε στις 3 Δεκεμβρίου 2005.



Η Μοσχούλα Ανδρονίκου-Φιλίππου.

ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΡΧΕΣ ΤΟΥ 1900

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΦΙΛΙΠΠΟΥ: ΑΠΟ ΤΑ ΓΡΑΦΤΑ ΤΟΥ ΚΕΙΜΕΝΑ

Υιός του Ηλία και της Φωτεινής το γένος Αργυροπούλου.

Εγεννήθη στον Βόλο στις 3 Ιουλίου 1894 και είχε τέσσερις αδελφούς και δύο αδελφές.

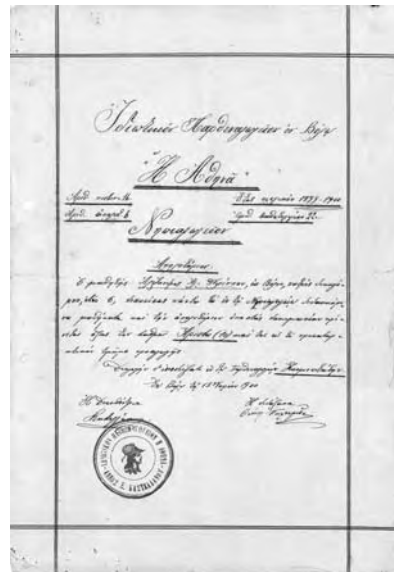
Την πρώτη παιδική του ηλικία την επέρασε στον Βόλο και στο οικογενειακό κτήμα στην Θεσσαλία, στο Αλχανί, σήμερα ονομαζόμενο Θετίδιο, κοντά στο Βελεστίνο.

Πολύ όμορφα τεκμήρια είναι τα σχολικά απολυτήριά του από το «Ιδιωτικόν Παρθεναγωγείον εν Βόλω «Η Αθηνά»» του 1899-1900, το «Ανώτερον Παρθεναγωγείον Ιουλίας Αναστασάκη εν Βόλω» του 1900-1901, το «Εκπαιδευτήριον Ν.Δ.Νικολαΐδου εν Βόλω» των μετέπειτα ετών.

Στο σημείο αυτό είναι ενδιαφέρον να σημειωθεί ότι ενώ η οικογένεια Φιλίππου έζησε στον Βόλο, τότε δήμο Παγασών, και ορισμένα από τα τέκνα εγεννήθησαν εκεί, όπως ο Αλέξανδρος, στα δημοτολόγια του Βόλου που διερεύνησα, δεν υπάρχει αναφορά για την γέννησή των ή γενικά για την οικογενειακή κατάσταση της οικογενείας.

Τα παιδιά του Ηλία και της Φωτεινής Φιλίππου ήσαν, κατά σειράν γεννήσεως:

Το απολυτήριον του 1899 - 1900.





Το 1904 το τέρμα του «Ηλεκτρικού» ήταν στο Θησείο. Στο κτίσμα στο βάθος έμεινε ο Σταθμάρχης. Από την ταράτσα του έβλεπε τους συρμούς έως το Νέο Φάληρο. (Αρχείο Η.Σ.Α.Π.)

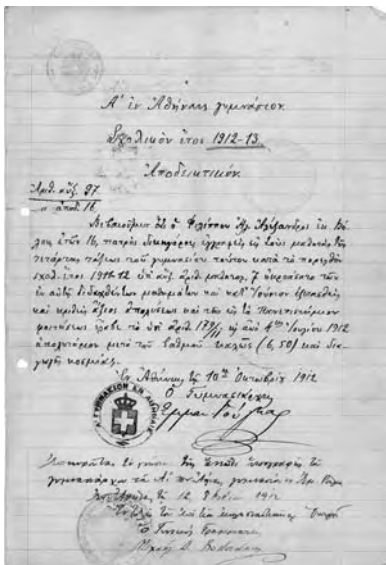
Φίλιππος, Ιωάννης, Αικατερίνη, Παναγιώτης, Αλέξανδρος, Μαρίκα και Κωνσταντίνος.

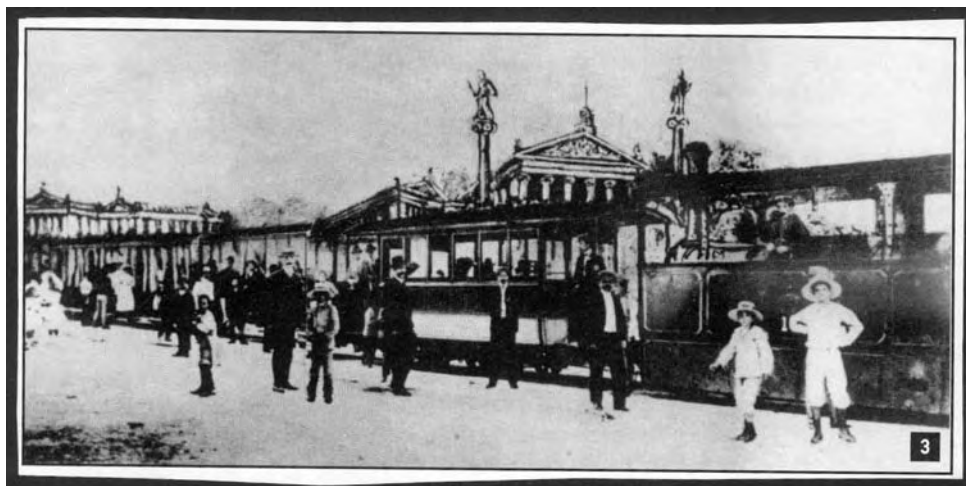
Στο τέλος του 1904 αρχές 1905 (η ημερομηνία δεν είναι ακριβώς γνωστή) η οικογένεια μετεκόμισε στην Αθήνα, στην οδό Κυδαθηναίων 3, στην Πλάκα.

Το 1906-1909 ο Αλέξανδρος φοιτά στο «Ε' Ελληνικόν Σχολείον εν Αθήναις» ενώ στην συνέχεια το «Α' εν Αθήναις Γυμνάσιον» στις 10 Οκτωβρίου 1912 βεβαιώνει ότι ο «Φιλίππου Ηλ. Αλέξανδρος εκ Βόλου, ετών 16, πατρός δικηγόρου, εγγραφείς εις τους μαθητάς της τετάρτης τάξεως του γυμνασίου τούτου κατά το παρελθόν σχολικόν έτος 1911-12, υπ' αυξ. αριθ. μαθητολογίου 7, ηκροάσατο των εν αυτή διδαχθέντων μαθημάτων και κατ' Ιούνιον εξετασθείς και κριθείς άξιος απολύσεως και της εις το Πανεπιστήμιον φοιτήσεως έλαβε το υπ' αριθ. 179/11 της από 4ης Ιουλίου 1912 απολυτήριον μετά του βαθμού καλώς (6,50) και διαγωγής κοσμίας - Ο Γυμνασιάρχης Εμμ. Γούγκας».

Το 1906 ο Αλέξανδρος άρχισε να κρατά ημερολόγιο της ζωής του, το οποίο παρουσιάζει ενδιαφέρον για το πως ένα αστικό παιδί της ηλικίας του εξούσε την εποχή εκείνη και

Το αποδεικτικόν του 1912-1913.





Η Αθήνα της εποχής. (Ξένη δημοσίευση)

πως έβλεπε τα γεγονότα να εκτυλίσσονται μπροστά του. Το ημερολόγιο αυτό διατηρήθη μέχρι το 1919. Κάποια άλλα ενδιαφέροντα αποσπάματα αναφέρονται και σε μετέπειτα χρόνια.

Έτσι σταχυολογώντας παρακάτω διάφορες περιγραφές γίνεται προσπάθεια αναδείξεως της προσωπικότητάς του και της ζωής στην Αθήνα στις αρχές του 20ου αιώνα.

- Το 1908, σε ηλικία 14 ετών, ζωγραφίζει πλοία, αναφέροντας το εμπορικό «Πατρίς» και το πολεμικό «Καταστροφή», το οποίο, λέγει «*το ονόμασα ούτω εις ανάμνησιν άλλου πλοίου που είχομεν ονομαζόμενον ούτω*» (εν τούτοις πουθενά δεν αναφέρεται ελληνικό πολεμικό με το όνομα αυτό).
- Πηγαίνει στο γυμναστήριον, στον Πανελλήνιον και παίζει ποδόσφαιρο στον Ποδοσφαιρικό Σύλλογο. Γίνεται εδώ αναφορά στο όνομα του Λευκαδίτη και τα Τσικλιτήρια.
- Διαβάζει «Διάπλασιν των Παίδων».
- Κάνει βόλτες, και με ποδήλατο, στο Μουσείο και στο Ζάππειο. Παίρνει το τραμ για το Σύνταγμα και το τραίνο για το Νέο Φάληρο, όπου το καλοκαίρι κάνει μπάνιο. Αναφέρει και το ξενοδοχείο «Ακταίον».
- Πηγαίνει στο θέατρο, στο «Αθήναιον», στην «Αλάμπρα» και στο Ποδηλατοδρόμιο. Στο Φάληρο, στο Ιπποδρόμιο Πιεραντώνη παρακολουθεί την όπερα «Οι παλιάτσοι».

- Φίλοι που αναφέρει, μεταξύ άλλων, είναι ο Ι.Λάσκαρης (μετέπειτα ναυπηγός του Β.Ν.) ο Αλ.Φορτούνας, ο Ηλ.Κουρής, ο εκ Βόλου Πέρβελης κλπ.
- Το κουλούρι κάνει μία πεντάρα.
- Πρώτη φορά γίνεται αναφορά σε συλλογή γραμματοσήμων (που διετήρησε και αργότερα).
- Στις 22 Αυγούστου 1908 γράφει «*Έρχεται ο μπαμπάς με ένα κάρο φορτωμένο με 3 τουλούμια τυρί, 6 ντενεκέδες βούτυρο, τραχανά και κότες πολλές*».
- Δύο ημέρες αργότερα «*Πηγαίνω με τον μπαμπά στη «Νέα Σκηνή» όπου έπαιζον τα «Νέα Παναθήναια» και του είπα να πάμε επειδή δεν επήγαμε εις την παράστασιν του Λάσκαρη και Γιαννουκά «Στα παραπήγματα»*».
- Παίζει θέατρο στο υπόγειο του σπιτιού του. Παίζει «*βαπόρια*» με τον αδελφό του τον Γιάννη «*1 πολεμικό και 2 εμπορικά*».
- Τον Σεπτέμβριο 1908 πηγαίνει στο Α΄ Γυμνάσιο (γυμνασιάρχης «*ο πολύς Ρούγγας*»).
- Στις 22 Σεπτεμβρίου πηγαίνει στους Θάνου Αργυρόπουλου (συγγενής) και την επομένη «*επέστρεψα στο σπίτι όπου ήτο ο κ. Πέρβελης, η κυρία και ο Γιώργος*» (παιδικός φίλος από τον Βόλο).
- Το 1909, στις 20 Απριλίου γράφει «*Την παρελθούσα Παρασκευήν μετέβην εις τον Παρνασσόν όπου «Η Διάπλασις» είχαν εορτήν επί τη 30ετηρίδι της και έλαβον μέρος 1) Κοσ Κακλαμάνος 2) Κοσ Άννινος 3) Κοσ Προβελέγγιος με εν ποίημα 4) ο Σουρής, όπου παραθέτω κάτωθεν το ποίημά του κλπ.*

Τώρα, που μες 'στόν «Παρνασσόν»

λαμπρώς πανηγυρίζει

των «Παιδων η Διάπλασις»

κι' ο νους πολλών γυρίζει

'στην ηλικία την μικρή

πούπαιζαν τους διαβόλους

τα κότσα, τον αυγατιστή

τους κλέφταις και τους σβόλους,....

αν και τους κλέφταις κάποτε

πολλοί τους παίζουν πάλι
και σαν γενούν μεγάλοι

Τώρα κι' εγώ που `γέρασα
και την ζωή μου πέρασα
με στίχων πακτωλόν
και λύραις μ' υψιλόν

Τώρα μου ξεμωράθηκα

κι' είμαι παππούς μ' εγγόνια
πως τα θυμούμαι τα μικρά,
τα παιδικά μου χρόνια

Πως τα θυμάμαι τα παληά,

τα χρόνια που περάσανε,
τους φίλους μου τους παιδικούς
που τώρα θα `γεράσανε

Άς ήξευρα που `βρίσκονται

ποιός πέθανε, ποιός ζη
και ποιός δεν έχει δόντι

Όλοι οι μικροί `μεγάλωσαν

κι εγώ μ' αυτούς μαζή

Περίεργον τώντι

Μέρος Β' εις το οποίον έλαβον μέρος μόνον συνδρομηταί της Διαπλάσεως. Ετραγουόδησαν η Κορομηλά, απήγγειλον ποιήματα ο κ. Λαπαθιώτης, μία δεσποινίς και τέλος το φινάλε ήταν μία ωραία κωμωδία «Τα έξοδα της δίκης», η οποία επαίχθη παρά του μικρού Αγγ.Λάσκαρη, όστις διεκρίθη, του κ. Δημ.Μαρίου Γιαννουκάκη. Έπαιξαν άπαντες ωραία διότι είχαν διδαχθεί παρά του κ. Λάσκαρη, του καθηγητού της απαγγελίας κ. Σιγάλα και του κ. Σακελλαρίδου, μουσικού. Ελαβε έκαστος έν κουτί γλυκισμάτων».



Απόκομα εφημερίδας σχετικό με αγώνες του Πανελληνίου».

ελάβαμεν εισιτήριον εισήλθον εις το υπ' αριθμόν 3 τρέινο. Εν τούτοις το τρέινο μας δεν ανεχώρησεν αυτό αλλά εν άλλο το υπ' αριθμόν 6. Μετά αναχωρήσαμεν και ημείς και καθ' όλον το διάστημα από τον Πειραιά εις Αθήνας εσυλλογιζόμεν

Το λιμάνι του Πειραιά το 1910. (Αρχείο Η.Σ.Α.Π.)



• 30 Απριλίου 1909, η οικογένεια Πέρβελη αναχωρεί για την Αμερική (ίδια σχετική αφήγηση του Κων. Φιλίππου αργότερα).

• Κυριακή 3 Μαΐου 1909 γίνονται αγώνες στον «Πανελληνιον».

• 15 Ιουνίου 1909 κατεβαίνει στον Πειραιά να αποχαιρετίσει τον φίλο του Γιάννη Λάσκαρη που φεύγει για τη Νάξο και γράφει «Εφθάσαμε εις τον Πειραιά - με άμαξα - και απεβιβάσθημεν εισήλθον εις μίαν λέμβον..... ανέβην κι εγώ επί του πλοίου διά τον αποχαιρετισμόν. Αφού εξήλθον εκ της λέμβου διευθύνθην αμέσως εις τον σταθμό όπου αφού

δηλώθημεν με την άμαξάν. Να εκεί ήτο όπου έπεσε το καπέλλο του αμαξά! Να εκεί εστάθημεν διά να ποτίσωμεν τους ίππους, εκεί ιδώμεν το υπ' αριθμόν 3 τρέινο διαβαίνον και είπομεν ότι εις την επιστροφήν ακόμη θα μας έφθανε! Αχ ήτο ωραία, τώρα όμως πολύ..... άσχημα. Επέστρεψα περίλυπος

έκαμον μάθημα και εσκεπτόμην να υπάγω εις το θέατρον όπου επαίζοντο «Οι δύο λοχίαι».....»

- Καλοκαίρι 1909. «Ηρχισα να εκδίδω την «Εβδομάδα», την οποίαν έστελνον εις την Νάξον, και εις την οποία είχα πολλούς συνδρομητάς, αλλά επειδή μου ήτο κουραστικόν, διότι έπρεπε να αντιγράφω εξάκις έκαστον φυλλάδιον



Η Ακτή Μιαούλη από την περιοχή του Αγίου Νικολάου το 1920. (Αρχείο Π. Καραμάνη)

- προσέτι διότι είχαν και άλλας εργασίας και μαθήματα, έπαυσα να εκδίδω την «Εβδομάδα» προς λύπην και εμού και άλλων.
- **Εκδρομή του Α' Γυμνασίου Αθηνών κατά την 15ην Μαΐου 1910 εις Ελευσίνα και Σαλαμίνα.**
 - «.....μετέβημεν εις τον σταθμόν του Ηλεκτρικού εις την Ομόνοια κατά 6 και 5 π.μ....Ανεχωρήσαμεν με το τρένο των 7 π.μ. και φθάσαντες εις τον Πειραιά εσπεύσαμεν εις το πλοίον, το οποίον ήτο ο «Ποσειδών», πλοίον μικρόν αλλά ωραίον και καθαρόν.....Εξήλθομεν του λιμένος του Πειραιώς και διευθύνθημεν εις Ελευσίνα, διήλθομεν δε το μέρος όπου εγένετο η εν Σαλαμίनि ναυμαχία. Εις το σημείον αυτό ο κ. Κωνστ. Ζησίου ομίλησε περί της ναυμαχίας.οι μαθηταί ανερχόμενοι εις 125 και οι συνοδεύοντες αυτούς καθηγηταί, εκτός του αρχηγού της εκδρομής κ. Κων. Ζησίου, κ.κ. Σταθόπουλος, Δαμάσκος, Ανδριόπουλος και ο επιστάτης Χαράλαμπος Αργυρόπουλος.....Μετά διήλθομεν εκ του ναυστάθμου εν Σαλαμίनि και κατευθύνθημεν προς Ελευσίνα.....Μετά.....μετέβημεν εις το ιερόν όπου πάλιν εμίλησεν εκεί ο κ. Ζησίου και την 12 και τέταρτο αναχωρήσαμεν διά την Σαλαμίνα και το δάσος της Φανερωμένης.....Ανεχωρήσαμεν την 6 παρά 8διά Πειραιά. Εις τον σταθμό το τραίνο επήρε άλλα δύο βαγόνια δι' ημάς και ούτω ετελείωσεν η ωραία αυτή εκδρομή από την οποίαν ευχαριστήθημεν πολύ.»
 - **Η Νέα Γενεά**
«Εις Ελλην πατριώτης ονόματι Σ. Ι. Ματσούκας θέλων να ίδη μιάν ημέραν την πατρίδα του μεγάλην και θέλων να υπηρε-



Η απόδειξη εισφοράς για τη «Νέα Γενεά».

τήση αυτήν απεφάσισε να περιέλθῃ ὅλον τον κόσμον και να κἀνη εράνους διὰ την Ελλάδα. Διήλθε ὅλα τα σχολεῖα της Ελλάδος και ἕκαστος μαθητῆς ἔδιδε ποσόν και ἐλάμβανε μίαν ἀπόδειξιν ἣτις ἔλεγε ὅτι συνείσφερε ὁ διὰ την κατασκευὴν της πυροβολαρχίας «Νέας Γενεάς» (πρόκειται για ἀντιτορπιλικό που ἐναυπηγῆτο στην Γερμανία και το μεγαλύτερο μέρος της ἀξίας του συγκεντρώθηκε με ἐράνους του ποιητῆ Σ.Ματσούκα, ὁ ὁποῖος ἔδωσε και τὸ ὄνομα αὐτὸ στο πλοῖο). Διήλθε ἀπὸ τὸ σχολεῖον μας κατὰ την 23/10/908 ὥραν 9 π.μ. ὅπου ἀφοῦ μας ἐμίλησε ἐνθουσιωδῶς διὰ την γλυκιάν μας πατρίδα και ἀπήγγηλε λόγον και ποιήματα, διὰ τα ὁποῖα ὁ πατριώτης καθηγητῆς κ. Ζησιού ἐδάκρυσε, μας δένειμε τα «Σαλπίσματά» του, δηλ. ποιήματα ἐνθουσιώδη και πατριωτικὸτατα. Την 27ην αὐτοῦ του μηνός ἦλθε και συνήθροισε ὑφ' ἐκάστου ἕνα ποσόν και ἔδιδε την ἀπόδειξιν.»

• **Δευτέρα ἐκδρομὴ διὰ Πόρον και ἀντ' αὐτοῦ (λόγω κακοκαιρίας) εἰς Ἅγιον Κοσμάν την 20 Μαΐου:**

«.....Ὁ Ἅγιος Κοσμάς κείται εἰς 1½ ὥραν μακρὰν του Ν. Φαλήρου. Μετέβημεν σχεδόν ὅλοι εἰς τον σταθμόν του τροχιοδρόμου εἰς την Ακαδημίαν και εἰσήλθομεν εἰς τὸ τραῖνο. Εἴμεθα ἐν ὅλῳ 72 και ἐδώσαμε 25 λεπτά μόνον διὰ να ἠπάγομεν και ἐπανέλθομεν δηλ. ἐργατικόν εἰσιτήριον. Εφθάσαμε εἰς τον Ἀγ. Κοσμάν. Ὁ Ἀγ. Κοσμάς δεν ἦτο τίποτε ἄλλο παρά ἕνα παντοπωλεῖον τὸ ὁποῖον πλησίον εἶχε μερικά καλοκτισμένα δωμάτια και ἕνα καλὸ ὑπόστεγον και πλησίον μίαν μικροσκοπικὴν ἐκκλησίαν.....Μετὰ 2 περίπου ὥρας ἔπιασε φοβερὴ μπόρα και πάντες κατεφύγομεν εἰς τὸ ὑπόστεγον.....3 μαθηταὶ της Γ' τάξεως εἶχον μεταβεί εἰς τὸ δάσοςἘπειδὴ ἦσαν μεθυσμένοι και ἔνεκα της ομίχλης δεν ἠδυνήθησαν να μας διακρίνουν ἀπὸ μακρὰ και διευθύνοντο εἰς Αθήνας ἀντὶ να ἔλθωσι προς ἡμᾶς. Τέλος ἦλθαν μούσκεμα.....Ἄν και εἶχε βρέξει πολὺ ἐν τούτοις διόλου δεν ἔμεινε νερὸ διότι ὅλο τὸ περίξ μέρος ἦτο πλήρες ἄμμου 2-3 πιθαμές.....Ἐγραψα εἰς ἕνα κομάτι χαρτί μερικάς λέξεις και τας ἔθεσα εἰς μίαν βουκάλαν την ὁποῖαν βουλώσας καλὰ ἔρριψα εἰς την θάλασσαν και ἦτις κατ' ἀρχὰς μετέβη εἰς την παραλίαν ἔνεκα των κυμάτων κατόπιν ὁμως ἠνοιχθῆ εἰς τὸ πέλαγος. Τὸ χαρτί περιεῖχε τα ἐξῆς περίπου με ἀνορθογραφίας «Ἐρρίφθη αὕτη κατὰ την ἐκδρομὴν την γενομένην την 20 Μαΐου

1910 υπό μαθητών του Α΄ Γυμνασίου. Οι γράψαντες Αλ. Φιλίππου, Ι.Ν. Λάσκαρης, Γ. Αναγνώστου, Α. Αναγνώστου, Ευστράτιος Παπαευστρατίου και πρόεδρος του μαθητικού συλλόγου».

Η βουκάλα παρά τας προσδοκίας μας έφθασε μετά μίας άλλης ριφθείσης υπ' άλλων μαθητών εις ένα καφενείον του Π. Φαλήρου δηλ. μεγάλην, πολύ μεγάλην απόστασιν. Κατά την επιστροφήν μας ο καφετζής μας έδειξε το σημείωμα και όλοι εγελάσαμεν όχι μόνον δι' αυτό αλλά και διά τας ανορθογραφίας μας.....»

- **Ταξίδιον απ' Αθηνών εις Αλχανί**

«Η αναχώρησίς μας, εμού, του Φιλίππου, του Κώστα και Γιάννη εγένετο κατά την 5:30 μ.μ. ημέραν Παρασκευήν, την 9 Ιουλίου.

Αναχωρήσαμεν και διευθύνθημεν εις Πειραιά δι' αμάξης και την 6:40 εφθάσαμεν εις Πειραιά. Εισήλθομεν εις το πλοίον «Αντιγόνη» της εταιρείας του Τζων και την 7ην, και την 8ην ακριβώς ανεχωρήσαμεν με καιρόν ωραίον και με πανσέληνον.....Εκοιμήθημεν περί την 10 διότι το βαπόρι εκινήτο πολύ και δεν ηδυνάμην να ανθέξω περισσότερο. Η καμπίνα μας, ήτις είχε 4 κρεβάτια και ήτο πολύ στενή ήτο πλήρης κοριών.....εκοιμήθημεν μέχρι 5ης πρωϊνής δηλ. μέχρι Χαλκίδος. Επειδή το πλοίον δεν επρόφθασεν τα νερά της Χαλκίδος διά τούτο εξήλθομεν μετά του Φιλίππου εις Χαλκίδα ην περιήλθομεν. Μετά επανήλθομεν εις το πλοίον και ανεχωρήσαμεν την 10:30 αφ'ου επεριμέναμεν το εξ Αθηνών κομίζον εφημερίδας τραίνο και κατευθύνθημεν εις Αιδηψόν εις ην εφθάσαμεν την 2:30 μ.μ.. Μετά 5 δε ώρας εφθάσαμεν εις Βόλον όπου επεβιάσθημεν και διηυθύνθημεν εις του Θεοδόση Ζωγράφου, όπου εκοιμήθημεν έξοχα. Την επομένην μας εξύπνησαν ενωρίς διότι ήτο Κυριακή και έπρεπε να υπάγομεν εις την εκκλησίαν.....Μετά το φαγητόν απεκοιμήθημεν και με εξύπνησεν ο Φίλιππος βιαστικός και έτοιμος διά να μας επιβιάσση του τραίνου. Τέλος επεβιάσθημεν εις την τρίτην θέσιν (προς 3,55 έκαστος) και με τας συστάσεις εκ μέρους του Φιλίππου κατήλθομεν αισίως εις Ορμάν Μαγούλαν όπου μας επερίμεναν ο αγροφύλαξ Δημήτρης Ντούμας και Κωνστ. Ντρίβας.



Ο σταθμός του «Ηλεκτρικού» στο Μοναστηράκι το 1910. (Αρχείο Γ. Νάθενα)

....Ανεβήκαμεν στα γαϊδούρια και εφθάσαμεν εις Αλχανί, διελθόντες εκ του χωριού Μπεκήδες. Ο Πατέρας προς υποδοχήν του Κωστάκη είχεν ειπέι εις χωριατόπουλα να παραταχθώσιν εις δύο σειράς και να ζητοκραυγάσουν υπέρ του Σβέγκου. Αυτό είναι εν ολίγοις ωραίον και αλησιμόνητον ταξείδι από Αθηνών μέχρι Αλχανί.»

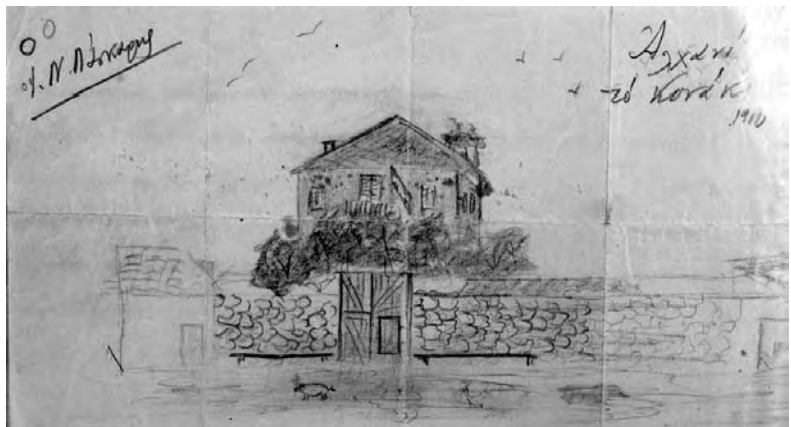
- **Διαμονή εις το Αλχανί και η Επιστροφή**

Μία τυπική ημέρα στο «Κονάκι» στο χωριό παριγράφεται ως εξής:

«Εκτοτε άρχισαν οι διασκεδάσεις και το φαγί το καλό. Κάθε πρωί έκαστος (προφανώς έκαστος εκ των αδελφών) έκαμνε 2 αυγά κτυπητά μετά εσηκώναμεν το στάρι ή αλωνίζαμε (σπανίως όμως), μετά ετρώγαμε, μετά εκοιμώμεθα, μετά εσηκωνόμεθα και μεταβαίναμεν εις τα αλώνια όπου ελίχνιζαν ή μεταβαίναμεν εις κυνήγι και εσκοτώναμεν πουλιά. Επηγαίναμεν εις διάφορα πλησίον χωριά....εις το Σουπλί.....το Χατζή-μπεη όπου είχε αλωνιστική μηχανή.....εις το Αρναουτλίεις το Δουβλατάν..... εις τους Κολαξούς.....τους Μπεκήδες..... Καθ' οδόν είδομεν λαγόν, τριγόνες, πέρδικες και κάναμε σκοποβολή με χαρά.»

Στα κείμενα αναφέρονται ονόματα χωριανών ως ο Πιπίνος, ο Θωμάς (πρώην επιστάτης), ο Μήτρος Ντούμας, ο Κώστας Μπρισίμης, ο Κώστας Κωνσταντάρας.

Για την επιστροφή επήραν το τραίνο μέχρι το Βόλο και μετά το ατμόπλοιο «Αντιγόνη» για τον Πειραιά.



Όπως είδε το «Κονάκι» ο φίλος του Πάννης Λάσκαρης.



Η ζωή στο κτήμα.



Το «Κονάκι» στο Αλχανί.



Οι χωρικοί.



Οι γυναίκες.

- **Θεατρική περίοδος 1910**

«Η φετεινή θεατρική περίοδος ήτο πλήρης θεάτρων εκ των οποίων τα κυριότερα ήσαν η «Νέα Σκηνή» και το «Βαριετέ». Αλλ' εκτός των θεάτρων τούτων ήσαν και Μελοδράματα, δύο τον αριθμόν δηλ. το Ελληνικόν Μελόδραμα, με τους Μωραΐτην (τενόρον), Βακαράλην, Αγγελόπουλον (βαρύτονον) και Βλαχόπουλον (βαθύφωνον) και τας κ. Μολυνίδου, Κυπαρίσσην (υψίφωνον) και Βλαχοπούλου κτλ. Το μελόδραμα τούτο ήτο ένα εκ των καλλίστων. Εις αυτό διά πρώτην φοράν και πρώτον έργον ήκουσα τον «Ερνάνη» και την «Κάρμεν» με την Μολυνίδου.

Το Μελόδραμα μετ' ολίγας ημέρας προσέλαβε και μίαν Ιταλίδα υψίφωνον την Dora Domar και διά της οποίας είδον τον Rigoletto διά πρώτην φοράν, τριάκις.....Επίσης είδον την Domar και με έναν Ιταλικό Θίασο με την «Τραβιάτα» και την «Αΐδα». Το Ελληνικόν Μελόδραμα ήλθεν κατόπιν εις το Πανελλήνιον όπου έδωσε την «Καβαλερία Ρουστικάνα» και τους «Παληάτσους».....»



Το τραίνο της Κηφισιάς, το αποκαλούμενο «Θηρίο» στην αφετηρία του, στην Πλατεία Λαυρίου. (Αρχειο Π. Καραμάνη)

• Εκδρομή την 26ην Σεπτεμβρίου 1910 εις Τατόϊον

«Προ πολλών ημερών ο κ. Αρνιώτης διά μεγάλων ρεκλαμών ανήγγειλε την προσεχή πτήσιν του διά μονοπλάνου συστήματος Πλεριό εις την πεδιάδα του Τατοΐου.

Μόλις εγνώσθη τούτο (παρά του κ. Κτενά) μας εγενήθη η επιθυμία να υπάγωμεν και ημείς. Αλλά τη προτάσει της μητέρας απεφασίσθη να υπάγωμεν από

πρωίας. Η μετάβασις έπρεπε να γίνη ή σιδηροδρομικώς (διά του Λαρισσαϊκού), οπότε δάσος προ του εκεί σταθμού διά να γευματίσωμεν και μείνωμεν δεν υπήρχε παρά εις απόστασιν μικράν μεν αλλά εις αυτό αδύνατον ήτο να προμηθευθώμεν ύδωρ και άλλα αναγκαία, ή δι' αμάξης, αλλά τότε έγινε απεργία των αμαξηλατών. Αλλ' ευτυχώς ο κ. Σπανδωνής είχε διοργανώσει εκδρομήν επίσης εις Τατοΐον δι' αμαξών αντί 12 δρχ. το άτομον με φαγητόν και επιστροφήν. Αλλ' επειδή η απεργία δεν έληγε τότε ο κ. Σπανδωνής εξέλεξε άλλο μέσον: η μετάβασις μέχρι Κηφισιάς σιδηροδρομικώς και εκείθεν δι' αμάξης μέχρι Τατοΐου αντί 7 δρχ. δι' έκαστον.

Το μέσον τούτο ήτο το κάλλιστον, ελλείψει άλλου.....

....Την 6:45 συννητήθη η ιδική μας παρέα αποτελουμένη εκ των κ.κ. Κτενά Πέτρου, Φιλίππου (αδελφός) και Αικατερίνης,

Φιλίππου Φωτεινής (μητέρα), Αικατερίνης, Πάνου (αδελφών), Αλέκου (ο ίδιος) και Αριστάρχου Τζιβόπουλου, εις τον σταθμόν σιδηροδρόμου Κηφισιάς.»

Ακολουθεί το ταξίδι μέχρι Κηφισιάς όπου επιβιβάζονται αμαξών.

«Το ταξείδι αυτό, την αμαξοδρομίαν αυτήν, την επί 1 ώραν και 10 λεπτά διαρκέσασαν, δεν θα λησμονήσω. Ούτε τους ωραιοτάτους

Το «Θηρίο» σε χιονισμένο τοπίο πριν από τον σταθμό της Κηφισιάς. (Αρχειο Μ. Δημητρίου)



τόπους ους διήλθομεν, ούτε την μαγευτικήν θέαν του πευκώνος
όστις έκείτο προ των οφθαλμών και τον οποίον εβλέπαμεν εκ
των οδών των κειμένων επί της Πάρνηθος, ούτε την ωραιάν
δίοδον υπό τας πεύκας ούτε, ...ούτε, ...ούτε... πλήθος ούτε.

Τέλος εφθάσαμεν και πεζεύσαντες συνηθροίσθημεν διά να
ακούσουμε την διάλεξιν του κ. Σπανδωνή σχετιζομένην προς
το Τατόιον.

Μετά επεσκέφθημεν τον Βασ. Κήπον και επιστρέψαντες
εγευματίσαμεν.

Εις το διάστημα αυτό κατεύθασεν και ο κ. Αρνιώτης και
έγιναν προπόσεις με ένα ποτητάκι κρασί και του ευχόμεθα
επιτυχίαν με το τετράστοιχο

Προπίνω στην υγεία του Λεωνίδα
Που σε λίγο θα πετάξει στα ψηλά
Κι' από κει θα δει και την Αθήνα
Και την τσέπη θα γεμίσει με ψιλά

Και προσθέτει ο Αρνιώτης

Πράμα που συμφέρει τον Κτενά

.....Την 3:30 δίδοντας το παράδειγμα ο κ. Σπανδωνής επε-
βιβάσθημεν των αμαξών και εφθάσαμεν εις το αεροδρόμιον
όπου πλήθος ήτο ανθρώπων, εκ των οποίων οι περισσότεροι
χωρικοί, ήσαν δε οι Βασιλείς.

Μετ' ολίγον εξέρχεται εκ του υποστέγου θριαμβευτικώς το μονο-
πλάνον ωθούμενον και παιανίζούσης της μουσικής και πηγαίνει
εις το μέρος διά να επιβιβασθεί ο κ. Αρνιώτης. Μετ' ολίγον άρχε-
ται να κινείται αλλά να μην υψούται. Αφ' ου επί πολύ επεδεύθη
και αφού εκνήγησε τον κόσμο και τον βασιλέα έσπασε την
οπισθίαν ρόδα και ησύχασε. Τότε ο κόσμος ήρχισε να τον γιουχά-
ζει. Μετ' ολίγον αναχωρήσαμεν και ημείςκαι φθάσαντες εις
Κηφισσίαν όπου μετέβημεν εις το ξενοδοχείον του σταθμού και
εδειπνήσαμεν καλά και με το τραίνο της 9ης αναχωρήσαμεν.....»

Ακολουθεί γνωμικόν

«Όστις ταπεινούται χάριν ευγενούς σκοπού δεν εκπίπτει της
θέσεώς του, οιοδήποτε είδους και αν είναι οι εξευτελισμοί
εις ους υποβάλλεται»

και

«Χάριν ποικιλίας:

Αυλικός τις ηράσθη βασιλίσσης τινός της Ισπανίας, αλλά
δεν ετόλμα να δηλώση προς αυτήν το αίσθημά του.



Απόκρεω 1911.

Η βασίλισσα εννοήσασα τούτο τω είπε μίαν ημέραν μεταξύ λόγων ότι επεθύμη να τω στείλη την εικόνα εκείνης την οποίαν ηγάπα. Ο αυλικός τη έπεμψε μικρόν κάτοπτρον.»

• Νέον έτος 1911

Κατά τα πατροπαράδοτα παίζουν χαρτιά μικροί και μεγάλοι, τόμπολα, και μπακαρά προς ½ λεπτό την φύσαν.

• Απόκρεω

Τα σχολικά μαθήματα διεκόπησαν στις 3 Φεβρουαρίου λόγω επιδημίας μηνιγγίτιδος και γρίπης λόγω του βαρέως χειμώνος, των χιόνων και του ψύχους. Επανελήφθησαν στις 16 Μαρτίου. «Στις 6 του μηνός εγένετο είσοδος του Καρναβάλου. Εγένετο δε αύτη ως εξής. Προηγείτο μία άμαξα παριστώσα ιχθύν, ίσως καρχαρίαν ή φάλαιναν, εις το στόμα της οποίας ευρίσκονται... δύο κόμητες. Οι κόμητες δε ούτοι ήσαν ο Άγγελος Λάσκαρης και η φάτσα μου. Κατόπιν ήρχετο η βασίλισσα ήτις εκάθητο επί μίας ωραίας εστολισμένηςνεκροφόρας. Δεν ελήφθη όλη η νεκροφόρα αλλά το κάτω μέρος αυτης δηλ. έλαβον τας ρόδας και το ενώνον τας ρόδας τα οποία εστόλισαν και εις το ύψος αυτου

του στολισματος εκάθησε η βασίλισσα ήτις εκαλείτο Madame d' Argent και ήτο η Ευσταθία Λάσκαρη. Και ούτω αφού εφωτογράφισαν την γόνδολαν ανεχωρήσαμεν και διευθύνθημεν οδός Κοραή, όπου τα άρματα εστάθμευσαν. Δηλήθουμεν τρεις φορές από της εξέδρας, καθ'ώς και όλα τα άρματα και το μεν α' βραβείον έλαβεν ο Φλεριανός.....»

Απόκρεω 1911.



- Στις 27 Μαρτίου επισκέπτεται μετά της οικογενείας του τον Ναύσταθμο στη Σαλαμίνα. Εκεί επιβιβάζεται του πλοίου «Ναύαρχος Μιούλης» «ο εξαρματίζετο διότι εξεποιείτο», τα αντιτορπιλικά και τον ναυτώνα «Ελλάς».

- **Το καλοκαίρι 1911**

«Επειδή ο Γιάννης Λάσκαρης ήθελε να γίνη μηχανικός διά τούτο ώφειλε να έχει απολυτήριον Πρακτικού Λυκείου διά να εισέλθει εις το Πολυτεχνείον. Ως εκ τούτου απεφάσισε να δώσει εξετάσεις διά το Πρακτικόν μαζί με τον Αλεξ. Φορτούνα. Επειδή κι'εγώ είχον αρχίσει Γαλλικά με μίαν Γαλλίδα και εξηκολούθουν και τα αγγλικά διά τούτο οι διασκεδάσεις μας δεν ήσαν πολλάί. Εν τούτοις εις το θέατρον επήγαινα συχνά ιδίως εις την Κυβέλην, επίσης εις την Νέα Σκηνή, όπου εδίδοντο τα Παναθήναια του 1911, εις τα οποία επήγα μέχρι σήμερον 7 φορές, τόσοσιν ήσαν ωραία και των οποίων την μουσικήν των τραγουδιών την ηγόρασε και έπαιξε ο Φίλιππος (αδελφός) εις το πιάνο και των οποίων Παναθηναίων τα τραγούδια τα έχω κολλημένα»

Άσματα των Νέων Παναθηναίων του 1911

Άσμα Βιενναίων Φοιτητριών
 Αφράτες της Βιέννης φραντζόλες,
 Στην πόλι σας ήλθαμε χθες
 Στους δρόμους γυρίζομε όλες
 Ξανθές, γελαστές, πεταχτές,
 Και μπίρες μας φιλεύουν,
 Τραπέζια και φαγιά,
 Μα κάποτε γυρεύουν
 Φιλί με πονηριά

Γιά



Η πρώτη σελίδα.



Η αναφερομένη στο ημερολόγιο υψίφωνος.

Στ' αρχαία όλη μέρα γυρνούμε,
Μαθήματ' ακούμε σοφά,
Μα νόστιμα μούτρα αν ιδούμε,
Κυττάμε κ' εκείνα κρυφά,
Και σαν κανείς μας γνώψη,
Με κάποια πονηριά,
Μπορεί και να μας κλέψη,
Φιλί με μαστοριά

Γιά

- Συνεχίζει

«Την 1ην Σεπτεμβρίου 1911 κατέπλευσεν εις Φάληρον το νέον μας θωρηκτόν «Γεώργιος Αβέρωφ», τόνων 10.000, τιμής 25.000.000 περίπου, συνοδευόμενο μετά της λοιπής ναυτικής μοίρας υπό το πρόσταγμα του αντιναύαρχου κ. Τώφνελ.»

- Επισκέπτεται στο Φάληρο το θωρηκτό «Υδρα», του οποίου Α' υποπλοίαρχος είναι ο Δημ. Ζώρας, τότε σύζυγος της αδελφής του Κατίνας, καθώς και το θωρηκτό «Γ. Αβέρωφ» το οποίον «ήτο ωραίον πλοίον και κατά το λέγειν άλλων σπουδαίον υπό πολεμικήν άποψιν.»

- Σχολικόν έτος 1911

«Κατά τας αρχάς του μηνός Σεπτεμβρίου ενεγράφην εις το αυτό σχολείον δηλ. το Α' εν Αθήναις γυμνάσιον. Μεταξύ των νέων μαθητών που ενεγράφησαν ήσαν και οι από της Αης τάξεως συμμαθηταί μου Σπυρίδων Ν. Φαραντάτος, κατοικών επί της οδού Ζαλοκώστα αριθμός 5, έξοχος πιανίστας, Κων-

Τα Παναθήναια του 1912.



σταντίνος Επαμ. Εμπειρικός, κατοικών επί της οδού Ομήρου 20, Μιχαήλ Γ. Γεωργαντάς, επί της οδού Κηφισίας αριθ. 19 έναντι της οικίας Πεσματζόγλου, Αγησίλαος Καντώρος, ανθοπώλου, οδός Σταδίου, Κωνστ. Δ. Χρυσανθάκης, εις Πλέσσαν Ερατινής, Ν.Ι. Κουτσουλήρης, κατοικών Σαλαμίνας 20 και μέλλων ναυπηγός!, Βασίλειος Οικονόμου, της καπελού, οδός Ερμού, Γεώργιος Αναγνωστόπουλος, Μάρκου Αυρηλίου 5.

Εκτός τούτων είχαν συμμαθητάς, αλλά δυστυχώς επί δύο μόνον έτη διότι εισήλθον κατόπιν εις την Ναυτικήν Σχολήν Δοκίμων, τους κ.κ. Αλ. Λεβίδη, οδός Πατησίων, Σπυρ. Μάτεση, οδός Πανεπιστημίου.

Επίσης, φίλος όμως, ο κ. Αλεξ. Φορτούνας, Αλ. Νικαρούσης.

Εκ των μαθημάτων του σχολείου επειδή εσκόπευον να με στείλουν εις Αγγλίαν δι' αυτό παρηκολούθουν Αγγλικά μαθήματα εις μίαν Γαλλοαγγλικήν Σχολήν επί της οδοῦ Αγγέσμου 18, υπό του κ. Duckworth. Επίσης δις της εβδομάδος ἐλάμβανον μαθήματα εις το σπίτι παρά μίας Γαλλίδος μετὰ της Μαρίας (αδελφή), ως εκ τούτου εἶχον αρκετὴν μελέτην.....

Σήμερον 24/10/911 ἤρχισεν ἐπὶ της οδοῦ Ιουλιανού 17 οικίας μας εγκατάστασις ηλεκτρικοῦ φωτός. Σήμερον 30/11/911 ἐγένετο χρῆσις του ηλεκτρικοῦ φωτός ἐλθόντος του ρεύματος, μη εὐτυχήσαντος του πατρός μου ὅμως να το ἀπολαύσει.»

• **Δευτέρα 5/12/911**

«Σήμερον τη 5 Δεκεμβρίου ἡμέρα Δευτέρα του ἔτους 1911 και ὥρα 7:15 μ.μ. ἐν Βόλῳ συνέβη ὁ θάνατος του ἀγαπητοῦ μας πατρός ἐν ἡλικίᾳ 65 ἐτῶν ἀκριβῶς. Προ ἡμερῶν εἶχεν ἀναχωρήσει, παρά τας παρακλήσεις μας, διὰ Θεσσαλίαν δι' ὑποθέσεις σπουδαίας.....Τὴν παρελθούσαν ὅμως Δευτέραν 29 Νοεμβρίου ἐνῶ εὐρίσκετο μετὰ του κ. Ευστ. Ευσταθίου ἐἰς το ἀτμόπλοιον δι' Ἀθήνας προσβάλλεται ἡ καρδιά του και πίπτει χαμαί.....»

Με τὴν ἐπιμέλεια ἰατρῶν ἐμφανίζει βελτίωσις της υγείας του. Ἡ σύζυγός του Φωτεινὴ και ὁ υἱός του Πάνος φεύγουν γιὰ τον Βόλο μέσω Χαλκίδος. Στον Βόλο φροντίζουν τον ἀσθενῆ ἐν τῷ μεταξῷ ὁ Θεοδώσιος Ζωγράφος, Βασιλειάδης, κ. Εὐγένιος και ἡ Ζωὴ Φιλίππου (σύζυγος του Φιλίππου, πρωτότοκου ἀδελφοῦ του Ἀλεξάνδρου). Ἐν τούτοις τὴν Δευτέρα 5 Δεκεμβρίου υπέκυψε στο μοιραῖο, στον ὕπνο του, παρουσία της συζύγου του και του κ. Εὐγένιου.

«Κατὰ τας ἀφηγήσεις του Φιλίππου και της Μαρίας ἡ κηδεῖα, πρὸς μικρὰν παρηγορίαν, του πατέρα ἦτο λαμπρὰ. Ὅλος ὁ Βόλος ἠκολούθησε τὴν ἐκφορὰ του νεκροῦ πατρός μου. Συσσωμος ὁ δικηγορικὸς σύλλογος παρηκολούθησε και κατέθεσεν στέφανον, τὰ ἀνώτερα μέλη αὐτοῦ ἐκράτουν τας ταινίας του φερέτρου του πατρός μου, ὁ δὲ πρόεδρος αὐτοῦ ἐξεφώνησεν λόγον.....Ἡ ἐκκλησία ἐξ ἧς ἐξήχθη ὁ νεκρός ἦτο ἡ της Μεταμορφώσεως, ἡ ἐνοριακὴ μας δηλ. ἐκκλησία.....Πάντως οἱ φίλοι του πατρός μου και πάντες οἱ ἐνεργητηθέντες ἄλλοτε ὑπὸ του πατρός μου, και οἱ ὁποῖοι ἦσαν πολλοί, ἠκολούθησαν τὴν ἐκφορὰν.....Ἡ κηδεῖα ἐγένετο τὴν 2:30 περίπου μ.μ. τὴν Τρίτην 6 Δεκεμβρίου 1911.»

• Και πνεύμα της εποχής από τον φίλο του Γιάννη Λάσκαρη:

των ανθρώπων καλύτερα, 'Αλλ' αν πρό-
κειται να μη μάη κείνος, καλύτερα που
είναι ότι είναι.

ΔΙΑΒΑΤΗΣ
ΑΠΟ ΗΜΕΡΑΣ ΕΙΣ ΗΜΕΡΑΝ
Η ΜΟΥΣΤΑΛΕΥΡΙΑ

Η μεγαλύτερη εκδήλωση μίλιγγας
είναι το χρώμα.
Έρχεται από την αθήνη στην από την
έπαινη και το δάμα.
'Εν τούτοις υπήρχαν και άνθρωποι ετοι-
μαστοί που κάμαν χρώμα. Ο κ. Ν. Λάσκα-
ρης είναι, νομίζω, μεταξύ αυτών. Νά μή
δοκίμασε. Ομοίωση των ελλήνων θύμα, 'Α-

κόνη και από μίαν άδικοιάν του σταύρου
του, από τών, εφόσον τή φρενότερον φρε-
μασαν. 'Ορασαν είνε την Νάου και τή
γυνά ένα γυμνάσι γλυκά προμήθειά Τη
παραίνε ήτο καλό.

Ο μακαρίτης ο φίλος του, φίλος των Ελ-
λαίων νοματών, κάποτε τον νίον, συν-
θεροβόλος άνθρ και μία άπορτη πρόπονη-
κότα είνε την Αίγυπον, παρέθεσε κάποτε
γυμνά είνε 'Ελλάνε τής 'Αλεξανδρείας με-
ταξύ των έπαιων ήτο και ο κ. Λάσκαρης.

Είνε τον καρι ο συνταγματικός άσκαρίων
την άσκήση από τον θετον που ήτοι.
— Έγώ, είπα, σάρασε ο άσκαρί, εί-
μαι πολύ καλύτερος άπό σένα!
— 'Εστιάς γενική διδάχη ήτη άσκή-
σησαν του Νίκου και αμολαι τον ήρδάν-
ξαν και το μανιό από την άσκαρίαν.

— Νάίστα, είμαι καλύτερος και όθ το
άποδίδω.
— 'Αποδίδω το λατόν.
— 'Απόδίδω: Έχει πότες είνεσι θεός που
έχει τήν.

Τοίτοις είνε οι ιστορίες του Νίκου. Κά-
θην από έθνολογία γλυκά λέγον, άλλα από
εισαγωγή είνε μίαν άλλην ιστορία προχθι-
νήν. Έβρανε προχθίς ο κ. Λάσκαρης ή
νορία Αλεξανδρείας κάποτε τον πατή. Υ-
πήρχε όθ και μουσταλευρία είνε τή γυμ-
νάση.

— Δε μου δένε! Είνε ο μουσταύ. 'Ο-
μοίωσέ μου όθν καρι το που όθ την σωτήρη
όθ πάρε τρία φράγκα. Προσθήκη λείπει. 'Ο-
ταν πάραυα ή Μακεδονία, πώς όθ λέγα τή
μουσταλευρία;
Σιωπή έσεία άσκαρίων και οι είνεσι
μικρά ένέφαλα κέρηεν έσεία πόλη με-

την πρόβλημα. 'Η οικογένεια μένει
χρηνοίλας.

— Παρακαλώ νορία Λάσκαρη, έθροισέ
νοριαν ο είνεσι. Τό πρόβλημα όνν είνε με-
ταξύ τή πατή. Είνε και γυμνάση, Έσκα-
ρίαν όθ τή λέγα τή μουσταλευρία.
— 'Η οικογένεια είνε γυμνάση τή πω-
τήρη είνε καλοκατασκευαστής Λυδών/θου, έ-
σεία όθ ή είνεσι της και την νοριαν από
την εκπαίδευση. 'Αλλά έγι. 'Ο κ. Λά-
σκαρης κέρη την φρεν είνεσι όθ 'Αγ-
γίας. 'Από τούτα άσκήσι όταν έπαι όθ
λέγα είνεσι είνεσι, είνε όθ
— Ην έσεία, και ή Μακεδονία ή
πάρηεν, πάλι μουσταλευρία όθ τή λέγα!
Ζ. ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ

Ζε' φηγε Γιάννη Λάσκαρη νική Μιχαήλου!



ΕΚΔΟΣΙΣ Β. ΚΟΚΟΤΑ
ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΟΡΤΗΝ ΤΟΥ ΣΤΑΔΙΟΥ
Μ ΠΡΟΚΗΡΥΞΙΣ ΕΛΕΗΝ ΛΑΜΒΑΝΟΥΣΑ ΑΝΘΩΔΕΞΙΜΗΝ
ΕΚ ΤΙΝΟΣ ΜΑΧΗΤΡΙΑΣ ΤΟΥ ΑΡΧΑΚΕΙΟΥ 29 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1912



ΕΚΔΟΣΙΣ Β. ΚΟΚΟΤΑ



ΕΚΔΟΣΙΣ Β. ΚΟΚΟΤΑ
ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΟΡΤΗΝ ΤΟΥ ΣΤΑΔΙΟΥ

Εορταί επί τη ενηλικιώσει της α' θυγατρός του διαδόχου και νυν βασιλέως Κωνσταντίνου. 29 Απριλίου 1912

-
- «Χθες το βράδυ 11 Ιουνίου 1912 διά πρώτην φοράν ανήλθον επί αυτοκινήτου. Είχαμε εξέλθει με τον Πάνο (αδελφός) έως το «Πανελλήνιον» όπου εκεί ήτο ο σωφέρ Αλέκος Μπαχάουερ, όστις ήτο φίλος του Πάνου. Μας ανέβασε λοιπόν και εκάναμε μίαν βόλτα έως το Ζάππειον».
 - **Αι τελαυταίαι σχολικαί εξετάσεις**
«..... Β. Διάταγμα του Υπουργού επί της παιδείας κ. Αλεξανδρή κατά τον ψηφισθέντα νόμον της εθνοσυνελεύσεως του 18?? διατάσσει όπως οι εξετάσεις αρχίσουν την 1ην Ιουνίου και τελειώσουν την 20 του αυτού με ενδιαμέσους διακοπάς προς μελέτην και όπως αύται γίνωσιν αυστηρόταται. Μπόμπα στα κεφάλια μας!!.....Στις 20 Ιουνίου 1912 ώρα 11:15 ετελείωσα τις εξετάσεις μου καλώς. Είμαι...Ακαδημαϊκός πολίτης.»
 - «Προ ημερών οι εφημερίδες ανήγγειλον την ίδρυσιν μίας Luna Park εις Φάληρον.....το καλύτερον νούμερο ήτο η Roulette Humaine. Αύτη απετελείτο εξ ενός δαπέδου από παρκέτο λείον το οποίον εις τα πλάγια είχε ελαστικά μαξιλάρια προφυλακτικά. Το δάπεδον τούτο εις το μέσον έφερε κύκλον ακτίνας 1,80 μ. περίπου όστις περιστρέφετο κατ' αρχάς σιγά κατόπιν ταχέως, ταχύτατα. Επ' αυτού του κινητού κύκλου εκάθηντο νέοι και παιδιά ή κορίτσια με την σειρά και ο κύκλος ήρχιζε να περιστρέφηται, περιστρεφόμενος δε έρριπτε έξω προς τα μαξιλάρια τους επιβάτας, με τόσην χάριν, με διαφόρους ξεκαρδιστικούς τρόπους που όλοι οι θεαταί έσκαζαν στα γέλια.....»
 - **Εκδρομή εις Βουλιαγμένη**
«.....Με γέλια εφθάσαμεν εις το Φάληρον και απ' εκεί στο πλοίο το οποίον ήτο η «Ελένη» του Γκίκα. Αναχωρήσαμε την 7:40 και κατόπιν ωραίου ταξιδίου κατά την διάρκειαν του οποίου εκαθήμεθα εις την πώραν, εφθάσαμεν εις την ωραίαν Βουλιαγμένην μετά 1 ώραν και $\frac{3}{4}$'Όταν εφθάσαμεν μας υπεδέχθησαν τα παιδάκια τα οποία υπό την προστασίαν του νεοσυσταθέντος Συλλόγου υπό την κ. ??????? επερνούσαν το καλοκαίρι των εκεί, τα σπιτάκια δε τα οποία είχε κτίσει ο Σύλλογος είναι του «ΣΣ». Αφού επήραμε τον καφέ μας εις το καφενείον «κ» και αγοράσαμε ροϊδίτες διά το μεσημέρι επήραμε τον δρόμον διά το σπήτι του Κοσονάκου «Α», το οποίον απετελείτο από μίαν μεγάλην κάμαραν
-

σχηματισθείσαν υπό του ιδίου με την συναρμολόγησιν διαφόρων τελάρων από τενεκέ χρωματιστό.....Επήγαμε εις την θάλασσαν διά μπάνιο.....εφάγαμε.....εκοιμηθήκαμε κάτω από τα πεύκα.....και εις τας 7 μ.μ. εισήλθαμε εις την «Αντιγόνην» και με σελήνην εκάναμε ένα ωραιότατο ταξιδάκι έως το Φάληρον.»



Η Πανεπιστημιακή του ταυτότητα.

• 30 Αυγούστου 1912

«Σήμερα είναι εορτή του ονόματός μου.....Είχα προσκαλέσει τους κ.κ. Ιωάννη Λάσκαρη, Αλεξ. Φορτούνα και Ν. Τσιβόπουλον να έλθουν να φάμε.»

Στο διάστημα αυτό είχε αποφασισθεί ο Α.Φ. να σπουδάσει ναυπηγός σε Αγγλικό Πανεπιστήμιο.

«Διά να αποφύγω τας εκεί εν τη προπασκευαστική σχολή εισαγωγικάς εξετάσεις ήτο καλύτερον να εγγραφώ εις το εδώ Πανεπιστήμιον και να αναχωρήσω αμέσως μετά διά Γλασκώβην. Η αργοπορία της αναχωρήσεώς μου προήρχετο εκ της αγνοίας εις ποίαν σχολήν Αγγλικήν εγκεκριμένην υπό του Ελλ. Υπουργείου πρέπει να υπάγω ώστε επιστρέφων να δύναμαι να εισέλθω εις το Βασ. Ναυτικόν. Ούτως εντός της παρούσης εβδομάδος, Θεού θέλοντος, αναχωρώ.»

Εδώ τελειώνει η περίοδος της ζωής του στην Αθήνα και αρχίζει το ταξίδι του και η διαμονή του στην Γλασκώβη, όπου πηγαίνει για να σπουδάσει Ναυπηγός, μία επιστήμη όχι διαδεδομένη την εποχή εκείνη και με δυνατότητες σταδιοδρομίας στην Ελλάδα μόνον στο Πολεμικό Ναυτικό. Λόγω του ενδιαφέροντος τόσο του ταξιδιού αυτού όσον και της παραμονής του στην μακρινή αυτήν πόλη παραθέτονται κατωτέρω πολλά αυτούσια αποσπάσματα του ημερολογίου του.

Νέος Βίος

Εν Γλασκώβη

από 7 μ.μ. 17/30 Σεπτεμβρίου 1912

Περιγραφή του από Αθήνας μέχρι Γλασκώβης ταξιδιού μου

«.....Ελήφθη επίσης η οριστική απόφασις της ημέρας της αναχωρήσεώς μου εις Γλασκώβην. Ήρχισαν λοιπόν αι προετοιμασίαι αφ' ενός της γλυκιάς μου Μητέρας, αφ' ετέρου του Μιμάκι (Μίμης Ζώρας, γαμβρός, αξιωματικός του βασιλικού ναυτικού), του Γιάννη (αδελφός, αξιωματικός του στρατού) και εμού.

Και η μεν καλή μου Μαμά εφρόντιζε διά τα ρούχα κ.λ.π., ο δε Μίμης ελάμβανε σημαντικές επιστολάς διά τον Πρόξενον της Ελλάδος εν Γλασκώβη κ. Τομπάζην εκ μέρους του εξαδέλφου του, 2) Ετέραν διά τον Πρεσβευτήν της Ελλάδος κ. Γεννάδιον, 3) Εκ μέρους του κ. Sabino διὰ τον κ. Biles καθηγητήν της ναυπηγικής εν Γλασκώβη, 4) Εκ μέρους του Κου Παπαγεωργίου, ναυπηγού επιστολάς προς Κον Τομπάζην, προς τον κ. Simons και προς τον κ. Biles. Ήμουν ευτυχώς από συστατικές επιστολάς κάλλιστα εφοδιασμένος τη ευγενή φροντίδι του αγαπητού Μίμη.

Αι δε φροντίδες του αγαπητού μου αδελφου Γιάννη ήσαν και αυτάί πολλάί 1) Εφρόντισε διά το Πανεπιστήμιον, διά να πιστοποιήσουν τας υπογραφάς των Καθηγητών, 2) διά το Passport 3) διά την πιστοποίησιν της υπογραφής εκ μέρους του Άγγλου Προξένου.

Και αι ιδικαί μου φροντίδες ήσαν να πηγαίνω τακτικά εις το Υπουργείον των Ναυτικών όπου ηργάζετο ο Μίμης και να με συστάνει εις τον ένα και άλλον Άγγλον της Αγγλικής Ναυτικής αποστολής παρ' ών ελάμβανον διαφόρους συστάσεις ως έλαβον παρά του Κου Watson και να κάμω διάφορα ψώνια και αποχαιρετιστηρίου επισκέψεις.

Έτσι λοιπόν επερνούσαν αι τελευταίαι ημέραι μου εν Αθήναις και επλησίαζεν η ημέρα της αναχωρήσεώς μου. Κάθε απόγευμα ήμουν με τους τρεις αγαπητούς μου φίλους, μέχρι της τελευταίας στιγμής εις την ταράτσαν του νέου σπιτιού που έκτισεν ο Αλέκος Φορτούνας (φίλος), οδός Αριστοτέλους

Το διαβατήριό του.



37, όπου παίζαμε διά παιγνίδια, σκάκι, τάβλι κ.λ.π. και εγελούσα-
με. Ήθελα όλο να τους βλέπω για να τους χορτάσω.

Μετά το φαγητό το βράδυ εβγαίναμε με το Γιάννη (Λάσκαρη,
φίλος) και με την αδελφήν του Ελένην εις το θέατρον και την προ-
τελευταίαν βραδυάν επήγαμε εις τα «Ολύμπια» πρώην Αρνιώτη
και είδαμε την «Μαμζέλ Νιτούς». Την τελευταία 9/10/912 Κυριακή
βραδυάν έμεινα σπίτι μου.

Τελευταία σιγμαί στο σπίτι μου.

Εξύπνησα την επομένην 10/10/912 ενωρίς κατά τας 7 π.μ. ενε-
δύθην και ετοιμαζα τα τελευταία ρούχα μου. Είχαμε έβγη με την
μητέρα μου και με την Μαρίκα (αδελφή) προ ημερών και εψω-
νίσαμεν μίαν βαλίτσαν πρόχειρον διά το ταξίδι, κάλτσες και ομ-
βρέλλα, σαπουνάκι κλπ. Θα με εσυνόδευαν ο Γιάννης (αδελφός), η
Μαρίκα και ο Γιάννης Λάσκαρης όστις ήλθεν 8:30 σπίτι. Δυστυχώς
ο Κωστάκης (αδελφός) ο καϋμένος όστις είχε καθ' όλον το καλο-
καίρι μελέτην με δύο δασκάλους διά τας εξετάσεις του εις το Πρα-
κτικόν και τας οποίας είχε την ημέρα της αναχωρήσεώς μου, έτυχε
κατά κακήν τύχην να έχη πυρετόν από την προηγουμένην ημέραν
και τον αποχαιρέτησα τον δυστυχή με πυρετόν. Ελπίζω ο καλός
Θεός να τον κάμη καλά ταχέως.

Την προηγουμένην νύκτα απεχαιρέτησα τους Τσιβοπουλαίους
(φίλοι). Το πρωί δε της αναχωρήσεώς μου ήλθε ο Νίκος Τσιβόπου-
λος και ο ανεψιός του Α. Καλογεράς και τους αποχαιρέτησα γιατί
μετά θα επήγαιναν σχολείο. Μετ' ολίγον έφθασε και ο φίλος μου
Αλέκος Φορτούνας όπου εκαθήσαμε με το Γιάννη (Λάσκαρη) εις
κάμαρά μου και εγώ ητοιμαζον τα ρούχα τα τελευταία.

Ο Γιάννης μας είχε πάρει εισητήριον από τον Cook μέχρι Λον-
δίνον Β' θέσεως και εκεί επληροφορήθη ότι το βαπόρι φεύγει την
11ην και έπρεπε εκεί κάτω να κλείσωμεν καμπίναν.

Δι' αυτό την 9:15 έφερε ένα αμάξι και αφ' ού απεχαιρέτησα
όλους και τον καϋμένο τον Κωστάκη (τον Μίμην τον απεχαιρέ-
τησα ενωρίς διότι επήγε εις το Υπουργείον) ανήλθα με τον Γιάννη
μας, Μαρίκα και Γιάννη (Λάσκαρη) εις ένα μόνιππον, φέρων μαζί
μου μίαν βαλίτσαν και το βαλιτσάκι. Επεράσαμε από το Τελωνείον
απ' όπου επήρα το γράμμα διά κ. Γεννάδιον πρεσβευτή εν Λονδίνω,
το οποίον είχε εκεί ξεχάσει ο Μίμης, διευθύνθημεν εις το Σύνταγμα
εις το γραφείον Cook. Ο Γιάννης Α. εις την Ομόνοιαν κατέβη κατά
συμφωνία μας διά να αγοράση δύο πακέττα τσιγάρα διά το ταξίδι
μου.

Μετά επιστρέψαμεν, εφ' αμάξης εννοείται, εις τον Σταθμόν Ομοιοίας όπου μας περίμενε ο Γιάννης Λ. με τα πακέττα. Επήραμε το τραίνο της 9:45 π.μ. και όλοι μαζί κατεβήκαμε εις Πειραιά και με μία άμαξα εις το μέρος όπου ήτο του Μεσαζερή το Raquebot «Niger» όπου με λέμβον επιβιβάσθηκα και μου έδωκαν καμπίνα αριθ. 165 με 5 άλλους, ωραίαν, ευρύχωρον.

Ο Γιάννης και η Μαρίκα, επειδή το βαπόρι δεν θα έφευγε παρά την 1 μ.μ. με απεχαιρέτησαν και έφυγαν. Από το βαπόρι εγώ τους έκαμνα σινιάλο μέχρι της στιγμής που εχάθησαν από τα μάτια μου τα υγρά από τα δάκρυα. Η Μαρίκα με το μαντηλάκι της με αποχαιρέτα.

Έμεινα μόνος με τον Γιάννην (Λάσκαρη) μέχρι τις 12:45 οπότε ανεχώρησε και αυτός και έμεινα μόνος αφ' ού απεχαιρετούσα τον Γιάννη μέχρις ότου τον έχασα. Ευτυχώς η κίνησις διά την αναχώρησιν του πλοίου δεν μου επέτρεψε να περιπέσω σε ρεμβασμούς. Την 1.30 μ.μ. το πλοίον έθεσεν ολοταχώς και εξερχόμεθα του Πειραιώς. Τον αποχαιρέτησα με πολλά φιλιά και έκαμα από μέσα μου προσευχή ίνα κατά την διάρκειαν της ξηνητιάς μου αι ευχαί όλων των γνωρίμων και πρό πάντων του σπιτιού μου με διαφυλάττουν υγιή και να κατορθώσω να ίδω πάλιν την γλυκειά μου πατρίδα και όλους τους οικείους μου εντελώς καλά!

Συντροφιά εις το ταξείδι, είχα μάθει από την προηγουμένην ημέραν από την θείαν Περσεφόνην ότι θα είχα την Miss Ella Howell μία αγγλίδα διδασκάλισά τους και τον Βάσον Οικονόμου συμμαθητήν μου όστις μετέβαινεν εις Παρισίους αλλά κατόπιν έμαθα ότι επήγαινε via Printezi ενώ επήγαινον via Marseilles, ώστε μόνην συντροφιά θα είχα την Miss Ella την οποίαν μόλις αντίκρυσα έσπευσα να πλησιάσω, να τη χαιρετήσω και να κουβεντιάσωμε. Παρ' αυτής έμαθα ότι συνταξιδιώται ούς δεν είχα ιδεί ακόμη ήσαν ο Αττίλιος και Ιάσων Αργυρόπουλοι και ο Γουσταύος Δεπιάν εξάδελφός των μεταβαίνοντες εις Saint-Etienne διά σπουδάς Μηχανικού. Ηυχαριστήθην πολύ διότι και το βράδυ τους συνήνητησα επί τέλους επί του καταστρώματος, διότι είχαν μείνει εις την καμπίναν των ενοχλούμενοι από την θάλασσαν. Εσυριανήσαμε όλοι μαζί με την Miss Ella και εκουβεντιάσαμε.

Ήτο 7:30 μ.μ. πανσέληνος, η θάλασσα ήτο ήσυχος και το ταξείδι μας ευχάριστον. Με τον Γιάννη (Λάσακρη) είχαμε συμφωνήσει την 7::30 μ.μ. να κοιτάξουμε και οι δύο την Σελήνην αυτός από τας Αθήνας εγώ δε από το πλοίο για να συναντηθούν τα βλέμματά μας. Εκύταξα! Αλλά δεν είδα παρά τα γελαστά μάτια της Σελήνης,

ως ήτο επόμενο! Την 11ην επέσαμε να κοιμηθούμε. Εις την καμπί-
ναν μου συνταξειδιώτας είχαν ένα φίλον του εξαδέλφου μου από
το Λαύριον Πυζάνην ονομαζόμενον, ένα Εγγλέζον πολύ καλόν, ένα
γάλλο Παππών και έναν εκ Σμύρνης Έλληνα.

Επεράσαμε τον Κάβο Μαλιά πολύ ήσυχα, αλλά την 3 π.μ. ήρχι-
σε τρικυμία, το πλοίο εκινείτο πολύ. Καθ' όλην την επομένην ημέρα.
Τρίτην είχαμε τρικυμία κατά την διάρκεια της οποίας εγώ καλώς
ποιών δεν έφαγα τίποτε, άλλως θα έκαμα εμετόν. Όλην την ώραν
ήμουν εις το κατάστρωμα με ολίγην συντροφιάν γιατί άλλοι ήσαν
εις τας καμπίνας των, εκτός από λίγα μικρά κορίτσια που έπαιζαν
εις το κατάστρωμα. Το απόγευμα κάπως ησύχασε και κατώρθωσα
να δώ τα παιδιά με τα οποία αγοράσαντες μίαν τράπουλα χαρτιά
επαίξαμε για να σκοτώσουμε την ώραν. Το βράδυ ήρχισε πολύ δυ-
νατή τρικυμία εγώ έκαμα το σφάλμα να πάρω μίαν λεμονάδα ήτις
μου έφερε εμετόν, ολίγον αλλά ευχάριστον γιατί εκοιμήθηκα έπειτα
καλά.

Την επομένη Τετάρτη ήτο ησυχία σχετική και πεινών εκάθησα
και έφαγα καλά. Το φαγητόν ήτο το εξής 6-8 το πρωϊνό, γάλα ή
καφέ ή κακάο κ.λ.π. το γεύμα της ιδικής μας σειράς, (γιατί ήταν δύο
σειραι) των 10. Το απογευματινό εις τας 4 και δείπνον 7 μ.μ. πολλά
και αρκετά καλά φαγητά. Από φαΐ και ύπνο επέρασα καλά. Αλλά
επίσης εις το βαπόρι, καμμία συντροφιά, αν δεν είχα και τους εξα-
δέλφους μου δεν ξεύρω τι θα έκαμνα. Ευτυχώς επέρασα καλά....

Την Πέμπτην το βράδυ 7 περίπου φθάνομεν εις την Νεάπολιν.
Εγώ καθώς και όλος ο κόσμος, νομίζω ότι θα εξέλθωμεν εις Νεά-
πολιν ετοιμάσσα ένα γράμμα για την γλυκιά μου Μητερούλα και
ήμουν έτοιμος καθ' όλα να εξέλθωμεν με τα παιδιά. Αλλά επειδή εί-
χομεν ασθενείς εις την 4ην θέσιν εις ήν ήσαν πλήθος μεταβαίνοντες
εις Μασσαλίαν δι' Αμερικήν, ο γιατρός της Νεαπόλεως απηγόρευσε
πάσαν έξοδον. Και έτσι επί 2-3 ώρες έως ότου το βαπόρι πάρει νερό
εμείς εχαζέψαμε με τους κανταδόρους που ήλθαν κάτω από το
βαπόρι με βάρκες. Τέλος την 11 μ.μ. ανεχωρήσαμεν με ωραϊάν σε-
λήνην ήτις εφώτιζε τον Βεζούβιον και Νεάπολιν και τα οποία ήταν
πολύ ωραία. Επειδή όμως έκαμνε πολύ κρύο επήγα και εκοιμήθην.

Την Παρασκευήν κατά τας 10 π.μ. εφάνη η Μασσαλία, η Νή-
σος του Μοντεχρίστου. Μου ήρεσαν πολύ η από μακράν θέα του
λιμένος και διαφόρων νήσων που ήσαν προ του λιμένος. Επειδή εί-
χαμε καραντίνα να κάμομε επήγαμε εις το Λοιμοκαθαρτήριο όπου
εβγάλαμε όλους της 4ης και μετά κατά τις 2 μ.μ. εφύγαμε απ' εκεί
διά Μασσαλία. Μου ήρεσε πάρα πολύ η Μασσαλία, ο λιμήν κλπ.

η μεγάλη γέφυρα που είναι στην είσοδο του *Vieux Port*. Αράξαμε εις τον προλιμένα, αριστερά προς τον Φάρον εκεί που αράζουν τα πλοία Μ.Μ. (βλ. Μεσαζαρή Μαριτίμ). Προηγουμένως είχα ετοιμάσει τα πράγματά μου και ήμουν έτοιμος. Εβγήκαμε τέλος και επήγαμε στο Τελωνεϊόν. Εκεί μετά τυπική εξέταση, καθ' ήν εξέσχισα το παντελόني μου της μπλέ φορεσιάς, επήραμε και οι 5 δύο αμάξια και επήγαμε εις *Gare Principale* διά Παρίσι. Αφού αφήκαμε τα *bagages* εις στον σταθμόν, κατεβήκαμε με τα πόδια εις την *Rue Cannebière* όπου αγοράσαμε κάρτες της Μασσαλίας εκ των οποίων εστείλαμε εις όλους τους φίλους μας έκαστος και εγώ έγραψα εις την Μητέρα μου, εις του Λάσκαρη, Τζιβοπούλου, Φαραντάτου, Φορτούνα. Μετά επήγαμε και φάγαμε εις ένα ρεστωράν και έπειτα σιγά ανεβήκαμε την *Cannebière* ήτις ήτο θαυμασία την ώραν εκείνην όσον δεν ήτο κανένα άλλο μέρος και επήγαμε εις ένα σταθμό όπου για να πιάσωμε θέση εδώσαμεν 5 δρχ. εις ένα υπάλληλον.

Ως συνταξιδιώτας διά το 10ωρον νυκτερινόν ταξειίδι μας είχομεν ένα Έλληνα και την Μητέρα του και είμεθα πολύ ωραία. Καθ' όλον το ταξειίδι εκοιμώμην μόνον εις τον Σταθμόν που θα κατέβαινε ο Αττάλιος κ.λ. εξύπνησα και τους αποχαιρέτησα και επήρα και ένα γάλα εις το ρεστωράν.

Επί τέλους ξημερώματα εξύπνησα και δεν ήθελα πλέον να κοιμηθώ. Αλήθεια, ήλλαξα ρούχα διότι το μπλέ ήταν ξεσχισμένο και αρχίσαμε την κουβένταν οι 4 μας, οι δύο ξένοι και ο Πιζάνης και εγώ.

Στο Παρίσι εφθάσαμε την 10 και με τον Πιζάνην επήραμε ένα αμάξι και επήγαμε εις την *Gare de St Lazare*. Ακολουθήσαμε δε τον εξής δρόμο διά την *Gare*. Επήραμεν *Quai Henri IV* μετά *Av. De l'Hotel de Ville*, εστρίψαμε μετά *Rue de Rivoli*, επεράσαμε το *Louvre* όπου εστρίψαμεν διά το *Theatre Francais*. Απ' εκεί εβγήκαμε στην ωραία *Avenue de l'Opera*, είδαμε την Όπερα έπειτα *Rue de Rome* και εφθάσαμεν εις *Gare St. Lazare* όπου εμάθαμε ότι το τραίνο που θα έπαιρνε ο Πιζάνης έφευγε την 12:30 μ.μ., ώστε θα εχωριζόμεθα. Εγώ μεν αφήκα τα ρούχα εκεί ο δε Πιζάνης εμπήκε στο τραίνο. Εχωρισθήκαμε και ευρέθηκα αίφνης μόνος μέσα εις το ωραίο Παρισάκι. Τι κίνησις, τι κακό, τι ωραιότης εις τα κτήρια, εις τα *Boulevards*, τι ωραίες γυναίκες, όλα ήσαν ωραία γύρω σου, εσυργιανούσες και δεν ησθάνεσο την κούρασιν. Εγώ μόλις απεχαιρέτησα τον Πιζάνη επήρα άγνωστον διεύθυνσιν και εβγήκα *Boulevard Hausman* όπου ευρέθην εις ένα Τηλεγραφείον. Εισέρχομαι και στέλνω ένα τηλεγράφημα εις το σπίτι μου: «Φιλίππου Ιουλιανού 17 Αθήναι, *bonne santé. Alex.*» και μετά επειδή δεν επεινούσα επήρα

τους δρόμους και δός του περίπατο. Περιπατούσα τόσο πολύ εντούτοις δεν ησθάνθη κούρασιν, διεσκέδαζα τόσον πολύ βλέπων και χαζεύων. Κατέβηκα Rue de la Paix εβγήκα εις το Louvre, απ' εκεί εις Jardins de Tuilleries με διεύθυνσιν προς τον ποταμόν. Έσπευσα μετά να υπάγω εις Place de la Concorde αλλά δυστυχώς με πιάνει βροχή και τότε παίρνω ένα αμάξι και του λέω να με πάει εις ένα ρεστωράν να φάω. Με επήγε όπου έφαγα καλά και έμεινα μέχρις που ετελείωσε η βροχή δηλ. 2 μ.μ.

Εδώ συνέβη και συμβάν, κάποιος συνώδευε μίαν νέαν και έτρωγαν εκεί, αίφνης ακούμε ομιλίες δυνατές σαν μαλώματα, στρέφομεν και βλέπομε αυτούς τους δύο. Η γυναίκα ήτις αυτή ήτο που εφώναζεν εις μίαν στιγμίν εξάψεως πίπτει ανάσκελα λιπόθυμος. Ο Κοσ στεναχωρημένος έσπευσε εις βοήθειαν και μετά κλάματα. Η Κα ήτις τέλος παρηγορήθη δεν ξεύρω πώς και επείσθη, με πολλά χάρδια και εναγκαλισμούς που έκαμε στον Κοσ και ο Κοσ σ' αυτήν, να έμβη εις αυτοκίνητον και να φύγουν. Έτο, φαίνεται ερωτική περιπέτεια μέσα στο Παρίσι!

Εγώ αφ' ού επλήρωσα κάπου 2,5 δραχ. επήγα εις την Gare St Lazare απ' όπου επήρα το παλτό μου και ομβρέλα μου και εξεκίνησα. Επήρα ένα αμάξι και διηυθύνθη προς τον Tour d' Eiffel. Ανέβηκα επάνω και απ' εκεί έστειλα μίαν κάρταν του Γιώργου προς την αγαπητή μου Μαμά και στον αγαπητό Γιάννη Λ. Επίσης επεσκέφθη το Trocadero, το Grand, Petit Palais. Με το αμάξι δε διήλθον Champs Elysées, Arc de Triomphe και πολλούς ωραίους δρόμους μέχρις ού έφθασα εις τον Tour. Επάνω εκεί με έπιασε η μελαγχολία και λύπη που ήμουν μακριά από το σπίτι μου και, δεν το κρύπτω, έκλαυσα πολύ εκεί. Μετά κατέβην και επήγα σιγά σιγά εις την Όπεραν όπου εκεί πλησίον εις την οδόν Victoire ήτο εν εστιατόριον, όπου έφαγα χωρίς όρεξιν. Έμουν πολύ κουρασμένος. όταν ετελείωσα το φαγητόν μου εσκέφθη να φύγω. Αλλά ησθάνθη βάρος στο κεφάλι μου και ήτο ζεστό. Εφοβήθηκα μήπως είχα πυρετόν, ήτο αδύνατον να εξακολουθήσω το ταξείδι μου εκείνο το βράδυ. Ευτυχώς εκεί κοντά ήτο έν ξενοδοχείον Helios Hotel Rue de la Victorie 75. Επήγα, εξήτησα ένα δωμάτιο να κοιμηθώ και αφού επλήρωσα 4 δρχ. έπεσα να κοιμηθώ αφ' ού προηγουμένως έκαμα θερμίν προσευχήν, παρακαλώ τον Θεόν να μου διαφυλάσσει την υγείαν καθώς και τη χρυσής μου Μαμάς και όλου του σπιτιού από του οποίου ήμουν τόσα μίλλια μακριά. Εκοιμήθηκα αμέσως κατά τας 8 και εξύπνησα την άλλην ημέραν εντελώς καλά την 9ην. Αφ'

ού ενεδύθην επήρα ένα αμάξι, κατά τας 11 π.μ. και διευθύνθην εις του Αλ. Αργυροπούλου, rue des Ecoles 33 No 22.

Επήγα δε εκεί διότι τον είχα συναντήσει την προηγουμένην ημέραν εις την Gare. Εζήτηα δε την Miss Ella ήν κατόπιεν εύρεν εις Gare St. Lazare. Εγώ επήγα εκεί με την ιδέαν μήπως η Miss μη αναχωρήσασα την προηγουμένην ημέραν έμελλε να φύγει απόψε Κυριακήν 16/10/912 αλλά δυστυχώς δεν εύρον κανένα εκεί. Απ' εκεί επήγα και εκουρεύτηκα και έφαγα και μετά επήγα εις Jardins des Plantes όπου έμεινα σχεδόν όλο το απόγευμα. Με έπιασε βροχή και αναγκάσθηκα να καταφύγω εις την ομβρέλλαν την οποίαν είχαμε αγοράσει από τας Αθήνας με τη χρυσή μου Μαμά και Μαρίκα (αδελφή) και μετά με εν αμάξι εις την 'Όπερα απ' όπου επήρα το ωραιότερο από όλα τα Bd που μου ήρεσαν το Bd des Italiens. Επήγα εις το Pathé Palace Cinema όπου είδα μία ταινία του ??? και εθυμήθηκα τας Αθήνας, τον Γιάννη Λ. κλπ που πηγαίναμε εις του Pathé κλπ. Αφού πάλιν γύρισα Bd des Italiens, κατά τις 8:20 επήρα ένα αμάξι και διηυθύνθην εις Gare St Lazare έπιασα μία θέσιν και εκοιμήθην και την 1:30 ευρέθην εις Διέππη.

Απ' εκεί εις το βαπόρι το οποίον επερίμενε, απ' εκεί εις Newhaven και απ' εκεί εις Λονδίνον. 'Ητο πολύ κουραστικό αυτό το ταξείδι έως Λονδίνον αλλ' ευτυχώς εκοιμώμην ολοένα, είχαμε και τρικυμία από Διέππη εις Newhaven.

Εις το London δεν έμεινα παρά 10 λεπτά έως να μεταφέρω τα πράγματα από το ένα τραίνο εις το άλλο και να πάρω κάτι τι γιατί ήμουν νηστικός. Από το Λονδίνον απ' όπου εξεκίνησα 8:5 μέχρι Γλασκώβης ήλλαξα 2 τραίνα. Το ταξείδι ήτο κουραστικό. 'Ημουν πολύ πλέον αποκαμωμένος από το συνεχές ταξείδι. 'Εφθασα εις Γλασκώβην μετά 10ωρον ταξείδι σιδηροδρομικόν την 7 μ.μ. Δευτέρα 17/10 και με έν αμάξι κατέλυσα εις το Baltoral όπου έδίδα 5 σελίνια και ήμουν ηναγκασμένος να παίρνω breakfast.

Αυτό λοιπόν είναι εν ολίγοις το μόνον έως Παρισίους ευχάριστον ταξείδι μου και από της 7 μ.μ. είμαι εν Γλασκώβη με καρδίαν πολύ λυπημένην για την τόσην απόστασιν που με χωρίζει από γλυκό μου σπιτάκι το οποίον τόσον πολύ τόσον επιθυμεί κανείς εις την ξηνητειάν και εις το οποίον επέρασα τόσας ευτυχείς ημέρας του βίου μου.

Ελησμόνησα να προσθέσω ότι προτού να φύγω εξ Αθηνών ένα βράδυ με τον Γιάννη Λ. μετά από το θέατρο εκάθισα εις τα «Ηνωμένα Βουστάσια» ένα ζαχαροπλαστείον, όπου αγοράσαμε ένα λαχείο διά τους δύο μας, από 50 λ. έκαστος. 'Ηθελα να δω τι ακόμα

καλό θα έχω από την Πατρίδα μέσα στα τόσα καλά που είχα. Περιμένω λοιπόν ειδήσεις περί αυτού του πράγματος.

Ετελείωσε η αφήγησίς μου αυτή την 24/7 Σεπτεμβρίου 1912.

Γλασκώβη

Την πρωΐαν της επομένης δηλ. Τρίτης 18/10/912 εξύπνησα εντελώς καλά ευτυχώς κατόπιν ωραίου αναπαυτικού ύπνου αλλά με καρδιάν λυπημένην πολύ. Επήρα ένα μπάνιο το οποίον άμα εβγήκα ήλλαξε χρώμα. Το χρώμα δε το οποίο έλαβε, καθώς δύναται να εννοήση επλησίαζε προς το μαύρο! Τόση λέρα από τους καπνούς του σιδηροδρόμου. Εκατέβηκα κάτω και επήρα ένα ωραίο πρόγευμα από αυγά και ζαμπόν κ.λ. Μετά έλαβα την διεύθυνσιν του κ. Προξένου ήν εξήτησα από το ξενοδοχείον, ήτο δε η εξής: Mr George A. Tombazis 213 West George str. Έσπευσα αμέσως εκεί όπως τον εύρω και με υπεδέχθη και επεριποιήθη πολύ και μου έδωκε επιστολήν εκ μέρους του Κου Παπαγεωργίου. Εκ του σπιτιού μου καμμία είδησις. Την ήνοιξα με μεγάλην μου χαράν όπου εύρον συστατικές επιστολάς δι' εμέ προς τον Κον Τομπάζη, Κον Simons και Κον Biles, καθηγητών Πανεπιστημίου.

Εκ του Κου Τομπάζη επήγα εις τον Κον Simons, 173 Saint Vicent str., εις όν έδωκα την επιστολήν του Κου Κλεοβ. Παπαγεωργίου και προθυμοποιήθη να με οδηγήση και μου έδωκε διαφόρους οδηγίας ως προς το Πανεπιστήμιον μου είπεν ότι είναι 2 ή 3 Έλληνες εδώ ούς δύναμαι να συναναστραφώ και μου έδωκε την διεύθυνσιν ενός Έλληνος εξ Αλεξανδρείας του Κου. A.P. Valenti & Georg. Yovanoff, 101 Norse Road Scotstoun Επίσης με προσεκάλεσε ο Κος Τομπάζης την Κυριακή 4-5 σπίτι του να πάρω το τσαϊ. Μετά διηυθύνθη εις το Πανεπιστήμιον με τα χαρτιά μου. Εκεί κάποιος καλός κύριος, φαίνεται καθηγητής, με επήρε εις το γραφείον και μου έδωσε πολλές οδηγίας τέλος δε μου είπεν ότι θα αποστείλη το εισιτήριον του Πανεπιστημίου μου εις την Πρυτανείαν και αν γίνει δεκτόν θα αποφύγω τας εξετάσεις. Άλλως θα δώσω τον Μάρτιον εις τα Μαθηματικά και Αγγλικά και θα προπαρασκευασθώ έν έτος και μετά θα δώσω εξετάσεις δι' ών θα εισέλθω, Θεού θέλοντος, εις το University απ' όπου θα εξέλθω μετά 3 έτη και ότι χρειάζομαι 17 λίρας για την εγγραφή μου και ότι τα μαθήματα αρχίζουν 1/14 Οκτωβρίου. Εγώ λοιπόν σπεύδων ετηλεγράφησα την Τετ. ή Πέμ. ζητών 20 λίρας.

Ευχαριστημένοι εκ των αποτελεσμάτων αυτών και ελπίζων όλα να τελειώσουν καλά έσπευσα να εύρω δωμάτιον και εύρον τοιούτον πλησίον του University, εις την Bank Street 45, παρά τη Miss Currie ένα δωμάτιον φτωχικό με 14/6 εις ό την επομένην Τετάρτην 19/2 Οκτωβρίου μετέφερα τα πράγματά μου από το Balmoral Hotel εις ό επλήρωσα διά 2 νύκτας 12/9.

Μεγάλη στεναχώρια με κατελάμβανεν εις εκείνο το δωμάτιο, διότι συγκατοίκους δεν είχαν άλλους παρά την γριά σπιτονοικοκυρά και μίαν άλλην γρηά. Επίσης δε επειδή δεν εύρον τον Έλληνα Κον Βαλεντήν εις το μέρος που μου είχαν δείξει ήμουν πολύ απελπισμένος και διότι νέα διεύθυνσίς του δεν υπήρχε.

Ευτυχώς την επομένην έλαβα την διεύθυνσίς του και έσπευσα εκεί. Με υπεδέχθη με μεγάλην χαράν γιατί ήτο και αυτός στο Πανεπιστήμιον και θα συμμελετούσαμε. Ομιλήσαμε περί πολλών πραγμάτων και έμαθα παρ' αυτού ότι δεν θα ήτο δυνατόν να έμβω αμέσως εις το Πανεπιστήμιον εκτός εάν είχαν δυνάμεις Μαθηματικά - Αγγλικά και ότι έκαμα άσχημα πολύ να μη φύγω αμέσως από τας Αθήνας οπότε εις την Αγγλίαν θα είχαν ευχέρειαν και δεν θα εύρισκον τόσην δυσκολίαν εις το Πανεπιστήμιον και υπήρχε ελπίς, μελετών πολύ μέχρι του παρελθόντος Σεπτεμβρίου, να εισέλθω εις το University και μη χάσω ένα χρόνον.

Το Σάββατο το πρωί επήγα να εύρω τον Υοναoff. Εκάθετο πολύ μακρά. Ευτυχώς εύρον το σπίτι του αλλά δεν ήτο εκεί. Μου είπεν η γυνάικα του ότι θα τον εύρω εκεί 6-7 το βράδν.

Το βράδν επήγα εκεί όπου ήταν προσκαλεσμένοι και ο Κος και Κα Τομπάζη επήρα τσάι και εκαθήσαμε έως τας 11 μ.μ. Επέρασα καλά παρακολουθών τας ευχαρίστους συνομιλίας των ή ακούων την Κα Τομπάζη τραγουδούσαν, αλλά ουδείς υπαινιγμός εκ μέρους του Κου Υοναoff, εκ Σμύρνης, ότι ηυχαριστήθη, ούτε καμμία άλλη φορά με προσεκάλεσε να υπάγω να τους ίδω. Ότε απεχωρίσθην του Τομπάζη με προσεκάλεσαν την επομένην Κυριακήν να φάγω μαζί τους. Εδέχθην και επήγα. Έφαγα καλά και πέρασα μέχρι της 8 μ.μ. λαμπρά.

Την Δευτέραν με τον Βαλεντή συνηνητήθημεν την 4.30 μ., μεθ' ού έκαμα ψώνια αγοράσας καπέλλο σκληρό, κολλάρα, γραβάτα, φανέλλες διά τα οποία εξόδενσα 1 λίρα και άπάνω.

Την επομένην επήγα εις το Προξενείον όπου εύρον επιστολή από τον Αττίλιον (εξάδελφος). Ελησμόνησα τα εξής. Το Σάββατο 22/5 Δεκεμβρίου το πρωί μεταβάς ως σύννηthes εις το Προξενείον έμαθα μετά χαράς ότι ο Κος Τομπάζης είχαν λάβει δύο επιστολάς. Σπεύδω εις του Κου Τομπάζη όστις μου δίδει επιστολήν εκ μέρους

της αγαπητής μου μητέρας και μία εκ μέρους του Φιλίππου (αδελφός) προς αυτόν με επιταγήν επ' ονόματί μου εξ 20 λιρών. Το γράμμα της Μητέρας ήτο πολύ σύντομον μου έλεγεν ότι όλα ήσαν καλά και ο Κωστάκης (αδελφός) επίσης όστις δυστυχώς ένεκα της ασθeneίας του δεν κατόρθωσε να εισέλθη εις Πρακτικόν, και ότι ο Φίλιππος (αδελφός) έφθασεν εις Αθήνας αισίως μίαν ημέραν μετά την αναχώρησίν μου.

Με πολλήν μου χαράν έλαβα το πρώτο γράμμα της Μητέρας μου το οποίον εφίλησα πολλές φορές και ό είχε ημερομηνίαν 16 Σεπτεμβρίου 1912 Κυριακή.

Την επιταγήν την κατέθεσα μετά του Κου Τομπάζι εις την Scotland Bank, λαβών μόνον 2 λίρας, την Δευτέραν 24/7 Δεκεμβρίου κατά τας 1:30 μ.μ.

Σήμερον δε Τετάρτην μετέβην εις του Κου Biles όστις δεν μου είπε τίποτε περισσότερον παρά ότι ήλθα αργά και ότι του χρόνου, δώσας εξετάσεις, θα εισέλθω εις Πανεπιστήμιον.

Αυτά μέχρι 4 μ.μ. 26/9 Οκτωβρίου 1912.

10/23 Οκτωβρίου 1912

Η εγγραφή εν τω Πανεπιστημίω έγινε τη οδηγία του Βαλεντή και μετά την 1/14 Οκτωβρίου ήρχισαν τα μαθήματα.

Την πρώτην ημέραν δεν μας είπον τίποτε παρά τα βιβλία. Εγώ σκοπόν είχον κατ' αρχάς να ίδω αν θα κατόρθωνα να εννοήσω την Αγγλικήν και έπειτα να αποφασίσω, παρετήρησα δε ευτυχώς ότι κάτι καταλάβαινα.

Κατόπιν πολλών συζητήσεων με τον Βαλεντή και συμβουλών άλλων απεφάσισα τα εξής: Να παρακολουθήσω εις το Πανεπιστήμιον μόνον τα Μαθηματικά 12-1 εις ά να κατορθώσω να πάρω το Class Ticket A' τάξεως όπερ θα μου επέτρεπε την είσοδον εις την Βαν τάξιν και 2) να παρακολουθήσω εις το Skerry's College μαθήματα Αγγλικής και παράλληλα διά το Prelim από 9-10 και 10-11. Απεφάσισα λοιπόν και ενεγράφην 7/21.10.912 πληρώσας λίρας 5.15.0 διά το Skerry's από Οκτώβριον μέχρι Μάρτιον και Λίρες 5.5 διά το University και ελπίζω θεού θέλοντος να περάσω καλά και προετοιμαστώ διά τας Preliminary Examinations κατά τον Μάρτιον.

Τα μαθήματα έχουν αρχίσει πλέον τακτικά και άγρια! Δεν προφθάνω να μελετώ έχω όλο το απόγευμα από 2:30 μ.μ. διά μελέτην

και πάλιν δεν προφθάνω, ήθελα να είχα περισσότερο καιρό! Τώρα στις αρχάς δεν ευρίσκω πολλές δυσκολίας αλλ' αργότερα.

Από το σπιτάκι μου έχω ειδήσεις, έλαβα και τρίτο γράμμα απ' την αγαπητή μου Μητέρα.

Αλλά όσο και τακτικά ειδήσεις των να έχω πάλιν ανήσυχος είμαι ένεκεν του Πολέμου. Εκηρύχθη πόλεμος εκ μέρους Μαυροβουνίου, Σερβίας, Βουλγαρίας και Ελλάδος εναντίον της Τουρκίας και έγινεν επιστράτευσις και ως εκ τούτου Φίλιππος (αδελφός), Γιάννης (αδελφός) και Μίμης (γαμβρός) είναι στο στρατό.

Είχα διά της τελευταίας επιστολής της Μητρός μου πληροφορηθεί ότι ο Φίλιππος (αδελφός) αργήσας να προσέλθη έμεινε εις την φρουράν της πόλεως Λαρίσσης ως ????, ο Γιάννης (αδελφός) γυμνάζει πεζοναύτας εις Πειραιά ο δε Πάνος (αδελφός) όστις ως κληρωτός έπρεπε να προσέλθη δεν προσελήφθη διότι χρειάζονται γυμνασμένους στρατιώτας και όχι κληρωτούς και άγνωστον πότε θα τους καλέσουν και αυτούς. Αυτός όμως, επειδή όλα τα αυτοκίνητα τα επήραν στο πόλεμο και ζητούν σωφέρ διά το στρατό, γνωρίζων να οδηγεί έλαβεν άδειαν και ούτω θα καταταχθή ως σωφέρ. Ο δε Μίμης (γαμβρός) μετέβη προς παραλαβήν των αντιτορπιλικών άτινα η Ελλάς είχεν αγοράσει από Liverpool ένεκα του πολέμου. Αυταί είναι αι μέχρι σήμερα 10/23 Οκτωβρ. πληροφορία από το σπίτι μου και ότι ο Κώστας (αδελφός) εισήλθεν εις το Β^{ον} Βαρβάκειον επιτυχών.

Αι δε πληροφορία από την παρέαν μου είναι αι εξής: Δι' επιστολής του Γιάννη (Λάσκαρη) και Αλέκου (Φορτούνα) άς έλαβα συγχρόνως έμαθα ότι περνούν ωραία, ότι το Πανεπιστήμιον Πολυτεχνείον μετεβλήθησαν εις Νοσοκομεία, ότι γίνεται χαλασμός κόσμου από τας φωνάς πολέμου!! κλπ.

Ο Αλέκος (Φορτούνας) μου έστειλε μίαν ωραίαν επιστολήν που μου εδείκνυε τι αισθήματα έχει για μένα και την φωτογραφίαν του.

Αρκετά! 11 μ.μ. 10/23- 10-12

Είναι ένας μήνας ακριβώς που αποχαιρέτησα το σπιτάκι μου.

27/9 Νοεμβρίου 1912

Κατόπιν της προσκλήσεως που έλαβον εκ μέρους της Miss Macafrine, της πρώην διδασκαλίσης μου, απεφάσισα να μεταβώ εις Largs.

Επήρα λοιπόν εκ του St Enoch Station το τραίνο της 1 μ.μ. το Σάββατον 27/9 Νοεμ. και μετά μίαν ώραν έφθασα εις Largs όπου

με πολλήν μου συγκίνησιν είδον την στενώς συνδεδεμένην με το σπίτι μου, Miss Jane.

Εκ του σταθμού μετέβημεν εις το σπίτι της όπου εκατώκει μετά του αδελφού της εις *Brisbane street, Parkview*, όπου μου παρέθεσε γεύμα.

31/13-11-912

Την παρελθούσαν Τετάρτην ήλλαξα κατοικίαν μεταβάς εις της *K^{as} Watson University Avenue 14*.

Έχων συντροφιάν καλήν αποτελουμένην εκ των *Sharp*, τελειοφοίτου της Μηχανικής και *Cox*.

Η κάμαρά μου είναι μικρή αλλά νοστιμότατη έχουσα ένα αναπαυτικό κρεβάτι, μία ντουλάπα ωραία, νιπήρα και τουαλέττα όλα καινούργη. Δεν μένω δε εκεί διόλου αλλά πάντοτε κάτω ή εις το γραφείο, όπου και διαβάζω και εις την τραπεζαρία ή τη σάλα. Έχομε δε και συντροφιάν δεσποινίδων σουφραζετών τις *Miss Ricky* & *Miss ???*

Κάθε πρωϊ στας 8 εξυπνώ και παίρνω *breakfast* και κατευθείαν εις *Skerry's College* εις ό ήλλαξα μία τάξιν, αντί των *Higher English* παίρνω *Lower Engineering* επειδή δεν τα κατελάμβανα. Και από 10-11 *Dynamics* - όχι εύκολα.

Από τις 11-12 έχω ανάπαυσιν και μετά 12-1 μ.μ. στο *University* παρακολουθών την τάξιν των Μαθηματικών του α' έτους ως ακροατής, δηλ. μη έχων καιρόν να διαβάζω ως εκ της πολλής άλλης μελέτης.

Δεν ξεύρω όμως αν θα με απαλλάξουν του *Prelim* και θα υποστώ αυτάς, πράγμα πολύ άσχημον!!

Από διασκεδάσεις ολίγας όπως πρέπει.

Επήγα και είδα την περασμένην εβδομάδα την διάσημον *Ρωσίδα* χορεύτριαν κ. *Ρανλονα*. Ήτο εξαίσιον πράγμα ο χορός της, τον οποίον συνώδευε πολυμελής ορχήστρα. Εις το τέλος, ως *finale*, έχόρευσε Αρχαίον Ελληνικόν χορόν με αρχαίας Ελληνικάς ενδυμασίας και σκηνοθεσίας.

Ημέρα Τετάρτη 6/19 Μαρτίου 1913

Εκ της νέας μου κατοικίας 80 Great Western Road

Ο πόλεμος εξακολουθεί με μεγάλην επιτυχίαν των Ελληνικών όπλων. Ο στρατός οδηγούμενος υπό του Διαδόχου προελαύνει νικηφόρος και από νίκην εις νίκην φθάνει εις Θεσσαλονίκην ήν καταλαμβάνει. Επί τη ειδήσει ταύτη πανδαιμόνιον γίνεται εν Αθήναις, κατά τας διαφόρους πληροφορίας.

Εις Θεσσαλονίκην μεταβαίνει ο Βασιλεύς μετά της Βασιλίσσης, Πρίγκηπος Νικολάου, Γεωργίου κ.α.

Ο Πρίγκηψ Νικόλαος διορίζεται διοικητής της Θεσσαλονίκης, ο Πρίγκηψ Γεώργιος υπασπιστής του Βασιλέως.

Η Πριγκήπισσα Μαρία ιδίαις δαπάναις διατηρεί το πλωτόν νοσοκομείον και πλείστα άλλα άτινα είναι υπό την υψηλήν εποπτείαν της Βασιλίσσης ήτις από πόλεως εις πόλιν μεταβαίνει επιβλέπουσα αυτά.

Ο Νικητής Διάδοχος μετά την κατάληψιν της Θεσσαλονίκης μεταβαίνει μεθ' ικανού στρατού προς βοήθειαν του πολιορκούντος τα Ιωάννινα στρατηγού Σαπουντζάκη.

Την 21 Φεβρουαρίου τα Ιωάννινα πίπτουν εις χείρας του Στρατηλάτου.

Γενικός ενθουσιασμός πληροί όλων τις καρδιές διά τον μέλλοντα βασιλέα μας. Αλλ' η χαρά αυτή, κατά κακήν μοίραν, την 5 Μαρτίου μεταβάλλεται εις ατελείωτον θρήνον.... Ο βασιλέας μας δολοφονείται την 5 Μαρτ. το απόγευμα εν Θεσσαλονίκη παρ' Έλληνοσ ονομαζομένου Αλέκου Σχινά εκ Βόλου.

Η είδησις αυτή, ήτις μοι εγνωστοποιήθη παρ' ενός Ισπανού φίλου την πρωϊαν 6 Μαρτίου περί ώραν 10 π.μ. με εξέπληξε φοβερά. Λύπη μεγάλη με εκράτη καθ' όλην την ημέραν. Αμέσως ηγόρασα εφημερίδας αίτινες περιέγραφον τα καθ' έκαστα μετά μεγάλης συμπαθείας εις τον *beloved* και δημοκρατικόν βασιλέα της Ελλάδος.

21/4 Μαΐου 1913 ημέρα Κυριακή

Αι εξετάσεις εισαγωγικαί ευτυχώς επέρασαν αισίως. Την επιτυχίαν μου την ετηλεγράφησα σπίτι μου, διά της λέξεως «*Success*»

Αι εξετάσεις εγένοντο εις τα Αγγλικά 14ην και 15ην Μαρτίου και ούτω καθ' εξής διά τα άλλα. Έπειτα δε από 10 ημέρας είχαμεν τα αποτελέσματα.

Κατόπιν των εξετάσεων είχαμεν διακοπάς μέχρι Απριλίου, οπότε ήρχισα πάλιν να μελετώ, παρακολουθών συγχρόνως στο «*Skerry's*» Μαθηματικά και εις το Πανεπιστήμιον την τάξιν του *Physical Laboratory* με ένα ισπανό συμμαθητή μου ονομαζόμενον *Bartolome Munoz*.

Αναχώρησις διά τας Αθήνας

Ημέρα Τετάρτη 19 Ιουνίου 1913

Αφ' ού ετελείωσαν αι παραδόσεις και η φοίτησις εις την τάξιν *Physical Laboratory*, ετοιμάσθηκα διά την προσχεδιασθείσαν μου αναχώρησιν δι' Αθήνας.

Η αναχώρησις εγένετο υπό αίσιους οiwονούς έπειτα από ωραίο γεύμα. Ανεχώρησα με το τραίνο την 10:45 μ.μ. και το πρωί 7:10 π.μ. ήμουν εις Λονδίνον όπου κατέλυσα εις το ξενοδοχείον St. Ermins (St James Park S.W.). Έμεινα εις Λονδίνον μέχρι της Παρασκευής οπότε την 11 π.μ. ανεχώρησα (Victoria Station) διά Παρίσι όπου ήμουν την 6:45 π.μ.

Από Λονδίνον μέχρι Παρισίου είχα συντροφιά ένα Έλληνα σπουδάζοντα εν Εδιμβούργω. Έμεινα μαζί (εις το Helios Hotel Rue de la Victoire) του Παρισίου μέχρι του Σαββάτου 10:15 μ.μ. οπότε έλαβα το τραίνο από Gare de Lyon διά το Τουρίνον.

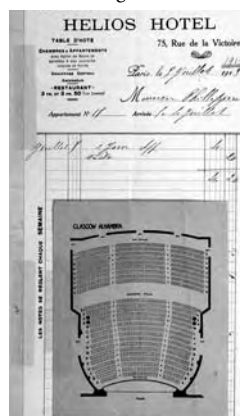
Το ταξίδι μου από Modane έως Τουρίνον ήτο ωραιότατο! Έφθασα εις Τουρίνον 2 μ.μ. και στις 8:10 την αυτήν ημέραν Κυριακήν ανεχώρησα διά Brindisi όπου έφθασα 10:24 μ.μ. την Δευτέραν και την Τρίτην 1:30 π.μ. ανεχώρησα διά Αθήνας (μέσω Πατρών) όπου έφθασα την Τετάρτην 5 ή 6 μ.μ. και τους εύρον όλους καλά, εντελώς καλά.

Η χαρά ήταν μεγάλη όταν είδα τους αγαπητούς μου φίλους εις τας ωραίας Αθήνας, Φάληρο κλπ.

Από εκείνη την στιγμή ήρχισαν αι διασκεδάσεις και αι διηγήσεις των διαφόρων περι των ενδόξων νικών κατά τους δύο πολέμους, τους οποίους δεν ήμπορούσα να παρακολουθήσω καταλλήλως όταν ευρισκόμην εις Γλασκώβην.

Έπειτα από λίγο καιρό πάλι εχωρίσθηκα από την παρέα μου γιατί επήγα εις το κτήμα όπου έμεινα περί τας 40 ημέρας. Επέρασα ωραία εκεί με την Μητέρα και Μαρίκα (αδελφή)! Επιστρέψαμε πάλι εις Αθήνας όπου πάλιν ήρχισαν γερές διασκεδάσεις και αλησιμόνητες βαρκάδες με την παρέαν. Ο χρόνος όμως ήτο ολίγος έπρεπε να αποχωρήσω δι' εδώ. Η ημέρα επλησίαζε. Τέλος έφθασε. Ήτο Κυριακή 8 Σεπτεμβρίου καθ' ήν μαζί με τον Γιάννη (Λάσκαρη) και Αλέκο (Φορτούνα) κατέβηκα εις Πειραιά. Το εισιτήριο το είχα πάλι από του Cook, 242 δρχ. μέχρι Λονδίνον 2α θέσις αλλά δεν είχα μάθει το σπουδαιότερο, ότι έπρεπε να έχω άδεια! Όταν το έμαθα έμεινα κόκαλο! Τρέχω αμέσως στο Λιμεναρχείο μου αρνήθησαν. Έπρεπε να είχα άδεια της Νομαρχίας. Τρέχω λοιπόν εις Αθήνας, πηγαίνω εις την Νομαρχίαν, δεν μου δίδουν τίποτε. Βέβαιος πλέον ότι το ταξίδι μου αναβάλλεται, διευθύνομαι στου Cook να παραδώσω το εισιτήριο. Μου έρχεται όμως η έμπνευση να πάω στου Μίμη (γαμβρός, αξιωματικός ναυτικού). Έλεπε και αυτός, πηγαίνω στο σπίτι όπου μου λέγουν

Η απόδειξη του Helios Hotel και επικολημένη η κάτοψη του θεάτρου Glasgow Alhambra.



ότι θα τον εύρω εις το Σύνταγμα. Πηγαίνω και εκεί τον βρίσκω και πηγαίνομε εις το Υπουργείο (Ναυτικών) όπου τηλεφωνούν να έχουν έτοιμο την ατμάκατο. Απ' εκεί φθάνομε εις τον Πειραιά (όλα αυτά εγίνοντο από της 11:15 π.μ.) όπου ψάχνομε διά τα ρούχα μου. Δεν τα βρίσκομε (τα είχα αφήσει υπό φύλαξιν του Γιάννη και Αλέκου) (φίλοι). Τέλος πέρνομε την ατμάκατο και με μεγάλη ταχύτητα φθάσαμε εις το πλοίον *Messageries Maritimes «OXUS»* το οποίον μόλις ανεχώρει. Πηδώ από την ατμάκατο στο πλοίον και έπειτα μου φέρνουν και τα ρούχα από το άλλο βαποράκι εις το οποίον ευρίσκοντο μαζί με τα παιδιά. Ούτω εγένετο η αναχώρησίς μου εκ Πειραιώς. Αλλά αν και τοιαύτη ήτο η αναχώρησίς μου εν τούτοις όλο το ταξίδι μέχρι Λονδίνον ήτο θεσπέσιο.

Στο βαπόρι είχα δύο συνταξιδιώτας περισινούς και άλλους φίλους, τον Δέρβο, Αργυρίου κλπ. μεθ' ών επέρασα λαμπρά.

Επίσης ήσαν και ο Πάντος εκ Βόλου και η Κα Χόρν πρώην δ/νίς Ιωαννίδου εκ Βόλου. Εφθάσαμε εις Μασσαλίαν την Πέμπτην 12 Σεπτεμβρίου περί 4 μ.μ. όπου διευθύνθημεν εις τον σταθμόν. Αφ' ού ευγυρίσαμε ολίγο την Μασσαλίαν επήγαμε εις τον σταθμόν, απ' όπου εφύγαμε 8:25 μ.μ. Δεν κατώρθωσα να κλείσω μάτι εκείνο το βράδυ εξ αιτίας καμάτου όν..... ας είναι. Έφθασα εν Παρισίοις 10:31, την Παρασκευή όπου μαζί με ένα Έλληνα μεταβαίνοντα εις *Manchester* εμείναμε πάλιν εις *Helios Hotel* και το Σάββατο βράδυ απεχωρήσαμε από το *Gare St Lazare* διά *Dierpe - Newhaven* την 9:15 μ.μ.

Δεν ήτο μόνον η ευχαρίστηση του ταξιδιού απλά που μας έκαμε να χαιρόμεθα αλλά ήταν και τα διάφορα τυχερά που μας έπεφταν εις το παρόν. Είμεθα στο διαμέρισμα του τραίνου διά την *Dierpe* και εγώ κουρασμένος ακουμπούσα στην θύραν. 'Ότε περνούσαν απ' έξω ζητούσαν θέσιν δύο κόμματα του *Moulin Rouge!* Εγώ χάριν αστειότητος κάμω δήθεν ότι ανοίγω την θύραν για να τους προσφέρω θέσιν παρά την επιθυμίαν του φίλου μαζί με τον οποίον είμεθα μόνοι εις το διαμέρισμα. Αυτές είδαν την κίνησίν μου και έσκασαν στα γέλια. Φαίνεται όμως ότι δεν ευρήκαν θέσιν ή μάλλον έκαναν πως δεν ευρήκαν και μία και δύο έρχονται στο δικό μας. Αμέσως, ξεκούραστος μονομιάς, ανοίγω την πόρτα και αρχίζω με το *bonjour* και ετελείωσα με.....

Ε δεν λέγεται τι ωραία περάσαμε μέχρι *Rouen* όπου κατήλθον! Και η κούρασίς μου είχε περάσει και όλα!! 'Ήσαν και οι δύο τρέλλα, όμορφες και χαριτωμένες και..... σταματώ εδώ (*shocking*).

Τέλος εφθάσαμε εις Λονδίνον την 7 π.μ. (Victoria Stn) όπου διηυθύνθημεν εις St Enoch Stn. Τραίνο διά την Γλασκώβη έφευγε την 8:15 μ.μ. είχα λοιπόν να περιμένω όλην την ημέραν και είχα μίαν κούραση!

Στις 12 έφυγε ο Καστρίσιος διά το Manchester και έμεινα μόνος. Φαίνεται ότι μου ήτο γραφτό να μη περάσω άσχημα μία και εκεί που περπατούσα στο Trafalgar Square μία μου γελά και της χαμογελώ κλπ.....

Στις 8:15 μ.μ. Κυριακή ανεχώρησα και έφθασα εις Γλασκώβη εις St Enoch Stn την 6 π.μ. Δευτέρα. Επήγα εις το Balmoral Hotel όπου εκοιμήθην μέχρι 10 π.μ. Έπειτα εβγήκα και συνάντησα τον Baglietto.

Έτσι λοιπόν έγινε εν ολίγοις το ταξίδι μου της αναχωρήσεως και της επανόδου μου εις Γλασκώβην.

Εν ώρα 10:45 μ.μ. Τετάρτη 18 Σεπτεμβρίου/Οκτωβρίου 1913.
Montague str. 11.



Το Glasgow University σε φωτογραφία της εποχής.

28/10 Απριλίου 1914

Από της κατοικίας εις ήν έμενον, αφ' ής στιγμής επανήλθον εξ Αθηνών, μετά του Capra εν Montague str., μετέβην εις ένα boarding house, τη υποδείξει ενός φίλου μου εκ Ν. Αμερικής Victor Regusei, κειμένου εν India str. near Charing Cross όπου έμεινα μέχρι των διακοπών των Χριστουγέννων. Παρηκολούθουν πάλιν το Πανεπιστήμιον δηλ. έπαιρνα Maths, Nat. Philosophy & Chemistry. Εις τα Maths ήμουν καλός.

Κατά τις διακοπές δηλ. την 23 Δεκ. μετέβην εις Newcastle upon Tyne όπου είχον προσκληθεί παρά του Νίκου Κουτσουλέρη όστις εσπούδαζε εκεί και αυτός την Ναυπηγικήν εις το Armstrong College. Εκεί συνήντησα και άλλους Έλληνας, γνωρίμους μεταξύ των οποίων ήτο και ο Νόντας Τρίμης. Εκάθησα μίαν εβδομάδα, επέρασα αρκετά καλά ομιλών την γλώσσαν μου.

Μετά την επιστροφήν μου εις Γλασκώβην μετέβην εις την νέαν μου κατοικίαν, ήτις ήτο flat εν 56 Queensborough Gardens, και εις την οποίαν συγκατοίκησα με έναν W. Panton καλούμενον.

Η ζωή ήτο ευχάριστος εις αυτό το flat αλλά πολύ βλαβερὰ δι' ἐμέ, διότι ὄχι μόνον μου ἐκόστισε πολλά χρήματα, ἀλλὰ και ἔχασα τα δύο class ticket της Chemistry & Nat. Phil.

Εἶχα ευχάριστον καιρόν εν σχέσει με το ωραῖον φύλον. Πολλάκις ἔδωκα τσάι προσκαλὼν διαφόρους φίλους και φίλας και περνῶν ευχάριστον καιρόν μετ' αὐτῶν, ἀλλὰ δυστυχῶς πολὺ βλαβερὸν!

Ἐκ του εν 56 Queensborough flat 10/4/914

Αὐρίον δίδω και party.

Ἀπὸ 10/4/914 ἕως 24/4/915

Πολὺς καιρός ἐπέρασε χωρὶς να γράψω τίποτε ἐξ ὧσων μου συνέβησαν καθ' ὅλον αὐτὸ το διάστημα του ἐνός ἔτους. Και δεν εἶναι ολίγα ἐκεῖνα που μου συνέβησαν. Το σπουδαιότερον και χειρότερον εἶναι ὅτι ἔνεκεν της ζωῆς εν τη κατοικία μου (flat) της 56 Queensborough Gardens ἔχασα τα δύο class-ticket, της Χημείας και Nat. Philosophy.

Μόλις τώρα μπορῶ να υπολογίσω το μέγεθος της ἀπωλείας ταύτης, ἀλλ' εἶναι ἀργά.

Το party το οποίον ἔδωσα εις το flat ήτο πολὺ ωραῖον και τελείως ἐπιτυχές. Ὅλοι κατευχαριστήθησαν.

Ολίγας ἡμέρας μετὰ ἀπὸ αὐτὸ το party ἀνεχώρησα ἀπὸ το flat και συνεκατόκησα μετὰ ἐνός φίλου μου Valentine Martin καλουμένου εκ Βραζιλίας εις το Scotstoun παρὰ τω κ. Miller, 111 Campertown Rd.

Αὐτός ο φίλος μου, ὅστις εἶχε και αυτοκίνητον ποδήλατον, εἰργάζετο προς πρακτικὴν ἐξάσκησιν εις εν εργοστάσιον παρὰ τω Yoker, ἐκεῖ πλησίον ἐγὼ δε ἐμελέτουν την ἡμέραν, το δε ἀπόγευμα μετὰ τας 6 μ.μ. ἐβγαίναμε με το ποδήλατο και πηγαίναμε καμμίᾳ 60-80 μίλλια δρόμο! Την ευχάριστον αὐτὴν ζωὴν την διέκοψε ἀσθένεια του φίλου μου δι' ἣν ήτο ἀνάγκη ἐγχειρήσεως. Η ἐγχείρησις του ἐπέτυχεν, ἀλλὰ δεν του ἐπέτρεπε να εργασθῆ πλέον. Οὗτος λοιπὸν ἀπεφάσισε να μεταβεί εις γνωστὴν οικογένειαν εις την ἐσοχὴν (Berryhill House, Near Stonehaven). Ἐπειδὴ δε δεν του ἐπέτρεπον να οδηγή αὐτός το αυτοκίνητον ποδήλατόν του μου ἔμαθε πῶς να το οδηγῶ και ἔτσι μίαν ἡμέραν ἀνεχωρήσαμεν διὰ Stonehaven δηλ. περί 153 μίλλια διάστημα. Εφθάσαμε αἰσίως ἐκεῖ ὅπου ἔμεινον 2-3 ἡμέρες και ἀπ' ἐκεῖ εις Aberdeen ὅπου ο ἀδελφός του John Martin ἔμενε. Εἶχα ευχάριστον καιρόν ἐκεῖ, πολὺ ευχάριστον. Ἐπειτα ἀπὸ 19 ἡμερῶν ἀπουσίαν ἐπέστρεψα εις Γλασκῶβην εις το νέον σπίτι μου εις το Great Western Rd ὅπου μετ' ολίγον καιρόν ἐδέχθην την ἐπίσκεψιν του Νίκου Κουτσουλέρη εκ Newcastle. Ἀπ' αὐτὸ το σπίτι μετέβην μετὰ εις το 12 India

Str. Κατ' εκείνην (Αύγουστος) δε την εποχήν ο Ευρωπαϊκός πόλεμος είχε κηρυχθή. Επίσης τότε εγνώρισα και τον Λεωνίδα Καζέζογλου εκ Καππαδοκίας, ελθόντα εδώ διά *Mechanical Engineer*.

Την 12 Οκτωβρίου 1915 ήρχισαν τα μαθήματα πάλιν. Ενεγράφην δι' Ανώτερα Μαθηματικά, *Engineering Laboratory*, *Nat. Philosophy (ordinary)* & *Chemistry*.

Κατά δε τον Νοέμβριον μετέβην και εκάθησα μετά του Καζέζογλου (ή Καζέζη) εις το 17 *Arlington Str off Woodland Rd* παρά της *Mrs McGregor*.

Ηργάσθημεν πολύ καλά τούτο το έτος. Καθ' εκάστη εσπέραν μέχρι 1 πρωϊνής ηργαζόμεθα.

Αι εργασίαι μας εστέφθησαν υπό επιτυχίας και οι δύο μας επήραμε όλα τα *class ticket* των μαθημάτων. Μόνον ότε εκαθήσαμεν διά το *Degree Examination Chemistry* απετύχαμε! και μείς δεν ξεύρομε τον λόγον!

Τώρα ευρισκόμεθα εις διακοπάς και κυττάζομε διά πρακτικήν εργασίαν εις κανέν εργοστάσιον.

Glasgow 11/24-4-915.

1 a.m. εν 17 *Arlington Str*.

Καλοκαίρι 1915

Κατά τας αρχάς Μαΐου 1915 ανεχώρησα από το εν *Arlington str*. σπίτι μου και μετέβην εις το *Dennistown* παρά τω *Kennedy*, 80 *Garthland Drive* όπου ευρίσκετο και ο Λεωνίδας Καζέζης μετά του οποίου και επήραμε μίαν κάμαρα μαζί.

Το καλοκαίρι αυτό επεθύμουν να κάμω πρακτικήν εις κανέν Ναυπηγειον αλλ' ένεκεν του Ευρωπαϊκού πολέμου δεν επέτρεπον την πρόσληψιν ξένων εις τα Ναυπηγεία, ως εκ τούτου απεφάσισα και επήγα να εργασθώ εις του «*Duncan & Stewart & Co Ltd*» όπου ηργάζετο και ο Καζέζης.

Άρχισα λοιπόν εργασίαν εις το *Engineering Shop* ως *second year apprentice* με μισθόν 7 σελινίων εβδομαδιαίως από της 3ης Μαΐου. Εσηκωνόμεθα την 5:30 π.μ. καθ' εκάτην, την βην ήρχιζεν η εργασία την 9-9:45 είχομεν *breakfast*, την 1-2 *dinner* και την 5:30 μ.μ. απόλυσιν. Ήτο κάπως βαρυνά διά με τον ασυνήθιστον, αλλά ήτο όμως ευχάριστον.

Εκ της εργασίας μου αυτής ωφελήθην πολλά υπό πρακτικήν έποψιν και υπό σωματικήν. Αισθανόμην τον εαυτόν μου υγιέστατον.

Κατά τας αρχάς Ιουλίου απεφάσισα να διακόψω την εργασίαν και επιδοθώ εις μελέτην διά δύο εξετάσεις μου *Mathematics I & Chemistry*.

.....Κατ' εκείνον τον χρόνον με προσκαλεί ο Κορ και Κα Τομπάζη να παραθερίσω μαζί τους δι' ολίγον χρόνον εις Blairmore.

Εκάθισα μαζί τους περί τας 15 ημέρας τας οποίας και απήλαυσα! Τακτικώς είχαμεν Pic-nic με την βάρκαν τους ως και ψάρευμα. Επήρα μερικὰς φωτογραφίας του μικρού των Γεωργίου άς έχω εις τον άλμπουμ μου.

Μετά την ωραίαν αυτήν διακοπήν επέστρεψα εις Γλασκώβην όπου ήρχισα την μελέτην μου.

Μίαν Τετάρτην βράδν 12η ή 14η Ιουλίου εν ώ εκαθίμην μόνος εις το «Saloon Tea Rooms» βλέπω ένα συμμαθητήν μου καθήμενον με δύο δεσποινίδες. Ο συμμαθητής μου, ονομαζόμενος Christopher W. Hsiung με εχαιρέτησε και μετ' ολίγον έρχεται εις το τραπέζι μου (επάνω εις το Balcony) και με ερωτά εάν θέλω να κάμω την γνωριμίαν δύο Βελγίδων και με παρακαλά να υπάγω και εγώ μαζί τους ως γνωρίζων κάπως τα Γαλλικά και επειδή δεν ήθελε να είναι μόνος με τας δύο. Δεν έφερα καμμίαν αντίρρησιν και του είπον ότι θα τους συναντήσω κάτω εις την είσοδον αμέσως.

Μόλις εσηκώθησαν να φύγουν μετ' ολίγον εσηκώθηκα και εγώ, αλλά δεν εύρισκον το παλτό μου. Κάποιος το είχε πάρει κατά λάθος και είχε αφήκει το ιδικόν του. Τούτο με αργοπόρησεν ολίγον. Τέλος τους συνήντησα κάτω και τους εξήγησα τον λόγον της αργοπορίας μου. Ο φίλος μου με εσύστησε εις τας δεσποινίδας ονομαζομένας Filine Hoagstoel & Renée Leruth (19 Canning Place) ήν και συνόδευσα εκείνο το βράδν όπως και πολλά άλλα βράδνα.....

Επήγαμε εις το «Lyric Music Hall» εκείνο το εσπέρας την παράστασιν του οποίου δεν παρηκολούθησα καθόλου διότι την προτομήν (profile) του προσώπου της συντρόφου μου ήτις ήτο θαυμασία και κανονικότη κατά την ιδέαν μου. Με όσα Γαλλικά ήξευρα της ομίλησα.

Τας συνοδεύσαμε μέχρι της κατοικίας των χωριστά έκαστον ζεύγος!.....

Μου υπεσχέθη να μου γράψη. Και μου έγγραψε. Με δύο λόγια μου έδωκε να καταλάβω πώς επεθύμη να με ιδη την ερχομένην. Παρασκευήν 29ην Ιουλίου. Μετέβην εις το rendez vous όπου ευρίσκετο και ο Hsiung.

Μετ' ολίγον φθάνουν συνοδευόμεναι από ένα Βέλγο στρατιώτη ονομαζόμενον Bauhes Rogez όστις ευρίσκετο επ' αδεία εν Γλασκώβη.

Ο Rogez μετ' ολίγας ημέρας ωραίων διασκεδάσεων ανεχώρησε διά το «front». Ήτο πολύ καλός νέος. Εις ανάμνησίν μου αφήκε την φωτογραφίαν του και άλλας αναμνήσεις. Εξηκολούθη και

εξακολουθεί να μου γράφη από το Βελγικόν μέτωπον του Πολέμου.

Δια μέσου της Renée έκαμα την γνωριμίαν και των αδελφών της Jeanne & Lucie. Ήμουν τακτικός εις το πτωχικόν τους και με ηγάπων πολύ σαν αδελφό τους. Πολλάς φορές τους επισκέπτομαι και τρώγω μαζί τους....

Αίφνης την 28ην Αυγούστου την 3ην π.μ. λαμβάνω τηλεγράφημα εκ Λονδίνου από τον Γιάννην Λάσκαρη. Έφθανε την 9 π.μ.. Τον συνήνησα εις το St Enoch Station 9:20 π.μ. χαρούμενον όπως ήμουν και εγώ. 'Ολος ο κόσμος είχεν αναστατωθή από τις φωνές του!... Έμεινε μαζί μου επ' ολίγον καιρό μέχρις ότου εύρον σπίτι διά τους δύο μας (c/o Mackenzie, 23 Glasgow Str., Hillhead).

Εις δύο εξετάσεις εκάθισα και εις τας δύο απέτυχον! Mathematics I & Chemistry. Ατυχία μεγάλη ήταν, πολύ μας απηγοήτευσε

Άρχισαν πάλιν τα μαθήματα εις το Πανεπιστήμιον. Ολίγοι μεν μαθηταί αλλά πολλά και δύσκολα μαθήματα.

Ο Γιάννης απεφάσισε να πάρη Maths I & Physical Lab. ως και μαθήματα της Αγγλικής. Εγώ παίρνω Engineering IV & Naval Architecture & Ship Drawing.

Εν τη 23 Glasgow Str. νέα κατοικία μου.

19/10/915

Πανεπιστημιακόν Έτος 1915-16-17

Πολλά συνέβησαν αφ' ότου έγραψα τα ανωτέρω.

Ο μέγας Ευρωπαϊκός Πόλεμος εξακολουθεί.

Η Ελλάς ευρίσκεται εις μεγάλας εσωτερικάς ταραχάς. Η ταχυδρομική συγκοινωνία μετά της Ελλάδος πολύ άτακτος.

Τούτο μας έχει εις διαρκή ανησυχίαν.

Ολίγας ειδήσεις λαμβάνομεν από το σπίτι.

.....

Και εις τας δύο αυτάς τάξεις δηλ. Eng. IV & Nav. Arch.I (& Drawing) επήρα τα class tickets.



Τα εργαστήρια του Πανεπιστημίου.

Το καλοκαίρι του 1916 δεν εργάσθηκα αλλ' εδιάβασα, επίσης επέρασα ευχάριστα κάτω εις το Blairmore. Ήλθε και ο Γιάννης (Λάσκαρης), τραβήξαμε και φωτογραφίες τας οποίας είχα κολλήσει εις το Album.

Όταν επέστρεψα από το Blairmore έμαθα πως η τάξις της Ναυπηγικής δεν θα εξακολουθήσει κατά την διάρκεια του πολέμου, επειδή και ο βοηθός του καθηγητού κ. Robb είχε κληθή υπό της Αγγλ. Κυβερνήσεως διά εργασίας εν σχέσει με τον πόλεμον. Ως εκ τούτου εγώ ευρέθην εις άσχημον θέσιν. Να παραμείνω πότε να τελειώση ο πόλεμος, για να εξακολουθήσω και πάρω την τελευταίαν μου τάξιν, δεν έπρεπε ούτε να το συλλογίζομαι. Έγραψα αμέσως σπίτι να μου ειπούν εάν συμφωνούν με την ιδέαν μου, περί μεταβάσεως εις Αμερικήν και συνέχισιν των σπουδών μου. Πρίν όμως λάβω απάντησίν των απεφάσισα να παρακολουθήσω τα μαθήματα του Royal Technical College εις την Ναυπηγικήν (ήτις δεν ανεγνωρίζετο από το Πανεπιστήμιο) και ούτω να πάρω το Δίπλωμα του College, ήλπιζα δε εν τω μεταξύ να τελειώση ο πόλεμος και δυνηθώ να τελειώσω και τας σπουδάς εις το Πανεπιστήμιο. Αμέσως γράφω εις το σπίτι και εξηγώ. Επίσης επειδή ήτο και ο καιρός, εγγράφομαι εις το δεύτερον έτος του College. Ούτω έπεσα πάλιν στην μελέτη.

Ειδήσεις, όμως από το σπίτι, ως εκ της καταστάσεως εκεί, δεν ελαμβάνομεν τακτικά καθόλου.

Είχα μείνει χωρίς χρήματα επ' αρκετόν χρόνον.

Τέλος ετελείωσε και αυτό το έτος με μεγάλην επιτυχίαν εις τας τάξεις μου. Επήρα αρκετά «Second Certificates of Merit».

Το καλοκαίρι 1917 επήγα και ηργάσθηκα εις Beardmore's, Parkhead ως fitter εις 6» Naval Guns. Εκάθησα με τον Καζέζιη πάλιν εις την Kennedy 80, Garthland Drive, Dennistown.

Επέρασα καλά και έβγαλα και παράδες. Έπερνα περί τας λίρας 4.5.0 καθ' εβδομάδα. Έπειτα από δύο μήνες εσταμάτησα δουλειά και επήγα με τον Καζέζιη κάτω στο Blairmore, ως προσκεκλημένος του Κου Τομπάζιη. Εκάθησα εκεί επί ένα μήνα και επέρασα θαυμάσια με καλή συντροφιά.

Ο Καζέζιη ανεχώρησε 15 ημέρας προ εμού και αντ' αυτού ήλθε ο Λάσκαρης και Βαρβιτσιώτης (αφιχθείς τον Σεπτ. ή Οκτ. του 1916) ως σπουδάζων Πολιτικός επιστήμας, εκ Σπάρτης ετων 18).

Εγώ επέστρεψα εις Γλασκώβην (23 Glasgow Str.) και ήρχισα μελέτη και τον Σεπτέμβριο επέρασα επί τέλους τα αναθεματισμένα δύο μαθήματα Maths I. & Chemistry.

7/7/1918

Πανεπιστημιακό Έτος 1917-18

Άρχισαν πάλι τα μαθήματα του College.

Παρακολουθώ το τρίτον έτος. Είμεθα δε εις την τάξιν της Ναυπηγικής μόνον 3 μαθηταί μεταξύ των οποίων και ο Aagaard (Νορβηγός).

Στο τέλος όμως του σχολικού έτους έμεινα μόνος των άλλων συμμαθητών μου αναχωρησάντων.

Επήγα πολύ καλά εις τας τάξεις μου, μελετών κάθε βράδυ εκτός του Σαββάτου το οποίον το διέθετον για την *Renée*.

Εξακολουθώ να κάθομαι στο 23 Glasgow Str. με τον Γιάννη Λάσκαρη με τον οποίον αργότερον κάπως τα τσουγκρίσαμε και του είπα να με αφήση μόνον μου.

Στου κ. Τομπάζη το σπίτι ήμουν τακτικός ως αγαπητός των. Τα Χριστούγεννα κάθε χρόνο εγώ εστόλιζα το «δένδρο» τους.

Η παρέα είχε μεγαλώσει, άλλοι εν Γλασκώβη, Έλληνες φοιτηταί ήσαν:

Σπύρος Κάγιας (Τσαγκαράδα), *Mechanical Eng.*

Ιάκωβος Ξενάκης (Σουλινά), *Electrical Eng.* B.Sc.

Λεωνίδα Καζίζης (Καισαρεία) " "

Αναστάσιος Κυπριώτης (Κέρκυρα) " "

Σπύρος Μπαρμιτσιώτης (Σπάρτη), Πολιτικές Επιστήμες

Αναστάσιος Ζερβός (Κέρκυρα), *Civil Eng. R.T.C.*

Ανδρόνικος Διαμαντίδης (Αίγυπτος), *Civil & Mechanical Eng.*

Διαμάντης Διαμαντής (Αίγυπτος), (*nothing ?*) *R.T.C.*

Υποδηματάς (Ρωσσία), *Electrical Eng. B.Sc.*

Με τον Λάσκαρη και Μπαρμιτσιώτη έκανα τακτικά παρέα. Εκάθησαν κοντά στο δικό μου σπίτι και έτσι βγαίναμε όλοι μαζί συχνά με τα κορίτσια μας. Μάλιστα δε κατά τας αρχάς του 1918 ιδρύθη και το *Foreign Students' Foyer, 23 Douglas Str. Glasgow* τη φροντίδι του *Students' Movement*. Τα μέλη του ήσαν όλο ξένοι φοιτηταί και το Συμβούλιον αποτελείτο από φοιτητάς ξένους:

President: Tore Blomberg (Finland) Φιλανδός

Vice-President: Dupré Γάλλος

Secretary: H.H. Eiricksson (Island) Ισλανδός

Treasurer: Aagaard (Νορβηγός) δι' ολίγον καιρόν και έπειτα εγώ

Warden: Traube (Ρώσος)

Honorary Treasurer: Mr. Hart C. A.

Εκεί πηγαίναμε τακτικά. Είχαμε διαλέξει χορούς, και πολλές διασκεδάσεις. Το είχαμε σαν σπίτι μας. Οι χοροί όμως ήτο η μεγαλύτερα μας ευχαρίστηση. Σ' αυτούς ήμουν πολλές φορές ο



Με την πανεπιστημιακή τήβενο.

«*Master of Ceremonies*» (M.C.) και δεν έλειπε ο Μπαρμπιτσιώτης με την Sara Bamerman (34 Smith Str) και ο Λάσκαρης με την Bessie Ferrier (80 Great Western Road) και οι λοιποί Έλληνες με τις δικές των. Επίσης αυτό το έτος ήμουν και *President of the Students' Union, Royal Technical College*. Εδώκαμε και χορό στο *Prince of Wales Hall, Sauchiehall Str*, έως την 2 α.μ. όπου εγώ ήμουν M.C.. Επίσης έδωκα μίαν στας 15/11/18 διάλεξιν στο *Foyer*: «*Some series of Experiments on H.M.S.T.B.D. «Wolf»*», ως έκαμον και άλλοι.

Μέσα σ' όλες αυτές τις διασκεδάσεις έμαθα την 7/11/18 το λυπηρόν γεγονός του θανάτου του γαμβρού μου Δ. Ζώρα γενομένου την 7/20 Σεπτεμβρίου 1918.

Τον Μάρτιον 1918 επέρασα και εις το Πανεπιστήμιον και τας *Degree* εξετάσεις των *Higher Mathematics*.

Το καλοκαίρι του 1918 δεν ηργάσθηκα εις εργοστάσιο. Εμελετούσα και εδιασκέδαζα.

Στο *Foyer* ήμουν τακτικός, επίσης και εις του κ. Τομπάζη την εξοχική έπαυλη *Broadfield*, όπου είχε έλθει και ο Ν. Ζαχαρίας από το Λιβερπούλ.

Έτος 1918-19

Στις 22 Απριλίου δημοσιεύονται τα αποτελέσματα των επιτυχόντων «*Bachelor of Science*», μεταξύ των οποίων και ο Αλέξανδρος Φιλίππου.

Ακολουθεί η επιστροφή του στην Ελλάδα τον Ιούνιο 1919.

Εδώ τελειώνει το ημερολόγιο των μαθητικών και φοιτητικών του χρόνων.

Ακολουθεί ένα βιογραφικό σημείωμα της εν συνεχεία επαγγελματικής του σταδιοδρομίας όπως το έγραψε ο ίδιος:

«1919 Έλαβε το δίπλωμα του *Ναυπηγού Μηχανικού* από το *Royal Technical College* (νυν *University of Strathclyde*) και το *Glasgow University* (*B.Sc. in Naval Architecture & Marine Engineering*) και επέστρεψε στην Ελλάδα.

1920 Οκτώβριος. Κατετάγη ως έφεδρος επίκουρος Ανθυποναυπηγός *B.N.*, μονιμοποιηθείς την 6ην Απριλίου 1920. Αποστρατευθείς τη αιτήσει του τον

Φεβρουάριο 1945, με τον βαθμόν του Πλοιάρχου Ναυπηγού, ως συμπληρώσας υπερεικοσιπενταετή συντάξιμον υπηρεσίαν.

1925 Τακτικόν μέλος του Τεχνικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος και από 1955 έως 1964 μέλος της Αντιπροσωπείας αυτού.

1925-1927 Μέλος της Επιτροπής Εποπτείας Γενικής Επισκευής του Θωρηκτού «Αβέρωφ», του Ευδρόμου «Ελλη» (παλαιά), της ναυπηγήσεως του Εκπαιδευτικού «Άρης» (εις Forges et Chantiers de la Mediterranée, Toulon), του πλοίου Φάρων «Πλειάς» (Breda, Venezia), των τεσσάρων ρυμουλκών (εις Chandroneries de Midi, Marseilles).

1927-1928 Μέλος της Επιτροπής Δοκιμών και Παραλαβής των Υποβρυχίων «Παπανικολής» και «Κατσώνης» (εις Toulon).

1930 Μέλος της επιτροπής Δοκιμών και Παραλαβής του Υποβρυχίου «Γλαύκος» (εις Brest).

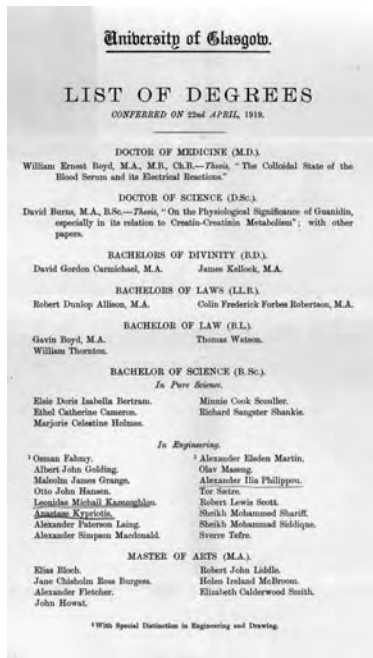
1930-1931 Βοηθός Ναυτικού και Αεροπορικού Ακολουθού εν Λονδίνω.

1931-1933 Επιθεωρητής πλοίων παρά τη Επιθεωρήσει Εμπορικών Πλοίων (Ε.Ε.Π.) του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Από του 1924, περιοδικώς, εχρημάτισε ως ναυπηγός της Ε.Ε.Π. και Σύμβουλος επί τεχνικών θεμάτων, διαμορφώσεως κανονισμών και εκπαιδύσεως.

1933-1937 Εις συνεργεία Β. Ναυστάθμου Σαλαμίνας.

1937-1940 Εις Βάσιν Υποβρυχίων Β. Ναυστάθμου. Εις ειδικήν απόρρητον



Ο κατάλογος των επιτυχόντων.



Η επιστροφή από την Αγγλία έως την Μασσαλία με το ss «Manora».



Η επιστροφή στην Ελλάδα από την Μασσαλία με το «Μεγάλη Ελλάς» 15/28 Ιουνίου 1919.

ALEX. I. PHILIPPOU M.S.N.A.M.E.
NAVAL ARCHITECT & MARINE ENGINEER
B. SC. & DIPL. R.T.C. (LONDON)
CHIEF SURVEYOR H.B.S.
ADDRESS: 18 BINA STREET, ATHENS
TEL. N° 39.962; 41.111

Υπηρεσίαν του Γ.Ε.Ν. διά τον εξοπλισμόν διά πυροβόλων των εμπορικών σκαφών και μετασκευήν επιβατηγών ακτοπλοϊκών εις νοσοκομειακά. - Εις Ανωτάτην Διοίκησιν Παρακτίου Αμύνης. - Καθηγητής εις Σχολήν Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.) εν Ύδρα μέχρι ενάρξεως Ελληνο-Ιταλικού Πολέμου (Οκτ. 1940).

- Residing 1941 Κατά την διάρκεια του Ελληνοϊταλικού πολέμου ως
Born at Volos 1907 Επόπτης Επισκευών, Μετασκευών και Εξοπλισμού
των Εμπορικών Πλοίων παρά τα επιτεταγμένα εν
EDUCATION: Graduated in 1927 at the Polytechnic School of
Marine Engineering and Navigation, Athens.
1941-1945 Αποσπασματικά Σύμβουλος εις τον Οργανισμόν
Λιμένος Πειραιώς και Καθηγητής εις Σχολήν Μη-
χανικών «Ο Αρχιμήδης» του Υπουργείου Εθνικής
ΕΜΠΛΟΙΜΕΝΤ: Οικονομίας.
1920-1945 - As Naval Construction Officer of the Royal Hellenic
Navy. 1945 Απεστρατεύθη τη αιτήσει του του Β.Ν. με τον βαθ-
μόν του Πλοιάρχου ε.α..
1925-1927 - Technical Member of the Mission in Toulon
for the trials of the "Schneider" and the construction
of the cadet "VERON" and "PIERRE" and the construction
feeder "PIERRE".
1927-1928 - 1945-1968 Ασχολείται εις Πειραιά εις επαγγελματικές εργασί-
ας Ναυπηγού-Μηχανικού, εις επισκευάς, μελέτας,
μετασκευάς επί φορτηγών, επιβατηγών και εν γένει
1929-1931 - Technical member of the mission in
Brest (France) for the trials of the "Schneider" and the
very of four submarines "PIERRE", "VERON", "PIERRE"
Air Attaché.
1931-1933 - Surveyor to the Ministry of Marine
(Government).
1933-1937 - At the Arsenal of the Ministry of Marine,
docking and repair of war vessels.
Professor at the "Schneider" and "PIERRE" schools.
1937-1940 - In charge of installation of antisubmarine
vessels at Piraeus.
1940-1941 - Attached to the Ministry of Marine.
1946-1962 Γενικός Επιθεωρητής εις τον Ελληνικόν Νηογνώ-
μονα, πιστεύσας ιδιαίτερος εις την ανάγκην ανα-
πτύξεως ενός Εθνικού Οργανισμού Κατατάξεως
Πλοίων.
1947-1949 Μέλος της Ανωτάτης Επιτροπής και του Συμβουλί-
ου Ελέγχου Ναυτικών Ατυχημάτων (Υ.Ε.Ν.).
1950-1967



Το έγγραφον αγγελίας μονιμοποίησης του με τον βαθμό του ανθυποναυπηγού.



Τα πέντε αδέρφια της οικογενείας σε φωτογραφία της εποχής.

1947-1965 *Ιδρυτικόν μέλος και Αντιπρόεδρος του Συλλόγου Διπλωματούχων Μηχανολόγων - Ηλεκτρολόγων - Ναυπηγών & Μεταλλειολόγων Ελλάδος.*

1949 *Τακτικόν μέλος της Society of Naval Architects & Marine Engineers (U.S.A.).*

1968 *Τον Σεπτέμβριο του έτους αυτού απεσύρθη των εργασιών.»*

Από την επαγγελματική του σταδιοδρομία, που περιγράφεται ανωτέρω, παρουσιάζονται στη συνέχεια ορισμένες γραπτές του μαρτυρίες, όπως διεσώθησαν μέχρι σήμερα.

Το 1922 φαίνεται να έχει τοποθετηθεί επί του θωρηκτού «Αβέρωφ»:

«Έτος 1922

Ημερομηνία	Ώρα	
Αυγούστου 27	14:00	Αναχώρησις εξ Αθηνών
Αυγούστου 28	05:00	Αναχώρησις εκ Πειραιώς διά της «Άνδρου»
Αυγούστου 29	06:00 εσπέρας	Άφιξις εις Kum Kale - Δαρδανέλια Άφιξις εις Μουδανιά - Καλολύμνιον. Ειδοποίησις εκ της «Εσπερίας» να μη εισέλθωμεν εις Μουδανιά. Παρατηρήσαμεν τουρκικά εις Κίον και παρά



Κατά τον τελευταίο δεξαμενισμό του «Άρη» του Τσαμαδού (της Επανάστασης) στην παλαιά δεξαμενή του Ναυστάθμου Σαλαμίνας, ο υποναυπηγός Αλεξ. Φιλίππου περί το 1920-21.

τα Μουδανιά. Διά του ασυρμάτου επικοινωνήσαμε με «Ιέρακα» όστις γνωρίζει ότι «κατ' ουδένα λόγον να εισέλθωμεν εις Μουδανιά». Παρατηρούμεν πλοία πολεμικά και εμπορικά περισυλλέγοντα πρόσφυγας και στρατόν. Διανυκτερεύομεν παρά Καλλόλυμνον.

Αυγούστου 30 06:00

Διαταγή όπως κατευθυνθώμεν εις Ραιδεστόν να λάβωμεν εκείθεν διαταγάς.

12:00

Άφιξις εις Ραιδεστόν. Πλήθος προσφύγων εις την παραλίαν. Περί τα 27 πλοία αγκυροβολημένα εκεί εξ ών πολλά με στρατόν, υλικά και πρόσφυγας.

17:30

Αναχώρησις εκ Ραιδεστού με διαταγήν κατάπλου εις Πάνορμον. Εν συνοδεία και άλλων πλοίων.

Αυγούστου 31 01:00 Άφιξις εις Πάνορμον όπου ευρίσκεται ο «Αβέρωφ» και πλείστα άλλα εμπορικά πλοία.

01:30 Επιβίβασις μου επί του «Αβέρωφ». Ανάπαυσις εις καρέ αξιωματικών. Καθ' όλην την ημέραν επιβίβασις στρατού και υλικού επί των μεταγωγικών.

Σεπτεμβρίου 01 Εξακολούθησις επιβιβάσεως του στρατού. Βοήθεια εκ μέρους «Αβέρωφ». Διαταγή κατασκευής ξυλίνου δωματίου δι' ασύρματον «Μ. Σοφιού».

Σεπτεμβρίου 02 Εξακολούθησις επιβιβάσεως του στρατού επί μεταγωγικών.

Σεπτεμβρίου 03
μ.μ. Μάχη δύο συνταγμάτων υποστηρίξεως. Το αριστερόν μας ζητεί επειγόντως υποστήριξιν εκ μέρους μας καθ' ότι επιέζετο πολύ. Αποστέλλεται «Αετός» και «Βέλος» παρά την παραλίαν και ήρξατο λίαν επιτυχώς πυρός. Προς το εσπέρας συμπύσσονται τα στρατεύματά μας προς τον Λαιμόν χερσονήσου Αρτάκι. Σφοδρός άνεμος και κακοκαιρία αρχίζει. Προσπάθεια μεγάλη περισυλλογής ρυμουλκών, φορτηγίδων. Αδύνατος περαιτέρω επιβίβασις. Διαταγή όπως υπολειπόμενος στρατός κατευθυνθεί εις Αρτάκι. Εγκατάλειψις της πόλεως. Απώλεια 2ας ατμακάτου «Κίτσος» του «Αβέρωφ» και ενός βενζινοκινήτου ρυμουλκού λιμεναρχείου Πανόρμου. Πολλά ρυμουλκά και πλοία απέρχονται μη δυνάμενα να παραμείνωσι.

22:30 Έναρξις πυρκαϊάς Πανόρμου. Το θέαμα μεγαλοπρεπές και απαίσιον συγχρόνως. Άπασα η πόλις καίεται. Ρυμουλκόν μας ειδοποιεί όπως σώ-

24:00

πυρκαϊάν έχουσιν αποχωρήσει. Επαναρχίζει η επιβίβασις.

Στρατός Λαιμού εγκαταλείπει θέσεις συμφώνως σχεδίου και σπεύδει επιβιβασθεί. «Αβέρωφ» παραμένει εις Αρτάκι μέχρι 5ης πρωϊνης Τρίτης 5 Σεπτεμβρίου.

Σεπτεμβρίου 06

06:00

Καταπλέομεν εκ νέου εις Λαιμόν χερσονήσου Αρτάκι. «Ιέραξ» και «Πάνθηρ» ακολουθεί. Διατάσσονται να αρχίσουν πυρ εναντίον υψωμάτων και χωρίου.

06:30

Έναρξις πυρός «Αβέρωφ» μέχρι 11.00 ώρας. Διατάσσεται αλιευτικόν (?) «Υ4» παραπλέει άλλην ακτήν προς φρούρησιν οδού. «Αετός», «Βέλος» και «Λόγχη» βάλλουσιν λίαν επιτυχώς εκ της άλλης πλευράς Λαιμού (Πανόρμου πλευρά) και διασκορπίζουν τμήματα εχθρικά. Επίσης βάλλουν εναντίον δύο φορτηγίδων πυρομαχικών εγκαταλειφθεισών υφ' ημών ως και εναντίον 2ας ατμακάτου και βενζινοπλοίου εγκαταλειφθέντων εις Πάνορμον. Βαλλόμεθα λίαν επιτυχώς υπό εχθρικού πυροβολικού. Πάντες προφυλασσόμεθα. Ο εχθρός βάλει με «Σκόντα» των 75 χ/μ. Πληγώνεται ο Υποπλοίαρχος Ζίμλας (?). Βάλλομεν ομοβροντίας των 190 χ/μ. «Ιέραξ», «Πάνθηρ» ακολουθούσιν μακράν.

12:00

Αποχώρησις «Αβέρωφ». Υποστράτηγος Πολυμενάκος γνωρίζει ότι επερατώθη επιβίβασις ανδρών. Τα λοιπά καίονται ως και το χωρίον Αρτάκι. Διευθυνόμεθα εις Αρτάκι και Γωνίαν όπου εκεί εγένετο επιβίβασις. Άπαντα τα πλοία αναχωρούσιν πλήρη. «Ιέ-

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ		ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΗΓΙΑΣ	
		μ.μ	ραξ», «Πάνθηρ» ακολουθούσιν ημάς διευθυνομένους εις Πασσά λιμάνι.
Σεπτεμβρίου 7	04:30		Αγκυροβολία εις Πασσά λιμάνι. Τρία Αγγλικά αντιτορπιλλικά. (?)
Σεπτεμβρίου 10	11:00		Έναρξις ανθρακείσεως.
	18:30		Αναχώρησις εκ Πασσά λιμάνι
Σεπτεμβρίου 11	17:30		Άφιξις εις Κωνσταντινούπολιν.
			Έξοδός μου εις Κωνσταντινούπολιν με Υποπλοίαρχον Φλόκαν. Μετάβασίς μας εις οδόν του Πέρα, Ταξίμ κλπ.
Σεπτεμβρίου 12	22:00		Επάνοδός μας εις πλοίον.
			Συνήθης υπηρεσία εν Όρμω. Προετοιμασία δι' ανθράκευσι.
Σεπτεμβρίου 13	μ.μ.		Ο Ναύαρχος του εν Κωνσταντινούπολει ορμούντος Αγγλικού Στόλου επεσκέφθη Ναύαρχόν μας Ηπίτη και εδήλωσεν ότι θα γίνει βομβαρδισμός του «Αβέρωφ» με αεροπλάνα Κεμαλικά εάν δεν απέλθωμεν. Απαίτησις Κεμάλ αυτή.
	18:00		Παύσις ανθρακείσεως. Γνωστοποίησις ότι αναχωρούμεν την επομένην διά Πασσά λιμάνι.
	23:00		Γνωστοποίησις εκ μέρους Ανθυποπλοίαρχου Χατζηπέτρου προς εμέ και επί παρουσία και άλλων αξιωματικών ότι εκ τηλεγραφημάτων άτινα έχει εις χείρας του ο Αντίπλοίαρχος Μπαλτατζής εγένετο κίνημα εν Αθήναις, επίσης ότι «Λήμνος» και «Κιλκίς» μεθ' όλων αντιτορπιλλικών και τορπιλλοβόλων επανεστάτησε και έστειλε παντού τηλεγραφήματα ενθουσιαστικά προς σωτηριάν της πατρίδος! Το κίνημα είναι εθνικόν και ουχί κομματικόν. Δύναμαι να συμμετάσχω του κινήματος της συλλήψεως του Κυβερνήτου μας Πορτάρου, του Υπάρχου Οικονόμου, Αρχιεπιστολέως

Χρονιά	Εξο
1927	1000
1928	500
1929	1000
1930	1500
1931	1000
1932	1000
1933	1000
1934	1000
1935	1000
1936	1000
1937	1000
1938	1000
1939	1000
1940	1000
1941	1000
1942	1000
1943	1000
1944	1000
1945	1000
1946	1000
1947	1000
1948	1000
1949	1000
1950	1000
1951	1000
1952	1000
1953	1000
1954	1000
1955	1000
1956	1000
1957	1000
1958	1000
1959	1000
1960	1000
1961	1000
1962	1000
1963	1000
1964	1000
1965	1000
1966	1000
1967	1000
1968	1000
1969	1000
1970	1000
1971	1000
1972	1000
1973	1000
1974	1000
1975	1000
1976	1000
1977	1000
1978	1000
1979	1000
1980	1000
1981	1000
1982	1000
1983	1000
1984	1000
1985	1000
1986	1000
1987	1000
1988	1000
1989	1000
1990	1000
1991	1000
1992	1000
1993	1000
1994	1000
1995	1000
1996	1000
1997	1000
1998	1000
1999	1000
2000	1000
2001	1000
2002	1000
2003	1000
2004	1000
2005	1000
2006	1000
2007	1000
2008	1000
2009	1000
2010	1000
2011	1000
2012	1000
2013	1000
2014	1000
2015	1000
2016	1000
2017	1000
2018	1000
2019	1000
2020	1000
2021	1000
2022	1000
2023	1000
2024	1000
2025	1000
2026	1000
2027	1000
2028	1000
2029	1000
2030	1000

Σεπτεμβρίου 14

Μπούμπουλη και Πλωτάρχου Θεοδωρόπουλου ή να μείνω ουδέτερος. Δέχομαι αμέσως και λαμβάνω και πιστόλιον. Ορίζομαι μετά του Ανθυποπλοιάρχου Λίβα διά την σύλληψιν του Αρχιεπιστολέως (τούτο έγινε την επομένην διότι κατ' αρχήν ορίσθην διά την σύλληψιν του Κυβερνήτου μετά του εφ. Υποπλοιάρχου Φώκια, Υποπλοιάρχου Γ.Γεωργούλη και Πλωτάρχου Γαλιούτσα, Κυβερνήτου «Μυκόνου»). Ο Πλωτάρχης ηλεκτρολόγος Σταματόπουλος ορίσθη διά την σύλληψιν Θεοδωροπούλου. Οι κκ Κατσιγιάννης, ιατρός, ...??...., διά την σύλληψιν του Υπάρχου. Μένω μέχρι 3ης πρωϊνής της 14ης συσκευτόμενος μετά των άλλων. Αδύνατον να κοιμηθώ. Αναχώρησις Γαλιούτσα εις «Μύκονον».

Έγερσις 07:00 συνάθροισις αξιωματικών εις καρρέ κατά τα συμφωνηθέντα. Έξοδος Ναυάρχου εις Κωνσταντινούπολιν. Έξοδος Ανθυποπλοιάρχου Παπασπύρου. Αναμένεται Γαλιούτσα. Φθάνει αλλά δείχνει ενδοιασμούς και αναχωρεί εις πλοίον του.

09:30 Κατάλληλος στιγμή. Άπαντες οι συλληφθησόμενοι είναι εις τα δωμάτια των. Εφορμώμεν με πιστόλια στο χέρι. Ο Φώκιας συλλαμβάνει Κυβερνήτην ανθισταμένου. Ο Υπαρχος και Αρχιεπιστολέως ανίδεοι της καταστάσεως εξυρίζοντο εις το δωμάτιόν των. Προς αυτούς σπεύδουν ο ιατρός Κατσιγιάννης και Λίβας, Ανθυποπλοιάρχος. Εγώ πρώτον σπεύδω εις το δωμάτιον του Πλωτάρχου Θεοδωροπούλου με Σταματόπουλον. Εκείθεν εις Υπαρχον

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ		ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΗΓΙΑΣ
Χρονιά	Εξω	Επισημάνσεις
Απρίλιος 27	1400	Αποστολή 4/11
28	1500	Αποστολή 4/11
29	1600	Αποστολή 4/11
30	1700	Αποστολή 4/11
31	1800	Αποστολή 4/11
Μαΐου 1	1900	Αποστολή 4/11
2	2000	Αποστολή 4/11
3	2100	Αποστολή 4/11
4	2200	Αποστολή 4/11
5	2300	Αποστολή 4/11
6	2400	Αποστολή 4/11
7	2500	Αποστολή 4/11
8	2600	Αποστολή 4/11
9	2700	Αποστολή 4/11
10	2800	Αποστολή 4/11
11	2900	Αποστολή 4/11
12	3000	Αποστολή 4/11
13	3100	Αποστολή 4/11
14	3200	Αποστολή 4/11
15	3300	Αποστολή 4/11
16	3400	Αποστολή 4/11
17	3500	Αποστολή 4/11
18	3600	Αποστολή 4/11
19	3700	Αποστολή 4/11
20	3800	Αποστολή 4/11
21	3900	Αποστολή 4/11
22	4000	Αποστολή 4/11
23	4100	Αποστολή 4/11
24	4200	Αποστολή 4/11
25	4300	Αποστολή 4/11
26	4400	Αποστολή 4/11
27	4500	Αποστολή 4/11
28	4600	Αποστολή 4/11
29	4700	Αποστολή 4/11
30	4800	Αποστολή 4/11
31	4900	Αποστολή 4/11
1	5000	Αποστολή 4/11
2	5100	Αποστολή 4/11
3	5200	Αποστολή 4/11
4	5300	Αποστολή 4/11
5	5400	Αποστολή 4/11
6	5500	Αποστολή 4/11
7	5600	Αποστολή 4/11
8	5700	Αποστολή 4/11
9	5800	Αποστολή 4/11
10	5900	Αποστολή 4/11
11	6000	Αποστολή 4/11
12	6100	Αποστολή 4/11
13	6200	Αποστολή 4/11
14	6300	Αποστολή 4/11
15	6400	Αποστολή 4/11
16	6500	Αποστολή 4/11
17	6600	Αποστολή 4/11
18	6700	Αποστολή 4/11
19	6800	Αποστολή 4/11
20	6900	Αποστολή 4/11
21	7000	Αποστολή 4/11
22	7100	Αποστολή 4/11
23	7200	Αποστολή 4/11
24	7300	Αποστολή 4/11
25	7400	Αποστολή 4/11
26	7500	Αποστολή 4/11
27	7600	Αποστολή 4/11
28	7700	Αποστολή 4/11
29	7800	Αποστολή 4/11
30	7900	Αποστολή 4/11
31	8000	Αποστολή 4/11

και τέλος εις Αρχιεπιστολέα. Άπαντας κλείομεν εις τα γραφεία Κυβερνήτου, Ναυάρχου και Επιτελείου εις ΠΜ εκτός Θεοδωροπούλου όστις κλείεται εις το δωμάτιόν του. Ταύτα εγένοντο εν ριπή οφθαλμού. Κλείονται, κατόπιν οδηγιών, αι κάθοδοι ΠΜ. Φρουροί έξωθεν φυλακισμένων Σταματόπουλος, Κατσιγιάννης, Φιλίππου. Πρόσκλησις εις ΠΜ, ομιλεί ο Μπαλατζής, πλήρης ενθουσιασμός πληρώματος.

Εις τάξιν απάρσεως! Υποπλοίαρχος Σκληβανιώτης εις ΠΡ. Πλήρωμα μετά προθυμίας εκτελεί προσταγάς. «Μύκονος» διέρχεται πλησίον με ζητωκραυγάς. Ανερχόμεθα Βόσπορον διά να στρίψωμεν. Εμφανίζεται βενζινάκατος Βάσεως με Ναύαρχον. Μας ακολουθεί κατά της στροφής μας πλησιάζει να επιβή του σκάφους. Ρίπτεται φιάλη με διάγγελμα γραμμένον υπό του Επιτελείου του πλοίου γνωστοποιόν την λύπην διά συμπεριφοράν προσωπικώς προς αυτόν αλλ' ότι λόγοι εθνικοί κλπ. Ο Ναύαρχος αποχωρεί. Χαιρετίζονται κανονικώς πάντα τα πολεμικά με μουσικήν. Μετά 1 μ.μ. γίνεται Δευτέρα Κλήσις. Αναγιγνώσκονται διάφορα τηλεγραφήματα και Ημερησία Διαταγή και ο Σεβασμιότατος Ανδρ. Τριανταφύλλου κάμνει συγκινηχοτάτην δέσησιν. Μεγάλη συγκίνησις. Πλήρωμα ζητωκραυγάζει υπέρ επιτελείου πλοίου. Πάντα βαινουσιν καλώς. Πλέομεν προς Μαρμαράν. Διερχόμεθα Μαρμαράν και φθάνομεν εις Χώραν (Θράκης). Αποβιβάζομεν Πλωτάρχην Θεοδωρόπουλον και

Σεπτεμβρίου 15 01:00

Κυβερνήτην Πορτάρων με αποσκευ-
 άς των κατά τας 10 μ.μ.. Υπαρχος
 και Αρχιεπιστολεύς εγκλείονται εις
 τα δωμάτια αυτών. Κανονίζονται αι
 βάρδια ασφαλείας έξωθι συλληφθέ-
 ντων. Σταματόπουλος, Φιλίππου 12-4
 μ.μ..

Απάρομεν εκ Χώρας. Φθάνει «Αιγαί-
 ον». Επιβαίνει πλοίου μας Αντιπλοί-
 αρχος Χατζηκυριάκος. Διερχόμεθα
 τα Στενά. Βάρδια 8-12 Κατσιγιάννης,
 Φιλίππου. Πλείστα τηλεγραφήματα.
 «Λήμιμος», «Κιλκίς» καταπλέει εις
 Φάληρον. «Αετός» πλησιάζει. Στεκό-
 μεθα έξωθι Στενών. Επιβαίνουν Αν.
 Λόντος, απελθόντος εκ «Βέλους» και
 Κυβερνήτης «Αετού» Αντιπλοίαρχος
 Δρόσης. Αποφασίζεται «Αετός» και
 «Μύκονος» ακολουθήσει «Αβέρωφ»
 εις Φάληρον. Καθίσταται γνωστόν
 εις «Ιέρακα» ότι δέον παραμείνει εις
 Πασσά λιμάνι δι' εθνικούς λόγους
 προφυλάξεως προσφύγων. Ο πλους
 εξακολουθεί άνευ απευκταίου. Πά-
 ντα έχουσι καλώς. Κανονίζεται τα-
 χύτης όπως φθάσωμεν εις Φάληρον
 9ην πρωϊνήν. Ακολουθεί «Αετός» και
 μακρόθεν «Μύκονος».

Σεπτεμβρίου 16

02:00

Βάρδια ασφαλείας Κατσιγιάννης, Φι-
 λίππου.

Σεπτεμβρίου 17

09:30

Άφιξις εις Φάληρον.

ΡΑΔΙΟΓΡΑΦΗΜΑ

ΘΩΡΗΚΤΟΝ ΑΒΕΡΩΦ

«Γενομένων αποδεκτών των αιτημάτων της επαναστάσεως
 χθες Τετάρτης απόγευμα στόλος κατέπλευσε Φάληρον τα δε με-
 ταγωγικά εις Πειραιά ένθα απεβιβάσθησαν εν πλήρη ησυχία τα
 στρατεύματα Στοπ Η τάξις εν Αθήναις και Πειραιεί όπου εισήλθον
 τα επαναστατικά στρατεύματα απόλυτος Στοπ Βασιλεύς Γεώργιος
 Β' ωρκίσθη χθες η δε νέα Κυβέρνησις καταρτίζεται τάχιστα λαός



Ένα από αδελφά θωρηκτά «Κιλκίς» και «Λήμνος».



Ο «Αβέρωφ» εν δράσει.



Ένα από τα αντιτορπιλικά τύπου «Αετός».

ομοθύμως και ενθουσιωδώς απεδέχθη πρόγραμμα επαναστάσεως Στοπ Επαναστατική Κυβέρνησις εξήτησε όπως Βασιλεύς και Βασίλισσα ως και Βασιλόπαιδες Νικόλαος και Ανδρέας απομακρυνθούν το ταχύτερον του Ελληνικού εδάφους Στοπ Σύμψας ο Στόλος προσχώρησεν εις το κίνημα

ΛΗΜΝΟΣ»

Το διάστημα 1925-1927 τοποθετείται στη Γαλλία ως μέλος της Επιτροπής Εποπτείας Γενικής Επισκευής του Θωρηκτού «Αβέρωφ», του Ευδρόμου «Έλλη» (παλαιά), της ναυπηγήσεως του Εκπαιδευτικού «Άρης» (εις Forges et Chantiers de la Mediterranée, Toulon), του πλοίου Φάρων «Πλειάς» (εις Breda, Venezia), των τεσσάρων ρυμουλκών (εις Chaudronneries de Midi, Marseilles).

Το 1927-1928 τοποθετείται ως μέλος της Επιτροπής Δοκιμών και Παραλαβής των Υποβρυχίων «Παπανικολής» και «Κατσώνης» (εις Toulon), το δε 1930 ως μέλος της επιτροπής Δοκιμών και Παραλαβής του Υποβρυχίου «Γλαύκος» (εις Brest).

«1925 Νοέμβριος - Αποστολή εις Toulon

- 8 Νοεμβρίου - Φύλλον πορείας διά «Αβέρωφ».
- 11 Νοεμβρίου - Αναχώρησις «Αβέρωφ» εκ Ναυστάθμου 2 μ.μ. διά την γενικήν αυτού επισκευήν (αλλαγή λεβήτων, εγκατάστασις fire detector, εγκατάστασις τριποδικού ιστού, αντικατάστασις ουρανού διπυθμένου υπό τα λεβητοστάσια κλπ) εις Forges et Chantiers de la Mediterranée, La Seyne, Toulon.
- 13 Νοεμβρίου - 4 μ.μ. εις Μεσσίνα Σικελίας.
- 15 Νοεμβρίου - 1:30 μ.μ. San Remo.
3:00 μ.μ. Manton.
3:15 μ.μ. Monte Carlo.
4:30 μ.μ. Nice.
- 16 Νοεμβρίου - 10 π.μ. άφιξις εις Toulon.
- 18 Νοεμβρίου - Μετατόπισις «Αβέρωφ» εις ναυπηγείον Forges et Chantiers de la Mediterranée.
- 16 Δεκεμβρίου - Με τον Γεωργούλην εις Μασσαλίαν διά τα ναυπηγούμενα εκεί 4 ρυμουλκά από το ναυπηγείον Fondronnerie du Midi στο Etang de Beure.



Οι Παπανικολάου και Λεβίδης επί του «Κιλκίς» στο Ναύσταθμο 10.12.1922.

1926

- 6 Φεβρουαρίου - Αναχώρησις διά Παρισίους και την 12ην Φεβρουαρίου διά Bruxelles. Την 15ην Φεβρουαρίου αναχώρησις διά Lille και εκείθεν διά Toulon. Κυρίως διά ζητήματα ηλεκτρικών εγκαταστάσεων «Αβέρωφ».
- 2 Μαΐου - Πάσχα μας. Γλέντι εις Bandol. 3 αρνιά. Όλοι οι αξιωματικοί.
- 20 Μαΐου - Μετάβασις εις Μασσαλίαν διά δοκιμήν του ρυμουλκού «Σαμψών».
- 22 Μαΐου - Επιτυχείς δοκιμαί του ρυμουλκού «Κενταύρου».
- 2 Ιουλίου - Επιτυχής δοκιμή ρυμουλκού εις Μασσαλίαν.
- 21 Ιουλίου - Εις Μασσαλίαν δοκιμή ευσταθείας ρυμουλκού 250 ίππων.

Ένα από τα αντιτορπιλλικά τύπου «Βέλος».



- 3 Αυγούστου - Εις Μασσαλίαν δοκιμή ευσταθείας του ρυμουλκού «Κύκλωψ».
- 7 Αυγούστου - Εις Μασσαλίαν τελική επιθεώρησις του ρυμουλκού «Αίας» και «Κύκλωψ».

[28 Σεπτεμβρίου - Προβιβασμός εις υποπλοίαρχο - Μισθός με οικογενειακά βάρη € επίδομα 4791,20 frs]

- 2 Οκτωβρίου - Παράδοσις εγγράφων εκπαιδευτικού σκάφους «Άρης» εις τον ναυπηγόν Μοσχοβάκην Αντώνιον, αντικαταστάτην μου.
- 23 Οκτωβρίου - Παράδοσις από ναυπηγόν Μοσχοβάκην του εκπαιδευτικού «Άρης» λόγω μεταθέσεώς του εις Παρισίους διά τα υποβρύχια, τα μεγάλα, τύπου «Γλαύκος».
- 31 Οκτωβρίου - Αναχώρησις με μηχανικόν Αλιφαντήν ως επιτροπή διά την ναυπήγησιν του πλοίου φάρων «Πλειάς», παραγγελθείσης εις τα ναυπηγεία *Breda, Venice*.
Λόγω όμως μη κανονικής τακτοποιήσεως των διαβατηρίων μας, εκ *Ventimiglia*, μας έστειλαν πίσω στο *Monaco*, όπου και το προξενείο μας, και μείναμε ένα βράδυ διά νέαν θεώρησιν προς είσοδόν μας εις Ιταλίαν (Βενετίαν). Η αποστολή ήτο διά δοκιμάς του «Πλειάς» δυνάμει της διαταγής ΤΥ/4375/14298. Δυστυχώς ουδεμία θεώρησις έγινε και ούτω τελικώς κατευθύνθημεν εις Μασσαλίαν.
- 1 Νοεμβρίου - Επίσκεψις εις τον Ιταλόν πρόξενον εν *Monaco*, όστις ηρνήθη να μας δεχθεί. Αναχώρησις διά Μασσαλίαν. 10:55 άφιξις εις Μασσαλίαν και συνάντησις με Έλληνα πρόξενον όστις υπεσχέθη να ενεργήσει την επομένην.
- 2 Νοεμβρίου - Παραλάβασμε το *passport* και 15:45 ανεχωρήσαμεν διά *Ventimiglia* 23:55 και από *Ventimiglia* εφθάσαμε εις *Savonna* στις 3:55 π.μ. Εκ *Savonna* εφύγαμε 6.20 π.μ. και εφθάσαμε εις *Genova* 9.00 π.μ. Άφιξις εις *Milano* 15:15 και τελικώς εφθάσαμε εις *Venezia* 8:30 βράδυ 3 Νοεμβρίου.
- 4 Νοεμβρίου - Εορτή εις Βενετίαν διά λήξιν πολέμου και ούτω εμείς ελεύθεροι επισκέφθημεν την εκκλησίαν Αγ. Πέτρου, *Murano, Torella, Durano, Lido*. Το βράδυ με Αλιφαντή εις κινηματογράφο.
- 5 Νοεμβρίου - Μετάβασις εις προξενείον θεώρησις φύλλου πορείας και συνάντησις με *Cantiere Breda*. Συνάντησις με διευθυντήν *Breda* την 2:00 μ.μ διά συνεννόησιν ενάρξεως δοκιμών «Πλειάδος».

-
- Μετάβασις εις *Cantiere Breda (Margetta, Maestre)*. Εξέτασις πλοίου κλπ.
 - 8 Νοεμβρίου (Δευτέρα) - Μετάβασις εις ναυπηγείον και δοκιμαστικός πλους «Πλειάς» ουχί επιτυχής.
 - 9 Νοεμβρίου - Μετάβασις εις ναυπηγείον προς παρακολούθησιν εργασιών διορθώσεως ανωμαλιών μηχανής. Αναβολή δοκιμής διά Πέμπτην.
 - 11 Νοεμβρίου - Αναβολή δοκιμών διά Παρασκευήν λόγω βαριάς ομίχλης. Το απόγευμα εις ναυπηγείον.
 - 12 Νοεμβρίου - Δοκιμή «Πλειάς». Ταχύτης 12,7 περίπου επί του μιλίου. Δοκιμή άνευ αποτελέσματος λόγω μη καλής λειτουργίας μηχανών.
 - 13 Νοεμβρίου - Προσπάθεια προς προετοιμασίαν διά δοκιμάς ευσταθείας την Κυριακήν αίτινες γενόμεναι δεν επέτυχαν.
 - 15 Νοεμβρίου - Νέα δοκιμή «Πλειάδος» αλλά ανεπιτυχής. Παρών και *Lloyd's Representative*.
 - 16 Νοεμβρίου - Νεαί δοκιμαί ευσταθείας άνευ σημαντικής επιτυχίας. Τηλεγράφημα εις Υπουργείον.
 - 17 Νοεμβρίου - Αναχώρησις εκ Βενετίας 7:20 π.μ. με κατευθείαν επιστροφήν εις Τουλον όπου έφθασα 18 τρεχ. 15.42.
 - 7 Δεκεμβρίου - Αναχώρησις διά Βενετίαν 9:28 π.μ.. Άφιξις *Ventimiglia* 3:45 μ.μ. Αναχώρησις διά *Genova* 4:15 μ.μ. όπου έφθασα. Αλλαγή τραίνου και αναχώρησις διά Μιλάνον 0:35. Άφιξις εις Μιλάνον (8 Δεκεμβρίου) 5:15 π.μ. Αλλαγή τραίνου και αναχώρησις διά *Venezia* 6:30 π.μ όπου αφήχθην 11:30 π.μ.
 - 9 Δεκεμβρίου - Μετάβασις εις *Cantiere Breda*. Γνωστοποίησις ότι λόγω θραύσεως της τροφοδοτικής αντλίας αι δοκιμαί αναβάλλονται διά Τρίτην 14/12/1926.
 - 10 Δεκεμβρίου (Παρασκευή) - Επιστροφή εις Τουλον. 10:25 π.μ. αναχώρησις διά Μιλάνον μόνος μου. Κατάκλισις εις ξενοδοχείον.
 - 12 Δεκεμβρίου - Επιστροφή εις Βενετίαν με τραίνο 3:15 μ.μ.
 - 13 Δεκεμβρίου - Μετάβασις εις ναυπηγείον. Αναβολή δι' αύριον κατόπιν μεταβάσεως εις *Trieste* διά δοκιμάς «Πλειάδος».
 - 14/15 Δεκεμβρίου - Μετάβασις εις ναυπηγείον. Λόγω ομίχλης αναβάλλεται η αναχώρησις δι' αύριον διά *Trieste*. Άφιξις εις Τεργέστην το εσπέρας.
-

- 16 Δεκεμβρίου - Δοκιμαί «Πλειάδος» εις Τεργέστην. Ταχύτης 12.5 κόμβοι.
- 17 Δεκεμβρίου - Επιστροφή εις Βενετίαν. Αγκυροβολία 2-3 μίλια έξωθεν Lido λόγω ομίχλης ως και την επομένην οπότε εγκαταλείψαμε το πλοίο και επιστρέψαμε διά βενζινακάτου εις Cantiere Venezia. Τηλεγράφημα εις Υπουργείον.
- 19 Δεκεμβρίου - Υπογραφή πρωτοκόλλου δοκιμών και γενικής επιθεωρήσεως μηχανής και βοηθητικών μηχανημάτων του «Πλειάς».
- 20 Δεκεμβρίου - Δοκιμαί ευσταθείας, ιππαρίων, βιντσιών κλπ.
- 23 Δεκεμβρίου - Μετά το τηλεγράφημα εις Υπουργείον ανεχώρησα δι' επιστροφήν εις 7 μ.μ. από Maestre με άφιξιν εις Μιλάνον 12 μεσονύκτιον. Αναχώρησις εκ Μιλάνου 1ην πρωϊνήν και άφιξις εις Genova 5:30 π.μ. Αναχώρησις εκ Genova 7:30 π.μ. και άφιξις Ventimiglia 12:30 μεσημβρινήν και αναχώρησις 13:35 διά Toulon.

1927

- 7 Ιανουαρίου - Παραλαβή εγγράφων εκπαιδευτικού «Άρης».
- 10 Ιανουαρίου - Αναχώρησις Οικονομικών Αξιωματικών Αποστολής.
- 28 Ιανουαρίου - Καθέλκυσις εκπαιδευτικού «Άρης».
- 14 Φεβρουαρίου - Είσοδος «Αβέρωφ» εις δεξαμενήν 11:30 π.μ.
- 15 Φεβρουαρίου - Υποστήριξις «Αβέρωφ» εις δεξαμενήν.
- 25 Φεβρουαρίου - Έξοδος «Αβέρωφ» εκ δεξαμενής.
- 8 Μαρτίου - Μετάβασις εις «Αβέρωφ» διά ρύθμιση πυξίδων. Αναβολή διά την Πέμπτην.
- 10 Μαρτίου - Δοκιμή 10ωρος «Αβέρωφ». Δεν εγένετο δεκτή λόγω θερμάνσεως ωστικών τριβών.
- 22 Μαρτίου - 10ωρος δοκιμή «Αβέρωφ».
- 26 Μαρτίου - Δοκιμαστική 3ωρος δοκιμή ταχύτητος «Αβέρωφ». Επιτυχία. Ταχύτης μέχρι 21 μιλίων.
- 5 Απριλίου - Αφιξις Μεζεβύρη, Ναυτικού Ακολούθου στο Παρίσι (νομίζω).
- 14 Απριλίου - Δοκιμαί «Αβέρωφ» μεγάλης ταχύτητος. Έναρξις δοκιμών 12 μεσημβρινή περάτωσις 3 μ.μ. Συνέβη και το ευτράπελον ότι τότε είχαν έλθει και οι ατμάκατοι διά τον «Αβέρωφ». Οι μηχανικοί του «Αβέρωφ», καλή τη πίστει, εθεώρησαν ότι όλα ήσαν εν τάξει, χειριστήρια πρόσω-ανάποδα

κλπ. Καθώς είχε διατάξει ο κυβερνήτης Θεοχάρης ήλθαν, για ρεκλάμα, να μας παραλάβουν από την αποβάθρα του λιμένος της Toulon. Όταν έφθασαν όμως στο μώλο έκαναν μεν «κρά-
τει» η ατμάκατος αλλά όχι και «ανάποδα» και έτσι έπεσε στην σκάλα επικοινωνίας με την ξηράν ενός κοτέρου. Φαντάζεσθε την όρεξιν του Κυβερνήτου με τας επιπλήξεις του παρακολου-
θούντος κόσμου. Τελικώς μετέβημεν με την ατμάκατον στο πλοίο αφού κατωρθώθη επιτοπίως και σφίζανε τα παξιμάδια του χειριστηρίου που οι Άγγλοι τα είχαν αφίσει λάσκα.

- 20 Απριλίου - Από πρωίας εις Μασσαλίαν διά αξιολόγησιν νέου τύπου αγκύρας εφευρέσεως Παναγιώτου (αξιωματικού του Ναυτικού). Σχετικώς ελησημονήθη να αναφέρω ότι ο πλω-
τάρχης Παναγιώτου είχε σχεδιάσει και κατασκευάσει (πιθα-
νώς στο *Acier du Midi, Marseilles*) μίαν άγκυραν με τα νύχια της ελικοειδούς κατευθύνσεως. Με έπαιρνε μαζί του στις δο-
κιμές αλλά τελικώς η έλικά εδοκιμάσθη στην Ελλάδα σε Α/Τ με τον Αγγελή (Κυβερνήτη) αλλά δεν έδωκεν τα υποτιθέμενα αποτελέσματα, να χώνονται τα νύχια μέσα στο βυθό.
- 11 Μαΐου - Μετάβασις εις Μασσαλίαν διά σωλήνας ρυμουλ-
κών και διά την άγκυραν του αξιωματικού Παναγιώτου.
- 20 Μαΐου - Δοκιμαί ευσταθείας «Αβέρωφ».
- 25 Μαΐου - Μετατόπισις «Αβέρωφ» από *Chantiers* εις τσα-
μαδούραν *Tamaris* διά ρύθμισιν πυξίδων.
- 27 Μαΐου - Ρύθμισις πυξίδων «Αβέρωφ» και πρόσδεσις αυ-
τού εις τσαμαδούραν No 7.
- 30 Μαΐου - Έξοδος διά δοκιμήν «ανάποδα» 1 ώρα δι' «Αβέρωφ».
- 31 Μαΐου - Έλαβον φύλλον πορείας διά Επιτροπήν «Έλλης» και
«Άρεως», διαταγή 4843. Εμισθοδοτήθην μέχρι τέλους Απριλίου.
- 5 Ιουνίου - Αποχαιρετιστήριο γεύμα επί του «Αβέρωφ». Απο-
βιβιάσθημεν 2 μ.μ. Αναχώρησις «Αβέρωφ» δι' Ελλάδα 4:00
μ.μ.
- 21 Ιουνίου - Είσοδος «Άρη» εις δεξαμενήν, εις Toulon.
- 24 Ιουνίου - Έξοδος «Άρη» εκ δεξαμενής, εις Toulon
- 28 Ιουνίου - Πρώτη δοκιμή εκπαιδευτικού «Άρης». Ταχύτης
δοκιμών 10,718 κόμβοι.
- 2 Ιουλίου - Δευτέρα δοκιμή «Άρη» (καταναλώσεως).
- 3/4 Ιουλίου - Φύλλον πορείας διά Επιτροπήν Υποβρυχιών
τύπου *Schneider* (Toulon). Πρωϊαν κατάδυσις με τον «Κα-
τσώνη». Το απόγευμα κατάδυσις με τον «Παπανικολή» μέ-
χρι 14 μέτρων.

- 5 Ιουλίου - «Παπανικολή» ημερησία δοκιμή με diesel μηχανάς και με ηλεκτροκινητήρας εν επιφανεσία.
- 6 Ιουλίου - Κατάδυσις με «Παπανικολή» μ.μ. μέχρι 16 μ. προς δοκιμήν πηδαλίων κλπ.
- 9 Ιουλίου - Μετάβασις εις Μασσαλιαν διά σωλήνας ρυμουλκών και 16 clarinettes υποβρυχίων.
- 11 Ιουλίου - Κατάδυσις με τον «Κατσώνη» δι' απλήν ζύγισιν.
- 26/27 Ιουλίου - Κατάδυσις με «Παπανικολή» προς εκσφενδόνισιν τορπιλλών.
- 12 Αυγούστου - Είσοδος «Παπανικολή» εις δεξαμενήν.
- 30 Αυγούστου - Έξοδος «Παπανικολή» εκ δεξαμενής όπου μεταξύ των λοιπών δοκιμών πρεσαρίσματος εξητήθη και το πρεσαρίσμα θαλασσερμάτων. Ο Μαρίνος έκανε τεχνικόν σφάλμα και εξήτησε όπως ο σωλήν ο δίδων εκ της πρέσας πίεσιν να είναι 1 τετρ. εκατοστόν διά να είναι η πίεσις η σωστή ως ατμοσφαιρών ανά τετρ. εκατοστόν. Τούτο βεβαίως δεν χρειάζεται και φαίνεται το έμαθε ο Βανδώρος και ο ναυπηγός Μοσχοβάκης και ήλθαν στην δεξαμενή το απόγευμα να εξετάσουν γιατί εμείς θέσαμε τέτοιο αντιεπιστημονικόν ζήτημα. Εγώ αντελήφθην το σφάλμα του Μαρίνου αμέσως και τους απήντησα ότι δεν έχει σχέσιν η διάμετρος του σωλήνος αλλά εξητήθη μεγαλύτερας διαμέτρου σωλήν προς αποφυγήν τυχόνεμφράξεως του της μικροτέρας διαμέτρου. Και έτσι εκολάσθη το όλον σφάλμα.
- 2 Σεπτεμβρίου - Κατάδυσις με «Παπανικολή» και δοκιμαί ταχύτητος επιφανείας, αποτυχούσα.»

Γάλλοι εργάτες επί του Υ/Β «Γλαύκος»
Brest 1930.



Ανύψωση Ελληνικής σημαίας επί του Υ/Β
«Παπανικολής» Toulon 21.12.1927.





Το Επιτελείο του «Αβέρωφ» κατά τις δοκιμές στα ανοικτά της Toulon 26.03.1927.



Αξιωματικοί του «Αβέρωφ» κατά τις δοκιμές στις 26.03.1927.



Ο υποπλοίαρχος Αλεξ. Φιλίππου εις Toulon 1927.



Ο Αλεξ. Φιλίππου μετά της Ελένης Λάσκαρη, συζύγου του αξιωματικού ναυπηγού και φίλου του Ιωάννη Λάσκαρη κατά τις δοκιμές του «Αβέρωφ» 26.03.1927.



Επί του «Αβέρωφ» οι μηχανικοί Γεώργιος Βασιλειάδης και Χρήστος Σίδερης, στη Toulon.



Η καθέλκυση του εκπαιδευτικού «Άρης» Toulon 28.01.1927.



Τελετή καθελκύσεως του εκπαιδευτικού «Άρης» Toulon 28.01.1927.

Κατωτέρω παρατίθεται χειρόγραφος μαρτυρία του Αλεξ. Φιλίππου σχετική με τις δοκιμές και την παραλαβή των Υ/Β «Κατώνης» και «Παπανικολής».

<u>"ΚΑΤΣΩΝΗΣ"</u>		ΑΛΕΞ ΦΙΛΙΠΠΟΥ ΣΤΑ. ΚΑΥΤΗΦΟΣ ΕΠΙΣΤ. 18	ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ
4-7-27	Πρωία έσοπίσιος κακάδος προς φύμα	4-7-27	Ίσομμε. Έσοπίσιος κακάδος προς φύμα
11-7-27	- " -	5-7-27	Ημερία δουρι διελι; Συμφορμικωμο σφημμοσέμι πος έμφορσιον οφ' δουριών έσπίμ
9-7-27	Θουρι 1 ^{100%} έμφορ κισαλτων . . .	6-7-27	Ίσομμε. Κακάδος προς φύμα & έσοπίσιος.
24-10-27	Προμορμακί δουρι έσοφικιάς	26-7-27	Πρωία - έσοφιδόνιος κοροζήτων
15-10-27	Ίσομμο έσοφικιάς	27-7-27	- " -
16-10-27	Κακάδος προς φύμα	30-7-27	- " - και 10-χρωο
17-10-27	Θουρι καχένικος έσοφικιάς		δουρι μούτος καχένικος με έμφορσιος.
29-10-27	Θουρι 6-ορος άκίτος έμφορ έσοφικιάς	2-9-27	Κακάδος προς φύμα και δουρι καχένικος έσοφικιάς έσοφικιάς.
3-11-27	Θουρι καχένικος και άκίτος έμφορ εν κακαδίου	5-9-27	Θουρι καχένικος έσοφικιάς
	- Έσοφίμμο δουρι καχένικος και άκίτος έμφορ εν κακαδίου.	7-9-27	Θουρι 6-ορος άκίτος έμφορ εν έσοφικιάς
5-1-28	Κακάδος έσοφιδόνιος	9-9-27	Προμορμακί δουρι καχένικος εν κακαδίου.
10-1-28	- " -	15-9-27	Θουρι καχένικος εν κακαδίου και άκίτος έμφορ εν κακαδίου
12-1-28	Θουρι καχένικος εν κακαδίου με 700 μ. άκίτος	22-9-27	Κακάδος εν 43 μ.
20-1-28	Κακάδος εν 85 μ. έσοφιδόνιος, 200 μ. έσοφικιάς	21-10-27	Κακάδος εν 30 μ.
24-1-28	Θουρι έσοφικιάς 76, έσοφιδ. ΑΠ έσοφ. έσοφ. 22-9-27	28-10-27	Θουρι έσοφικιάς έσοφικιάς και κακαδίου
28-1-28	Κακάδος δια χριστιανός	9-11-27	Θουρι 4-ορος δι' έμφορ ζελεοφίμμο μφορσιος μεκο και μεκο έσοφικιάς άκίτος
1-2-28	4-ορος δουρι μφορ (άκίτος) έσοφικιάς	21-11-27	Τεμφορ έσοφικιάς κακαδίου
6-2-28	Κακάδος, 80 μ. έσοφικιάς	13-12-27	Έξοδος
11-2-28	- " - έσοφικιάς	4-12-27	Ριθμιας σφιδον & κακάδος
4-3-28	Πείραγμα έσοφικιάς εν κακαδίου	21-12-27	Ίσομμο σφιδον & παραλαβή σφιδον.
16-3-28	- " - έσοφικιάς	24-12-27	Άναχίσιος δι' έσοφικιάς . . .
7-4-28	Τεμφορ έσοφικιάς κακαδίου		

ΑΛΕΞ ΦΙΛΙΠΠΟΥ
ΣΤΑ. ΚΑΥΤΗΦΟΣ
ΕΠΙΣΤ. 18

Υψους Εγγ. Ευρασίας εως "ΚΑΤΣΟΝΗ" — 8 Ιουνίου 1928
 Φύλλον πορείας διὰ τὸν "ΑΡΗ" Βασιλ. Στρατός — 13 — α —
 Δ.Χ. 12287 (22-3-28)
 Διακρίσεις ἐν Τουλόν γιὰ τὸν "ΑΡΗ" — 15 Ιουνίου 1928
 Βαθμὴ ἐν Μίσην — 21 — α —
 Φύλλον πορείας διὰ Σουρμίου ἐν τῷ "ΑΡΗ" — 23 — α —

ΛΑΕΕ ΦΙΛΙΠΠΩΝ
 ΣΤΑ. ΝΑΥΤΙΚΟΥ
 ΕΣΔΕ 66 1928



Οι ταυτότητές του.

Προσκήσεις.

LE VICE-AMIRAL. COMMANDANT EN CHEF,
 PRÉFET MARITIME DU 2^e ARRONDISSEMENT
 ET MADAME PIROT PRIENT *Υπουργὸν*
τῆς Ἰνστιτούτου Πρωτοκόλλου
καὶ Ὑπαδμοῦ Φιλίππου
 DE LEUR FAIRE L'HONNEUR DE VENIR *passer*
la soirée
 A LA PRÉFECTURE MARITIME LE 8 *Sept 1928*
 A 8 HEURES. 30
 TENUE de soirée
 H. S. V. P.

ATELIERS & CHANTIERS DE LA LOIRE
 Lancement du Sous-Marin
 "PROTÉE"
 Premier des trois Sous-Marins
 PROTÉE, NÉRÉE et TRITON
 de la Marine Hellénique
 le 24 Octobre 1927
 M

Κατά την περίοδο 1931-1934 ο Α. Φ. τοποθετηθείς στην Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων είχε την ευκαιρία να κάνει ενδιαφέρουσες παρεμβάσεις για την βελτίωση των υπηρεσιών επιθεωρήσεως των πλοίων και την ανύψωση της ποιότητας των εργασιών της ναυπηγο-επισκευαστικής βιομηχανίας, με αναφορές τόσο προς την Υπηρεσίαν του όσο και προς το Τεχνικόν Επιμελητήριον της Ελλάδος. Είναι χαρακτηριστικόν ότι επισημάνσεις και προτάσεις που εγιναν τότε εξακολουθούν και σήμερα, δυστυχώς, να είναι επίκαιρες. Δείγματα από σχετικά έγγραφα έχουν περιληφθεί στον «Τόμο 2 - Παράρτημα Α', Τμήμα 2 & 3» και στον «Τόμο 3, Τμήμα 1».

Κατά το διάστημα 1937-1940 είχε αναλάβει ειδικήν απόρρητον υπηρεσίαν του Γ.Ε.Ν. με σκοπό την εκπόνηση μελετών για την τοποθέτηση πυροβόλων σε επιβατηγά και φορτηγά πλοία, καθώς και την μετατροπή επιβατηγών σε νοσοκομειακά, σε περίπτωση πολέμου, που προφανώς ήδη εφοβείτο η Ελληνική Κυβέρνηση. Λόγω του απορρήτου οι μελέτες και οι σχεδιάσεις εγένοντο σε γραφείο που είχε διαμορφωθεί στο σπίτι μας.

Κατά την περίοδο της Γερμανικής Κατοχής, ησχολήθη με την σχεδίαση κάποιων караβόσκαρων και ιστιοπλοϊκών αναψυχής, για πιθανή μελλοντική χρήση, καθώς και με θέματα που άπτοντο της ανυψώσεως του επιπέδου και της κατοχυρώσεως του επαγγέλματος του διπλωματούχου ναυπηγού μηχανικού μέσα στα πλαίσια του Τεχνικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος και του Συλλόγου Μηχανολόγων, Ηλεκτρολόγων, Ναυπηγών και Μεταλλειολόγων Ελλάδος.

Το 1945, έχων συμπληρώσει 25ετή υπηρεσίαν στο Β.Ν., αποστρατεύθη με τον βαθμό του Πλοιάρχου ε.α.

Ως ελεύθερος επαγγελματίας ανέλαβε τεχνικός σύβουλος του οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών U.N.R.R.A. και του Υδροβιολογικού Ινστιτούτου της Ακαδημίας Αθηνών και συνέβαλε στην αναδιοργάνωση της ελληνικής αλιείας.

Στην συνέχεια άρχισε την συνεργασία του με τον Ελληνικό Νηογνώμονα ως Γενικός Επιθεωρητής, καθώς και ως Τεχνικός Σύμβουλος σε Οργανισμούς, Υπουργεία και Τράπεζες, ενώ ανελάμβανε πλέον ναυπηγικές μελέτες, σχεδιάσεις και επιβλέψεις εργασιών σε πλοία πάσης φύσεως.

Η συνεργασία του με τον Ελληνικό Νηογνώμονα ήτο μακροχρόνιος, από το 1946 έως το 1962, μέσα σε ένα περιβάλλον που ξεκί-



Η Ακτή Μιαούλη του 1930 περίπου.
(Αρχείο Ηνωμ. Φωτορεπόρτερς)



Το Ερευνητικόν «Αλκυώνη» του Ελληνικού
Ινστιτούτου της Ακαδημίας Αθηνών. Αρχικώς ήτο
αλιευτικόν εξ εκείνων που έφερε στην Ελλάδα η
U.N.R.R.A.

νησε από την μεταπολεμική περίοδο έως τα πρώτα δείγματα της δημιουργίας της νέας μεγάλης Ελληνικής Ναυτιλίας. Ήταν πολύ σκληρές επαγγελματικές ημέρες. Τα διοικητικά γραφεία του Ελληνικού Νηογνώμονος, δημιούργημα της Πανελληνίου Ασφαλιστικής Εταιρίας του Ιωάννη Κούτση, έδρευαν στην Αθήνα, στην οδό Σταδίου, ενώ το γραφείο επιθεωρήσεων ήταν στον Πειραιά, κατ' αρχάς στο τότε Μέγαρο της Λαϊκής Τραπέζης, γωνία Γούναρη & Ναυάρχου Τσαμαδού. Πολύτιμος βοηθός του ήταν ο εκ Κούλουρης Σαλαμίνας Κούτσης, με τις όσες γνώσεις είχε ως πρώην αρχιτεχνίτης του Ναυστάθμου.

Δύο κατάλογοι με στοιχεία των δραστηριοτήτων του ως ελεύθερου επαγγελματία ακολουθούν.

ΑΠΟ ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΑ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΜΕ ΟΝΟΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ, ΠΕΛΑΤΩΝ, ΣΥΝΕΡΓΑΤΩΝ κλπ

1946

Μάρτιος

- George Livanos

Απρίλιος

- Μεσσαριά
- Γεώργιος Κρίνης

Ιούνιος

- Άγιος Σπυρίδων
- Ευαγγελίστρια

-
- Αρετή
 - Αης Γιώργης

Ιούλιος

- Φλώρα Νομικού (Λ. Νομικός)
- Σεμίραμις (Α. Ποταμιάνος)
- Αντίκλεια

Αύγουστος

- Kartaltere
- Τάσσοσ

Σεπτέμβριος

- Μαριόνικα Θερμιώτη
- Παναγιώτης
- Θηρεσία Νομικού (Λ. Νομικός)
- Τάκης

Οκτώβριος

- Θηρεσία
- Αντώνιος
- Νάγος
- Μαργαρίτα
- Ιάκωβος

Νοέμβριος

- Εβρος
- Ουρανία
- Τάκης Κ.
- Αντώνιος Κ.
- Σ.Ε.Ν.Α.

Δεκέμβριος

- Αης Γιώργης

Ακολουθεί επιλογή ορισμένων πλοίων μόνον:

1947

- Φλώρα Νομικού (Λ. Νομικός)
- Σοφία Τόγια (Ι. Τόγιας)
- Γ. Μπλέσσας
- Πατρίς (Χαδούλης)
- Κάρυστος (Ι. Τόγιας)
- Α.Ε.Ν.Α.

1948

- Ελση (Τόγιας)
- Κόνιτσα
- Θηρεσία Νομικού (Λ. Νομικός)
- Καδιώ (Σιγάλας)
- Μαρία Νομικού (Λ. Νομικός)

Αναφορά ονομάτων:

- Βερνίκος
- Σόλων Κοντός
- Αντ. Χανδρής
- Χαλκούσης & Περατικός
- Λουκάς Νομικός
- Γαγάνης
- Ιωαν. Τόγιας
- Ν. Καβουνίδης
- Ι. Λάτσης
- Δρακούλης

1949

Αναφορά ονομάτων: Πλοιοκτήτης: Καβουνίδης
Συnergieία: Γουζούαση, Ντούρος & Κων-
σταντάρας

1950

- Κυκλάδες (Ι. Τόγιας, έναρξη μετασκευής)
- Κορινθία (ΕΛΜΕΣ)
- Σοφία Τ.
- Ιωάννης Νομικός (Λ. Νομικός)
- Μαρία Νομικού (Λ. Νομικός)
- Κύκνος (ΣΠΑΠ)
- Καλυδών (ΣΠΑΠ)
- Μαργαρίτα Χανδρής
- Νικόλαος Νομικός
- Κωστάκης Τόγιας
- Χρυσάνθη
- Φιλ. Καβουνίδης

1954

- Ελση (Μεγάλη μετασκευή) (Συνεργάτες Κούτελης, Με-
νούνος)

1955

- Κωστάκης Τόγιας
-

-
- Φλώρινα (Λ. Νομικός, δεξαμενόπλοιο)
 - Αλέξανδρος Τ.
 - Καλυδών (ΣΠΑΠ)
 - Φλώρα (Λ. Νομικός)
 - Ελση (Ι. Τόγιας)
 - Κύκνος (Χαλκίς)
 - Κυκλάδες (Ι. Τόγιας)

1956

Αναφορά ονομάτων: Νίκος Κοζιάς

1957

- Τιτάν (Διώρυξ Κορίνθου)
- Blue Horizon (Κουβάτσος) (εργασία και Κ.Φ.)
- Σοφία Τ. (Τόγιας)
- Everest (Α. Ποταμιάνος)

Αναφορά ονομάτων: Πλοιοκτήτες: Τετενές, Κ. Διαμαντής
Νηογνώμονες: Fraser & Reid, του L.R.S.

1958

- Μαριάνθη Τετενέ
- Σεμίραμις (Α. Ποταμιάνος)
- Ερμής (Α. Ποταμιάνος)
- Αιολία (ΕΛΜΕΣ)
- Φρυγία (ΕΛΜΕΣ)
- Ιωνία (ΕΛΜΕΣ)
- Φίλιππος (Καβουνίδης)
- Γλάρος (Καβουνίδης)
- Παναγιώτης Βενετσάνος
- Ελάκι (Ι. Τόγιας)
- Λιγυρία (ΕΛΜΕΣ)
- Ελλη Τόγια (Ι. Τόγιας)
- Πλωτά Ο.Λ.Π.

Αναφορά ονομάτων: Ναυπηγοί: Ι. Ρωσσέτος, Κ. Στεφανίδης,
Ι. Λάσκαρης, Α. Πρωτοπαπαδάκης
Νηογνώμονες: L. Minnett του Α.Β.Σ.,
Ν. Σεφερτζής του G.L.
Συνεργεία: Τσεμπελής, ΝΑΥΣΙ
Πλοιοκτήτες: Ν. Καβουνίδης, Τ. Ποταμιάνος, Αγγελικούσης

1959 Νέα γραφεία στο μέγαρο Βάτη

-
- Ατρεύς (Ποταμιάνος)
 - Αιγεύς (Ποταμιάνος)
 - Ελλάς (Τυπάλδος)

Αναφορά ονομάτων: Πλοιοκτήτες: Τυπάλδοι

1960

- Ελλάς (Τυπάλδος)
- Καλυδών (ΣΠΑΠ)
- Ατλάς (ΕΤΜΛΕ, Ταμείο λιμενικών έργων)
- Μεσσαριά
- Ποσειδών (Διώρυξ Κορίνθου)
- Μιαούλης (Νομικός)
- Καραϊσκάκης (Νομικός)
- Κύμο (Εμπειρικός)
- Μηδία (ΕΛΜΕΣ)
- Φρυγία (ΕΛΜΕΣ)
- Λυδία (ΕΛΜΕΣ)
- Πόρτολος
- Φλώρινα
- Παναγία Τήνου
- Λέρος (ΕΤΜΛΕ)
- Σαμψών (ΕΤΜΛΕ, γερανός)
- Τιτάν (ΕΤΜΛΕ, γερανός)
- Χριστόφορος (Βασιλάτος)
- Σ.Ε.Ν.Α., Α.Ε.Ε.Ν.Α., Ο.Β.Α., Ο.Δ.Ι.Σ.Υ., Ο.Χ.Ο.Α., Ε.Τ.Β.Α., Σχολές Ε.Ν.

Αναφορά ονομάτων: Πλοικτήτες: Κ. Διαμαντής

Αναφορά σε Νηογνώμονες: Χατζηφωτίου, Saunders, Blakeman,
του L.R.S.

1961 Τέλος συνεργασίας με Ελληνικό Νηογνώμονα, Ιούνιος

- Μαριάννα (Ι. Λάτσης)
- Εριέττα (Ι. Λάτσης)
- Νεραΐδα (Ι. Λάτσης)
- Σπύρος (Ι. Λάτσης)
- Φρύνη (Ι. Λάτσης)
- Ερμής (Α. Ποταμιάνος)
- Χρυσάνθη (Ν. Πατέρας)
- Μυρτιδιώτισσα (Μπιλίνης)

Αναφορά ονομάτων: Ναυπηγοί: Α. Ερμογένης

1962 Στο μέγαρο Βάττη, πλησίον Ποταμιάνου ή Αγγελάτου ?

- Ήπειρος (Π. Ποταμιάνος)
- Παναγία (Τσουρινάκης)
- Σεμίραμις (Α. Ποταμιάνος) (εργασία και Κ.Φ.)
- Henrietta (Ι. Λάτσης, δεξαμενόπλοιο)
- Εργασία σε SOLAS 1960 για Υ.Ε.Ν.

1963

- Σεμίραμις (Α. Ποταμιάνος)
- Bretagne (Χανδρής, Α.Ε.Ε.Ν.Α., Σ.Ε.Ν.Α.)
- Carina (Χανδρής)
- Φαιστός (Ευθυμιάδης)
- Missr Trader
- Everest (Α. Ποταμιάνος)
- Υ.Ε.Ν. - SOLAS 1960

1964

- Ατρεύς (Α. Ποταμιάνος)
- Αργοναύτης (Α. Ποταμιάνος)
- Fantasia (Χανδρής)

1965

- Πλοία Α. Ποταμιάνου

1966 Γραφείο Κωνσταντίνου Φιλίππου. στη Β' Μεραρχίας 2, στου Α. Σαχίνη

- Fiesta (Χανδρής)
- Πλοία Χανδρής)
- Α.Ε.Ε.Ν.Α.

1967

- Α.Ε.Ε.Ν.Α. & Σ.Ε.Ν.Α.

1968

- Τέλος της επαγγελματικής σταδιοδρομίας.

Ο Αλεξ. Φιλίππου επιβλέπων την μετασκευή από κορβέτα σε φορηγό του «Κωνσταντίνος Σ.» περί το 1950 εμπρός από το εργοστάσιο «Κανέλλου».



Η κορβέτα του 1950 η οποία, μετά την μετασκευή της, έγινε το ατμοκίνητο ακτοπλοϊκό επιβατηγό «Κυκλάδες». (Αρχείο Σ. Τόγια)



Το κλιμακοστάσιο του «Κυκλάδες».



Το «Κυκλάδες» του αγαπητού του φίλου Ι. Τόγια, ως ατμοκίνητο, του οποίου είχε επιμεληθεί την μετασκευή.



ALEX. I. PHILIPPOU

as Consulting Naval Architect

DESIGNS - PLANS - CONVERSIONS - SUPERVISIONS

since 1946

AGIOS MARCOS ex L.C.I. - Converted to small cargo boat. Plans and supervision.

AGIA MARINA - General overhauling & conversion to diesel driven small cargo boat. Plans & supervision.

ATHINAI ex P.C.E. -
-"KILMINGTON" - Plans & supervision - Conversion to cargo-boat.

AGIOS NICOLOAS &
TIMIOS STAVROS - Tonnage calculations & plans.

ALCYONI - Research boat for Fisheries Institute (Academy of Athens)- Ships lines - Hydrostatic curves- Including experiment of stability -Modifications

AMARYNTHIA - Passenger ship - Complete set of drawings.

AVRA & ANTONIO - Passenger ship - Complete set of drawings.Design for converting to cargo boat.

ANDROS ex SOFIA TBYIA - Passenger - Complete set of drawings.

ALKIMOS ex ANASTASIOS - Converted to cargo & passenger. Complete set of drawings . Supervision.

ALEXANDRA ex Corvette - Passenger-Design of a new rudder.

ARETI - Cargo - Design & supervision O.F. tanks.

ASIMINA - Cargo - Load - Lines calculations.

ARMADORES - O.F. tanks calibration.

"CYCLADES ex PERSIAN - Plans and supervision for converting to Passenger vessel - Later diesel driven, two engines.

COSTAKIS TOYAS - Passenger - Complete set of plans, additions & modifications.

CARYSTOS - Passenger - Modifications - Plans & supervision on O.F. tanks - Tonnage calculations.

CYCINOS - Passenger - Modifications & plans.

CONSTANTINOS S.
ex Corvette - Plans & supervision on general overhauling and converting to Diesel driven cargo-boat.

CONSTANTINOS - Small cargo converted to Diesel driven - plans & supervision.

CHRYSANTHI - Plans & supervision, O.F. tanks - Load Line calculations.

DESPINA ex P.C.E. - Design for conversion to passenger.

DEMETRIOS - Ship-lines & speed calculations.

DANAË	- O.F. tanks calibration - cargo.
EVI L. & ELPIS L.	- Design for conversion to passenger boat.
ELENI N.	- Small cargo - General arrangement, Hydraulastic curves Load-Line calculations.
ELPIS	- Cargo - Plans for O.F. tanks.
EISI	- Passenger, complete set of drawings. Rearangement as passenger. Plans and supervision on O.F.tanks and on installation of Todd's system.
ENDEAVOUR	- Passenger - Plans & supervision on O.E. tanks and Todd's system.
EVOIKOS ex L.C.T (4)	- Conversion to ferry-boat - Plans and Supervision
EFPI	- Small passenger - Complete set of drawings.
FLORA NOMICOU	- Cargo - Plans & supervision for O.F. tanks & installation of Todd's system.
FLORIZEL & STEADFAST	- Design for the conversion to Diesel driven cargo boats.
FLORA	- Plans & supervision to Diesel driven small cargo
HAROUULA	- Complete set of drawings Tonnage and load Line calculations.
IOANNIS NOMICOS	- Cargo - Plans for O.F. tanks - Sedign of a new propeller.
IOANNIS ex GEORGIOS	- Plans & supervision for conversion to diesel driven small cargo.
KASOS	- Plans and supervision for conversion to cargo & installation of O.F. tanks -Load Line calculations.
LACONIA	- Cargo - Plans and supervision on O.F. tanks installation.
LUCINDA	- Passenger - Complete set of drawings & modifications.
MARGELLA	- Cargo - Plans of general arrangement & Load Line calculations.
MARIA NOMICOU	- Cargo - Plans & Tonnage measurement.
MACEDONIA	- Design to convert a) as passenger b) as cargo vessel.
MARGARITA) MANA) MARIA) NAGOS)	- Plans & supervision - Converted to diesel-driven small cargo-boats.
PINDOS	- Passenger, complete set of drawings modifications & supervision.
PLEIAS	- Cargo diesel driven - plans & Load Line calculations - supervision.

PAVLOS G - Cargo for O.F. tanks.
 POLYVIOS - Design of a new rudder.
 POROS - Design for converting to single screw diesel driven
 small cargo.
 TASOS ex KOS - Complete set of drawings - Plans for O.F. tanks-
 Load Line calculations
 TRIS IERARCHAI - Plans & supervision for converting to diesel driven
 cargo - Load Line & tonnage calculations.
 YPAPANTY - Plans for O.F. tanks & their calibration.
 GRAMMOS }
 GEORGIA }
 CYPRUS ex NAPTHOL } Tankers- Calibration
 RODOS ex MARINA }

ALEX. I. PHILIPPOU
 NAVAL ARCHITECT
 18 SMIA STR.
 ATHENS

«Ὡς Ελεύθερος Επαγγελματίας εργάσθηκε εντατικά, με τα πενήχρα και νηπιώδη μέσα της αμέσως μεταπολεμικής επισκευαστικής μας βιομηχανίας, προσφέρας πολλά στην ανόρθωση της ακτοπλοΐας μας και ιδίως της επιβατηγού τοιαύτης.

Το ναυπηγικόν του έργον υπήρξε πλουσιότατο και ήτο πάντοτε γνωστός για την ακρίβεια, μεθοδικότητα και τιμιότητά της εργασίας του. Η συμβολή του εις τη ναυπηγική επιστήμη, η φιλική του διάθεση προς όλους είχαν εκτιμηθεί τόσο στον Πειραιά όσον και στους εφοπλιστικούς κύκλους του Λονδίνου. Είχε στενή γνωριμία και φιλία, αρχίζοντας από τους απλούς τεχνίτες των συνεργείων μέχρι τους ναυτιλιακούς και κρατικούς παράγοντες της εποχής.»

(Τ' ανωτέρω είναι ελευθέρα απόδοση δημοσιεύματος στο ναυτιλιακό τύπο, μετά τον θάνατό του)

Καλοί πελάτες και φίλοι του ήσαν, μεταξύ άλλων, οι Λουκάς και Νίκος Νομικός, ο Σόλων Κοντός, οι Αντώνης και Δημήτρης Χανδρής, ο Αχιλλέας Χαλκούσης, οι Μιχάλης και Τάκης Περατικός, οι Ιωάννης και Ευάγγελος Τόγιας, οι αδελφοί Καβουνίδη, ο Τάσος Ποταμιάνος, ο Μιχαήλ Καραγεώργης, ο Παναγής Γιαννουλάτος, ο Ιωάννης Λάτσης, ο Χαράλαμπος Τυπάλδος, ο Γ. Εμπειρίκος, ο Νικ. Πατέρας, ο Κώστας Διαμαντής, ο Έκτωρ Δρακούλης, ο Τσουρινάκης, ο Όθων Τετενές, ο Νίκος Βαλμάς κλπ.

Ο δεσμός με τον Καπετάν Γιάννη Τόγια και την οικογένεια του υπήρξε ιδιαίτερος και διαχρονικός.

Είχε επίσης δεσμούς φιλίας με τον L. Minett του A.B.S., τον Embom της B & W και τους Λιμενικούς αξιωματικούς Β. Χανίδη και Ε. Γεωργαντόπουλο, καθώς και με τους συναδέλφους του Ι. Λάσκαρη, Ι. Ρωσσέτο, Σωτηριάδη και άλλους και τους νεωτέρους του Κ. Στεφανίδη και Α. Ερμογένη.

Εξ άλλου τα τότε συνεργεία που δραστηριοποιούνται στον Πειραιά και αναφέρονται στα αρχεία του ήσαν του Κανέλλου, του Γουζούση, του Δούρου, του Λιάτσου και Μαρινάκη, του Κωνσταντάρα, του Σινούλη, των Νομικού, Λύρα και Τσεμπελή (η μετέπειτα ΝΑΥΣΙ) κλπ.

Χαρακτηριστικό ήταν το συγκινητικό επεισόδιο όταν γύρω στο 1970, ενώ είχαν έλθει στον Πειραιά να επισκεφθεί κάποιους φίλους και γνωστούς, περπατώντας στην Ακτή Μιαούλη, εμπρός από το Μέγαρο Βάττη, τον εσταμάτησε ένας άγνωστος, ώριμος σε ηλικία άνδρας, και τον φίλησε λέγοντας «Κύριε Φιλίππου είμαι καπετάνιος και δεν με θυμάσαι ίσως από την Σχολή της Υδρας αλλά τα μαθήματα ναυπηγίας που μας έκανες τότε έσωσαν εμένα και το πλοίο μου όταν άρχισε να κάνει νερά στη μέση του ωκεανού»..... Κάποια δάκρυα εκύλησαν στο πρόσωπο του.....

Συμπλήρωμα των ανωτέρω ήτο και η κλίση του για προσφορά σε σκοπούς προς όφελος του κοινωνικού συνόλου. Έτσι στον επαγγελματικό τομέα κατά την μακρόχρονη δραστηριοποίησή του στον Σύλλογο των Διπλωματούχων Μηχανολόγων-Ηλεκτρολόγων-Ναυπηγών & Μεταλλειολόγων Ελλάδος και σαν μέλος του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος και μέλος της Αντιπροσωπείας το 1955 συνέβαλε στην προώθηση της κατοχυρώσεως του ναυπηγικού επαγγέλματος και της κλίμακας αμοιβών των εργασιών τους καθώς και στην επίλυση των προβλημάτων της ναυπηγο-επισκευαστικής βιομηχανίας του τόπου μας (ίδη «Τόμος 2 - Παράρτημα Α'»).

Εδώρισε μέρος του αρχείου και της βιβλιοθήκης του στο Πολεμικό Ναυτικό, στο Τεχνικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, στην Χριστιανική Αδελφότητα Νέων, στην Ακαδημία Αθηνών και στο Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος.



Ο Αλέξανδρος Φιλίππου στη μέση με τον Νίκο Δουζίνα αριστερά του και τον υιό του Κωνσταντίνο δεξιά του, περί το 1970.

Είχε παρασημοφορηθεί με τα παράσημα του Τάγματος του Φοίνικος (1936), της Στρατιωτικής Αξίας Γ' (1936), του Τάγματος του Γεωργίου Α' (1939) και του Ρουμανικού Cavalier pe Dl Locotenent (1923).

Ήταν μέλος του Βρετανικού Institution of Naval Architects από το 1928, του Αμερικανικού Society of Naval Architects & Marine Engineers και του εν Ελλάδι Propeller Club.

Στον κοινωνικό τομέα υπήρξε πολύ παλαιό μέλος του Ναυτικού Ομίλου, που εστεγάζετο στο περίτεχνο ξύλινο περίπτερο του Νέου Φάληρου, που δεν υπάρχει δυστυχώς πιά, στην Περιηγητική Λέσχη, στο Propeller Club κλπ.

1972, 22 Νοεμβρίου απεβίωσε.

Η ΣΥΝΕΧΕΙΑ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΙΛΙΠΠΟΥ:
ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΝΑΜΝΗΣΕΙΣ ΜΟΥ

Το πρώτο φως

Είδα το φως της ημέρας στη Βρέστη της Γαλλίας το 1930 όπου ο πατέρας μου, ναυπηγός αξιωματικός του Β.Ν., είχε διαταχθεί να εποπτεύσει των δοκιμών παραλαβής του υποβρυχίου «Γλαύκος», που είχε ναυπηγηθεί στην Γαλλία για ενίσχυση του στόλου μας.

Ενθυμούμαι ότι μου εδιηγείτο αργότερα ότι κατά την διάρκεια των δοκιμών αυτών, εν καταδύσει, εκόλλησαν τα πηδάλια βάθους και το υποβρύχιο οδηγείτο προς τα βάθη και ότι μόνον με ταχείαν ανάδυση με την αποβολή υγρού έρματος ήλθαν πάλι στην επιφάνεια. Το γεγονός μου είχε μείνει χαραγμένο στο μυαλό μου.....

Στον Πολεμικό Ναύσταθμο Σαλαμίνας

Ο πατέρας μου τοποθετείται υπεύθυνος ναυπηγός των συνεργειών επισκευών του Ναυστάθμου της Σαλαμίνας τις χρονιές 1933-1937.

Εκεί αρχίζουν οι πρώτες θολές μου αναμνήσεις.

Τις πρώτες χρονιές μείναμε σε ένα οίκημα κοντά στη φαρμακαποθήκη και εμπρός από το γήπεδο ασκήσεων των ναυτών.

Το σπίτι ήταν μονώροφο με κήπο που θυμάμαι υπήρχαν φυτεμένες ντοματιές, κολοκυθιές, φραουλιές κλπ.



Στα «ορεινά» του Ναυστάθμου ο Γιώργος Κρέμος με το όπλο, την αδελφή του Άκαλα και εμένα.

Εκεί έπαιζα με τον συνομήλικό μου Νίκο Μιχαήλ, ζωηρό γιό του ναυπηγού Μιχαήλ. Εκεί επίσης στην παρέα, ολίγον μεγαλύτερος, ήταν και ο Γιώργος Κρέμος, γυιός του αξιωματικού ιατρού, ο οποίος είχε μίαν αδελφή, την Άκαλα.

Ο Γιώργος, σταδιοδρόμησε στο Πολεμικό Ναυτικό και η τελευταία του θέση, αν δεν κάμω λάθος, ήταν κυβερνήτης του «Αβέρωφ», παθιασμένος με την μουσειακή του αποκατάσταση. Ήταν δεινός ιστιοπλόος, αθυρόστομος και καλόκαρδος.

Θυμάμαι ότι στα συνεργεία του Ναυστάθμου μου είχαν κάνει ένα ωραίο ξύλινο όπλο, με επικελωμένη κάννη και ωραία λουστραρισμένο. Με το όπλο αυτό επ' ώμου παρέλαυνα κι εγώ πίσω από τους «γιάννηδες», τους κληρωτούς ναύτες, που δεν μπορούσαν να μάθουν ποιά ήταν το δεξί πόδι και ποιά το αριστερό. Έτσι ο εκπαιδευτής με έβαζε στη γραμμή για παράδειγμα.....

Μεγάλο σεβασμό είχα προς τους σκοπούς των φυλακίων οι οποίοι έλεγαν το «τις ει», ακόμα και στους αξιωματικούς, και ήθελα κι εγώ να γίνω ένας εξ αυτών άμα μεγάλωνα.....

Αργότερα μετακομίσαμε σε ένα από τα επάνω διώροφα οικήματα των αξιωματικών, που έβλεπαν προς την Βάση Υποβρυχείων.

Εκεί θυμάμαι την αναταραχή και τους πυροβολισμούς του κινήματος του 1935. Ο πατέρας μου έλειπε εκτός Βάσεως, στην Αθήνα, και η μητέρα μου ήταν μόνη. Επήγαμε για συντροφιά στο οίκημα του Βανδώρου, όπου η γυναίκα του Ντόλη ήταν πολύ φίλη της μητέρας μου.

Ονόματα αξιωματικών, είτε παλαιότερων είτε νεωτέρων, που από τότε μου ήσαν γνώριμα και ήσαν κατά καιρούς στον οικογενειακό μας κύκλο ήσαν:

Ι. Λάσκαρης, παιδικός φίλος του πατέρα μου, Ι. Ρωσσέτος, Ι. Μιχαήλ, Ν. Πάνος, Ι. Κοκόλης, Α. Μοσχοβάκης, Δ. Θεοδωρίδης, Σωτηριάδης, Β. Φραγκούλης, Α. Ερμογένης, όλοι ναυπηγοί-μηχανικοί, Π. Βανδώρος, Μπαχάς, Καββαδίας, Μετζεβύρης, Νικοτσάρας, Παπαβασιλείου, Δελαγραμμάτικας, Τεζεδάκης, Ζαρόκωστας,

Δερτούζος, Δανηλάτος, Φωκάς, Κώνστας, Παπαβασιλείου, Σαρρής, Γεωργαντάς μάχιμοι, Γώργος Αυλωνίτης, οικονομικός, Ιωαννίδης, Κ. Αγγελίδης, Π. Κρέμος ιατροί κ.ά.. Διοικητής του Ναυστάθμου ήταν ο Πλοίαρχος ή Υποναύαρχος, δεν ενθυμούμαι τον βαθμό, Π. Ιωαννίδης. Ελπίζω να μην έχω κάνει λάθος στην περιγραφή των κλάδων των αξιωματικών.

Ο πατέρας μου επίσης ανεφέρτεο τακτικά και στους πρώην συμμαθητές του από το Πανεπιστήμιο της Γλασκώβης, με τους οποίους διατηρούσε επαφή δι' αλληλογραφίας, τους ναυπηγούς Μυνιόζ εξ Ισπανίας και Baglietto εξ Ιταλίας. Ο Baglietto δημιούργησε τα περίφημα ομώνυμα ναυπηγεία στο Varazze της Γένοβας, εγώ δε είχα την ευκαιρία να γνωρίσω τον υιό του, το 1962, με σκοπό μία πιθανή συνεργασία μας.

Άλλο ένα άτομο που έμεινε στον περίγυρο της οικογενείας μας, ιδιαίτερα στα χρόνια της Κατοχής και μετ' έπειτα, ήταν ένας αρχιτεχνίτης των Συνεργείων, ο Γιάννης Βώρος, τον οποίο και είχα στεφανώσει. Τον Γιάννη τον συνήντησα τελευταία φορά στο Ληξούρι, απ' όπου κατήγετο γύρω στο 1995. Λίγο μετά απεβίωσε.

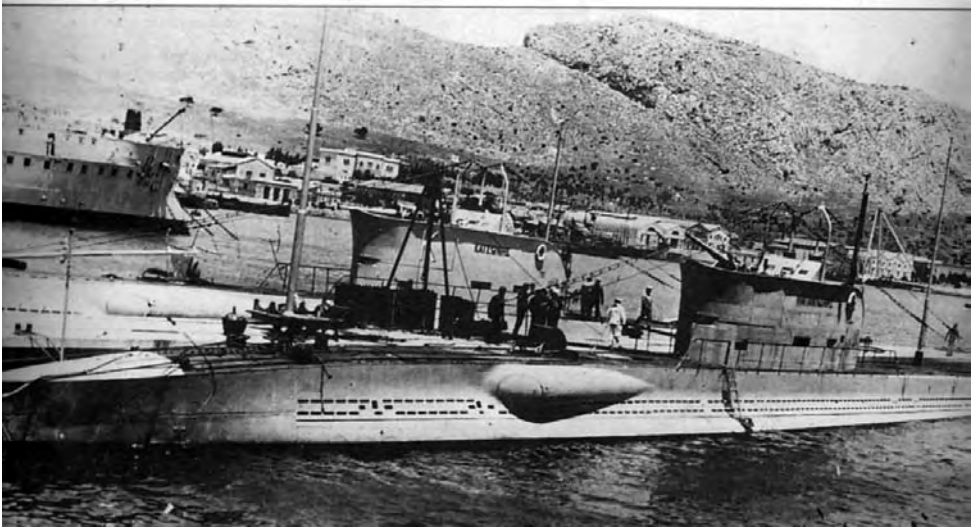
Η ζωή μου στο Ναύσταθμο με έκανε να ζήσω την ζωή του Πολεμικού Ναυτικού από κοντά. Εγνώριζα όλα τα πολεμικά απ' έξω. Ακόμα τότε στο Ναύσταθμο ναυλοχούσαν και τα πελώρια, για τα μάτια μου, θωρηκτά «Κιλκίς» και «Λήμνος», πρυμνοδοτημένα στην προβλήτα εμπρός από το Αρχηγείο.

Ο «Αβέρωφ» ήταν σε ναύδετο στα ανοικτά, καθώς και αριθμός αντιτορπιλικών κλπ.

Εξ άλλου ο αδελφός του πατέρα μου Κώστας ήταν μάχιμος αξιωματικός κι έτσι μαζί του είχα την δυνατότητα να πηγαίνω σε διάφορα πλοία.



Από εκδρομή αξιωματικών του Ναυστάθμου στην Επίδαυρο. Ο Α.Φ. με το πολιτικό σακάκι στην πλάτη και έφιππος ο Νάσος Παπαβασιλείου. Από πίσω στο γαϊδουράκι η μητέρα μου κι εγώ. Περί το 1934.



Ο Ναύσταθμος από την Βάση Υποβρυχίων με τα Υ/Β «Παπανικολής» και «Κατσώνης» περί το 1935.

Ναυτικές διηγήσεις άκουγα επίσης και από τον άλλο μου θείο, τον παλαιό ναύαρχο Χριστόφορο Κονιάλη.

Τα υποβρύχια μου δημιουργούσαν ένα είδος δέους. Η βάση των υποβρυχίων είχε πύλη με σκοπό, τον οποίο εθαύμαζα γιατί παρουσίαζε το όπλο και τον αντιχαιρετούσε ο αξιωματικός.

Κάποτε είχε έλθει για επιθεώρηση ο τότε Διάδοχος Παύλος, και σε κάποιο αντιτορπιλικό όπου ήμουν κι εγώ παιδάκι, με έβαλαν εμπρός και ο Διάδοχος μου έκλεισε το μάτι (αυτό που δεν είχε το μονόκλ) και η σκηνή έμεινε χαραγμένη στο μυαλό μου έκτοτε.

Κατά καιρούς με έπαιρνε ο πατέρας μου και στο γραφείο του, στα σχεδιαστήρια, στα συνεργεία και στην πλωτή δεξαμενή.

Εν τούτοις, ενώ μεν καλλιεργήθηκε μέσα μου μία αγάπη για τα πλοία, τελικά δεν επέλεξα να σταδιοδρομήσω στο Πολεμικό Ναυτικό.

Το καλοκαίρι πηγαίναμε για μπάνια στις εγκαταστάσεις που υπήρχαν για τους αξιωματικούς στην βόρεια πλευρά της Σαλαμίνας, προς τη Μονή. Αυτό ήταν μεγάλο γλέντι για τα παιδιά. Πηγαίναμε με την ατμάκατο, που είχε μία απαστράπτουσα επιχάλκωμένη τσιμινιέρα, με τους ναύτες πρώρα και πρύμα, με άσπιλα λευκά, με τους γάντζους τους και τα γυμνά πόδια και τα κελεύσματα του κυβερνήτη.



Άποψη της Βάσεως Υποβρυχίων με το Υ/Β «Παπανικολής» πρώτο. Στο βάθος αριστερά διακρίνονται τα οικήματα των αξιωματικών.



Το Α/Τ «Βασιλεύς Γεώργιος»/«Βασίλισσα Όλγα».



Το Α/Τ «Κουντουριώτης» ταχύτητας 41,8 κόμβων, 1931.

Την περίοδο των εορτών γινόντουσαν διάφορες παιδικές παραστάσεις σε αίθουσα συγκεντρώσεων με ξύλινους πάγκους.

Τελευταίες αναμνήσεις είναι η μετάβαση στην Αθήνα, όπου όμως σπανίως με έπαιρναν μαζί οι γονείς μου, είτε με την «ευκαιρία» «Πάραλος» για Πειραιά, είτε μέσω Περάματος και από εκεί με τραμ των Ε.Η.Σ., βαγόνια των οποίων βλέπουμε σήμερα στον Άλιμο ή αλλού. Αυτή ήταν και η πρώτη μου προσέγγιση με τα καρνάγια του Περάματος, με τις παράγκες του, τις εγκαταστάσεις των πετρελαιοδεξαμενών και, πλησιάζοντας στον Πειραιά, τα «Ταμπούρια», που ακόμα ήσαν εκτός του κυρίου πολεοδομικού ιστού της πόλεως.

Εδώ πρέπει να προσθέσω, κλείνοντας την περίοδο αυτή, ότι καριέρα στο πολεμικό ναυτικό έκαναν αργότερα και οι εξάδελφοί μου Πάτροκλος Κονιάλης, που έφθασε Αντιναύαρχος Υπαρχηγός Γ.Ε.Ν., και Παναγιώτης Παπαγιαννόπουλος, που ονομάσθη Σημαιοφόρος κατά τον πόλεμο του 1940, αλλά δυστυχώς απέθανε την περίοδο της Γερμανικής Κατοχής.

Το τραμ των Ε.Η.Σ.
προς το τέρμα
του στο Πέραμα,
κοντά στο φυλάκιο
του Π.Ν., το 1936.
(Αρχειο Η.Σ.Α.Π.)



Ο Πόλεμος 1940-41 και η Κατοχή

Το 1937 γίνεται μετεγκατάσταση της οικογενείας μου στην Αθήνα ενώ ο πατέρας μου υπηρετεί ακόμα στο Ναύσταθμο, στην Βάση Υποβρυχίων, και στη συνέχεια σε απόρρητο υπηρεσία του Γ.Ε.Ν., που σκοπό είχε την προετοιμασία και εξοπλισμό εμπορικών πλοίων σε περίπτωση πολέμου. Επίσης υπηρετεί στην Ανωτάτη Διοίκηση Παρακτίου Αμύνης και ως καθηγητής στην Σχολή Εμποροπλοιαρχών της Ύδρας.

Σχετικά με τις ως άνω δραστηριότητες ενθυμούμαι ένα ταξίδι στην Ύδρα, με το «Υδράκι», με κακοκαιρία και ταλαιπωρία όλων των επιβατών περνώντας τα Τσελεβίνια, βροχή στην Ύδρα και πολύ κρύο στο μικρό δωμάτιο του ξενοδοχείου, δίπλα στο καμπαριό στο λιμάνι, χωρίς φως το βράδυ αφού σταματούσε η λειτουργία του ηλεκτρικού εργοστασίου.

Άλλη ανάμνησή μου, που με είχε εντυπωσιάσει, ήτο η κηδεία των λειψάνων του Βασιλέως Κωνσταντίνου, την οποία είχα παρακολουθήσει από κάποιο μπαλκόνι της οδού Αγίου Κωνσταντίνου.

Για τους εξοπλισμούς των πλοίων, επειδή η προετοιμασία ήταν μυστική, τα σχέδια εγίνοντο στο γραφείο που είχε οργανωθεί στο σπίτι μας στην οδόν Σίνα. Εκεί είχαν απλωθεί σχεδιαστήρια και



Η πλατεία Ομονοίας το 1936. Η βασιλική πομπή των λειψάνων του Βασιλέως Κωνσταντίνου. (Αρχείο Η.Σ.Α.Π.)

εσχεδιάζοντο οι εξέδρες και βάσεις των πυροβόλων που θα ετοποθετούντο σε φορτηγά και επιβατηγά πλοία.

Σε κάποια γωνιά καθόμουν συχνά κι εγώ και εσχεδιάζα τέτοιες κατασκευές, με κανονικά όργανα σχεδιάσεως, δείγματα των οποίων υπάρχουν ακόμα.

Ήλθε και ο τορπιλλισμός του ευδρόμου «Ελλη» στην Τήνο. Ο πατέρας μου, όπως μας είπε χρόνια αργότερα, είχε γνώση ότι η τορπίλλη που το εβύθισε ήταν ιταλική, πράγμα που τον προετοίμασε για το ότι άσχημες ημέρες ευρίσκοντο προ των πυλών για την Ελλάδα.

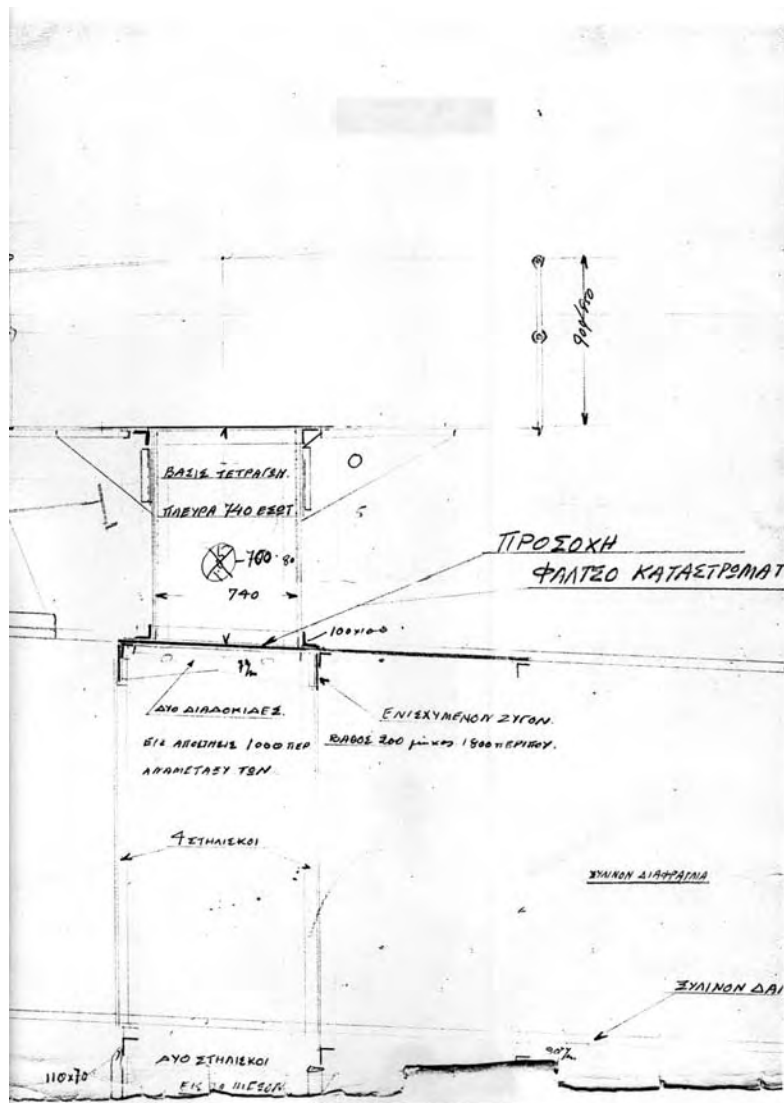
Τότε πολύ σημαντικό μου είχε φανεί ότι ο πατέρας μου είχε υπηρεσιακό αυτοκίνητο του Β.Ν. στη διάθεσή του.

Από πολύ μικρό παιδί ο πατέρας μου με έπερνε μαζί του στο Ναυτικό Όμιλο Φαλήρου, τον ιστορικό αυτό Όμιλο με έτος ίδρύσεως 1905, που εστεγάζετο στο περίτεχνο ξύλινο περίπτερο, που κατεστράφη πρόσφατα και ο Όμιλος παραμένει έκτοτε άστεγος και υπό διωγμό.



Του σχολείου όπου έμαθα τα πρώτα μου γράμματα, 1937.

Το σχέδιο βάσεως πυροβόλου προς εξοπλισμό εμπορικού πλοίου.



Εκεί έμαθα κωπηλασία και στις διπλανές μανιέρες κολύμβηση.

Οι μανιέρες αυτές, της εποχής των αρχών του 20ου αιώνα ή και παλαιότερα, ήσαν μέσα στη θάλασσα, αντίγραφα εκείνων των Γαλλικών Ακτών, εκατέρωθεν της μεγάλης προβλήτας και χωρισμένες σε ανδρικές και γυναικείες, άνδρες δε του Λιμενικού

περιπολούσαν ώστε να μην επιτρέπεται η επαφή μεταξύ των δύο φύλων μέσα στη θάλασσα.

Οι μπανιέρες και η προβλήτα διελύθησαν επί Κατοχής από τους Γερμανούς για να κάνουν χρήση των μετάλλων τους στην πολεμική τους βιομηχανία.

Ενδεχομένως το 1943 έγινε δόκιμον μέλος του Ναυτικού Ομίλου με αυξοντα αριθμό 57.

Το 1940 επέτυχα στις εισαγωγικές εξετάσεις του Γυμνασίου στο Πειραματικό Σχολείο Πανεπιστημίου Αθηνών, της οδού Σκουφά, από το οποίο και απεφοίτησα το 1948.

Το κτίριο το επίταξαν από την αρχή της Κατοχής οι Γερμανοί.

Διαχρονικά από το σχολείο αυτό απεφοίτησε μεγάλος αριθμός συμπολιτών μας οι οποίοι άφησαν το στίγμα τους στην κοινωνική, πολιτική, επιστημονική, πολιτιστική κλπ ζωή της Ελλάδος. Ένα μικρός κατάλογος τέτοιων ανθρώπων ακολουθεί, σαν φόρος τιμής για το σχολείο αυτό, που σήμερα, δυστυχώς, απαξιώνεται μεταξύ αλλοτρίων σκοπιμοτήτων, που του στερούν μία σύγχρονη και αξιο-



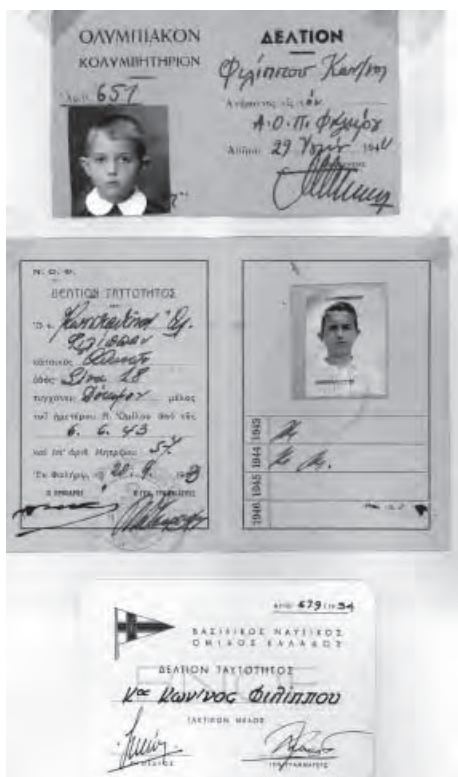
Κωπηλάτες στο Ναυτικό Όμιλο. Ο πατέρας ηηδαλιούχος. Αρχές της δεκαετίας του 1930.

Το Νέο Φάληρο στις αρχές της δεκαετίας του 1930. Διακρίνονται το ξενοδοχείο των Ε.Η.Σ. «Μέγα», οι μπανιέρες και δεξιά η εξέδρα. (Αρχείο Η.Σ.Α.Π.)



Το Νέο Φάληρο την ίδια περίοδο. Διακρίνονται αριστερά το ξενοδοχείο «Μέγα», στο βάθος το ξενοδοχείο «Ακταίον» και δεξιά το «Περίπτερο». (Αρχείο Η.Σ.Α.Π.)





Διάφορες ταυτότητές μου.

πρεπή στέγη. Ο κατάλογος αυτός είναι αυθαίρετα δικός μου, με χρονολογία αποφοίτησεως από το 1937 έως το 1974 και μοιραίως δεν περιλαμβάνει πολλά άλλα επιφανή ονόματα, λόγω περιορισμένου χώρου:

Παπανδρέου Ανδρ. - Πρωθυπουργός
 Καραμανλής Κων. - Πρωθυπουργός
 Σημίτης Κων. - Πρωθυπουργός
 Τσαλδάρης Αθαν. - Πρόεδρος Βουλής
 Κουρουσόπουλος Θ. - Πρόεδρος Συμβ. Επικρατείας
 Μαγκάκης Γεωρ. - Υπουργός
 Ιακωβίδης Σπυρ. - Πρόεδρος Ακαδημίας Αθηνών
 Λόης Δημ. - Ήρωας εκτελεσθείς υπό Γερμανών
 Κύρκος Λεων. - Πολιτικός
 Φατούρος Χρ. - Αντιπρόεδρος Συμβ. Επικρατείας
 Θεοφάνους Γ. - Γεν. Γραμ. Υπουργείου Συντονισμού

Μαλασπίνας Α. - Αντιπρόεδρος Coca-Cola Η.Π.Α.
 Παννουλάτος Βασ. - Διεθνούς φήμης βαρύτονος
 Γεωργιάδης Απ. - Ακαδημαϊκός
 Βαρβιτσιώτης Ιωαν. - Υπουργός
 Κουβελάκης Γεωρ. - Υπουργός
 Παπαντωνίου Ιωαν. - Υπουργός
 Καψάνης Γεωρ. - Ηγούμενος Αγίου Όρους
 Χατζηφωτίου Ζάχος - Επιχειρηματίας, Δημοσιογράφος
 Αλιβιζάτος Πέτρ. - Καθηγητής Πανεπιστημίου
 Παραράς Πετρ. - Αντιπρόεδρος Συμβ.Επικρατείας
 Κανελλόπουλος Ανδρ. - Βιομήχανος, Τιτάν

Μυτιληναίος Εμ. - Βιομήχανος
Καλαμάκης Δημ. - Βιομήχανος
Καρέλιας Γεωρ. - Βιομήχανος
Κορακιανίτης Γερ. - Επιχειρηματίας
Μπακάκος Δημ.- Φαρμακοποιός
Σκέντζος Γ. - Αρχηγός Αεροπορίας
Ρογκάν Σπ.- Μηχανικός
Κολυβάς Σπ. - Αεροπαγίτης
Πάντζαρης Θεοδ. - Πρεσβευτής
Δούντας Μιχ. - Πρεσβευτής
Λύτρας Σωτ. - Καθηγητής Πανεπιστημίου
Αλιβιζάτος Νικ. - Καθηγητής Πανεπιστημίου
Αλιπράντης Νικ. - Καθηγητής Πανεπιστημίου
Πρωτονοτάριος Πετρ. - Καθηγητής Πανεπιστημίου
Καρύδης Π. - Καθηγητής Ε.Μ.Π.
Ρογκάν Αδ. - Καθηγητής Ε.Μ.Π.
Αραβαντινός Διον. - Καθηγητής Ε.Μ.Π.
Κορωνάιος Νικ. - Καθηγητής Ε.Μ.Π.
Λεγάκις Κιμ. - Καθηγητής Πανεπιστημίου
Γαλανός Δημ. - Καθηγητής Πανεπιστημίου
Ματσούλας Ηλ. - Καθηγητής Πανεπιστημίου
Μαυρομάτης Εμμ. - Καθηγητής Πανεπιστημίου
Ταμπακόπουλος Σπ. - Καθηγητής Πανεπιστημίου
Χαροκόπος Ευστρ. - Καθηγητής Πανεπιστημίου
Μπαρτσόκας Χρ. - Καθηγητής Πανεπιστημίου
Πουланτζάς Νικ. - Καθηγητής Πανεπιστημίου
Βασενχόβεν Ανδρ. - Καθηγητής Ε.Μ.Π.
Αραβαντινός Αθ. - Καθηγητής Ε.Μ.Π.
Ζέππος Κων. - Πρεσβευτής

Εξ άλλου οι κατωτέρω απόφοιτοι, με αλφαβητική σειρά και χρονολογία αποφοίτησεως έως το 1980, ακολούθησαν το επάγγελμα του ναυπηγού:

Βαλσάμης Δημ.
Λούβης Μιχ.
Μαγγιώρος Γεωρ.
Παπαγεωργίου Ευθ.
Πέρρας Παρ. (καθ. Ε.Μ.Π.)
Πρωτονοτάριος Αντ.
Φιλίππου Κων.
Ψαραύτης Χαρ. (Καθ. Ε.Μ.Π.)

Η Δευτέρα 28 Οκτωβρίου με ευρήκε να πηγαίνω, αντί για το σχολείο, στην Ε.Ο.Ν..

Ακολούθησαν ημέρες ανησυχίας αλλά και αφάνταστου ενθουσιασμού ότι «η Ελλάδα ποτέ δεν πεθαίνει».

Μετά την πρώτη - δεύτερη ημέρα τα σχολικά μαθήματα άρχισαν κανονικά. Από τα λεγόμενα των μεγάλων, από το ραδιόφωνο, από τις εφημερίδες παρακολουθούσα τα γεγονότα και μαζί μ' αυτά έμαθα και την γεωγραφία της Βορείας Ηπείρου.

Μετά τις μεγάλες νίκες και την προέλαση στην Αλβανία ήλθε και το νέον έτος 1941 με τις μεγάλες δυσκολίες του χειμώνα, την ανακοπή της προελάσεως των στρατευμάτων μας στο Τεπελένι, τον θάνατο του Ιωάννη Μεταξά και την επίθεση των Γερμανικών στρατευμάτων στις 6 Απριλίου, την άφιξη των αγγλικών στρατευμάτων, τις μάχες του Ρούπελ και των άλλων οχυρών, την υποχώρηση, την προσπάθεια αμύνης στην περιοχή του Ολύμπου και την εν συνεχεία πλήρη κατάρρευση.

Κατά την διάρκεια του πολέμου στο Αλβανικό μέτωπο άνοιξα αλληλογραφία με ένα φαντάρο και του έστελνα πακέτα με τρόφιμα και ένα μάλλινο περιλαίμιο, που με βοήθησε η γιαγιά μου να πλέξω. Ο φαντάρος αυτός επέζησε του πολέμου και ήλθε σπίτι να με γνωρίσει και να με ευχαριστήσει.

Σε όλο αυτό το διάστημα εκρατούσα ημερολόγιο των γεγονότων, όπως τα έβλεπε και τα κατέγραφε ένα παιδί της ηλικίας μου.

Με την κατάρρευση του ελληνικού μετώπου, έγινε μία σύσκεψη της οικογένειας Φιλίππου, επειδή πολλοί της οικογένειας ήσαν αξιωματικοί, για να αποφασισθεί ποιοί θα έμεναν και ποιοί

θα έφευγαν στην Αίγυπτο. Έτσι αποφασίστηκε ο θείος μου ο Κώστας, αξιωματικός Β.Ν. ο οποίος αν και ήταν σχετικά νεόνυμφος αλλά χωρίς παιδιά να φύγει, ενώ ο πατέρας μου να παραμείνει. Οι άλλοι θείοι, ο ναύαρχος Χρ. Κοινιάλης καθώς κι ο στρατηγός Βρ. Παπαγιαννόπουλος, λόγω μεγάλης ηλικίας, δεν μπορούσαν να φύγουν.



Το επιστολικό δελτάριο από το Αλβανικό μέτωπο.

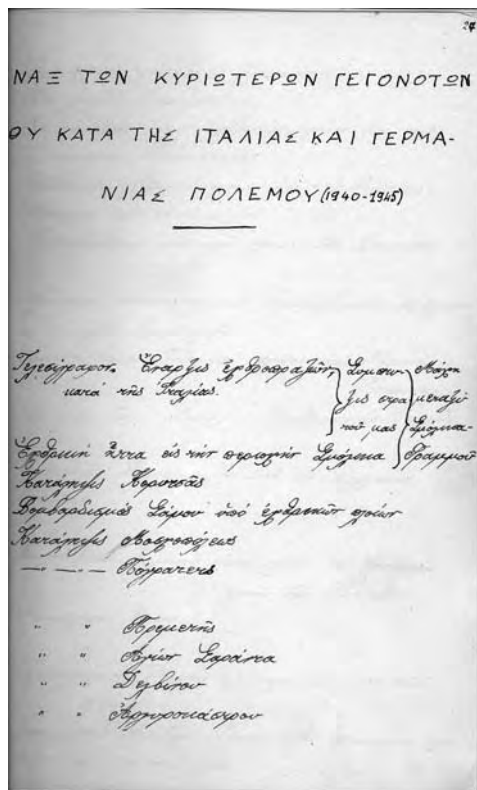
Ο θείος Κώστας ορίστηκε από το Ναυτικό Κυβερνήτης του Πλοίου Συνεργείου των Υποβρυχίων «Ηφαιστος», το οποίο, παρ' όλη την μικρή του ταχύτητα κατόρθωσε να φθάσει στην Αλεξάνδρεια ασφαλώς.

Μετά ήλθε η ημέρα της εισόδου των Γερμανών στην Αθήνα, στις 27 Απριλίου 1941.

Η Αθήνα ήταν έρημη και εγώ πίσω από τις γρίλιες παρακολουθούσα την κίνηση στην οδό Ακαδημίας. Τότε πρωτοείδα τους Γερμανούς μοτοσυκλετιστές, με τους γκριζοπράσινους μακριές επενδύτες, τα κράνη και τα οπλοπολυβόλα, θέαμα που θα μου γινόταν οικείο τα επόμενα τέσσερα χρόνια.

Θα διηγηθώ ορισμένα γεγονότα της Κατοχής, όπως έμειναν χαραγμένα στο μυαλό μου:

Είχαμε τύχη που ο πατέρας μου είχε την προνοητικότητα να προμηθευθεί τρόφιμα πριν από την είσοδο των Γερμανών και αυτά μας εβοήθησαν να επιζήσουμε σχετικά άνετα για κάποιο διάστημα. Είχαμε κονσέρβες, σιτάρι, φακές, φάβα, που με τον καιρό αποκτούσαν μαμούνια και δουλειά μου ήταν να τα καθαρίζω.



Η πρώτη σελίδα του ημερολογίου μου των πολεμικών γεγονότων του 1940.



Γερμανική Κατοχή - Σε αναζήτηση τροφής.

Με το καθαρισμένο σιτάρι επήγαινε η μάνα μου σε ένα κρυφό μύλο στα Πετράλωνα και το έκανε αλεύρι. Την θυμάμαι, μικροκαμωμένη όπως ήταν, να κουβαλά το σακί με το αλεύρι στον ώμο, ξυπόλυτη γιατί την πονούσαν τα πόδια....

Αργότερα οι συνθήκες διαβίωσής μας έγιναν πολύ δύσκολες.

Τον χειμώνα του 1942 η πείνα εθέριζε τους κατοίκους της Αθήνας. Σκελετωμένοι άνθρωποι κυκλοφορούσαν ψάχνοντας για οτιδήποτε να φάνε στα σκουπίδια. Θυμάμαι ότι έβλεπα ανθρώπους να πέφτουν στο δρόμο, με αφρούς στο στόμα, και φυσικά κανείς δεν τους έδινε σημασία. Που και που περνούσαν καρότσια, κάρα ή στην καλύτερη περίπτωση «γκαζοζέν» φορτηγά, μέσα στα οποία, κάτι δυστυχείς εργάτες του Δήμου, εστοίβαζαν τα πτώματα.

Στο διπλανό τετράγωνο από το σπίτι μας, στην οδό Μασσαλίας, υπήρχε το Νεκροτομείο, όπου ξεφόρτωναν τα μακάβρια φορτία τους οι πρόχειρες αυτές νεκροφόρες και μία - δύο φορές είχα πάρει το κουράγιο και να πάω παρακολουθήσω το θέαμα. Αν και μικρό παιδί είχα προσαρμοσθεί στην αποτρόπαια οψη των πτωμάτων. Αργότερα τα φορτηγά - νεκροφόρες εξελίχθηκαν λιγάκι. Έγιναν φορτηγά, σε χρώμα μελανί, με ένα σταυρό επάνω και με δύο καπάκια που έκλειναν για να μην φαίνονται τα πτώματα που μετέφεραν. Τρομερές σκηνές τις οποίες εύχομαι κανένας να μην ξαναζήσει!

Το ψωμί ήταν με δελτίο, 30 δράμια το άτομο, ποιότητας μπομπότα νερουλή, μόλις ψημένη σε ταψί, με εφημερίδα στρωμένη από κάτω, για να διατηρεί το νερό της και να βαραίνει. Έχοντας φιλοξενούμενους στο σπίτι μας, είχα ψωνίσει από τον φούρνο το ψωμί δύο ημερών, κάπου 300 δράμια σύνολο, και γυρνούσα με αγκαλιά το πολύτιμο φορτίο μου όταν επέπεσαν επάνω μου απελπισμένοι πεινασμένοι άνθρωποι, που στη μανία τους να μου αρπάξουν το ψωμί, το θρυμάτισαν τελείως και έπεσαν στην άσφαλο του δρόμου για να μαζέψουν ότι μπορούσαν. Αυτό έγινε στην οδό Ακαδημίας, πίσω από το Πανεπιστήμιο.

Το «Kurtulus».



Αργότερα με την άφιξη επισιτιστικής βοήθειας από τον Διεθνή Ερυθρό Σταυρό, με το περίφημο τουρκικό πλοίο το «Kurtulus», όταν είχε οργανωθεί συσσίτιο για

το υπάρχον προσωπικό του πρώην Πολεμικού μας Ναυτικού, επήγαινα και καθόμουν σε ατελείωτη ουρά, με μία μεγάλη караβάνα, για να πάρω το πληγούρι ή κάτι άλλα, αγνώστου περιεκτικότητας, εδέσματα, κάποιο σπανάκι βραστό, κάτι ραδίκια, και να τα φέρω στο σπίτι, όπου η μητέρα μου προσπαθούσε να τα βελτιώσει με λίγο λαδάκι ή κανένα μυρωδικό, εάν είχε.

Τότε ήταν που εμφανίστηκε με έξαρση το φαινόμενο του μαυραγοριτισμού. Ενθυμούμαι το κρέμασμα κάποιων εξ αυτών που έγινε στην Πλατεία Συντάγματος, για παραδειγματισμό. Οι γονείς μου μου απαγόρευσαν να πάω προς τα εκεί.

Τον βαρύ χειμώνα του 1941 και κάθε χειμώνα μετέπειτα η θέρμανση στο σπίτι ήταν υποτυπώδης. Είχαμε ένα πήλινο μαγκάλι σε ένα δωμάτιο και μαζευόμαστε όλοι γύρω από αυτό. Ο καπνός όμως του μαγκαλιού μας έφερνε ναυτία οπότε έπρεπε να ανοίγουμε και το παράθυρο οπότε έμπαινε πάλι κρύο. Εμένα με κρατούσαν πολλές ώρες στο κρεβάτι για να μην κρυώνω. Ο πατέρας μου τριγυρνούσε στο σπίτι με μία κουβέρτα τυλιγμένος.

Όλους τους χειμώνας υπέφερα πολύ από χιονίστρες στα δάκτυλα των χεριών και των ποδιών μου. Η φαγούρα ήταν αφόρητη όταν τα δάκτυλα ήταν ζεστά. Έτσι αναγκαζόμουν να τα βάζω σε κρύο νερό για να παγώσουν και να σταματήσει η φαγούρα. Τότε όμως τα παγωμένα μέλη μου με έκαναν να τρέμω και αναγκαζόμουν να τα ζεστάνω οπότε το μαρτύριο της φαγούρας



Ο βομβαρδισμός του Ναυσταθμού από τους Γερμανούς.



Το θωρηκτό Θ/Κ «Κιλκίς» και στο βάθος το Θ/Κ «Λήμνος» στο Ναύσταθμο μετά από τους βομβαρδισμούς των Γερμανών (οι δύο ανωτέρω φωτογραφίες είναι από αρχείο).

ξανάρχιζε..... Πολλές φορές τα πόδια μου πρηζόντουσαν και δεν μπορούσα να βάλω παπούτσια. Ήταν πολύ δύσκολες οι ημέρες αυτές.

Ο πατέρας μου στις αρχές δεν πολυκυκλοφορούσε, λόγω της ιδιότητος του αξιωματικού που είχε, ώστε να μην εμπλακεί σε κανένα μπλόκο των Γερμανών, που έπερναν ομήρους.

Μία μόνιμη ανησυχία με τις κατοχικές δυνάμεις ήταν αυτές που αφορούσαν τον έλεγχο των ραδιοφώνων. Έτσι με διαταγή των Ιταλών έπρεπε να σφραγισθούν τα ραδιόφωνα ώστε να μην μπορούμε να ακούμε σταθμούς των Συμμάχων, βασικά το BBC, και γινόντουσαν οι σχετικοί έλεγχοι στα σπίτια. Ως εκ τούτου ο πατέρας μου διέλυσε προσωρινά το ραδιόφωνό μας, ένα «Mende», και στη θέση του έβαλε ένα παμπάλαιο μηχάνημα που μπορούσε να συντονισθεί σε ένα σταθμό μόνο, τον σταθμό των Αθηνών. Έτσι όταν γινόταν έλεγχος όλα ήταν εν τάξει. Σιγά σιγά οι έλεγχοι σταμάτησαν και το κανονικό μας ραδιόφωνο ξανασυναρμολογήθηκε και ακούγαμε, με χίλιες προφυλάξεις βέβαια, BBC.

Άλλη περίπτωση ήταν οι επιτάξεις των σπιτιών. Τον περισσότερο καιρό της Κατοχής φιλοξενούσαμε διάφορους γνωστούς μας που εύρισκαν καταφύγιο στην Αθήνα, από άλλα μέρη, ή γενικώς δεν είχαν που την «κεφαλήν κλείναι». Έτσι συνήθως το σπίτι είχε στρωμένα λυόμενα κρεβάτια στο σαλόνι, είτε εκείνη την περίοδο φιλοξενούσαμε κάποιους είτε όχι.

Για μεγάλο χρονικό διάστημα είχαμε φιλοξενήσει τον παλαιό βοηθό του πατέρα μου από τα Συνεργεία του Ναυστάθμου, τον Γιάννη Βώρο, που δεν μπορούσε να γυρίσει στην πατρίδα του την Κεφαλληνία και την υπέργρηρο πρώην δασκάλα των γαλλικών του πατέρα μου, την Madame Irma.

Όταν εμφανίζοντο στην κεντρική είσοδο της πολυκατοικίας αξιωματικοί των Αρχών Κατοχής ο θυρωρός κτυπούσε συνθηματικά όλα τα κουδούνια των διαμερισμάτων από κάτω ώστε να προετοιμασθούν οι ένοικοι αναλόγως για την τυχόν επίσκεψη στο χώρο τους.

Ερχόμενοι σε εμάς και βλέποντας τον μικρό στρατώνα που είχε μεταβληθεί το σπίτι έφευγαν, εκτός από μία φορά που σε μία στρίγκλα φραγκολεβαντίνα διερμηνέα των γερμανών άρεσε ιδιαίτερος το σπίτι και επέμεινε να το επιτάξουν. Τελικώς όμως ο Γερμανός αξιωματικός είχε αντίθετη άποψη και το κακό απετράπει.

Ο πατέρας μου κάποτε έβαλε στην κρεμάστρα, στην είσοδο του διαμερίσματος, το ναυτικό του πηλίκιο, με την κλάρα του ανώτερου αξιωματικού του ναυτικού. Έτσι όταν ήλθε πάλι κάποια άλλη επιτροπή επιτάξεων μόλις ο Γερμανός αξιωματικός είδε το πηλίκιο και έμαθε ότι ο πατέρας ήτο αξιωματικός του ναυτικού αμέσως εστάθη προσοχή, τον χαιρέτισε στρατιωτικά και απήλθε.....

Έτσι το σπίτι μας ποτέ δεν επιτάχθηκε.

Βέβαια σε άλλες περιπτώσεις που γνωρίζω, οικογένειες αναγκάστηκαν να στεγάσουν Γερμανούς αξιωματικούς, η συμπεριφορά των οποίων, από ότι θυμάμαι, ήταν γενικά καλή, ιδιαίτερα εάν ήσαν Αυστριακής καταγωγής. Σε κάποια περίπτωση αξιωματικός που ήταν και αντιχιτλερικός εβοήθησε πάρα πολύ αυτούς τους ανθρώπους, κυρίως με τρόφιμα και σχετική ασφάλεια.

Βασικά βέβαια δεν ήθελε κανείς να έχει έναν τέτοιον άνθρωπο στο σπίτι του.

Να σημειωθεί ότι δίπλα στο σπίτι μας στην οδό Σίνα 18, όπου παλαιότερα υπήρχε το Ελληνικό Φρουραρχείο των Αθηνών, σε όλο το διάστημα της Κατοχής είχε εγκατασταθεί το αντίστοιχο Γερμανικό, με ότι αυτό συνεπάγετο.

Το βράδυ πολλές φορές κοβόταν το ηλεκτρικό ρεύμα και είχαμε έτοιμα πιατάκια με βαμβάκι βουτηγμένο σε λίγο λάδι και αυτό αποτελούσε τον φωτισμό μας.



Καταγράφοντας τις στρατιωτικές επιχειρήσεις στο Ρωσικό μέτωπο.

Αναλόγως πόσο τεταμένη ήταν η ατμόσφαιρα, λόγω κάποιας δολιοφθοράς ή φόνου Γερμανού κλπ επεβάλετο απαγόρευση κυκλοφορίας, άλλοτε ενωρίτερα το βράδυ άλλοτε αργότερα. Όπως και να ήταν εγώ έπρεπε πάντοτε να είμαι σπίτι το αργότερο έως τις 8 μ.μ.. Γενικώς οι έξοδοί μου από το σπίτι ήταν περιορισμένες. Έτσι, με τις πολλές ώρες εντός, έμαθα να γράφω στη γραφομηχανή, στενογραφία, να σχεδιάζω από ναυπηγικά βιβλία του πατέρα μου, να κάνω με γειτονόπουλα τα δικά μου επιτραπέζια παιχνίδια, να κάνω συλλογή γραμματοσήμων κλπ.

Σχετικά με τα σχέδια, στην αρχή τα αντέγραφα βάζοντας ένα διαφανές από πάνω, σύντομα όμως τα έκανα κατ' ευθείαν σε κανονικό χαρτί σχεδίασεως με τη χρήση διαστημομέτρου και υποδεκαμέτρου, με χάρακα, με «Τ» και γωνιακά, με καμπυλόγραμμα κλπ.

Το σχολείο μου, το Π.Σ.Π.Α., είχε καταληφθεί από τους Γερμανούς, κι έτσι, όταν κάναμε μαθήματα αυτά τα κάναμε ή στον Άγιο Διονύσιο, ή σε ένα υπόγειο στην οδό Τσακάλωφ ή, στην καλύτερη των περιπτώσεων, σε ένα κτίριο πίσω από το ιερό του Αγίου Διονυσίου. Άλλες χρονιές δεν κάναμε καθόλου μαθήματα και άλλες κάναμε δύο τάξεις σε μία σχολική περίοδο. Παρ' όλα αυτά, επειδή είχαμε πολύ καλούς δασκάλους, αποκτήσαμε καλή παιδεία, ιδιαίτερα δε μας καλλιεργήθησαν το ήθος, η αγάπη για τον τόπο μας και η σωστή κοινωνική συμπεριφορά, που μας έμειναν σαν παρακαταθήκη στον μετέπειτα βίο μας.

Δάσκαλοί μας υπήρξαν οι φιλόλογοι Καμπούκος, Καρανικόλας, Καμπάνη, αργότερα ο Κουρούμαλης, οι μαθηματικοί Μαργαρίτης και Μπαρμπαστάθης, από το μαθηματικό σύγγραμμα του οποίου εδιδάσκοντο όλα τα παιδιά για πολλά χρόνια, ο Νίκας στη φυσική, ο Ράπτης στη χημεία, οι Λουζιώτης και Πόκαρης στη γυμναστική κλπ, με διευθυντές τον Λεγάκι και τον Βερώνη.

Θυμάμαι τον Κουρουμάλη, ο οποίος αν και ήταν με απόσπαση στο σχολείο, λίγο μετά το τέλος του πολέμου, που μας έλεγε: «Στον ελάχιστο χρόνο που έχουμε θα σας μάθω ότι πρέπει για να περάσετε από τις εξετάσεις. Κατά τα άλλα, θα μιλήσουμε για την ζωή, για να γίνετε καλοί άνθρωποι».

Είχαμε υποχρεωτικό και το μάθημα των Γερμανικών, με μία στριφνή δασκάλα και τα Ιταλικά με μία νεαρά, μάλλον φραγκο-

λεβαντίνα, που ηρέσκετο να κάθεται επάνω στην έδρα και να μας δείχνει τις γάμπες της και εμείς να προσπαθούμε να μαντέψουμε την συνέχειά τους.....Φυσικά δεν μάθαμε ποτέ τίποτα, εκτός του γερμανικού «schwein» (γουρούνι).

Ορισμένοι από εμάς, το 1943-44, εκάναμε κάποια ιδιαίτερα ομαδικά μαθήματα, όπου ο δάσκαλος πολλές φορές πληρωνόταν με μία караβάνα φαγητό.

Έτσι ξεκίνησα να μαθαίνω και αγγλικά με έναν πανύψηλο Άγγλο, που άγνωστο πως είχε ξεμείνει στην Ελλάδα και είχε ξεφύγει από τα Γερμανικά στρατόπεδα. Ήταν ο δυστυχής φοβερά αλλοίθωρος, με ένα στόμα στραβό από το οποίο έτρεχαν συνήθως σάλια, φορούσε κάτι τριμμένα παράταιρα κοντά ρούχα, που προφανώς κάποιος, όχι στα μέτρα του, του είχε χαρίσει, και ζούσε κρυβόμενος σε ένα δωματάκι σε υπόγειο κοντά μας, στην οδό Καπλάνων. Ο δυστυχής αυτός άνθρωπος όμως ήταν ευγενέστατος, καλλιεργημένος και είχε μία θαυμάσια αγγλική προφορά. Η αμοιβή του ήταν ένα καθημερινό πιάτο φαγητό από ότι είχαμε στο σπίτι. Ποιός ξέρει τι να απόγινε.

Κατά την διάρκεια αυτή το μεν 1943 απεβίωσε ο εξαδέλφος μου Δόκιμος Σημαιοφόρος Β.Ν. Παν. Παπαγιαννόπουλος, από ασθένεια, πριν κατορθώσει να φύγει για την Μέση Ανατολή πράγμα που όμως επέτυχε μετά από περιπέτειες, σύλληψη, απειλούμενη εκτέλεσή του ως ομήρου, και τελικά απελευθέρωσή του, ο έτερος εξαδέλφος μου Δόκιμος Σημαιοφόρος Β.Ν. Πατρ. Κονιάλης.

Όλα τα χρόνια της κατοχής είχαμε φυσικά συσκότιση, με μπλε κόλλες χαρτί, κολλημένες στα παράθυρα με ταινίες για να μη θρυμματισθούν τα τζάμια σε περίπτωση βομβαρδισμού. Όλη η Κατοχή επέρασε χωρίς σοβαρά επεισόδια βομβαρδισμών μέχρι τον Ιανουάριο 1944 που έγινε ο μεγάλος βομβαρδισμός του Πειραιώς. Τότε είχαμε ένα νέο κύμα φίλων που εξήτησαν προσωρινό άσυλο στο σπίτι μας.

Οι βομβαρδισμοί του Πειραιώς στη συνέχεια έγιναν πιά τακτικοί. Τον Σεπτέμβριο μάλιστα, που είχα συμμετάσχει σε κατασκήνωση παιδιών που ανήκαν σε οικογένειες μελών του πρώην Πολεμικού μας Ναυτικού, στην Κηφισιά, αναγκασθήκαμε να γυρίσουμε πίσω λόγω της εκδηλώσεως νέας σειράς τέτοιων βομβαρδισμών εκ μέρους των Συμμάχων. Ακολουθεί ημερολόγιο της Κατασκηνώσεως όπως το έγραφα τότε.

ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟΝ
ΤΗΣ ΕΝ ΚΗΦΙΣΙΑ ΠΑΙΔΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΚΗΝΩΣΕΩΣ
Π. ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Από 4/9/1944 έως 15/9/1944

Την Δευτέρα 4 Σεπτεμβρίου έφθασαν τα παιδιά μέσα σε δύο μεγάλα αυτοκίνητα Πάουερ, εις τας 11 περίπου η ώρα, εις το προδιορισμένον σπίτι επί της οδού Τατσιού 43.

Η ημέρα υπήρξε κοπιώδης. Την ιδίαν και την άλλην ημέραν απησχολήθησαν τα παιδιά να τακτοποιήσουν τα πράγματά των. Κατά τας ώρας φαγητού ήρχοντο σε ένα άλλο σπίτι όπου ήτο και το μαγειρείον, επί της οδού Κορυτσάς.

Εγερτήριον εγένετο εις τας 6:30, το μεσημέρι ανάπαυσις από τας 2 περίπου έως τας 4:30, σιωπητήριον εις τας 8 περίπου.

Την Τετάρτη 6 του μηνός εγένετο η μεταφορά των πραγμάτων εις το σπίτι της οδού Κορυτσάς. Εκεί ήδη εκάθηον μέσα σε τρεις σκηνές τα παιδιά του Ερυθρού Σταυρού.

Οι αγγαρείες έπαιρναν και έδιναν. Και την Πέμπτη εξηκολούθησε η μεταφορά των πραγμάτων.

Οι ημέρες περνούσαν ήσυχα. Το πρωί περνούσε γρήγορα. Μετά το κακάο τραγούδι, ιστορίες, αστεία, παιχνίδια, δουλειά. Τα απόγευμα μετά το σταφύλι ή το σταφιδόψωμο τα ίδια.

Το Σάββατο το βράδυ έγινε μία μικρή εορτή μπροστά στον Αρχηγό τον κ. Κ. Ροζόλη και μερικούς άλλους. Ετραγουδήσαν και έπαιξαν μερικά σκετς.

Εν τω μεταξύ το πρωί έγινε διαγωνισμός ποιός θα καθαρίσει καλύτερα ένα ορισμένο μέρος.

Την Δευτέρα ήλθαν επίσημοι δηλαδή από το Υπουργείον των Ναυτικών διά να επιθεωρήσουν την κατασκήνωσιν. Έβαλαν όλοι τα δυνατά τους διά να παρουσιάσουν κάτι καλό. Παρηκολούθησαν την έπαρσιν της σημαίας και την αναφορά (εγένετο κάθε πρωί) κατόπιν δε έπαιξαν διάφορα καινούργια παιχνίδια.

Την Τρίτη το πρωί οι μεν κάτω των 14 ετών επήγαν και έπαιξαν εις το δασάκι του Προφήτου Ηλίου οι δε μεγάλοι εις τον Κοκκιναρα. Εκάθησαν έως το μεσημέρι. Το βράδυ κατ' εξαίρεσιν έμειναν έως τας 9 και ο υπαρχηγός μας κ. Γαβριήλ μας εδιάβασε ένα ωραίο παραμύθι.

Την Τετάρτη το πρωί ανεβλήθη μία εκδρομή την οποίαν είχε ορίσει ο αρχηγός λόγω καιρού. Κατόπιν έγινε απογραφή των πραγ-

μάτων καθ' ενός. Το ίδιο βράδυ έγινε βομβαρδισμός. Μερικοί έκλαψαν από τον φόβο των βομβών αλλά ήσαν οι πιο μικροί.

Εις την αυλήν ευρέθησαν αρκετά βλήματα. Οι κατοικούντες τις σκηνές ήλθον να κοιμηθούν στο σπίτι που γέμισε τελείως. Απεφασίσθη το γκρέμισμά των.

Πέμπτη 14/9/1944

Εγερτήριοι εις τας 7:15 λόγω κρύου. Συνέχισις της τακτοποιήσεως των πραγμάτων και της απογραφής. Εις τας 6 ½ γεύμα λόγω του κρύου. Βομβαρδισμός. Τελική μεταφορά των σκηνών εις το σπίτι.

Παρασκευή 15/9/1944

Απόφασις να αναχωρήσουν τα παιδιά δι Αθήνας. Προετοιμασία προς αναχώρησιν. Συναγερμός. Όλοι μαζεμένοι στο ισόγειο τραγουδούν για τελευταία φορά. Εις τας 11:30 περίπου έφυγε το πρώτο αυτοκίνητο. Εις τας 1 μ.μ. ??

Ομάς Δωδεκάνησα

Ενωμοτία Κως

Γ. Φακιλιάρης???

Άγης ????

Δ. Αχτίδας

Κ. Μανέτας

Ε. Θωμάς

Σωτήριος ?????

Αρχηγός

Χάρης Ροζόλης

Υπαρχηγός

Ν. Γαβριήλ

Στρατοπεδάρχης

Αντώνης ?????

Β' Υπαρχηγός

Ζώρας ????

Ομαδάρχαι

Γούναρης

Μάριος ????

Ι. Λειβάνης

Μπογδάνος

Λόγω της συσκοτίσεως που προανέφερα στα τέσσερα χρόνια της παιδικής μου ηλικίας, που έμπαινε στην εφηβεία, θυμάμαι να κυκλοφορούμε τα βράδυα με μικρά φανάρια. Όταν, με την Απελευθέρωση, άναψαν κάποια φώτα και φωταγωγήθηκε η Πανεπιστημίου και η Σταδίου, για όλα τα παιδιά έμεινε το θέαμα αξέχαστο.

Απελευθέρωση και μέχρι το 1948

12 Οκτωβρίου 1944. Γίνεται πανζουρλισμός. Ο κόσμος όλος στους δρόμους, σημαίες και θούρια, αλλά και άσματα του κομμουνιστικού κόμματος.

Κάποια αγγλικά τμήματα ενεφανίσθησαν πρώτα στην Αθήνα.



Η άφιξη του Ελληνικού Στρατού τον Οκτώβριο 1944 (από την εφημερίδα «Καθημερινή»).

Με την άφιξη και των δικών μας Ιερολοχιτών έγινε παρέλαση στην οδό Πανεπιστημίου. Το πλήθος κόσμου εδημιουργούσε ένα αδιαχώρητο μέσω του οποίου προσπαθούσαν να περάσουν τα αγήματα. Εμείς, παιδιά, στριμωχγόμαστε παντού, ανεβαίναμε σε πεζούλια, τοίχους, δένδρα για να δούμε καλύτερα. Θέλαμε ν' ακουμπήσουμε, εάν ήταν δυνατό, τους δικούς μας μαχητές, της Αιγύπτου και της Ιταλίας, και τους Άγγλους. Αλλά υπάρχουν και οι πρώτες ντουντούκες που δεν μας άρεσαν ιδιαίτερα.....

Εκείνες τις ημέρες είχαμε κατέβει στον Πειραιά με τον πατέρα μου, να δούμε πως είναι το βομβαρδισμένο λιμάνι. Η φωτογράφιση απαγορευόταν αλλά εγώ με μία παλαιά Kodak μηχανή, κουτί, έβγαλα κάποιες φωτογραφίες. Όλα τα κτίρια του λιμένος, τα τελωνεία, οι αποθήκες και οι γερανοί της Ελευθέρας Ζώνης, το σιλό, ο περιβάλλον χώρος, όλα κατεστραμμένα. Πλοία βουλιαγμένα με τα κατάρτια ή τα φουγάρα τους μόνο να φαίνονται επάνω από την επιφάνεια της θαλάσσης.

Περπατώντας επήγαμε από την Ακτή Ξαβερίου στην περιοχή της Σχολής Δοκίμων. Από εκεί φαινόταν ο «ΑΒΕΡΩΦ», με την μεγάλη μεταξωτή ελληνική σημαία στην πρύμη να ανεμίζει και πλήθος λέμβους τριγύρω του. Είχαμε μάθει ότι με τον «ΑΒΕΡΩΦ» επέστρεφε ο θεός μου ο Κώστας Φιλίππου, που όπως ανέφερα προηγουμένως, είχε πάει στην Μέση Ανατολή.

Πλησιάσαμε και εμείς αλλά δεν μπορέσαμε να επικοινωνήσουμε μαζί του. Αργότερα τον είδαμε στην Αθήνα, με πολύ συγκίνηση.

Μετά ήλθαν τα Δεκεμβριανά και ο εμφύλιος μέσα στην Αθήνα. Πολύ δύσκολες και δυσάρεστες στιγμές. Το πατρικό μου σπίτι κοντά στην έσχατη γραμμή αμύνης των κυβερνητικών στρατευμάτων, στην οδόν Ιπποκράτους, καταγιζετο ώρες-ώρες από σφαί-

ρες, τα σημάδια των οποίων υπάρχουν ακόμα. Ένα αγγλικό απόσπασμα εγκατεστάθη στην ταράτσα μας. Το κροτάλισμα των όπλων ήταν τακτική μουσική αλλά ακόμα πιο επικίνδυνη ήταν η τυχόν παρουσία κάποιου ελεύθερου σκοπευτή.

Γι' αυτό για ένα διάστημα δεν βγαίναμε από το σπίτι, στο οποίο είχαν πάλιν εγκατασταθεί πληθώρα φίλων, που είχαν εγκαταλείψει τα σπίτια τους, λόγω της ρευστότητας της καταστάσεως,

όπως ο οικονομικός αξιωματικός Β.Ν. Γ. Αυλωνίτης με την οικογένειά του.

Τρόφιμα δεν υπήρχαν παρά ελάχιστα και πάλι, το ηλεκτρικό ρεύμα διεκόπτετο τακτικά και το Δεκεμβριανό κρύο ήταν έντονο.

Κατά την περίοδο της Κατοχής και αμέσως μετά, την ευρύτερη οικογένειά μου έπληξαν διάφορα δυσάρεστα συμβάντα.

Έτσι, όπως ανέφερα και προηγουμένως, το 1943 έχασα τον εξάδελφό μου Παναγιώτη Παπαγιαννόπουλο, από τις κακουχίες της Κατοχής.

Μετά, κατά τα Δεκεμβριανά, τον θείο μου τον Πάνο Φιλίππου, που έμενε στην οδό Αγαθουπόλεως, κοντά στην Φωκίωνος Νέγρη, τον απήγαγαν οι κομμουνιστές και εξηφανίσθη για ένα διάστημα έως ότου, τυχαία, τον είδε ο μνηστήρας της οικιακής των βοηθού στα Δερβενοχώρια, χώρο εκτελέσεων, πεζοπορώντας προς Θήβα, και κατόρθωσε να τον απελευθερώσει.

Επιπλέον λόγω εμπρησμού του καταστήματος που διατηρούσε στην οδό Πατησίων, στο ύψος της Καποδιστρίου, με αντιπροσωπείες ηλεκτρικών κινητήρων και αντλητικών συγκροτημάτων, κατεστράφη οικονομικά.

Να σημειώσω ότι ο θείος αυτός, άτεκνος ων, με αγαπούσε ιδιαίτερω. Την περίοδο των δύσκολων ημερών της Κατοχής έφευγα από το σπίτι μου στην οδό Σίνα, παιδί 12 ετών, και πήγαινα στο σπίτι του με τα πόδια και ξαναγύριζα, μόνο και μόνο για



Η κατεστραμμένη «Ελευθέρα Ζώνη» του Πειραιά. (Ξένη δημοσίευση)



Το κατεστραμμένο λιμάνι του Πειραιά τις ημέρες αμέσως μετά την απελευθέρωση.



Ο «Αβέρωφ» κατά την άφιξη του από την Αλεξάνδρεια και την μεθόρμισή του στον Προλιμένα.

να φάω μαζί τους, φέροντας όμως το ψωμί μου, 30 δράμια.

Πάλι κατά τα Δεκεμβριανά, στις 6 του μηνός, ο εξαδελφός μου Ηλίας Φιλίππου, 16 ετών, ενώ ευρίσκετο εμπρός από το σπίτι του, στην οδό Μπουμπουλίνας, εξηφανίσθη, προφανώς απαχθείς υπό των κομμουνιστών.

Για χρόνια μετά η οικογένειά του τον έψαχνε σε όλους τους χώρους ταφής ανά την Ελλάδα, καθώς και μέσω του Ερυθρού Σταυρού, στις Βαλκανικές χώρες, που ήσαν αποδέκτες του παιδομαζώματος, αλλά ποτέ δεν ανευρέθη.

Επιστέγασμα όλων των ανωτέρω ήταν όταν το Πάσχα του 1945 ο θείος μου ο Κώστας, ο αξιωματικός του ναυτικού ο οποίος με την απελευθέρωση είχε μόλις γυρίσει από την Αίγυπτο με τον «Αβέρωφ», κατά το ταξίδι προς την Σάμο, από όπου κατήγετο η σύζυγός του, το γένος Ιγγλέση, με το «Σπερχειός», τούτο ανετράπη και ενώ αυτός διεσώθη εκείνη δυστυχώς επνίγη. Ήταν το πρώτο μεγάλο ναυτικό ατύχημα που έπληξε την ελληνική ακτοπλοΐα μεταπολεμικώς.

Το «Σπερχειός» ήταν βοηθητικό του στόλου το οποίο, λόγω ελλείψεως άλλων πλοίων, είχε διατεθεί για να εκτελέσει ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

Κατά τα Δεκεμβριανά, σαν πολύ σημαντικό γεγονός, ενθυμούμαι την άφιξη των Eden και Churchill, σε μία Αθήνα, μία Ελλάδα, που επάλευε να επιβιώσει.



Η οδός Αθηνάς γωνία με την πλατεία Ομονοίας εκείνων των ημερών. (Ξένη δημοσίευση)

Τα γεγονότα συν τω χρόνω επήραν την γνωστή τροπή τους κι εγώ επανήλθα σε έναν ομαλότερο τρόπο ζωής.

Με την ανασυγκρότηση του Ελληνικού Κράτους ήλθε και η εποχή που ο πατέρας μου υπέβαλε την παραίτησή του από τις τάξεις του Β.Ν. με τον βαθμό του Πλοιάρχου (οι αξιωματικοί του Τεχνικού Κλάδου την εποχή εκείνη δεν μπορούσαν να προβιβασθούν περαιτέρω), ως συμπληρώσας 25ετή ευδόκιμο υπηρεσία, και άρχισε τη νέα του σταδιοδρομία ως ελεύθερος επαγγελματίας.

Από την περίοδο της Κατοχής και μετά ανεπτύχθησαν φιλίες με άλλα παιδιά, που πολλές από αυτές διατηρούνται ζωντανές μέχρι σήμερα (για όσους είναι εν ζωή ακόμα), ιδιαίτερα με τον Γιώργο Τσάκωνα, τον Νίκο Μεταξά, τον Πάγκο Κρίνο, τον Ντόρη Χαλκιάπουλο, τον Δημήτρη Κουτσοδάκη, τον Φίλιππο Νίκογλου, τον Δημήτρη Θεοδωρόπουλο, αλλά και με τον Γιάννη Κωστόπουλο, τον Κώστα Σταυρίδη, τον Δημήτρη Λεούση, τον Μιχάλη Χολέβα, τον Λέοντα Αργυρόπουλο και την μετέπειτα γυναίκα του Έρση, την Ανθή Τόγια και τα αδέρφια της Κώστα και Στέφανο, την Λία Κόκκα, τις αδελφές Ιορδάνογλου, την Έφη Μπόμπολα, για να περιορισθώ σε αυτά τα ονόματα μόνον, χωρίς να θέλω παραβλέψω άλλους καλούς φίλους και φίλες.



Παρέλαση των μαθητών της 8ης γυμνασίου του Πειραματικού Σχολείου Πανεπιστημίου Αθηνών στο Στάδιο, 1948.

Τα σχολεία άνοιξαν πάλι και η τάξη μου, μετά την επισκευή του κτιρίου του σχολείου στην οδό Σκουφά από τις καταστροφές, που είχαν κάνει οι Γερμανοί, στεγάσθηκε και πάλι.

Το 1945 επήγα στους προσκόπους, στην 3η Ομάδα Ναυτοπροσκόπων Αθηνών (Ο.Ν.Α.), που έδρευε στα Πευκάκια Αγίου Νικολάου. Η ομάδα αυτή σύντομα απέκτησε πολλά προσκοπάρκια κι έτσι χωρίστηκε σε περισσότερες «τρίτες». Εγώ ήμουν στην 3^η Β' η οποία μετονομάσθη σε 1^η Ο.Ν.Α..

Η προσκοπική ζωή επηρέασε πολύ θετικά τον χαρακτήρα μου και μου έδωσε πολλά χρήσιμα εφόδια για ν' αντιμετωπίσω την μετέπειτα ζωή μου. Μέσα από την ομάδα αυτή έκανα πολύ στενούς φίλους, με τους οποίους μας συνδέουν ακόμα στενοί δεσμοί αγάπης και με τους οποίους, εξήντα χρόνια μετά, εξακολουθούμε να βλέπομαστε τακτικά.

Από την ομάδα επέρασαν άτομα που στη συνέχεια έγιναν επώνυμα στην κοινωνική, επιχειρηματική κλπ ζωή του τόπου, και όχι μόνον, ως ο Χρήστος Λαμπράκης, ο Αλέκος Αλεξανδράκης, ο Αλέκος Αθανασιάδης, ο Νώντας Βρανόπουλος, ο πρίγκηπας της Έσσης, ο Παύλος Ζάννας, ο Γιάννης Μαρινόπουλος κλπ.

Τα μέσα που διαθέταμε ήσαν ελάχιστα αλλά η διάθεση να επιτύχουμε στον προσκοπικό ανταγωνισμό ήταν μεγάλη. Κατορθώναμε να βγαίνουμε πρώτοι και τακτικά, στα λεγόμενα «Μεγάλα Παιχνίδια», παίρναμε βραβεία. Σιγά-σιγά είχαμε διαμορφώσει μία ωραία Λέσχη στον Λυκαβηττό.

Στις εορτές φτιάχναμε μόνοι μας ξύλινα παιχνίδια για να χαρίσουμε σε φτωχά παιδάκια.

Στον κήπο του σπιτιού μου κάποτε στήσαμε και κάναμε τον σκελετό για ένα κανό. Το πανί όμως ποτέ δεν μπήκε και το κανό έμεινε έτσι χρόνια και χρόνια, μέχρι τουλάχιστον το 1953, που το ευρήκα στην είσοδο του σπιτιού του Ντίμη Λεούση, ενός από τους παλαιούς υπαρχηγούς της Ομάδος.

Οι εκδρομές και κατασκηνώσεις που κάναμε στην αρχή ήταν στο δασάκι της Γλυφάδας (νυν γκολφ), στο ρέμα της Φραγκο-

κλησιάς, στο Καστρί και στην Εκάλη, σε κτήματα γνωστών οικογενειών. Η πρώτη μεγάλη εκδρομή που έγινε εκτός Αθηνών ήταν στο Ναύπλιο, το Πάσχα του 1947.

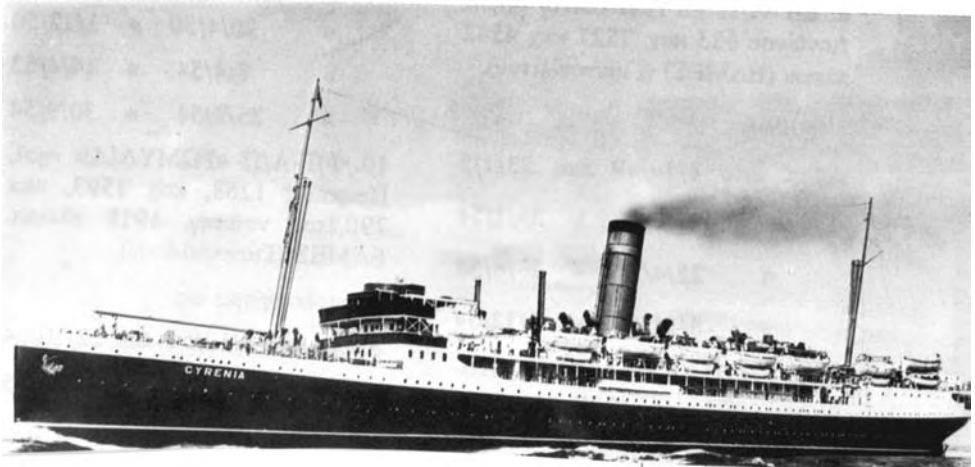
Η κατάσταση στην Πελοπόννησο ήταν ακόμα έκρυθμη και ήταν με μεγάλη προσπάθεια που κατόρθωσε ο Αρχηγός μας να πείσει τους γονείς, μεταξύ των οποίων και τους δικούς μου, να μας αφήσουν να πάμε. Το ταξίδι έγινε με ένα φορτηγό της εποχής εκείνης, από τον Ο.Δι.Σ.Υ., που στους κατεστραμμένους δρόμους της εποχής, μας ταλαιπώρησε αφάνταστα. Θυμάμαι ότι, περνώντας τα Δερβενάκια, στο τραίνο των Σ.Π.Α.Π. που περνούσε πιά ψηλά, προηγείτο πρώτα άδειο βαγόνι και μετά, στρατιωτικό απόσπασμα με πολυβόλο και προστατευτικούς σάκκους, για αντιμετώπιση τυχόν ναρκών επί της γραμμής ή επιθέσεως από τους αντάρτες.

Σιγά - σιγά η Ομάδα έκανε και άλλες εκδρομές και κατασκοπικές, όπως στην Αίγινα, στον Πόρο κλπ. Είμαστε η πρώτη ομάδα που επεσκέφθη την Ρόδο, το καλοκαίρι 1948, λίγο μετά την ενσωμάτωση των Δωδεκανήσων με την Ελλάδα.

Η ενθουσιώδης υποδοχή και η αγάπη με την οποία μας περιέβαλαν οι κάτοικοι και οι τοπικές Αρχές του νησιού θα μας μείνει αξέχαστη. Η Ρόδος τότε ήταν ένα ήσυχο νησί, καλά δομημένη, περιποιημένη, με παρθένο φύση, πολύ διαφορετική για μας από τις τότε κατεστραμμένες ή εγκαταλελειμμένες πόλεις μας και την ρημαγμένη ύπαιθρο της κυρίως Ελλάδος.

Το καλοκαίρι του 1947 είχα την τύχη να επιλεγώ για να συμμετάσχω στην ομάδα που θα εκπροσωπούσε την Ελλάδα στην πρώτη μεταπολεμική διεθνή προσκοπική συνάντηση που θα γινόταν στο Παρίσι, στο λεγόμενο «Jamboree de la Paix». Ήταν ένα ταξίδι και μία εμπειρία που μου έμειναν αξέχαστα. Το ταξίδι μεταξύ Πειραιά και Μασσαλίας είχε γίνει με το α/π «Κυρήνεια» με ευγενική χορηγία της εταιρείας Γιαννουλάτου, λόγω μεσολαμβάνσεως του υιού Γιαννουλάτου, Τώνη, που ήταν στέλεχος της 1ης Ο.Ν.Α..

Περισσότερα, σχετικά με τις προσκοπικές εκείνες ημέρες, αναφέρονται στον «Τόμο 2 - Παράρτημα Β'» με τίτλους «Η διαδρομή της 3ης Β' ή 1ης Ο.Ν.Α.», «Η γιορτή στο στάδιο των προσκόπων», και «Jamboree de la Paix».



Το «Κυρήνεια».

Το 1945 η Αθήνα ήταν μία ρημαγμένη πόλη του ενός εκατομμυρίου περίπου κατοίκων. Ρημαγμένη από τον πόλεμο, την γερμανική κατοχή και τον συμμαχοπολέμο / εμφύλιο σπαραγμό που ακολούθησε.

Οι άνθρωποι ήταν πένητες, κακοζωησμένοι αλλά η ελευθερία τους έδινε σιγά - σιγά αισιοδοξία για ένα καλύτερο μέλλον. Οι σχέσεις τους ήταν ανθρώπινες, ζεστές, το «φίλημα» στα σπίτια, που άνοιγαν τις πόρτες τους, ήταν μία ευχάριστη νέα πραγματικότητα.

Τα τρόφιμα ήσαν λίγα. Ο φούρναρης ήταν σημείο αναφοράς για το ψήσιμο του φαγητού και φυσικά για το ψωμί της ημέρας, αν και αυτό ήταν ενός τύπου μόνο και διατιμημένο.

Τα μπακάλικα μύριζαν από τον παστό μπακαλιάρο, τις σαρδέλες, τα όσπρια, τα λουκάνικα, όλα χύμα σε τσουβάλια ή κρεμασμένα από τσιγκέλια. Για τους πεινασμένους Αθηναίους η ζωή άρχιζε να φαίνεται καλύτερη....

Άναψαν τα φώτα στους κεντρικούς δρόμους και οι προθήκες των καταστημάτων παρουσίασαν τα πρώτα «τσιτάκια» για τις δεσποινίδες και κυρίες της εποχής.

Οι ράφτες άρχισαν να ράβουν μοντελάκια από φιγουρίνια του εξωτερικού και οι παπουτσήδες κατέβασαν τα καλαπόδια που είχαν στα ράφια τους από τα προπολεμικά χρόνια με τα ονόματα παλαιών πελατών τους, εάν βέβαια ήσαν στη ζωή ακόμα.

Το περπάτημα ήταν πάντοτε σε ημερησία διάταξη μια και τα μεταφορικά μέσα ήσαν άθλια, αλλά κανένας δεν διανοείτο να χρησιμοποιήσει ταξί, εκτός εάν υπήρχε ιδιαίτερος λόγος.

Το σπρώξιμο και η σαρδελοποίηση στα λεωφορεία και τα τραμ ήταν κάτι το φυσικό, αν και οι νεώτεροι προτιμούσαν το κρέμασμα από τα σκαλοπάτια ή τον προφυλακτήρα, έτσι δεν επλήρωναν εισιτήριο.....

Φυσικά με την πάροδο του χρόνου ήλθαν «καινούργια» λεωφορεία, μεταχειρισμένα αμερικάνικα κυρίως, βαμμένα, όχι όπως τα παλαιά καφέ, αλλά μπλε και άσπρα, με πόρτες που έκλεινε ο οδηγός ή ο εισπράκτορας.....

Η Η.Ε.Μ. εκυκλοφόρησε τα κίτρινα τραμ και τα κίτρινα λεωφορεία.

Τότε περίπου άνοιξε και το ζαχαροπλαστέιο «Διεθνές», στην οδό Σταδίου, απέναντι περίπου από το άγαλμα του Κολοκοτρώνη, και έβγαλε τα πρώτα παγωτά τα οποία ήταν σε κούπες με μυγδαλάκια και λιγάκι σαντιγί, και έγινε ο σεισμός!!

Λίγο πιο επάνω ήταν και το ιστορικό εστιατόριο «Αβέρωφ», που διέθετε ζωντανή μουσική, με ελαφρές ελληνικές, βιενέζικες και άλλες μελωδίες.

Υπήρχαν και ο Τσίτας με τις τυρόπιτες, το Ρωσικόν, ο Φλώκας και του Ζώναρς, στην οδό Πανεπιστημίου, το καφενείο του Γιαννάκη, του Ζαχαράτου και το Ζαροβίτη στην πλατεία Συντάγματος, σπού οι μεγάλοι πολιτικολογούσαν με τις ώρες γύρω από έναν «πολύ βαρύ και όχι» καφέ.



Τα παλαιά πράσινα τραμ της Αθήνας. (Ξένη δημοσίευση)



Τα ιδιωτικά λεωφορεία, τα κίτρινα τραμ και τα πρώτα τρόλεϊ της Η.Ε.Μ. (Ξένη δημοσίευση)



Η αλλαγή φρουράς στον Αγνωστο Στρατιώτη.

Πιό ψηλά το «Μπιντέ» στο Κολωνάκι και η Φωκίωνος Νέγρη ήταν ραντεβού των νέων της εποχής.

Πανεπιστημιακός πολίτης

Το 1948 παίρνω το απολυτήριο του Γυμνασίου. Ήδη από ένα χρόνο πριν είχαν αρχίσει οι προσπάθειες για είσοδό μου σε κάποια Πανεπιστημιακή Σχολή Ναυπηγικής στο εξωτερικό, μία και στην Ελλάδα δεν υπήρχε ανάλογο τμήμα στο Ε.Μ.Π.. Στην Μεγάλη Βρετανία τα πανεπιστήμια ήσαν πλήρη από τους νέους που είχαν αποστρατευθεί με το τέλος του πολέμου. Για τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής υπήρχαν μεγάλες δυσκολίες και χρονοβόρες διαδικασίες για την απόκτηση της περίφημης βίζας, αν δεν κάνω λάθος της 5Ε. Στην Ιταλία, στην Γένοβα, με εδέχοντο για το 1949. Έτσι για να μην υποπέσω στην απαγόρευση εξόδου, λόγω στρατιωτικού που ίσχυε τότε, στις 27 Αυγούστου έφυγα για την Λωζάννη της Ελβετίας, όπου και ενεγράφημ στην εκεί Σχολή Μηχανολόγων.

Εκεί εσπούδασα δύο χρόνια μέχρι που έγινα δεκτός για ναυπηγικές σπουδές τόσο στο Μ.Ι.Τ. (μαζί με την περίφημη βίζα) όσο και στο Πανεπιστήμιο Γλασκώβης, το οποίο και τελικά προτίμησα, αφ' ενός γιατί ήταν το Πανεπιστήμιο που είχε σπουδάσει ο πατέρας μου αφ' ετέρου δε γιατί οι Ηνωμένες Πολιτείες και μακριά ήσαν και το κόστος διαβίωσης ήτο πολύ υψηλό.

Μετά την χαρισάμενη ζωή της Ελβετίας η ζωή στη Γλασκώβη ήταν μία μικρή κόλαση.

Ο καιρός απαίσιος, η ομίχλη μαζί με την αιωρούμενη αιθάλη, το κακό φαγητό (ίσχυε ακόμα δελτίο στο βούτυρο, αυγά και σοκολάτα), τα απαράδεκτα καταλύματα με τα τζάκια, που εθέρμαιναν μόνο κατ' ευφημισμό, και την καθαριότητα που εστιαζόταν βασικά στο λεγόμενο «spring cleaning», την έλλειψη διασκεδάσεων και ιδιαίτερα την έλλειψη του ηλίου, ήσαν παράγοντες που έκαναν τη διαβίωση πολύ - πολύ δύσκολη.

Τα χρήματα που μου έστελνε ο πατέρας μου, με τους συναλλαγματικούς περιορισμούς που υπήρχαν, ήταν 30 λίρες το μήνα. Τις 18 λίρες βασικά τις εξόδευα για το ενοίκιο του δωματίου και ένα γεύμα ημερησίως και οι υπόλοιπες 7 έπρεπε να περισσεύουν για όλα τα άλλα!!

Μεγάλη μας χαρά ήταν όταν κατορθώναμε να έχουμε κάποια ευκαιρία να πάμε σε Ελληνικό βαπόρι που ήταν στο λιμάνι, ώστε να καθίσουμε να φάμε εκεί.

Αντιθέτως το Πανεπιστήμιο της Γλασκώβης, παρ' όλες τις παλαιές εγκαταστάσεις του, ήταν άριστο. Τα μαθήματα πολύ καλά επιλεγμένα και οι καθηγητές φιλικοί και ευγενείς προς τους φοιτητές.

Τις σπουδές μου τις εξεκίνησα ως μηχανολόγος, για τέσσερα χρόνια, και στον πέμπτο παρηκολούθησα τα δύο τελευταία έτη της ναυπηγικής. Είχα την τύχη να έχω ως καθηγητές, στο μεν Department of Mechanical Engineering τον Professor Small στο δε Department of Naval Architecture τον Professor Robb, τον ίδιο που είχε ως Lecturer ο πατέρας μου, τριανταπέντε χρόνια πριν. Ο Professor Robb ήταν ο ναυπηγός των περιφήμων υπερωκεανίων «Queen Mary» και «Queen Elisabeth».

Επίσης δεν θα ξεχάσω και τον Lecturer Dr Livingston για την βοήθεια που μου έδωσε σε όποια απορία είχα, ακόμα και μετά την αποφοίτησή μου, σε κάποιο επαγγελματικό ναυπηγικό προβληματισμό μου.

Τότε οι πάσης φύσεως μαθηματικοί υπολογισμοί εγίνοντο είτε με το χέρι, είτε με λογαρίθμους ή με τον λογαριθμικό χάρακα, με όση ακρίβεια μπορούσε να δώσει το μάτι μας στην γραμμή του δρομέα.

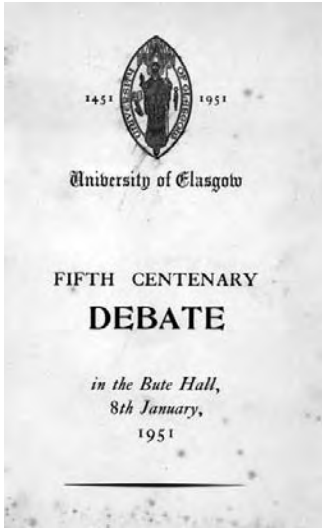
Το 1954 το Department of Naval Architecture απέκτησε μία ηλεκτροκίνητη υπολογιστική μηχανή, των τεσσάρων πράξεων, τετραγώνων και κύβων, για υπολογισμούς με τον «Simpson's Rule» επιφανειών, όγκων και ροπών!! Ήταν ένα θηρίο, μηχανή-



Λωζάννη - Φοιτητικές ταυτότητες.



Όργανα σχεδιάσεως και υπολογισμών: γραμμοσύρτες, σιλική μελάνη, πενάκια, χάρακες, καμπυλόγραμμα, υποδεκάμετρα σε μετρικό και αγγλικό σύστημα, λογαριθμικός χάρακας, μηχανική αριθμομηχανή κλπ. Τα ανωτέρω, δωρεάς του Κ.Φ., ευρίσκονται στο Βιομηχανικό Μουσείο Ερμουπόλεως.



Από τις εορταστικές εκδηλώσεις για την 500στη επέτειο από της ιδρύσεως του Πανεπιστημίου της Γλασκώβης.

μα σε τέσσερα πόδια, κυλιόμενο, με πληκτρολόγιο στο ύψος ενός τραπέζιού.

Με αυτή τη μηχανή έκανα τους υδροστατικούς υπολογισμούς του σκάφους που μου είχαν δώσει να σχεδιάσω. Δυστυχώς τα λάθη πληκτρολογίσεως ήσαν εύκολα και τα αποτελέσματα, σε διασταύρωσή τους, δεν συνέπιπταν. Έτσι άρχιζα από την αρχή, ξανά και ξανά, με πολλά ξενύχτια, μόνος στο Πανεπιστήμιο. Έπρεπε να πετύχω το στοίχημα και να κάνω τις δύο διδακτικές χρονιές σε μία.....

Οπότε επήλθε το μοιραίο..... Στις διακοπές των Χριστουγέννων έκλεισε το Department. Όταν άρχισαν πάλι τα μαθήματα θέλησα να επιβεβαιώσω κάποιες μετρήσεις μου στις γραμμές του σκάφους που είχα σχεδιάσει και αυτές δεν ανταποκρινόντο σε αυτές που είχα χρησιμοποιήσει για τους υδροστατικούς μου υπολογισμούς..... Τρελάθηκα....

Βρετανικές ταυτότητες.



Το εξώφυλλο του περιοδικού του Πανεπιστημίου, το 1951, με το Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο.



Όμως ο καλός Dr Livingston με καθησύχασε! Η σκεπή του σχεδιαστηρίου έσταζε και η υγρασία είχε συρρικνώσει το σχέδιό μου!!

Στη Γλασκώβη είχα την χαρά να γνωρίσω την οικογένεια Τομπάζη, την ίδια οικογένεια που ανέφερε ο πατέρας μου στο ημερολόγιό του όταν ήταν φοιτητής εκεί. Εξούσε ακόμα η σύζυγος, μεγάλη κυρία που με περιέβαλε με μεγάλη αγάπη στο σπίτι της, στο 7 Victoria Circus.

Χάρης σε αυτή την γνωριμία μου και οι άλλοι Έλληνες φοιτητές, που εξούσαν στη Γλασκώβη, ήσαν προσκεκλημένοι στο σπίτι της σε κάθε μεγάλη εορτή μας, ιδιαίτερα το Πάσχα.

Κατά την διάρκεια της διαμονής μου εκεί, ων τελειόφοιτος, συνέβη το ατύχημα στο δεξαμενόπλοιο του Νιάρχου «World Concord», που κόπηκε στα δύο τον Δεκέμβριο 1954 λόγω σφοδράς θαλασσοταραχής στην θαλάσσια περιοχή μεταξύ Σκωτίας και Ιρλανδίας. Τότε ήλθε σε επαφή μαζί μου ο επίτιμος πρόξενος της Ελλάδος κ. Gardner με αίτημα

Από φιλανθρωπική εκδήλωση στο Εδιμβούργο προς βοήθεια των σεισμοπλήκτων των Ιονίων νήσων του 1953. Από αριστερά: Μαίρη Τομπάζη, Κ. Λυμπερόπουλος, Σ. Σολωμονίδης, Α. Γεωργίου, Χουρμούζιος, πρόξενος της Ελλάδος στο Λονδίνο, εγώ, Γ. Κατσέλης, Χρ. Παπαδημούλης, Π. Αρβανιτάκης, Ε. Τομπάζη (υπάρχει αναφορά της και στα γραπτά του πατέρα μου), Γ. Τομπάζης.



Επάνω: Ελληνική βραδυά στο Students' International Club (Glasgow University)

Κάτω: Πρωτοχρονιά 1951 στο Λονδίνο. Από αριστερά Γιάννης Κόσκορος (ναυπηγός), Κώστας Βαρβίας (μηχανικός), Φίλιππος Πίττας (ναυπηγός), άγνωστος, Χρήστος Παπαδημούλης (μηχανικός), Γιώργος Αλεξόπουλος (ηλεκτρονικός, καθηγητής στο Σικάγο).





Επάνω: Γλεντώντας το Πάσχα μας στις όχθες του Loch Lomond.

Κάτω: Αποψη του Glasgow University.



να πλαισιώσω την επιτροπή που όρισαν οι Βρετανικές Αρχές, το Board of Trade, για την διερεύνηση των συνθηκών και των λόγων του ατυχήματος και να χρησιμοποιηθώ ως διερμηνέας κατά την διάρκεια των καταθέσεων του πληρώματος.

Τυπικά η αποστολή μου ήταν να μεταφράζω τις καταθέσεις των Ελλήνων ναυτικών αλλά προφανώς, με την πάροδο του χρόνου, είχα την ευκαιρία να εμπλακώ στις εργασίες των Βρετανών ειδικών και επιστημόνων. Πρέπει να τονίσω ότι μου είχε κάνει εντύπωση η κατάρτιση και η γνώση των μελών της επιτροπής και η εις βάθος έρευνά τους επί των αιτίων που οδήγησαν στην καταστροφή του πλοίου.

Το «World Concord» ενώ εταξίδευε χωρίς φορτίο στη θάλασσα της Ιρλανδίας, κατά την διάρκεια θαλασσοταραχής, εκόπηκε στα δύο. Ήταν από τα πλοία που είχαν ναυπηγηθεί με ευρεία χρήση

των ηλεκτροσυγκολήσεων και μάλιστα στις κάθετες ραφές.

Συγκεκριμένα, κατά την προσφιλή μέθοδο που εχρησιμοποιείτο τότε στην Αγγλία, είχε την σημείωση της κλάσης Lloyd's Register of Shipping, «EW except stringer bar & bilge seams» δηλαδή ήταν πλήρως ηλεκτροσυγκολλητό πλην των οριζοντί-

Τα παλαιά τραμ της Γλασκώβης.



Τα νεώτερα τραμ.



ων ενώσεων με την γωνία υδροροής και της σειράς ελασμάτων παραπυθμενίδων, που ήσαν καρφωτά και εχρησίμευαν ως σημεία ελαστικότητας για τις διαμήκεις κάμψεις του σκάφους.

Το πλοίο είχε κοπεί στη μέση περίπου, επάνω σε μία τέτοια ραφή. Η για την εποχή εκείνη πρωτόγνωρη αυτή ζημία είχε προξενήσει μεγάλη αίσθηση και ενδιαφέρον στους ναυπηγικούς κύκλους και είχε δημιουργήσει ερωτήματα ως προς την αποτελεσματικότητα της τεχνικής των ηλεκτροσυγκολλήσεων σε μεγάλα δεξαμενόπλοια, όπως εθεωρείτο το «World Concord» τότε.

Το σκάφος, κομμένο στα δύο, περι-συνελέγη από ρυμουλκά. Το πρυμναίο μέρος ερυμουλκήθη στο Loch Long της Σκωτίας.

Το πρωραίο μέρος δεν το είδα αλλά νομίζω ότι απωλέσθη κατά τις προσπάθειες ρυμουλκήσεως. Ενδεχομένως το πρυμναίο μέρος, μετά από έναν πρώτο δεξαμενισμό στο Belfast, ερυμουλκήθη στην Ολλανδία, νομίζω, όπου και εσυγκολλήθη σε καινούργιο πρωραίο τμήμα, που είχε εν τω μεταξύ κατασκευασθεί.

Ύστερα από μακροχρόνια έρευνα και μελέτες η Βρετανική Επιτροπή Ερεύνης Ναυτικών Ατυχημάτων απεφάνθη πως η «αρχική αιτία» της καταστροφής (the prime cause of damage) ήταν ότι «η συγκόλληση στην επίμαχο ραφή (όπως και σε άλλες) είχε γίνει κάτω από κακές καιρικές συνθήκες και χαμηλή θερμοκρασία περιβάλλοντος».

Αυτή ήταν και η πρώτη επαγγελματική συμβολή μου στη ναυπηγική....

Για την ιστορία αναφέρω ότι η εμπειρία μου αυτή μου εδημιούργησε στη συνέχεια ένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την διερεύνηση και μελέτη των ναυτικών ατυχημάτων, που στον επαγγελματικό μου βίο εκφράσθηκε σαν μία εξειδίκευση και με οδήγησε σε ιδιαίτερες μελέτες που επήγαζαν από ερευνητικά προγράμματα οργάνων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.



Το World Concord κομμένο σε δύο μέρη.

Ακολουθεί η έκθεση που τότε έγραψα:

**Some notes concerning the accident
of the
s/s «World Concord»**

Tanker, 20125 tons gross, built by Vickers in 1952.

Accident took place somewhere between Britain and Ireland.

Time of accident 1 o' clock in the morning; seas were heavy but not excessive.

Ship was empty of load, but tanks were cleaned of fumes.

It was ballasted according to specification of builders.

Centre tanks were full, with some wing tanks about midships. Oil fuel was carried at the fore end tanks well at the aft end near engine room. Quantities of water also carried; general loading seemed to be disposed according to hogging conditions.

Ship was traveling against the weather.

Machinery was composed of main turbine (H.P. with astern wheel on), two turbogenerators, three centrifugal cargo pumps, one diesel electric, steam driven pumps for ballast, domestic, feed etc, condenser, preheaters, evaporators, compressors etc; two boilers were completing the engine room equipment (boilers air - fuel requirements according to steam pressure were automatically adjusted).

The propeller was 4 - bladed.

Machinery did not give in the past any vibration troubles; chief engineer thought actually that she was running in a smoother than what previous experience in other tankers of the same size has taught him.

Under load conditions in calm water ship was said to sag about 6'' amidships; in rough weather she was said to distort longitudinally.

In the night of the accident propeller was running at about 90 rpm, but speed was subsequently reduced due to increasing vibration in the engine room. At the moment of the accident the speed was about 60 rpm.

A big wave struck the ship at the bow. She was cut in two, aft of the bridge and fore of the two derricks.

At that time most people were sleeping and did not hear any noise; one man did not understand anything at all until he saw the fore part of the ship from his port hole (he was not asleep).

Captain at the bridge did hear the noise. In the engine room no noise was heard but platform started vibrating violently in an

increasing way; chief engineer was cutting off the main supply to the engines when a big bump occurred and people were thrown on the floor; then it was felt that the ship inclined slightly to a fore-aft direction with the stern higher.

It seems that after the ship was cut, the after part first hit a little the fore one, then the parts became almost parallel and finally bow hit after part in the middle.

Fore part finally came aground in Ireland 80 miles south of Belfast; fore part was rescued and after two days journey towed by «Turmoil» was brought in Loch Long.

She was towed stern first and propeller running free but without any lubrication at bearings since in engine room everything was shut down. I suppose that bearings of turbine were damaged. I noticed that turbine rotor was displaced from its zero position.

When visited after part listing slightly to the port side.

The ship was all welded and prefabricated in pieces 40 ft. long; there was welding all round the shell and across the deck at the same position. The two parts were cut off on a welding, or almost on it the maximum distance from it being 7 inches.

According to divers and our observation she was clearly and nicely cut except on the starboard side where there were a lot of bended plates and beams and girders.

In general the cut was pretty straight with brackets on the port side sheared.

It seems that the ship was cut in hogging starting from the deck (deck in tension) and going round the port side bottomside and bottom; finally the starboard side was cut off and torn out sideways and upwards. There is however the possibility that the deck was in compression and the bottom in tension. No conclusion can be derived until the ship is docked. It seems to me that both ways could give the same result. However if ship was cut while mounting a wave it should have been cut in hogging with the deck in tension.

Talking in general high local concentrations weaken the strength of the material and fracture occurs. This fracture may under certain conditions go through the whole ship or stop as soon as these concentrations become low enough. Holes, openings, corners are usually the starting points of cracks.

To strengthen ships all welded of large size doublings are added under the deck and on bottom or along side; these bands or stripes 2-5 in number, 2 ft wide, thick up to two inches and they should extend

up to near the ends of the ship; if they do not and only the middle body is reinforced this may result to a part stiffening with the ends let loose and free and therefore it might be more dangerous than what it was before the stiffening took place.

The procedure of repair was to gas free all tanks, survey with a diver the under water parts of the ship and cut perhaps any unnecessary plates to allow drydocking, ballast aft part as required and tow it to Belfast, where large drydock is available.

Attempts would be made to save fore part which compartments are partly flooded due to grounding. This part must be gas - freed, openings welded, water pumped out and finally towed to Belfast.

In cases like above material might have been weaker than expected under conditions.

There is a brittleness test to show quality, but it has been proved that qualities (brittleness) of material change at low temperature.

Επάνω : Το «Αστερίς» ανεβαίνοντας τον Saint Lawrence River. Ιούνιος 1951.
Κάτω : Montreal. Τότε εφημιζετο ως το υψηλότερο κτίριο του British Empire...



Steel which was tested at these low temperatures for brittleness and found to brake has slightly high amount of C.

The ship vibrations might occur also due to wind and ship's draughts.

Κατά την διάρκεια των σπουδών μου, τα καλοκαίρια εργάσθηκα κατά καιρούς στο ναυπηγείο Alexander Stephens στη Γλασκώβη και στο B & W στην Κοπεγχάγη. Επίσης εταξίδεψα ως μαθητευόμενος μηχανικός με το Liberty «Αστερίς» (πλοίαρχος Δόριζας) του Δρακούλη και με το καρβουνιάρικο παλαιό φορτηγό «Μαργαρίτα Χανδρή». Στον «Τόμο 2 - Παράρτημα Β'» έχουν περιληφθεί χαρακτηριστικά στοιχεία με τίτλο «Liberty ships».

Στου Alexander Stephens εργάσθηκα και επί του υπερωκεανίου «Ολυμπία», της «Greek Line» του

Τουλανδρή, που εναυπηγείτο τότε. Ενώ ήμουν στο τμήμα μελετών του ναυπηγείου εσχεδιάσα το σύστημα βοηθητικής πηδαλιουχίας του πλοίου. Στη συνέχεια εργάστηκα ως βοηθός στον «Έλεγχο ποιότητας κατασκευών» επί του υπερωκεανίου και ως εκ τούτου ε γνώρισα καλά όλα τα σημεία του πλοίου μέχρι την ολοκλήρωση του εξοπλισμού του (fitting out).

Τότε ήταν που ε γνώρισα και τον ναυπηγό - αρχιμηχανικό της «Greek Line» τον Γιάγκο Πετρόπουλο, με τον οποίο εμείναμε φίλοι. Ο Γιάγος αργότερα ίδρυσε το ναυπηγικό γραφείο του Λονδίνου «Maritime Technical Administration».

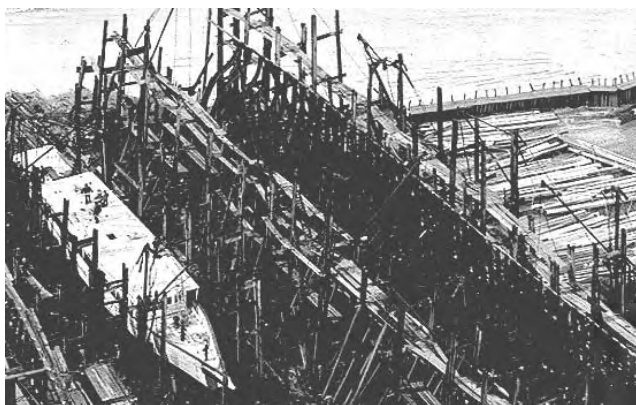
Πολύ ενδιαφέρουσα και με αγωνία ήταν η καθέλκυση του πλοίου.

Λόγω του ότι το ναυπηγείο ήταν στον ποταμό Clyde, και ως εκ τούτου υπήρχε περιορισμένος χώρος για τις καθελκύσεις γενικώς, γι' αυτό πάντοτε υπήρχε αγωνία να μην γίνει κάποια αστοχία και το πλοίο, με την φόρα της καθελκύσεως, προσαράξει στην απέναντι όχθη. Έτσι ε γίνοντο ειδικοί υπολογισμοί αλλά βασικά η πείρα καθόριζε τον τρόπο και την ανακοπή της φόρας της καθελκύσεως, με μεγάλες αλυσίδες που, πακτωμένες στην πρώρα του σκάφους, εξεδιπλώνοντο την κατάλληλη στιγμή.

Ένα άλλο πρόβλημα ήταν να μην υποχωρήσει η κλίνη καθελκύσεως, οπότε το σκάφος δεν θα γλιστρούσε και έπρεπε τότε να βοηθηθεί από μεγάλα υδραυλικά έμβολα, που για τον φόβο αυτό είχαν προτοποθετηθεί.

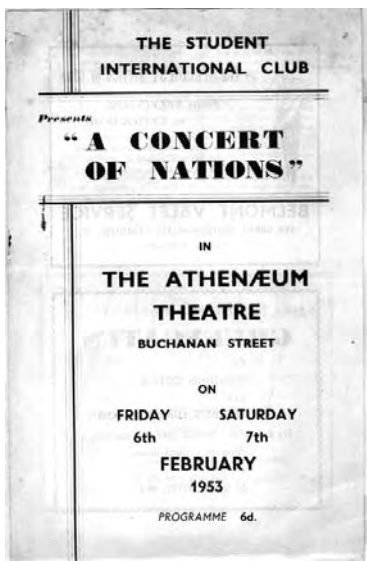
Η ημέρα καθελκύσεως ήλθε. Κόσμος πολύς, από μεν της πλευράς του ναυπηγείου, διότι ήτο ένα υπερωκεάνιο με γραμμές και διαρρύθμιση που δεν είχαν ακολουθήσει τις πατροπαράδοτες αγγλικές πρακτικές, από δε της πλευράς της πλοιοκτησίας διότι είχε τολμήσει να κατασκευάσει ένα νέο πλοίο για την σημαντική γραμμή Ελλάδος - Η.Π.Α., με ελληνική σημαία, το οποίο εξ άλλου προωριζέτο να γίνει η ναυαρχίδα της Εμπορικής μας Ναυτιλίας.

Τυπική ναυπηγική κλίνη ναυπηγείου στη Γλασκώβη.





Προ της καθελκύσεως του «Ολυμπία».
Εγώ επί του καταστρώματος.



Από την κοινωνική φοιτητική ζωή.

Όλο το ναυπηγείο έπλεε σε Ελληνικές σημαίες. Έλληνες επίσημοι και προσκεκλημένοι πολλοί. Οι λόγοι εκφωνήθηκαν. Η φιάλη της σαμπάνιας έσπασε. Τα τελευταία «βάζα», που στηριζόταν το σκαρί, έπεσαν με μεγάλους τριγμούς και κρότους, αλλά το πλοίο έμενε στη θέση του.

Έτσι ενεργοποιήθηκαν τα έμβολα και το σκάφος εγλύστρισε στα ήρεμα νερά του ποταμού και.....κατ'εύθειαν για την απέναντι όχθη του, έως ότου, με ένα εκκωφαντικό θόρυβο, ξεδιπλώθηκαν οι αλυσίδες και το συνεκράτησαν.....και όλα επήγαν καλά.

Στο ναυπηγείο αυτό είχα την τύχη να γνωρίσω έναν υπάλληλο του λογιστηρίου που είχε υπηρετήσει ως στρατιώτης στην Ελλάδα, μετά την απελευθέρωση. Την φιλοξενία και την αγάπη με την οποία τον είχαν περιβάλει τότε οι Έλληνες θέλησε να μου την ανταποδώσει με κάθε δυνατή περιποίηση. Έτσι αφού με πήγε σε ποδοσφαιρικό γήπεδο στο Govan (ήταν η πιο φτωχή και κακόφημη γειτονιά της Γλασκώβης) και με πότισε σε pub μπύρες και whisky (δεν έπινα καθόλου τότε), η καλή του η σύζυγος, για να μ' ευχαριστήσει με ένα ιδιαίτερο φαγητό, ετοίμασε μακαρονάδα... σε χύτρα πίεσεως... δηλαδή εφάγαμε λαπά... Την εποχή εκείνη ήταν που σε κάποιο «quiz» στο BBC, είχε ειπωθεί από νοικοκυρά ότι τα «spaghetti» προέρχονται από ένα... φυτό σαν θάμνο!! Έκτοτε είδα τον καλό Σκωτσέζο αρκετές φορές αλλά ευτυχώς χωρίς τα...έξτρα, που προανέφερα.

Μετά από συνεχή πενταετή απουσία, το 1953, επέστρεψα για διακοπές 45 ημερών στην Ελλάδα καιάνοιξε η ψυχή μου. Όταν έφθασα, στις 19 Μαΐου, έβρεχε και έβρεχε για ημέρες και πλημμύριζε η Βασιλίσσης Σοφίας, από την οποία πρόσφατα είχαν φύγει τα τραμ και είχε ανακατασκευασθεί....χωρίς αποχετευτικό δίκτυο.

Πνήντα χρόνια πριν περίπου από σήμερα η αεροπορική γραμμή Αθηνών - Λονδίνου εξυπηρετείτο από τα αεροπλάνα «Douglas DC-4,

Skymaster» της Τ.Α.Ε. μέσω Ρώμης και Παρισίων σε δέκα ώρες. Το ταξίδι ήταν επίπονο καμιά φορά, λόγω ατμοσφαιρικών αναταράξεων, ιδιαίτερα επάνω από την Μάγχη, αλλά, σε αντιδιαστολή, τόσο η περιποίηση στην καμπίνα και τους αεροσταθμούς όσο και η ποιότητα του φαγητού ήταν εξαιρετικά και δεν είχαν καμία σχέση με το επίπεδο των υπηρεσιών που προσφέρονται σήμερα.

Εκείνο το καλοκαίρι, με μεσολάβηση του Gosta Embom, καλού φίλου του πατέρα μου, έγινα δεκτός για να κάνω πρακτική εξάσκηση στο τμήμα κατασκευής μηχανών της B & W, στο Christianshaven, στη Κοπεγχάγη. Ήταν τότε που κατεσκευάζοντο οι πρώτες μηχανές με υπερπληρωτήρες, επιτυγχάνοντας μία ισχύ 1000 ίππων ανά κύλινδρο σε δίχρονα μηχανές.

Την ίδια περίοδο περίπου ήλθε για πρακτική εκπαίδευση στο ομώνυμο ναυπηγείο και ο καλός φίλος και εν συνεχεία συνάδελφος Γιάννης Κόσκορος. Ομολογουμένως η με ευχάριστες εμπειρίες παρουσία του στη κεφαλή αυτή πόλη, με τις ξανθές Δανέζες, διάνθισε τη ζωή μου εις βάρος της πρακτικής εκπαίδευσής μου στο εργοστάσιο.....

Στο διάστημα αυτό γνώρισα και το μετέπειτα γνωστό στέλεχος του Ωνάση, τον τότε αρχιμηχανικό του Σπύρου. Ήταν αυτός που με παρότρυνε να σταδιοδρομήσω, κατ' αρχάς τουλάχιστον, σαν επιθεωρητής σε νηογνώμονα, πράγμα που έγινε αργότερα.

Το 1954 πήρα το πρώτο δίπλωμά μου από το Πανεπιστήμιο στο Mechanical Engineering και τον επόμενο χρόνο το δεύτερο στο Naval Architecture. Ήταν μία μεγάλη στιγμή για μένα όταν ενδεδυμένος με την μαύρη τήβεννο, μέσα στο Bute Hall, σε επί-



Η Αθήνα του 1953.



Glasgow: Επάνω η αριστοκρατική Buchanan Street.
Κάτω η πανεπιστημιακή University Avenue.

Στο δωμάτιό μου. Με τα γυαλιά ο Αλέκος Γατσιάδης, εμπρός του ο Μίλτος Σκούταρης και γονατιστός αριστερά ο Γιάννης Κατράκης, μετέπειτα όλοι ναυπηγοί. Στη μέση όρθια η Ms Pickersgill, δίπλα της ο φίλος μου Κώστας Βαρβίας, ηλεκτρολόγος με την Miss Robinson. Γονατιστός δεξιά ο εκ Κύπρου Ι. Λεοντής.



Το Ι.Χ. που αγόρασα όταν επήρα το πρώτο μου δίπλωμα, Austin 30, του 1930, έναντι 40 λιρών. Έπαιρνε εμπρός με μανιβέλα. Μαζί μου ο Αλέκος Γατσιάδης.



σημη τελετή παρέλαβα τον κύλινδρο με το πολυπόθητο δίπλωμα Bachelor of Science στη Μηχανολογία και στη Ναυπηγική.

Από την Γλασκώβη επέρασαν, για ένα διάστημα, ο Γιάννης Κόσκορος, πριν φοιτήσει στο Newcastle και ο Νίκος Επιφανειάδης, που δεν άντεξε τη μιζέρια της σπιτονοικοκυράς μου, Ms Pickersgill, όπου διέμεινε, και επέστρεψε στο Λονδίνο.

Από τις σχολές Μηχανολόγων ή/και Ναυπηγών του Πανεπιστημίου μου απεφοίτησε πριν από μένα ο Μάνος Βένιος, ο δε

Κώστας Σταυρίδης (υπαρχηγός μου στους ναυτοπροσκόπους) συμμετείχε μαζί μου στην τελετή αποφοίτησεως, αν και είχε τελειώσει ενωρίτερα. Οι νεώτεροι μου ναυπηγοί Αλέκος Γατσιάδης, Γιάγκος Γεωργόπουλος και Γιάννης Κατράκης απεφοίτησαν αργότερα.

Τότε επλάνατο η φήμη ότι υπήρχε και άλλος ένας Έλληνας φοιτητής που εξούσε κάπου στα περίχωρα της Γλασκώβης αλλά ποτέ δεν τον είχαμε συναντήσει. Πολύ αργότερα, στον επαγγελματικό μας βίο, εμάθαμε ότι ήταν ο Χρύσων Σαρηγιαννίδης.

Στις επόμενες δύο σελίδες καταγράφονται οι Έλληνες απόφοιτοι του Πανεπιστημίου της Γλασκώβης, με τον περιορισμό ότι εγεννήθησαν στην Ελλάδα, ως εξής:

- Στον κατάλογο «Greek Students» αναφέρονται εκείνοι που απεφοίτησαν μέχρι περίπου το 1960. Είναι ενδιαφέρον να σημειωθεί ότι εγώ δεν αναφέρομαι στον κατάλογο αυτό αλλά στον «French Students» γιατί γεννήθηκα στην Γαλλία!!
- Στον επόμενο κατάλογο σημειώνονται οι ευρισκόμενοι σήμερα στην ζωή απόφοιτοι του τμήματος Ναυπηγών και μόνον.



Glasgow University, Bute Hall:
Τελετή απονομής διπλωμάτων.



Με τα διπλώματα στο χέρι ο Κώστας Σταυρίδης κι' εγώ.
Πανεπιστήμιο Γλασκώβης Απρίλιος 1955.

Εγώ με την τήβενο και το δίπλωμα.



GREEK_STUDENTS

surname	first name	sex	date of birt	age	birth town
TOMBAZIS	GEORGE ANDERSON	M		19	ATHENS
CATRAKIS	JOHN	M	06/10/1935	19	ATHENS
GEORGOPOULO	JOHN	M	19/10/1936	18	ATHENS
KASTANIS	DEMETRIUS	M	30/10/1926	29	ATHENS
KATZELIS	GEORGE NICHOLAS	M	18/03/1934	20	ATHENS
LEONDIS	JOHN	M	24/05/1937	18	CHIOS
TOMBAZIS	NICHOLAS ANDERSON	M		16	ATHENS
KAYAS	SPYROS GEORGE	M		20	TSAGARADA
XENAKIS	JAMES JOHN	M	31/03/1891	22	KYMI
KYPRIOTIS	ANASTASE	M	01/01/1897	19	CORFU
LASKARIS	JOHN NICKOLA	M	11/06/1894	21	ATHENS
PHILIPPOU	ALEXANDER ILIA	M	02/07/1894	18	VOLOS
ZERVOS	ANASTASIOS	M		19	LEFKIMO
BARBITSIOTIS	SPYROS LEONIDAS	M	22/50/2190	17	SPARTA
BOSTANDJI	HARILAOS	M	11/03/1901	18	SMYRNA
PODIUCATAS	JOHN	M	13/03/1898	21	ARGOSTOLI
SOULOUNIAS	EMMANUEL ELIAH	M	27/07/1897	24	CALYMNOS
THEODORIDES	DEMETRIUS	M	10/12/1902	19	VOLO
BALASKAS	JOHN NICHOLAS	M		22	GALAXIDI
PAPAGEORGE	CLEOVULE	M	07/07/1886	18	ATHENS
CASTRIOTTI	ALEXANDRA CHRISTOS	M		25	SPETZAI
SAGONA	CHARILIA	F		24	
CHRONOS	FOTIOS NICOLOOU	M	07/11/1917	26	PIRAEUS
STAVRIDIS	CONSTANTINE GEORGE	M	11/01/1928	19	ATHENS
TSANGARIS	EUPHROSYNIE	F	30/09/1927	21	ATHENS
VARVIAS	CONSTANTINE	M	12/09/1931	19	ATHENS
FOUSKAS	CONSTANTINE	M	05/01/1932	28	SOUFLION
TSAMADOS	CONSTANTINE	M	04/02/1939	20	ATHENS
VALENTIS	ALEXANDER PANAGOTTI	M		21	CHEFALONIA
KULUKUNDIS	JOHN ELIAS GEORGE	M		19	ATHENS
MCDOWALL	DAVID SMILLIE SMITH	M		24	PIRAEUS
PAPASTAVROU	STAVROS JOHN	M	20/08/1915	24	OCTONIA, EU
MICHALOS	ANTONIOS ZANNI	M	22/01/1921	19	CHIOS
VALASSAKIS	ORESTES	M	15/06/1916	29	ATHENS
CASSIMATIS	MARIA	F	07/11/1914	31	ATHENS
VASSIADES	CON STANTINON STYLIA	M	22/02/1925	22	VISSANI
KANELLOPOULO	EMIL	M	21/11/1929	27	AKRATA
FAKIOLAS	ROSSETOS	M	15/10/1925	32	SALAMIS
MOUCHTIS	ANTHONY	M	11/08/1933	27	VOLO
ORPHANOS	MARKOS	M	09/01/1930	30	CHRISSEKEL
HARALAMBIDES	VASSILIKI	F	08/02/1936	25	ATHENS
ZAKOPOULOS	ATHENAGORAS (NICOLA	M	25/04/1931	31	AMXRXYTOS
ANAGNOSTOPOU	THEMIS	F	14/03/1929	34	
KRIMPAS	IRENE-NIKI	F	27/01/1942	21	ATHENS
LEKKOS	ANTONY	M	29/07/1940	24	ATHENS

GCR Nr	Deceased	No Valid	Inactive	Surname	Addressee
0728671	No	No	No	Caridis	Mr Peter A Caridis
0781711	No	No	No	Papadimitriou	Mr Apostolos Papadimitriou
0783721	No	No	No	Kleopas	Zenon Kleopas
0800521	No	No	No	Drymakis	Mr Emmanuel Drymakis
0870761	No	No	No	Diamantopoulos	Mr Petros Diamantopoulos
0871291	No	No	No	Hadjigeorgiou	Mr Christos Hadjigeorgiou
0892861	No	No	No	Myrianthis	Dr Costantinos Myrianthis
0944471	No	No	No	Vossos	Mr Gregory Vossos
0945051	No	No	No	Nassikas	Mr Athanassios Nassikas
8535951	No	No	No	Konnidas	Ioannis Konnidas
8538581	No	No	No	Koukis	Periklis Koukis
8539081	No	No	No	Achillias	Dimitris Achillias
8658301	No	No	No	Tolikas	Dr Constantinos Tolikas
8757291	No	No	No	Modinos	Dimitrios Modinos
8757431	No	No	No	Bourtoutlis	Georgios Bourtoutlis
8807761	No	No	No	Paleoiogou	Ms Panagiota Paleoiogou
8942681	No	No	No	Andreou	Ioannis Andreou
9061261	No	No	No	Datsios	Efstathios Datsios
9109571	No	No	No	Smyrogiou	Panayiotis Smyrogiou
9140891	No	No	No	Adarakis	Mr Dimitrios Adarakis
9159531	No	No	No	Papamihail	Mr Michael Papamihail
9165701	No	No	No	Poulos	Mr Stylianos Poulos
9166601	No	No	No	Kotsos	Mr Panagiotis Kotsos
9170291	No	No	No	Konstantinou	Ms Eleni Konstantinou
9274571	No	No	No	Vlitakis	Mr Vasilios Vlitakis
9320911	No	No	No	Detsikas	Mr Nikolaos Detsikas
9326911	No	No	No	Glykas	Dr Alexandros I Glykas
9363901	No	No	No	Zaphiropoulos	Mr Adrianos Zaphiropoulos
9363911	No	No	No	Zogopoulos	Mr Leonidas Zogopoulos
9374121	No	No	No	Tsarouchas	Mr Ioannis Tsarouchas
9377721	No	No	No	Kioupis	Mr Georgios Kioupis
9378251	No	No	No	Kyritsis	Mr Kyriakos Kyritsis
9391401	No	No	No	Koukos	Mr Aristides Koukos
9404912	No	No	No	Xenos-Marinos	Mr Spyros Xenos-Marinos
9404917	No	No	No	Papageorgiou Lambos	Mr Iason Papageorgiou Lambos
9405425	No	No	No	Pestlikis	Mr Ilias Pestlikis
9405558	No	No	No	Georgiadis	Mr Spyridon Georgiadis
9407572	No	No	No	Nomikos	Mr Alexandros Nomikos
9407601	No	No	No	Boubalos	Mr Christos Boubalos
9505475	No	No	No	Arapis	Mr Petros Arapis
9505479	No	No	No	Papadeas	Mr Kyriakos Papadeas
9506396	No	No	No	Papadimitriou	Mr Christopher Papadimitriou
9507604	No	No	No	Stamopoulos	Mr Stergios Stamopoulos
9507605	No	No	No	Fragiskos	Mr Michael Fragiskos
9507606	No	No	No	Psarommatis	Mr Manolis Psarommatis
9608347	No	No	No	Adamopoulos	Mr Alexios Adamopoulos
9608375	No	No	No	Paneris	Mr Ploutarchos Paneris
9608377	No	No	No	Kallergis	Mr Leon Kallergis
9609095	No	No	No	Drikos	Mr Nikolaos Drikos
9609693	No	No	No	Georgiou	Mr Michael Georgiou
9704470	No	No	No	Alifragis	Mr Dimitris Alifragis
9704471	No	No	No	Moraitis	Mr Panagiotis Moraitis
9706038	No	No	No	Kyritsis	Mr Dimitri A Kyritsis
9805697	No	No	No	Kaprou	Ms Elpida S Kaprou
9807510	No	No	No	Alifrangis	Mr William Alifrangis
9807815	No	No	No	Kasselakis	Mr Alexandros Kasselakis
9757474	No	No	No	Galiatas	Pericles Galiatas



Η επιστροφή στην Ελλάδα με το «Αχιλλεύς», του Νομικού. Περνώντας την διάφυγα της Κορίνθου.

Στρατιωτική θητεία

Με την επιστροφή μου στην Ελλάδα, για ένα διάστημα, εργάσθηκα στα γραφεία της «Ελληνικής» του Καλλιμανόπουλου, στην Πλατεία Αγίας Τριάδος στον Πειραιά με Αρχιπλοίαρχο τον Πάνο Δουκέλη και Αρχιμηχανικό τον Σκορδίλη. Ότι είχα μάθει στο Πανεπιστήμιο από απόψεως τρόπου λειτουργίας ενός Τεχνικού Τμήματος Ναυτιλιακής Επιχειρήσεως, κατέρρευσε ταχύτατα και κάθε προσπάθειά μου για την δημιουργία ενός, έστω υποτυπώδους,

αρχείου έπεσε στο κενό. Τρόποι εργασίας εκείνης της εποχής.....

Τον Οκτώβριο παρουσιάσθηκα στου Παλάσκα, τον Ιανουάριο 1956 ονομάσθηκα Σημαιοφόρος Τεχνικός και τοποθετήθηκα στην Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Η υπηρεσία αυτή τότε εστεγαζέτο στο κυρίως κτίριο του Υ.Ε.Ν., στο πρώτον όροφο, με είσοδο από την οδό Ανδρούτσου.

Υπήρξα ο πρώτος επίκουρος αξιωματικός του Π.Ν. που τοποθετήθηκε σ' αυτή την θέση. Μετά ακολούθησαν και άλλοι συνάδελφοι, για αρκετά χρόνια, μέχρις ότου το Λιμενικό Σώμα απέκτησε τους δικούς του τεχνικούς αξιωματικούς και πολιτικούς υπαλλήλους όπως τον Γιώργο Γεωργίου, τον Άρη Βόνδα κλπ.

Ως επίκουρος σημαιοφόρος η αποζημίωση που ελάμβανα για τροφή, που δεν μου παρείχε η υπηρεσία μου, ήταν 110 δρχ το μήνα. Τους τρεις τελευταίους μήνες της θητείας μου, που ονομάσθηκα έφεδρος αξιωματικός, ο μηνιαίος μισθός μου ανήλθε σε 1200 δρχ.

Για σύγκριση μία μακαρονάδα με κιμά εστοίχιζε 7 δρχ.

Τότε το λιμάνι του Πειραιά εξακολουθούσε να έχει ορισμένες εγκαταστάσεις κατεστραμμένες, και κάποια πλοία βυθισμένα από τον καιρό των πολεμικών βομβαρδισμών. Τα πλοία που ήσαν προς επισκευή πρυμοδετούσαν στην Ακτή Ξαβερίου, στα λεγόμενα «Καρβουνιάρικα» και στην περιοχή του Προλιμένος.

Η πρόσβαση στα πλοία αυτά γινόταν με βάρκα και η άνοδος πολλές φορές με ανεμόσκαλα. Σε λίγες περιπτώσεις υπήρχαν σκάλες του Ο.Λ.Π., από την προκυμαία στην πρύμη του πλοίου, που συνήθως ήσαν σε πολύ κακή κατάσταση. Από εκεί ανέβαζαν και τα υλικά πολλές φορές.

Τηλέφωνα δεν υπήρχαν και συνήθως έπρεπε κανείς, σε μεγάλη ανάγκη, να πεζοπορήσει μέχρι την περιοχή του Αγίου Νικολάου, σε κανένα καφενείο, για να εξυπηρετηθεί. Ήταν κοινό φαινόμενο η επικοινωνία από το πλοίο να γίνεται ακόμα και με ραδιοτηλέφωνο μέσω του «Παρακτίου» και φυσικά με πιθανή μακροχρόνια αναμονή.

Στην Ακτή Βασιλειάδη λειτουργούσε το ομώνυμο ανελκυστήριο.

Στην περιοχή είχε αρχικά τοποθετηθεί και η πλωτή δεξαμενή που είχε παραχωρηθεί στην Ελλάδα από την Γερμανία, ως μέρος των πολεμικών επανορθώσεων, η οποία αργότερα μετεγκατεστάθη στην Ερμούπολη. Επίσης λειτουργούσαν και πάλιν οι μόνιμες δεξαμενές του Πειραιώς και φυσικά τα καρνάγια του Περάματος.

Λίγο αργότερα άρχισε η ανακατασκευή και ανάπτυξη των Ναυπηγείων Σκαρμαγκά, που είχαν αγορασθεί από τον Σταύρο Νιάρχο. Τα ναυπηγεία αυτά αρχικά είχαν κατασκευασθεί από το κράτος για την ναυπήγηση πλοίων του πολεμικού ναυτικού, στη προσπάθεια προετοιμασίας του έθνους για να αντιμετωπίσει τους διαβλεπομένους κινδύνους πολεμικής συρράξεως. Η τρόπις του πρώτου αντιτορπιλικού, τύπου «Βασ. Γεώργιος», είχαν ήδη τοποθετηθεί όταν μας επετέθη η Ιταλία την 28ην Οκτωβρίου 1940.

Την εποχή αυτή προχώρησε και η ανασύνταξη της ποντοπόρου Ελληνικής Ναυτιλίας, κυρίως με τα περίφημα LIBERTY και τα πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια τύπου T2.

Στην ακτοπλοΐα όμως η κατάσταση ήταν πολύ πίσω. Οι εμπορικές μεταφορές γινόντουσαν σε μεγάλο ποσοστό ακόμα με κα-



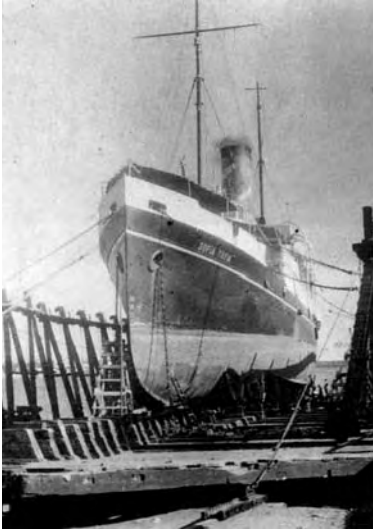
Κέντρο Εκπαιδεύσεως Παλάσκας. 1ος λόχος, 4η διμηρία, με ξυρισμένα κρανία... Εγώ πρώτος εξ αριστερών. Νοέμβριος 1955.



Η Ακτή Ξαβεριού. Διακρίνονται πυρμινοδετημένα για επισκευές τα «Μοσχάνθη», «Άνδρος», «Δέσποινα» και «Κολοκοτρώνης».



Το τραμ της γραμμής Παλατάκι-Δεξαμενές στον Πειραιά. (Ξένη δημοσίευση)



Το ανελκυστήριο «Βασιλειάδη» με το «Σοφία Τόγια».

ΐκια και με τα λεγόμενα «μότορσιπ», μεταλλικά σκάφη μεγάλης ηλικίας ολίγων εκατοντάδων τόννων.

Για την εξυπηρέτηση των επιβατών, με τις σε συνδυασμό εμπορικές μεταφορές, άρχισαν να αγοράζονται πλοία από το εξωτερικό, πάσης φύσεως και μορφής, τα οποία μετεσκευάζοντο αναλόγως. Κυριωτέρα πηγή ήσαν τα πλεονάζοντα βοηθητικά ή πολεμικά (κορβέτες ή φρεγάτες) του Αγγλικού ή του Αμερικάνικου ναυτικού ή μικρά coasters της τάξεως των 250-500 τόννων, όπου ανευρίσκοντο ανά τον κόσμο.

Τότε περίπου μετεσκευάσθησαν από κορβέτες τα περίφημα ακτοπλοϊκά, που εξυπηρέτησαν για δεκαετίες τα παράκτια λιμάνια μας, τα νησιά μας αλλά και Μεσογειακούς προορισμούς όπως το «Αικατερίνη» του Καβουνίδη,

το «Κυκλάδες» του Τόγια, το «Δέσποινα» και το «Παντελής» του Φουστάνου, το «Κρήτη» και το «Αδριατική» του Τυπάλδου κλπ και ορισμένα άλλα όπως το «Μυρτιδιώτισσα», το οποίο ήτο πριν Αγγλικό στην διαδρομή του στενού της Μάγχης, το «Ιόνιον» του Τυπάλδου, το «Έλση» του Τόγια, αναφέροντας έτσι μόνον μερικά, που ήσαν από τα ελάχιστα εκ γενετής επιβατηγά. Αργότερα ήλθαν και τα λεγόμενα «πλωτά ανάκτορα», τα «Αιγαίον» και «Αγγέλικα» του Τυπάλδου. Περί το τέλος της θητείας μου στην Ε.Ε.Π. μετεσκευάσθη και το «Ηλέκτρα» του Τυπάλδου.

Οι ανέσεις για τους επιβάτες ήσαν υποτυπώδεις, ο αερισμός των κατωτέρων καταστρωμάτων ανεπαρκής, η θέρμανση ανάλογη της αποστάσεως από το μηχανοστάσιο, η λειτουργία των υδραυλικών εγκαταστάσεων ελλειμματική και συχνά με την σχετική δυσοσμία.....

Οι υπερφορτώσεις ήσαν καθημερινό φαινόμενο, με τις έντονες αντεγκλήσεις των επιβατών, η πλοιομότης προβληματική, να καλύπτεται από την «Θεία χάρη» και την αναμφισβήτητη ικανότητα των πλοιάρχων και του πληρώματός του, τα ταξίδια κουραστικά, με καθυστερήσεις.

Τα σχέδια και οι μελέτες που υποβάλλοντο στην Ε.Ε.Π. ήσαν υποτυπώδη η δε εφαρμογή τους επί των πλοίων ήτο, εν πολλοίς, κατά το δοκούν του εργολάβου.

Οι πιέσεις προς την Υπηρεσία από τους ενδιαφερομένους, είτε εφοπλιστές είτε εργολάβους είτε και άλλους τρίτους, όπως βουλευτές κλπ, ήταν τακτικό φαινόμενο.

Οι μελέτες και τα πειράματα ευσταθείας, οι υποτυπώδεις μελέτες κατακλύσεως της εποχής με συντελεστή υποδιαίρεσης 1 !!, ακολουθούσαν τις περισσότερες φορές την ΠΑΖΕΘ 1930!! και ο καθορισμός

επιβατών που προέκυπτε, ήταν πεδία συνεχών παρατυπιών και προσωπικών αντεγκλήσεων. Το αυτό συνέβαινε και με τον καθορισμό των κλειστών και ανοικτών χώρων για τους επιβάτες και την επιμέτρηση της Ολικής και Καθαρής Χωρητικότητας.

Στο πνεύμα της βελτιώσεως των υπηρεσιών της Ε.Ε.Π. και της αντιμετώπισης των σύγχρονων τεχνικών θεμάτων, ανεπισήμως, μου είχε ζητηθεί να εκπονήσω ένα πρόγραμμα επιμορφώσεως λιμενικών αξιωματικών σε τεχνικά και ναυπηγικά θέματα. Δείγμα της προσπάθειας αυτής περιλαμβάνεται στον «Τόμο 2 - Παράρτημα Β'».

Εξ άλλου στα ναυπηγικά καθήκοντά μου περιλαμβάνοντο και η συμμετοχή μου σε διάφορες επιτροπές διακηρύξεως διαγωνισμών πλωτών μέσων του Υ.Ε.Ν., καταρτίσεως τεχνικών προδιαγραφών, εκτιμήσεως αξίας πλοίων προς νηολόγηση, καταμετρήσεως χωρητικότητας δεξαμενών υγρών καυσίμων για λογαριασμό των τελωνείων, όπως εκείνων του αεροδρομίου του Ελληνικού, κλπ.

Δείγματα διαφόρων μελετών περιλαμβάνονται στον «Τόμο 3 - Ναυπηγικά Τεκμήρια, Τμήμα 2».

Το 1957 και κατόπιν κάποιων περιπετειών, που αναφέρονται στο άρθρο μου «Υπηρετώντας και Ελέγχοντας», επήρα την άδεια εξασκήσεως επαγγέλματος και ενεγράφημ στο Τεχνικό Επιμελητήριο της Ελλάδος με αύξοντα αριθμό 6610. Ήμουν ο πρώτος ναυπηγός απόφοιτος αλλοδαπού πανεπιστημίου που ενεγράφημ στο Τ.Ε.Ε. μεταπολεμικός. Ακολούθησε ο Ανδρέας Ερμογένης.



Το «Ιόνιον» στα ανοικτά περιμαίνει επιβάτες.
(Από ξένη δημοσίευση)

ΥΠΗΡΕΤΩΝΤΑΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΝΤΑΣ

(Το κείμενο εγράφη και εδημοσιεύθη το 2004)

Σωτήριον έτος 1956, αρχές του χρόνου, παίρνω φύλλο πορείας για την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων, στο Υ.Ε.Ν., πρώτος όροφος, είσοδος από πίσω από την οδό Ανδρούτσου.

Φορώντας την στολή του σημαιοφόρου με κατσαρό γαλόνι, χρυσό και μωβ, παρουσιάζομαι πρωϊ Δευτέρας για να παράσχω τις προς την πατρίδα υπηρεσίες μου, ως ο πρώτος εκ στρατευσίμων ναυπηγός με απόσπαση στην υπηρεσία αυτή.

«Που είσαι βρε παιδί μου», αναφωνεί ο αντιπλοίαρχος Κώστας Αράπης, τμηματάρχης του ναυπηγικού τμήματος της Ε.Ε.Π., πρώην Α' μηχανικός της κορβέτας «Αδρίας» κατά τον τελευταίο παγκόσμιο πόλεμο, που συνέβαλε στην διάσωσή της, ώστε χωρίς πλώρη, μετά την πρόσκρουσή της σε νάρκη, να διασωθεί και να επιστρέψει θριαμβευτικά στην Αλεξάνδρεια.

Με περίμενε πως και πως γιατί είχε υποβάλει παραίτηση από το Β.Ν. και ήθελε να παραδώσει τα «πολύτιμα» αρχεία της υπηρεσίας, δηλαδή τρισήμισυ φακέλλους όλους και όλους.....

Έτσι η υπηρεσία περιέπεσε από τα τρία και μισό χρυσά πλακέ γαλόνια στο ένα και κατσαρό.

Το γραφείο του ναυπηγικού τμήματος τότε αποτελούσαν, εκτός από τον γράφοντα, ο σημαιοφόρος λιμενικός Σπύρος Ραψομανίκης, νυν Σπύρος Ράνης, πλοιοκτήτης και με συμβολή στο ναυτιλιακό γίγνεσθαι γύρω από την εκπαίδευση, ως υπεύθυνος για τις καταμετρήσεις χωρητικότητας των πλοίων, ο αρχικελευστής Β.Ν. Λύρας, για τις σιδηροκατασκευές, αργότερα άξιος προϊστάμενος του ελασματοουργείου των Ελληνικών Ναυπηγείων, άλλος ένας υπαξιωματικός Β.Ν., λεβητοποιός, που κανονικά όμως ανήκε στο μηχανολογικό τμήμα της Ε.Ε.Π. αλλά μας έδινε και κανένα χέρι στα ναυπηγικά, όταν χρειαζόταν, και ο πολιτικός υπάλληλος Κυρλόγλου ως σχεδιαστής.

Διευθυντή στην αρχή είχαμε τον πλοίαρχο Α.Σ. Παν. Θεοχάρη, αργότερα δε, το 1957, τον πλοίαρχο Α.Σ. Ανάργυρο Αντωνόπουλο και προϊσταμένους του μηχανολογικού τον αντιπλοίαρχο Β.Ν. Α. Πάλλα,

To «Blue Horizon».



ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Π Ι Ν Α Ξ

*Εμφανίων την αξίαν εις λίρας Αγγλίας των επιβατηγών πλοίων

1) ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	£ 1.500.000
2) ΑΓΑΜΕΜΩΝ	£ 1.250.000
3) ΑΧΙΛΛΕΥΣ	£ 1.250.000
4) ΚΑΝΑΡΗΣ	£ 450.000
5) ΜΙΑΟΥΛΗΣ	£ 450.000
6) ΚΑΡΑΤΣΚΑΚΗΣ	£ 450.000
7) ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ	£ 450.000
8) ΙΩΝΙΑ	£ 350.000
9) ΑΙΟΛΙΑ	£ 250.000
10) ΚΥΡΗΝΕΙΑ	£ 450.000
11) ΚΥΚΛΑΔΕΣ	£ 200.000
12) ΔΕΛΦΙΝΙ	£ 140.000
13) ΣΕΜΠΡΑΜΙΣ	£ 100.000
14) ΡΑΣΗ	£ 75.000
15) ΚΩΣΤΑΚΗΣ ΤΟΓΓΙΑΣ	£ 40.000
16) ΤΕΤΗ	£ 80.000
17) ΑΙΤΡΑΙΚΑ	£ 90.000
18) ΑΙΓΑΙΟΝ	£ 90.000
19) ΚΑΔΙΡ	£ 50.000
20) ΔΕΣΦΟΙΝΑ	£ 45.000
21) ΙΟΝΙΟΝ	£ 30.000
22) ΑΝΑΡΟΣ	£ 35.000
23) ΗΛΙΟΥΠΟΛΙΣ	£ 40.000
24) ΜΟΣΧΑΝΘΗ	£ 25.000
25) ΓΑΡΟΣ	£ 25.000
26) ΕΑΕΝΑ	£ 20.000
27) ΝΕΡΑΤΣΔΑ	£ 100.000
28) ΑΙΓΙΝΑ	£ 60.000
29) ΚΑΛΑΜΑΡΑ	£ 10.000
30) ΚΥΚΝΟΣ	£ 30.000
31) ΣΙΝΥΡΟΣ	£ 25.000
32) ΕΡΡΙΕΤΑ	£ 15.000
Σύνολον	£ 8.175.000

*Εν Πειραιεϊ τῆ 11.2.1955

*Ο Διευθυντής Ε.Ε.Π.

Πλοίαρχος Αιμεν.Α.ΑΣΤΕΡΙΑΔΗΣ

«Πίναξ εμφανίων την αξίαν εις λίρας Αγγλίας των επιβατηγών πλοίων»
της Ε.Ε.Π. το 1955.

που ήτο, υποτίθετο, και ο άμεσα προϊστάμενός μου, ελλείπει άλλου ανωτέρου τεχνικού αξιωματικού, τον Καρπούζογλου και αργότερα τον Χρονόπουλο, αξιωματικούς Λ.Σ., σαν επι κεφαλής του ναυτιλιακού τμήματος.

Τον Σεπτέμβριο 1956 ανέλαβε προϊστάμενος του ναυπηγικού τμήματος ο αντιπλοίαρχος Β.Ν. Σ. Γιακουμάκης.

Ο Θεοχάρης ήλεγχε όλες τις γραπτές μου αναφορές και συνεχώς ο αγγελιοφόρος του, ο ναύτης Α.Σ. Μένης Καραγεώργης, με φώναζε στο γραφείο του για να με παρατηρήσει για τα λάθη που έκανα στο ύφος των κειμένων μου. Εγώ, νεόφερτος από το Πανεπιστήμιο της Γλασκώβης, που να ξέρω από τα κρατικά τυπολατρικά της γραφειοκρατίας και μάλιστα της στρατιωτικής.

Τα σκάφη που ήλεγχε τότε το ναυπηγικό ήσαν πολλά καϊκια, τα παμπάλαια φορτηγά μότορσιπ που υπήρχαν και φυσικά τα ακτοπλοϊκά επιβατηγά και εκείνα τα ολίγα των διεθνών πλοών, που γενναία εξυπηρετούσαν τις συγκοινωνίες μας.

Ιδιαίτερη μνεία θα ήθελα να κάνω στο μότορσιπ «Μεσσαριά», ναυπηγημένο στα τέλη του 1800, αν θυμάμαι καλά, του οποίου τα ελάσματα ήσαν σιδηρά και όχι χαλύβδινα, μεγάλου πάχους, όλα καρφωτά. Κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεως που είχα κάνει, κατόπιν ελέγχου με παχύμετρο, τα είχα εύρει σε αρίστη κατάσταση, με μηδενική περίπου φθορά!! (ίδη «Τόμος 3 - Φωτογραφικά τεκμήρια»).

Κανονισμοί υπήρχαν ελάχιστοι και όσοι εφηρμόζοντο είχαν ως οδηγό την Διεθνή Σύμβαση περί Ασφαλείας της Ζωής εν Θαλάσση του 1948. Εν τούτοις επειδή τα πλοία ήσαν «υπάρχοντα» αναφερόμεθα στην παλαιότερη, ήτοι εκείνη του 1930. Όταν και αυτό δεν ήταν εφικτό, λόγω κόστους προσαρμογής του πλοίου, εκδίδετο Πιστοποιητικό Απαλλαγής.....!!

Τα σχέδια που υπέβαλαν οι ναυπηγοί και καρναγιέροι ήσαν ελάχιστα και συχνά πολύ μικρή σχέση υπήρχε μεταξύ των σχεδίων και του πλοίου.....

Οι κυριώτεροι επισκέπτες του γραφείου μας τότε, από όσον ενθυμούμαι, ήσαν οι ναυπηγοί Κώστας Στεφανίδης, Χρήστος Μεσσήνης, Σωτηριάδης, ο ξυλουργός Καρράς, που πάντα είχε φυστίκια στη τσέπη του για όλους και ο τότε караβομαραγκός Σάββας, που αργότερα εδημιούργησε το ομώνυμο ναυπηγείο στην περιοχή της Ελευσίνας.

Επίσης τακτικούς επισκέπτες στην Ε.Ε.Π. είχαμε και τα μεγάλα αφεντικά της ακτοπλοΐας της εποχής, αλλά εκείνα επήγαιναν κατ' ευθείαν στον Διευθυντή, με συχνότερο τον Μπάμπη Κόκκινο, δεξί χέρι του Τυπάλδου, που «έσχιζε» τους πάντες και τα πάντα ή περίπου.

Μερικά από τα χαρακτηριστικά επεισόδια που ενθυμούμαι από την εποχή εκείνη είναι:



Η πρώτη σελίδα της μελέτης μου ανακαταμετρήσεως του «Χαρικόλεια».

Πρώτο - Είχε γίνει η ανακαταμέτρηση του καϊκιού «Χαρικόλεια», ημερομηνία της μελέτης που έχω ακόμα 2.5.1956, και είχαν προκύψει 31,7 κόροι στην ολική, δηλαδή πάνω από 30,0 όπου άλλαζαν προς το δυσμενέστερο οι οικονομικές επιβαρύνσεις του караβοκύρη. Έτσι εθεώρησε σκόπιμο, μέσω υπάλληλου της Ε.Ε.Π. να προσπαθήσει να μου λύσει, όπως νόμιζε, το οικονομικό μου πρόβλημα με τριακόσιες δραχμές, για να το βγάλω κάτω από 30. Εγώ επήγα με τις δραχμές αυτές στον Θεοχάρη κι έγινε ένοπλος σεισμός στην υπηρεσία και σύλληψη των υπαιτίων. Η υπόθεση αυτή τράβηξε κάποια χρόνια στα δικαστήρια με τελική απαλλαγή των κατηγορουμένων λόγω....αμφιβολιών.

Δεύτερο - Στην πενία που υπήρχε τότε από διαθέσιμα πλωτά μέσα ο ναυπηγός Κ. Στεφανίδης συνέλαβε την ιδέα και μετεσκεύασε έναν πλωτό γερανό σε επιβατηγό ακτοπλοϊκό, που ενδεχομένως συνέδεσε την Πάτρα με την Κεφαλλονιά, το «Άγιος Γεράσιμος».

Βέβαια οι κανονισμοί που εκπληρούσε ήταν κατά κρίσιν, σύμφωνα με την «καλή ναυπηγική τεχνική», όπως ελέγγο, και ο Άγιος Γεράσιμος να βάλει το χέρι του..... Το νησί όμως εξυπηρετήθηκε με αυτό το σκάφος για πολλά χρόνια.

Τρίτο - Είχα επιθεωρήσει το «Αιγαίο» και το «Αγγέλικα» του Τυπάλδου για να βεβαιώσω την κατάσταση των επωτίδων, ή άλλως των καπονιών, των σωσιβίων λέμβων. Ευρήκα την διατομή τους, στα σημεία στηρίζεώς των, να είναι η μισή, λόγω πολυετούς φθοράς, και εξήγησα την άμεση αντικατάστασή τους. Και τα δύο πλοία απεσύρθησαν από την υπηρεσία τους με τα καπόνια όπως ήσαν.....

Τέταρτο - Επιθεώρησα το τότε πολυδιαφημιζόμενο και υπό μετασκευή επιβατηγό των Τυπάλδων «Ηλέκτρα» για να βεβαιώσω την «πρωτοπορειακή» εγκατάσταση ηλεκτρικών αισθητήρων αγγελίας πυρκαϊάς στους χώρους ενδιαίτησεως. Πράγματι οι αισθητήρες φιγουράριζαν σε όλους τους χώρους ολοκαίνουργιοι αλλά

.....καλώδια, που να τους συνδέουν με τους πίνακες για την αναγωγή, δεν υπήρχαν.

Πέμπτο - Σε επιθεώρηση σε πλοίο πάλι της εταιρίας Τυπάλδου ευρήκα να μην υπάρχει κανένας σωστικός εξοπλισμός, εκτός από τις βάρκες, που ήσαν όμως κενές. Με τουπέ ο υπεύθυνος, που ήτο στο πλοίο, μου εξήτησε να κάνω λίγο υπομονή γιατί ο καινούργιος εξοπλισμός ερχόταν. Πράγματι ερχόταν με βάρκες από άλλο πλοίο. Υπήρχε ένα «κοστούμι» που εξυπηρετούσε όλα τα πλοία ή τουλάχιστον πολλά.....Βλέπετε είχα πάει για την επιθεώρηση αυτή εκτάκτως, χωρίς να έχει προαναγγελθεί και χωρίς να το ξέρει κανένας στην Ε.Ε.Π. παρά μόνον ο Διευθυντής Αντωνόπουλος και δεν είχαν προλάβει να προετοιμαστούν.....

Έκτο - Ακτοπλοϊκό που θα έφερνε την επανάσταση στο Αιγαίο μετασκευαζόταν στη Ακτή Ξαβερίου με εντυπωσιακή εξωτερική σχεδίαση του ναυπηγού Χρ. Μεσσήνη, το «Παντελής» του Φουστάνου. Το πλοίο μέχρι τότε εχρησιμοποιείτο ως ηλεκτροπαραγωγός σταθμός στη Θεσσαλονίκη, λόγω της μεγάλης δηζελοηλεκτρικής εγκαταστάσεως που διέθετε.

Σε επιθεώρησή μου στο σκάφος διεπίστωσα ότι ωραία μεν ήσαν τα σχέδια του Μεσσήνη αλλά στο πλοίο άλλη ήτο η κατάσταση. Δοκάρια και κολώνες που φαινότουσαν στα σχέδια, στο πλοίο δεν υπήρχαν ή είχαν κοπεί για τη βολή των σωληνουργών, των ηλεκτρολόγων ή οιουδήποτε άλλου έδινε προσταγές.

Οι συνεχείς επισημάνσεις μου στον ναυπηγό δεν είχαν κανένα αποτέλεσμα και έτσι αναγκάσθηκα να αναφερθώ στον Διευθυντή Αντωνόπουλο.

Να σημειώσω ότι ο Α. Αντωνόπουλος, καλός αξιωματικός που προσπαθούσε να κάνει το σωστό, ήταν άψογος στην συμπεριφορά και τους τρόπους, μου είχε απόλυτη εμπιστοσύνη, με φώναζε δε συνεχώς κοντά του για να μου ζητήσει συμβουλές.

Αφού με άκουσε προσεκτικά μου είπε «Κύριε Φιλίππου βασίζομαι σε σας γιατί αυτό που θα κάνω δεν έχει ξαναγίνει και δεν θέλω να εκτεθώ, αν δεν είστε βέβαιος». Τον εβεβαίωσα και την επομένη το πρωί, όταν οι εργάτες επήγαν να συνεχίσουν τις εργασίες, βρεθήκαν εμπρός σε ένοπλη φρουρά που απαγόρευε την άνοδο και συνέχιση των εργασιών. Έγινε σεισμός στον Πειραιά.....

Τελικώς οι κακοτεχνίες απεκατεστάθησαν και τα σωστά σχέδια εφηρμόσθησαν, ασχέτως εάν αργότερα οι κοιμώμενοι σε ορισμένες πάνω κουκέτες του κατωτέρου καταστρώματος κτυπούσαν τα κεφάλια τους σε υπάρχοντα δοκάρια από πάνω τους. Μου συνέβαι-

νε και μένα αυτό όταν εταξίδευα αργότερα από την Σύρο για τον Πειραιά νύκτα.

Εκτός από τις επιθεωρήσεις και τις εγκρίσεις σχεδίων η υπηρεσία με είχε ορίσει και σε διάφορες επιτροπές όπως του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας, όπου εγίνοντο οι εγκρίσεις νηολογήσεως πλοίων, εξών τα περισσότερα ήσαν τύπου Liberty και T2, των Τελωνείων, όπου έκανα τις ογκομετρήσεις των δεξαμενών καυσίμων αεροπλάνων στο αεροδρόμιο Ελληνικού, στη Δ.Θ.Κ.Μ. την Διεύθυνση Θαλασσίων Κρατικών Μεταφορών, σε επιτροπές προμηθειών πλωτών μεσών Υπηρεσιών του Υ.Ε.Ν. κλπ.

Ιδιαίτερα όσον αφορά την τελευταία ενθυμούμαι ότι την πρώτη προμήθεια πλοηγίδων, για τις ανάγκες των μεγάλων λιμανιών της χώρας, εκέρδισε ο караβομαραγκός Σάββας. Ήταν όλες κι όλες 6-8 ξύλινες μηχανοκίνητες βάρκες, κάποιες μεγαλύτερες από τις άλλες. Με έκπληξή μου έχω δει κάποιες από αυτές τις πλοηγίδες να είναι ακόμα σε υπηρεσία, σε περιφερειακά λιμάνια, μετά από κοντά 50 χρόνια (ίδη «Τόμος 3 - Ναυπηγικά Τεκμήρια, Τμήμα 2»).

Τελευταίο σημαντικό επεισόδιο της διαδρομής μου στην Ε.Ε.Π. ήτο όταν εδήλωσα στον Διευθυντή μου, με λύπη, ότι θα αρνούμην να κάνω εγκρίσεις σχεδίων και μελετών από την ημερομηνία της υποβολής της αναλόγου αναφοράς μου, υποχρέωση που εξ' άλλου δεν προβλεπόταν από κανένα στρατιωτικό κώδικα. Τότε πραγματικά θα σταματούσε και η λειτουργία της Υπηρεσίας.....

Αλλά ας πάρω τα πράγματα από την αρχή:

Το 1956 είχα υποβάλει στο Ε.Μ.Π., κατά την τότε διαδικασία, τα χαρτιά μου για αναγνώριση του διπλώματός μου ως ναυπηγού. Τότε σχετική σχολή δεν είχε το Πολυτεχνείο και ως εκ τούτου δεν εγνώριζαν πως να μου δώσουν την «αντιστοιχία σπουδών».

Έτσι ο τότε καθηγητής ναυπηγικής στη σχολή Μηχανολόγων Βασίλης Φραγκούλης, πρώην αξιωματικός του Β.Ν., ευρήκε την σολομώντεια λύση να μου αναθέσει να εκπονήσω μία διπλωματική εργασία, που προέβλεπε την εκπόνηση όλων των σχεδίων και μελετών για ένα φορτηγό πλοίο 3000 τόννων. Ο καθορισθείς χρόνος ήταν έξη μήνες αλλά, λόγω της απασχολήσεώς μου στην υπηρεσία επεξετάθη σε δώδεκα.

Όταν ετελείωσα και επήγα να την παραδώσω στο Πολυτεχνείο ο καλός καθηγητής έλειπε συνεχώς, γιατί είχε αναλάβει την τεχνική οργάνωση των Ελληνικών Ναυπηγείων (Νιάρχου στο Σκαρμαγκά) και ευρίσκετο μεγάλα χρονικά διαστήματα στην Ολλανδία (οι Ολλανδοί παρείχαν το know how).

Έτσι όταν κάποιο βράδυ τελικά κατόρθωσα να τον εντοπίσω για να του την παραδώσω, με την άδειά του στο σπίτι του, αρνήθηκε να την παραλάβει, λόγω.... εκπροθέσμου.

Αυτό είχε ως συνέπεια εγώ να ευρεθώ σε μία αντιπαράθεση με τη γραφειοκρατία του Ε.Μ.Π. για την αναγνώριση του διπλώματός μου.

Με το σκεπτικό λοιπόν ότι δεν έχω τα νόμιμα προσόντα αναγνώρισεως κατέληξα στην ανωτέρω άρνηση παροχής των ναυπηγικών μου γνώσεων και ιδιαίτερα των εγκρίσεων μελετών.

Κατόπιν των ανωτέρω ο καλός μου Διευθυντής, ο πλοίαρχος Αντωνόπουλος, ανέλαβε προφανώς δράση και εντός εβδομάδος ο αείμνηστος Φραγκούλης με καλεί και μου λέει:

- Τι συμβαίνει μαζί σου παιδί μου;
- Τι συμβαίνει κύριε Φραγκούλη;
- Γιατί δεν μου έχεις υποβάλει ακόμα τη μελέτη σου;
- Την έχω υποβάλει στη Γραμματεία
- Έλα να με δεις στο Πολυτεχνείο να τα πούμε λίγο

Τα είπαμε κάποια στιγμή, επήρα και τη μελέτη πίσω, που δεν είχε καν ανοιχθεί, και επήρα το πολυπόθητο χαρτί της αναγνώρισεως, με υπογραφές και σφραγίδες.

Υπήρξα αυτός που άνοιξε την διαδικασία αυτή, μέχρι την δημιουργία της Σχολής Ναυπηγών του Ε.Μ.Π.. Την ίδια διαδικασία μετά από μένα ακολούθησε και ο πρώην αξιωματικός Β.Ν. και γνωστός ναυπηγός Ανδρέας Ερμογένης,

Έτσι και το ναυπηγικό της Ε.Ε.Π. εξακολούθησε να λειτουργεί απρόσκοπτα και θυμάμαι πάντοτε τον καλό μου Διευθυντή με εκτίμηση.

Απολύθηκα κάποτε στις αρχές του 1958, αλλά διατηρώ μία γλυκιά ανάμνηση των ημερών εκείνων, παρ' όλη την τότε φτώχεια και κακομοιριά, γιατί υπήρχε περισσότερη ανθρωπιά και λιγότερη αγριότητα από ότι σήμερα.

Στον «Τόμο 3 - Φωτογραφικά τεκμήρια» έχει συμπεριληφθεί σημαντικός αριθμός φωτογραφιών, κυρίως από φορτηγά «μότορσιπ», όπως ονομάζοντο τα φορτηγά που εξυπηρετούσαν τις ακτοπλοϊκές, αλλά και μεσογειακές θαλάσσιες μεταφορές της εποχής, που μου παρεχωρήθησαν από τον συνάδελφο ναυπηγό Γ. Γεωργίου, καθώς και άλλες αντιπροσωπευτικές φωτογραφίες πλοίων που δείχνουν την απόσταση που χωρίζει το τότε με το σήμερα.....

Lloyd's Register of Shipping

Πριν τελειώσω την θητεία μου, τον Ιανουάριο 1958, είχα πρόσκληση τόσο από το American Bureau of Shipping, από τον L. Minett στον Πειραιά, όσον και από το Lloyd's Register of Shipping, στο Λονδίνο για να αναλάβω εργασία ως επιθεωρητής. Μετά από μία επίσκεψη μου στα γραφεία του L.R.S. στο Λονδίνο επροτίμησα το δεύτερο κι έτσι λίγο αργότερα ανέλαβα υπηρεσίαν. Ως εκπαιδευόμενος επιθεωρητής ετοποθετήθηκα κατ' αρχάς στο γραφείο της Γλασκώβης, όπου παρηκολούθησα τις νέες κατασκευές στο ναυπηγείο του Fairfield's, για ένα χρόνο, και στη συνέχεια στα κεντρικά γραφεία του Λονδίνου, στο τμήμα εγκρίσεως ναυπηγικών σχεδίων και μελετών.

Το ναυπηγείο του Fairfield's, αν και από τα μεγαλύτερα Βρετανικά ναυπηγεία, δεν είχε εκσυγχρονισθεί όπως εκείνο του Alexander Stephens, όπου είχα εργασθεί ως φοιτητής, και εξακολουθούσε να λειτουργεί με, εν πολλοίς, ατμοκίνητα μηχανήματα, με χειρονακτικές μεθόδους και χρησιμοποιούσε εκτεταμένα τις καρφώσεις, τόσο στις διαμήκεις ραφές των ελασμάτων του περιβλήματος όσον και στη σύνδεση νομέων, αγκώνων, ζυγών κλπ. Η λειτουργία τόσο πνευματικών εργαλείων και ατμοκινήτων μηχανημάτων εδημιουργούσε ένα φοβερά αποπνικτικό και θορυβώδες περιβάλλον, που μαζί με την καπνούρα, και την ομίχλη της Γλασκώβης, το λεγόμενο «smog», τη συχνή βροχή και τη λασπούρα μέσα στο ναυπηγείο, θα μου μείνουν αλησμόνητα. Οι εργάτες, υπ' αυτές τις συνθήκες, όλο και «λουφαζαν» σε όποια γωνιά μπορούσαν, ανάβοντας φωτιές και βράζοντας σε ντενεκεδάκια το απαίσιο βρετανικό τσάι τους. Όταν είχε ποδόσφαιρο, συνήθως τις Τετάρτες, το ναυπηγείο από το μεσημέρι άδειαζε, καθ' ότι οι πάντες επήγαιναν στο γήπεδο.....Με αυτές τις συνθήκες πως να ορθοποδήσει η τότε παραπαίουσα, από την αφαιμάξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, βρετανική οικονομία και ιδιαίτερα η ναυπηγική της δραστηριότητας.....

Είναι ενδιαφέρον ότι στο ίδιο ναυπηγείο κατασκευάζοντο και προωστήριες μηχανές της B & W/Götaverken, δίχρονες με «poppet valve», ένας τύπος που είχε σταματήσει να παράγεται από την μητρική εταιρία της Δανίας. Οι μηχανές αυτές έμοιαζαν στις «Doxford» στο ότι ήσαν «αντιθέτων εμβόλων (opposed piston)» αλλά το άνω έμβολο, κινούμενο με έκκεντρα από τον στρόφαλο, εχρησίμευε κυρίως στο να αποκαλύπτει τις θυρίδες



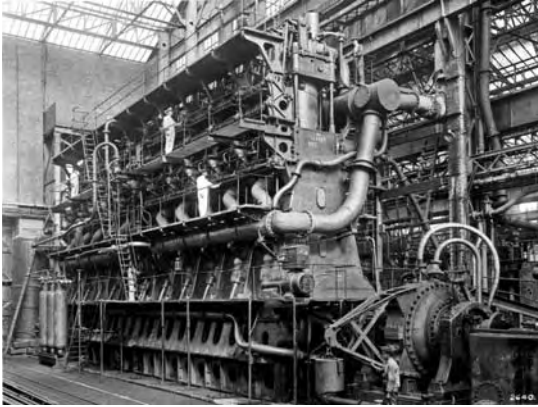
Το ναυπηγείο Fairfield, Glasgow.

εξαγωγής καυσαερίων. Οι μηχανές αυτές είχαν μεν καλύτερο βαθμό αποδόσεως, αλλά ήσαν ογκώδεις και είχαν πολλά κινούμενα μέρη, με ότι αυτό συνεπάγεται. Ονομάζοντο B & W/Harland & Wolff - Fairfield

Τον δεύτερο χρόνο, στο Λονδίνο, το «Plan approval» υπήρξε μία πολύ καλή σχολή για εφαρμογή των όσων είχα μάθει στο Πανεπιστήμιο και μου εχρησίμευσε σε όλη τη επαγγελματική μου διαδρομή, αναλύοντας και εγκρίνοντας σχέδια και μελέτες μεγάλης ποικιλίας πλοίων και άλλων ναυπηγημάτων.

Στις αρχές του 1960, με την άνοδο τότε της ναυλαγοράς και την επαναδραστηριοποίηση των πλοίων, που αργούσαν σε αγκυροβόλια ανά την Ελλάδα και ιδιαίτερα στον κόλπο της Ελευσίνος, μετατέθηκα στο γραφείο Πειραιώς. Επί δέκα χρόνια είχα μία επιτυχή σταδιοδρομία με ποικιλία αρμοδιοτήτων, από επιθεωρήσεις σκάφους και μηχανής, ζημιών, επίβλεψη μετασκευών, πιστοποίηση υλικών κάθε μορφής, επαφές με τις Ελληνικές Κρατικές Αρχές στη διαμόρφωση κανονισμών, επιθεωρήσεις στο εξωτερικό (Λίβανο, Κύπρο, Μάλτα) κλπ. Ο μισθός μου το έτος 1961 ανήρχετο σε 12.768 δρχ μικτά.

Τότε οι νηογνώμονες ήσαν προσηλωμένοι στο κυρίως έργο τους, την κατάταξη και την διατήρηση των πλοίων στην κλάση τους, καθώς επίσης και την έκδοση των Διεθνών Πιστοποιητικών Ναυσιπλοΐας, κατ' εξουσιοδότηση των Κυβερνήσεων. Φυσικά υπήρχε ενδιαφέρον από τον εκάστοτε νηογνώμονα να διατηρήσει το δυναμικό



Μηχανή B & W / Harland & Wolff - Fairfield.



Η πρώτη σοβαρή πραγματογνωμοσύνη στη Σούδα της Κρήτης, τον Μάρτιο 1960. Το εικονιζόμενο γιουγκοσλαβικό φορτηγό είχε ανατραπεί ενώ εκφόρτωνε σιτηρά. Φυσικά δεν είχαν γίνει οι απαραίτητοι υπολογισμοί ευσταθείας φωτώσεως σιτηρών...



των πλοίων στην ιδική του κατάταξη, αλλά η εμπορευματοποίηση και ο ανταγωνισμός που ακολούθησαν τα επόμενα χρόνια ήταν άγνωστοι παράγοντες. Ιδιαίτερα στο Lloyd's, που γνωρίζω καλά, μέχρι περίπου το 1968-9, υπήρχε ικανοποιητική αυτοτέλεια των επιθεωρητών να κάνουν τις επιθεωρήσεις τους, ασχέτως εάν μία αρνητική έκθεσή τους μπορούσε ενδεχομένως να δημιουργήσει προβλήματα στην εκμετάλλευση ενός πλοίου ή και αφαίρεση της κλάσεώς του ακόμα. Φυσικά πολλά ήταν άμεσα συνδεδεμένα με την επαγγελματική επάρκεια και το ήθος του επιθεωρητού....

Λέγεται ότι ήμουν ένας «δύσκολος» επιθεωρητής επειδή απλά και μόνον ήθελα να κάνω τη δουλειά μου ευσυνείδητα και σύμφωνα με τις καλές γνώσεις, που με είχαν εφοδιάσει οι πανεπιστημιακές μου σπουδές και η καλή διετής πρακτική γνώση που είχα λάβει από το Lloyd's. Όπως είναι φυσικό, στο ιδιαίτερα ανεξέλεγκτο και εν πολλοίς ασύδοτο περιβάλλον του Πειραιώς,

Από αριστερά στην πρώτη σειρά ο Υπουργός Αδριανόπουλος, ο Chairman of Lloyd's Register Pelly, οι εφοπλιστές Μ. Ευλάς και Σ. Ανδρεάδης και στο άκρον δεξιά μόλις ο Lloyd's Chief Surveyor Ferguson. Στη δεύτερη σειρά από αριστερά οι Ι. Παλαιοκρασάς, Κατσαμπής και Κ. Φιλίππου. Με την πλάτη αριστερά ο S. Blakeman Lloyd's Surveyor στον Πειραιά. 10 Οκτωβρίου 1960

μία τέτοια νοοτροπία δεν ήταν εύκολα αποδεκτή και είχα περάσει, στην αρχή τουλάχιστον, κάποιες πολύ δύσκολες ημέρες πιέσεων, υποσχέσεων και άλλων αθέμιτων συμπεριφορών, τόσο εκ μέρους ορισμένων πλοιοκτητών όσο και εκ μέρους κάποιων αρχιπλοιάρχων, αρχιμηχανικών, εργολάβων κλπ, που εκινούντο υπογείως εναντίον μου. Με τον καιρό όμως έγινε αντιληπτό ότι η τίμια, τεκμηριωμένη και ορθή επαγγελματική συμπεριφορά οδηγεί σε καλά αποτελέσματα και έτσι νομίζω ότι έτυχα της εκτιμήσεως της πλειονότητας της ναυτιλιακής οικογένειας. Εξ άλλου αυτό απεδείχθη περίτρανα αργότερα, όταν εσταδιοδρόμησα ως ελεύθερος επαγγελματίας, όπου οι καλύτεροι πελάτες και φίλοι μου πλέον, ήσαν εκείνοι που, κάποιες στιγμές, μου είχαν κάνει την ζωή ως επιθεωρητού δύσκολη.

Είχα υπολογίσει, βάσει των εγγραφών μου στο ημερολόγιο εργασιών του γραφείου, ότι κατά τα δέκα χρόνια υπηρεσίας μου σε αυτό είχα επιθεωρήσει περίπου 1200 πλοία ή άλλα ναυπηγήματα.

Όλη την δεκαετία του 1960 υπήρχε οργασμός σε επισκευαστικές και μετασκευαστικές εργασίες και από αυτό εξούσαν χιλιάδες άνθρωποι, από απλοί τεχνίτες μέχρι υψηλόβαθμα στελέχη της ναυτιλίας και της παραναυτιλιακής βιομηχανίας, προμηθευτές, πράκτορες, καταστήματα και ξενοδοχεία του Πειραιώς και της ευρύτερης περιοχής του.

Η έλλειψη πλοίων στην διεθνή αγορά και η οικονομική και επιχειρηματική δυσπραγία στην Ελλάδα ανάγκαζε τους πλοιοκτήτες να αγοράζουν ότι εύρισκαν προς πώληση και να τα επισκευάζουν ή μετασκευάζουν σε φορτηγά ή επιβατηγά πλοία, αναλόγως των αναγκών τους. Ιδιαίτερη προτίμηση υπήρχε σε σκάφη που είχαν χαρακτηριστεί ως ολική κατασκευαστική απώλεια, τα οποία αγοράζοντο σε τιμή παληοσίδηρου και ανακατασκευάζοντο πλήρως. Χαρακτηριστική ενθυμούμαι ήταν η αγορά από τον Αχιλλέα Χαλκούση ενός δεξαμενοπλοίου, με καμένη την γέφυρα και το μηχανο-



Από αριστερά ο Κ.Φιλίππου, άγνωστος, Ι.Παλαιοκρασάς και Κατσαμπής. 10 Οκτωβρίου 1960



Οι ευκολίες της ναυπηγο-επισκευαστικής βάσεως!!

στάσιο, που ανακατασκευάστηκε επιτυχώς, με το ανάλογο επιχειρηματικό κέρδος.

Τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά συν τω χρόνω, με την καλύτερη οργάνωσή τους, άρχισαν να εκτελούν εργασίες στα πλοία που να καλύπτουν τις προδιαγραφές και τις διαδικασίες των κανονισμών του Lloyd's.

Ονόματα τα οποία εκυριαρχούσαν στο χώρο τους, εκτός βεβαίως του Χριστόφορου Καλδή και του φίλου ναυπηγού Αντώνη Αντωνίου, στα ανώτατα κλιμάκια του ναυπηγείου, στις επισκευές, όπου εξ άλλου

υπήρχε η δική μου συνήθης τριβή, ήταν του πάντοτε λεπτού στους τρόπους Λεάνδρου Ζούκη και του θυελλώδους Νότη Τζιμέα, ο οποίος επέιξε να συμπληρώνω γρήγορα τις επιθεωρήσεις ώστε να έχει τον κατάλογο των απαιτούμενων εργασιών το ταχύτερο δυνατό. Αυτό με είχε αναγκάσει, σε κάποια περίπτωση, να ολοκληρώσω το «Special Survey» ενός «Liberty», με εσωτερική επιθεώρηση όλων των χώρων, δεξαμενών και διπυθμένων, σε μία ημέρα, από το πρωί μέχρι πολύ αργά το βράδυ!!

Το ίδιο όμως συνέβαινε και με τις επιθεωρήσεις και τις επισκευές που ελάμβαναν χώρα στα πλοία που είτε ήσαν στις δεξαμενές του Πειραιώς είτε στην Επισκευαστική Βάση Περάματος, είτε στην προβλήτα Αγίου Γεωργίου ή στην περιοχή Αμπελακίων και Κυνοσούρας ή, ακόμα χειρότερα, στο αγκυροβόλιο ανοικτά του Πειραιά ή της Ελευσίνος, όπου ωράριο δεν υπήρχε αλλά κριτήριο ήταν το ότι... «το πλοίο είχε ναύλο και έπρεπε να φύγει την επομένη τα ξημερώματα όπως και να είναι»!!

Στις επιθεωρήσεις και στις επισκευές αυτές, συνήθως, η ανοργανωσιά, η ασυνέπεια, η πληθώρα των εμπλεκόμενων εργολάβων, η έλλειψη επιβλέποντος μηχανικού και οι παντός είδους πιέσεις έκαναν την εργασία ενός επιθεωρητού πολύ δύσκολη.

Εξ άλλου με το πρόσχημα της δυσκολίας συνεννοήσεως στα ελληνικά των Άγγλων συναδέλφων μου, τις επιθεωρήσεις του ίδιου αυτού είχα την τιμή να τις αναλαμβάνω συνήθως εγώ.....

Αντιθέτως οι επιθεωρητές είχαν άνεση στη δουλειά τους όταν είχαν να επιθεωρήσουν πλοία που ανήκαν π.χ. στην «Ελληνική», στην «ΕΛΜΕΣ», στου «Νομικού», στου «Γουλανδρή», στου

«Χανδρή», στη «Γραμμή Νοτίου Αμερικής», στην «Εμπρός», στην «Πρόδρομος» κλπ, με αρχιμηχανικούς και αρχιπλοιάρχους όπως τον Χρυσάνθη, τον Γιάγκο, τον Μυλωνά, τον Λογοθέτη, τον Βαλασσάκη, τον Πετρόπουλο και τόσους άλλους αξίους συναδέλφους, των οποίων η διαδρομή τους στον Πειραιά έμεινε βαθειά χαραγμένη στη μνήμη μας.

Οι επισκευές στις δεξαμενές, ιδιαίτερα στις μόνιμες του Πειραιώς, όπου οι εργασίες εγένοντο επί 24ώρου βάσεως, λόγω σειράς αναμονής άλλων πλοίων για δεξαμενισμό, ήταν πολύ κουραστικές γιατί απαιτούσαν την διαθεσιμότητα του επιθεωρητού ανά πάσαν στιγμήν. Έτσι δεν ήταν ασύνηθες να μου τηλεφωνούν στο σπίτι στις 3 ή 4 το πρωί να κατέβω στον Πειραιά για επιθεώρηση επισκευών στα ύφαλα του πλοίου ή για υδραυλική δοκιμή διπυθμένων ή επιθεώρηση τελικού άξονος γιατί «στις 7 π.μ. θα άνοιγαν τα νερά της δεξαμενής για να πέσει το πλοίο». Κι επειδή σπανίως οι εργασίες είχαν ολοκληρωθεί όπως έπρεπε τότε άρχιζαν και οι παγαποντιές, οι παρακλήσεις και οι πιέσεις.....και ήταν σε ημερησία διάταξη το γνωστό απόφθεγμα από τους ελασματοουργούς «μην το φοβάσαι κύριε επιθεωρητά, στη θάλασσα θα στανιάρει» ή από όλους τους άλλους γενικώς «μην το φοβάσαι κύριε επιθεωρητά, εγώ υπεύθυνος»!!

Ενθυμούμαι και τις πιέσεις προς ή από τον τότε προϊστάμενο των δεξαμενών, τον φίλο και συνάδελφο Κώστα Δοσόπουλο.....

Οι συνθήκες εργασίας σε αυτές τις δεξαμενές ήταν άθλιες και επικίνδυνες. Οι εργάτες, αλλά φυσικά και εμείς, σκαρφαλώναμε σε κάτι ανασφαλείς και πολλές φορές μισοφαγωμένες σανίδες, που έπαιζαν τον ρόλο σκαλωσιάς, κινούμενοι σαν αίλουροι από τη μία σειρά στην επόμενη, είτε ήταν για επιθεώρηση σκάφους, είτε πηδαλίου ή χοάνης άξονος. Σε αυτές τις τελευταίες όνομα είχε αφήσει ο περίφημος Θεοδόσης και οι μανουβραδόροι του, που τραβούσαν και επανατοποθετούσαν τελικό άξο-

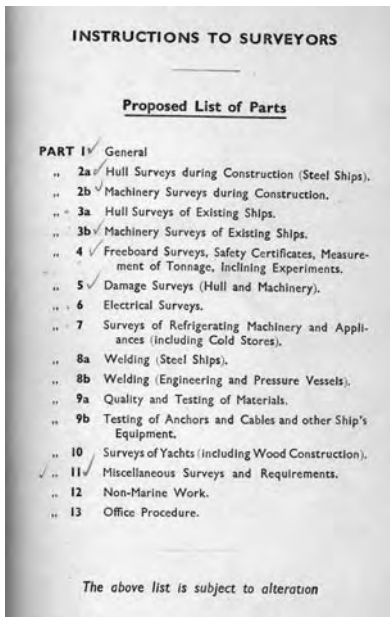
Η μικρή μόνιμη δεξαμενή του Ο.Λ.Π. με το «Δέσποινα» και το Μυρτιδιώτισσα». Στη διπλανή μεγάλη δεξαμενή διακρίνεται άλλο επιβατηγό. (Ξένη δημοσίευση)



να, με αλλαγή ξύλων χοάνης (όπως ήταν ακόμα τότε) σε 24 με 30 ώρες συνεχούς εργασίας!!

Να επαναλάβω ότι τότε τα περισσότερα πλοία είχαν καρφωτά ελάσματα και οι συνθήκες εργασίας των εργατών, των καρφωτών κλπ ήσαν πολύ σκληρές, επάνω σε σκαλωσιές που δεν πληρούσαν καμία από τις συνθήκες ασφαλείας, όπως τις γνωρίζουμε σήμερα. Πολλές φορές η κάλυψη φθορών ή ζημιών στα ελάσματα γίνετο με κολλητά επιθέματα, αν και αυτό επέφερε παρατηρήσεις «recommendation ή notation» στην κλάση του πλοίου. Τα περισσότερα πλοία ήσαν υπερήλικα και ως εκ τούτου γίνετο μεγάλη προσπάθεια από την πλοιοκτησία ώστε τα έξοδα να περιορίζονται στο ελάχιστο δυνατόν. Παρ' όλα αυτά δεν γνωρίζω ούτε μία περίπτωση πλοίου που να παρουσίασε πρόβλημα μετά από επιθεώρησή μου πλην μίας. Μετά από την κατ' ανάγκη επισκευή των κλιβάνων Καναδέζικου Liberty, στο Ηράκλειο της Κρήτης, που αναφέρω και πιό κάτω, κατά τον πλου του προς την Αίγυπτο πάλι παρουσιάσθηκε πρόβλημα. Στο πλοίο αυτό πλοιάρχευε ο φίλος μου, από τις προσκοπικές μας ημέρες, Δημήτρης Θεοδωρόπουλος, ο οποίος, από ότι μου είχε πει, ήταν μία από τις θαλασσινές του περιπέτειες που δεν θα ήθελε να επαναληφθούν. Το πλοίο επήγαινε για διάλυση στην Απω Ανατολή.

Η πρώτη σελίδα των οδηγιών προς τους Επιθεωρητές, 1961 - 1966.



Σαν ελάχιστο παράδειγμα σταχυολογώ ορισμένες πρωτότυπες και δύσκολες, για τα μέσα που διέθετε τότε ο Πειραιάς, εργασίες:

- Κατασκευή ημισφαιρικού νέου θόλου σε βοηθητικό λέβητα του ακτοπλοϊκού επιβατηγού «Άδωνις».

- Ανύψωση των κλιβάνων κυλινδρικών λεβήτων Καναδέζικου Liberty, στο Ηράκλειο της Κρήτης.

- Επίβλεψη ανελκύσεως λόγω ανατροπής, από κακή φόρτωση σιτηρών, πάλι στο Ηράκλειο.

Τα συνεργεία που τότε εδρασηριοποιούντο στον Πειραιά και που θυμάμαι, λόγω συχνότερης μου επαφής, ήσαν του Μιλτιάδη Μαρινάκη, του Κυριάκου Αρμενάκη, του Λιάτσου & Μαρινάκη, του Στυλιανού &

Κωνσταντάρα, των αδελφών Φιλίππου, του Γλυνού, του Μ. Γουζούαση, του Σοφιανού, του Π. Τσάμη, του Σινούλη, του Τσεμπελή και Νομικού με την μετέπειτα ΝΑΥΣΙ, του Ροντήρη, του Καρρά, του Ιωάννου. Ας μου συγχωρεθούν άλλα ονόματα που μου διαφεύγουν.

Αν και τότε τα ναυπηγεία/καρνάγια του Περάματος είχαν αρχίσει να ναυπηγούν πληθώρα σκαφών, ανοικτού και ολίγα κλειστού τύπου οχηματαγωγά, αλιευτικά, ρυμουλκά κλπ, εν τούτοις μόνον ένα βασικά είχε το «θάρρος» να αντιμετωπίζει τις απαιτήσεις και την αυστηρότητα επιβλέψεως του Lloyd's Register. Αυτό ήτο το ναυπηγείο του Δ. Αναστασιάδη & Α. Τσορτανίδη. Ο Δ. Αναστασιάδης ήτο ο μόνος σπουδασμένος ναυπηγός του Περάματος και είχε την δυνατότητα, πλην κάποιων εξειδικευμένων μελετών, να ολοκληρώνει μία ναυπήγηση, από την σχεδίαση έως την καθέλκυση και παράδοση του πλοίου. Η ποιότης εργασιών του ναυπηγείου ήταν η καλύτερη δυνατή της εποχής.

Εγώ ήμουν ο αποκλειστικός επιθεωρητής για τις νέες αυτές κατασκευές και η συνεργασία μου με τον Δ. Αναστασιάδη υπήρξε πάντοτε καλή ακόμη και μετά την αποχώρησή μου από το Lloyd's. Έτσι παρηκολούθησα μία σειρά από ναυπηγήσεις της τότε νέας γενεάς μεταλλικών αλιευτικών σκαφών, αρχίζοντας, εάν δεν κάνω λάθος με το «Αργοναύτης» του Κ. Κρητικού. Ιδιαίτερη μνεία θέλω να κάνω για τον φίλο Κώστα Κρητικό, που μέχρι τα γεράματά του, πάντοτε εξέφραζε πρωτότυπες ιδέες για την κατασκευή αλιευτικών σκαφών, μόνο που δεν του ήταν εύκολο να τις μοιρασθεί με άλλους..... Δυστυχώς έμεινε εκεί, σε αντίθεση με τον, επιχειρηματικά συνάδελφό του, που εναυπήγησε αλιευτικά της ίδιας γενεάς, τον Λασκαρίδη, που έγινε ο μεγάλος επιχειρηματίας που γνωρίζουμε σήμερα. Κάπου η «πάστα», κάπου η τύχη, κάπου τα ρίσκα, αλλού οδηγούν τον ένα και αλλού τον άλλο, αν και ξεκινούν από την ίδια αφετηρία....!!



Το πρώτο αλιευτικό του ναυπηγείου Αναστασιάδη-Τσορτανίδη, το «Αργοναύτης» του Κ.Κρητικού 1956-7. (Αρχείο Α. Αναστασιάδη)



Το αλιευτικό «Αργώ» πάλι του Κ.Κρητικού, με το οποίο άρχισα να επιθεωρώ τις κατασκευές του ναυπηγείου.



Από την τελετή καθελκύσεως του «Αργοναύτης»
Από αριστερά τρίτος ο τότε πολύ γνωστός Enbom, αντιπρόσωπος της B & W, δίπλα του ο πρόξενος της Δανίας. Από δεξιά προς αριστερά ο Δ. Αναστασιάδης, ο Κ. Κρητικός και ο Α. Τσορτανίδης Εκεί ναυπηγήθηκε μεταξύ 1960-1962 και το πρώτο νεότευκτο επιβατηγό της Ελληνικής ακτοπλοΐας, στη γραμμή Αργο - Σαρωνικού, το «Καμέλια» και αργότερα, γύρω στο 1970 το πρωτοπόρο ναυαγοσωστικό - ρυμουλκό του Γ. Μάτσα «Αστέρι».



Η τελετή καθελκύσεως του «Καμέλια» 26 Απριλίου 1962. Ο πλοιοκτήτης Βατικιώτης στο μικρόφωνο και δεξιά του ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Αδριανόπουλος. Αριστερά του ο Δ. Αναστασιάδης με τον Α. Τσορτανίδη και στην άκρη δεξιά της φωτογραφίας ο Αλεξ. Φιλίππου.

Το ναυγοσωστικό «Αστέρι» έτοιμο για καθέλκυση 22 Μαΐου 1970.

Το ακτοπλοϊκό «Καμέλια» εν πλω.



ΤΟ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΟ ΡΥΜΟΥΛΚΟ «ΑΣΤΕΡΙ»

(Το κείμενο εγράφη και δημοσιεύθη το 2004)

Το «ΑΣΤΕΡΙ» υπήρξε το πρώτο και μοναδικό ναυαγοσωστικό ρυμουλκό που ναυπηγήθηκε στην Ελλάδα.

Η ναυπήγησή του έγινε στο ναυπηγείο Δ. Αναστασιάδη & Α. Τσορτανίδη στο Πέραμα, με αριθμό ναυπηγείου 56, στην ανωτάτη κλάση του Lloyd's Register of Shipping. Καθελκύστηκε το 1971.

Πλοιοκτήτρια η εταιρεία του Λουκά Γ. Μάτσα.

Τα σχέδια κατασκευής του σκάφους έγιναν από τον ναυπηγό Δ. Αναστασιάδη.

Η ιδιαιτερότητά του ήταν ότι για πρώτη φορά στην Ελλάδα τοποθετήθηκε δακτύλιος Kort στην έλικα και ότι τα καλά αποτελέσματα που επιτεύχθηκαν στην ταχύτητα και στην ελκτική ικανότητά του ήταν αποτέλεσμα της καλής σχεδίασης και μόνον, χωρίς δοκιμές προτύπου σε δεξαμενή δοκιμών να τις επιβεβαιώσουν, όπως γίνεται σήμερα.

Χαρακτηριστικά του πλοίου:

Μήκος ολικό	48,10 μ.
Μήκος μεταξύ καθέτων	42,00 μ.
Πλάτος	9,60 μ.
Πλευρικό ύψος	4,90 μ.
Βύθισμα	4,00 μ.
Μηχανές	Μία, British Polar 3000 BHP στις 800 στροφές ανά λεπτό
Έλικες	μία με Kort nozzle
Ταχύτης άνευ ρυμουλκίου	14,59 κόμβοι
Ελκτική ικανότης	26 τόννοι

Η επίβλεψη από πλευράς κλάσεως είχε γίνει από τον γράφοντα, ο οποίος στη συνέχεια επιμελήθη της μηχανολογικής εγκαταστάσεως και της πρωτοποριακής για την εποχή εφαρμογής του συστήματος «Kort nozzle» στην έλικα για λογαριασμό της πλοιοκτησίας.

Ιδιαίτερα ο γράφων ενθυμείται ότι ο αείμνηστος Λουκάς Γ. Μάτσας εξήτησε την τεχνική του συνδρομή διότι τα σχέδια που είχαν καταρτίσει οι κατασκευαστές της κυρίας μηχανής και του αξονικού συστήματος ήταν τελείως ανεφάρμοστα. Το ίδιο συνέβαινε και με τον δακτύλιο Kort, ο οποίος δεν συμβάδιζε με τα χαρακτηριστικά της έλικος. Φυσικά τα προβλήματα εθεραπεύθησαν με ανασχεδιάσεις που έγιναν στον Πειραιά. Η έλικα, μεγάλης διαμέτρου για την εποχή εκείνη, είχε κατασκευασθεί από τη ΝΑΥΣΙ.



Το «Αστέρι» σε δοκιμές.



Φωτογραφίες του «Asteria».

Το «ΑΣΤΕΡΙ» υπήρξε ένα επιτυχημένο ναυαγοσωστικό που edικαίωσε τις προσδοκίες των πλοιοκτητών, έλαβε μέρος σε πολλές ναυαγιαρέσεις και ήταν πολύ γνωστό στην Ανατολική Μεσόγειο. Τα τελευταία χρόνια της εκμεταλλεύσεως του από την εταιρία Μάτσα είχε βάση του τον Πόρο.

Το 1998 εκρίθη από την πλοιοκτησία ότι δεν μπορούσε πλέον να εκπληρώσει ανταγωνιστικά τον ρόλο του και έτσι επωλήθη στη Camberra Trading Ltd στη Νέα Ζηλανδία.

Ο εκ των εκπροσώπων της εταιρίας αυτής κ. Graeme Bockett ενθυμείται με τα καλύτερα λόγια την συνεργασία του με την εταιρία Μάτσα στην διαδικασία παραδόσεως - παραλαβής. Εκεί το σκάφος μετεσκευάσθη σε ερευνητικό - θαλαμηγό. Μία νέα υπερκατασκευή κατασκευάσθη στην πρύμη και επεξετάθη η γέφυρα. Οι σωληνώσεις και η ηλεκτρολογική εγκατάσταση αντικατεστάθησαν καθώς και πληθώρα μηχανημάτων εκτός από την κυρία μηχανή. Προσετέθη ένας πρωραίος ωθητήρας (thruster), έγινε εγκατάσταση κλιματισμού και συστήματος επεξεργασίας λυμάτων. Η ενδιαίτηση των επιβατών και του πληρώματος αντικατεστάθησαν ολοκληρωτικά και αναβαθμίσθησαν σε υψηλό επίπεδο ανέσεων, ενώ τα πυροσβεστικά και σωστικά μέσα προσαρμόσθησαν ώστε να καλύπτουν το νέο προορισμό του σκάφους. Η μετασκευή εκράτησε δύο χρόνια. Στη συνέχεια το πλοίο επωλήθη σε Ελβετούς πλοιοκτήτες και μετονομάσθη σε «ASTERIA» και βάση του έγινε ο Παναμάς, όπου εκτός από του να χρησιμοποιείται ως θαλαμηγός εκπληροί και τους σκοπούς του ιδρύματος των πλοιοκτητών

στην καλλιέργεια της περιβαλλοντικής μορφώσεως και συνειδήσεως των λαών της Νοτίου Αμερικής.

Στο διάστημα αυτό έγινε και αντικατάσταση της κυρίας μηχανής με μία *Caterpillar* 3516 και προσετέθη και πρυμναίος ωθητήρας.

Έτσι πάνω από τριάντα χρόνια μετά το «ΑΣΤΕΡΙ», σήμερα «ASTERIA», η κατασκευή των ναυπηγείων του Περάματος, εξακολουθεί να σχίζει υπερήφανα τα νέρα των ωκεανών στην άλλη άκρη του πλανήτη μας.

Με την δραστηριοποίηση του Νεωρίου της Σύρου επί Ρεθύμνη και την ύπαρξη πλέον της πλωτής δεξαμενής των γερμανικών επανορθώσεων, που ήταν αρχικά στου Βασιλειάδη στον Πειραιά, άρχισαν να πληθαίνουν και οι επιθεωρήσεις εκεί. Έτσι άρχισαν και τα ταξίδια στο νησί αυτό να γίνονται συχνότερα, ταξίδια με καλούς και κακούς καιρούς, με καθυστερήσεις, με έλλειψη ανέσεων. Ταξίδια με το «Λήμνος» του Σιγάλα ή με το «Δέσποينا» ή το «Παντελής» του Φουστάνου, το «Μυρτιδιώτισσα», ή τα πολυτελή για τότε πλοία του Νομικού «Κανάρης», «Καραϊσκάκης», «Μιαούλης» και αργότερα τα πιά γρήγορα το «Δήλος» και το «Απόλλων». Ταξίδια, με αναχώρηση από Πειραιά 1 μ.μ., έφθανες κατά τις 7 μ.μ. στην Ερμούπολη, έκανες τις επιθεωρήσεις, και στις 10 ή 11 μ.μ. έπαιρνες πάλι το πλοίο της επιστροφής με άφιξη στον Πειραιά τα ξημερώματα.

Πλησιάζοντας το πλοίο την Ερμούπολη, έξω από τον Άγιο Δημήτριο, ο πλοίαρχος πάντοτε θα σφύριζε τρεις φορές, χαιρετισμό προς τον Άγιο, ενώ ο επιστάτης της εκκλησίας θα απαντούσε με κωδωνοκρουσία, όποια ώρα της ημέρας ή της νύκτας και εάν ήταν. Τον χειμώνα, με τις κακοκαιρίες, η αναμονή αφίξεως του πλοίου επιστροφής που προερχόταν συνήθως είτε από τις νότιες Κυκλάδες είτε από την Ικαρία - Σάμο, γινόταν στον κυματοθραύστη του λιμανιού, απ' όπου προσπαθούσαμε να διακρίνουμε τα ασθενή φώτα του, στο βάθος προς την κατεύθυνση της Τήνου. Η κανονική άφιξη στον Πειραιά ήταν κατά τις 4-5 τα ξημερώματα οπότε, την ώρα του γλυκύτερου ύπνου, άκουγε κανείς από το φυλάκιο του Λιμεναρχείου στον Προλιμένα, «Κύριε Πλοίαρχε θα παραβάλετε στις δέσρες τάδε και τάδε» και τους καμαρότους να κτυπούν τις πόρτες των καμπινών «Φθάσαμε στον Πειραιά».

Ενθυμούμαι ότι ήταν φορές που, με καθυστερημένη άφιξη στον Πειραιά, δεν επήγαινα σπίτι μου καθόλου αλλά κατ' ευθείαν στο γραφείο και στις επιθεωρήσεις που με περίμεναν.

Με την άφιξη στην Ερμούπολη και εφ' όσον επρόκειτο να παραμείνω μία ή περισσότερες νύκτες, έκλεινα δωμάτιο στο ξενοδοχείο «Ερμής», το καλύτερο της εποχής, το οποίο διηύθυνε η χαριτόβρυτος κυρία Χριστοδουλίδου μετά του κυρίου Μπάρτζη. Μετά από την τακτοποίηση στο δωμάτιο που συνήθως είχα στον πρώτο όροφο στο βάθος αριστερά, με μεγάλο μπάνιο, άρχιζε η έρευνα ώστε να εντοπισθεί κάποιος γνωστός ή συνάδελφος, που να ευρίσκεται εκεί, με κέντρο αντήσεως πληροφοριών τον αλησμόνητο Ντιντή, σερβιτόρο καφενείου της παραλίας, ο οποίος εγνώριζε τους πάντας και τα πάντα. Εναλλακτικά θα πήγαινα στα «Μπακαλιαράκια» ή στου «Σταυρόπουλου» για φαγητό. Εάν ήταν καλοκαίρι η βραδιά μπορούσε να περάσει με περιπάτους στην παραλία ή στην πλατεία ή κάποια παρέα που τυχόν θα συναντούσα. Εάν όμως ήταν χειμώνας, φυσούσε ή έβρεχε, η παραλία ήταν τελείως έρημη, τα καταστήματα κλειστά και ούτε γάτος δεν κυκλοφορούσε..... Στο ξενοδοχείο η θέρμανση άναβε αναλόγως του αριθμού των πελατών που πολλές φορές δεν ήσαν περισσότεροι των δύο ή τριών. Αυτοί συνήθως ήσαν οι συνάδελφοι επιθεωρητές, όπως ο φίλος μου ο Γιάννης Κόσκορος ή ο Τζιβραΐλης, και οι δύο του American Bureau of Shipping, ο Αργυράκης του Bureau Veritas, ο Νίκος Σεφερτζής του Germanischer Lloyd. Αυτοί είμαστε όλοι και όλοι οι Έλληνες επιθεωρητές στις αρχές της δεκαετίας του 1960..... Αργότερα και με την εξάπλωση των εργασιών του «Νεωρίου» η Ερμούπολις απέκτησε μεγαλύτερη κίνηση. Άνοιξε και ένα νέο ξενοδοχείο, το «Νησάκι» και πολύ αργότερα το «Ευρώπη».

Ναυτικά πρακτορεία στην Ερμούπολη ήσαν του Γαβαλά και των αδελφών Παρίση. Εκείνο με το οποίο είχα την τακτικότερη επαφή ήταν του Παρίση γιατί πρακτόρευε τα πλοία του Νομικού, που ήσαν τα καλύτερα της γραμμής. Στο τέλος της δεκαετίας του '60 είχε δρομολογηθεί το πρώτο ημερόπλοιο το «Απόλλων», πλοίο με ατμοστρόβιλους γαλλικής κατασκευής της γραμμής της Μάγχης, το οποίο έκανε το ταξίδι μέχρι Μύκονο και επιστροφή αυθημερόν και φυσικά μας εξυπηρετούσε πολύ.

Μία αξιοσέβαστη αλλά και ιδιόρρυθμη προσωπικότητα που ζούσε στην Ερμούπολη ήταν ο πράκτορας των Lloyd's Γ. Α.

Βούρλης. Άτομο μεγάλης ηλικίας, διατηρούσε γραφείο πολύ κοντά στο ξενοδοχείο «Ερμής». Μπαίνοντας μέσα στο γραφείο του μεταπηδούσες σε μία βικτωριανή ατμόσφαιρα, με πολύ χαμηλό φωτισμό, που εμύριζε κλεισούρα, με μία σόμπα στη μέση και το πουρί της που έχανε που και που, με μία - δυο γάτες να μπλέκουν στα πόδια σου, με τσάι ζεστό και την κυρία «Χ», την βοηθό του, πολλών Μαΐων, πάντα πρόθυμη να σε σερβίρει, και τον Βούρλη καθισμένο με μία κουβέρτα καλυμμένο, σε μία μισο - κουνιστή περιστρεφόμενη πολυθρόνα, πίσω από ένα σκονισμένο γραφείο με ρολά και πολλά χαρτιά, καλοσυνάτο και έτοιμο να διηγηθεί ιστορίες από τα παλιά. Ήταν μία πανδαισία να τον ακούς.

Πολλές φορές ήταν αυτός που είχε εντολές για τις επιθεωρήσεις που θα έπρεπε να κάνω. Έτσι τακτικά ήμουν κοντά του.

Το καλοκαίρι τις στιγμέςσχόλης κάναμε περίπατο στη περιοχή «Βαπόρια» ή ανεβαίναμε καμιά φορά στην Άνω Σύρο, ή, εφ' όσον ο Μηνάς Ρεθύμνης ήταν στη Σύρο, περνούσαμε τη βραδιά στη πρύμνη του κοτέρου του «Chauve Souris».

Για πίο μακρυνές εξορμήσεις πηγαίναμε μέχρι τη Δελαγράτσια και την παραλία του Φοίνικα, όπου ευρίσκετο η περίφημη ψαροταβέρνα που διατηρούσαν η Χαρίκλεια και η αδελφή της, οι επονομαζόμενες «Φοράδες». Το παρατσούκλι αυτό τους είχε κολλήσει γιατί το επίθετο του πατέρα τους ήταν Φοράδης και οι κόρες του μοιραίως ήταν οι αδελφές Φοράδη. Κι αυτό κατέληξε σε «Φοράδες».

Τότε τα αρχοντικά της Δελαγράτσια ήσαν ερειπωμένα και ο Φοίνικας είχε ένα - δύο σπίτια. Η συγκοινωνία ήταν περίπου ανύπαρκτη και τα ταξί ολίγα. Ιδιωτικά αυτοκίνητα κυκλοφορούσαν ελάχιστα.

Αυτά συνέβαιναν όταν η παραμονή στη Σύρο, λόγω εργασιών ή και απλώς λόγω αναμονής αφίξεως ενός πλοίου για επισκευή, γινόταν πολυήμερη. Πολυήμερη επίσης μπορούσε να γίνει όταν ενέσκυπτε κακοκαιρία και υπήρχε απαγόρευση απόπλου. Χαρακτηριστικά ενθυμούμαι την περίπτωση όταν επρόκειτο να δεξαμενισθεί για πρώτη φορά το πορθμείο της ΕΛΜΕΣ «Εγνατία» στην πλωτή δεξαμενή, που ευρίσκετο τότε παραβεβλημένη κοντά στον κυματοθραύστη. Λόγω σφοδρού πλευρικού ανέμου και ιδιομορφίας του πυθμένα του πλοίου, επί πέντε ημέρες εγίνοντο προσπάθειες για τον δεξαμενισμό του. Να σημειωθεί ότι ρυμουλκά δεν υπήρχαν στην Σύρο και έπρεπε να έλθουν από τον Πειραι-

ά. Τελικώς, εάν ενθυμούμαι καλώς, παρέμεινα στην Ερμούπολη για αυτόν τον απλό δεξαμενισμό 10 ημέρες!!

Στο «Νεώριο» τότε μπορούσαν να γίνουν περιορισμένες εργασίες. Έτσι πολλές φορές ερχόντουσαν συνεργία από τον Πειραιά. Εξαρτήματα που εχρειάζοντο επισκευή πολλές φορές τα εφόρτωναν σε καΐκια και απεστέλοντο στα μηχανουργεία του Πειραιώς, με τις ανάλογες καθυστερήσεις που μπορούσαν να συμβούν. Εν τούτοις, με την κατασοσύνη και την σκληρή εργασία που χαρακτήριζαν το τότε εργατικό δυναμικό, οι εργασίες ετελείωναν ικανοποιητικά και με χαμηλό συγκριτικά κόστος.

Φουρνιστάκης ονομαζόταν αυτός που ρύθμιζε τα του «Νεωρίου» και Κατσιμαντής ήταν το όνομα του τοπικού εργολάβου που άρχισε σιγά - σιγά να προσπαθεί να μονοπωλεί τις εργασίες.

Όταν είχα επιθεωρήσεις έφευγα το πρωί από τον «Ερμή» με τη φόρμα της δουλειάς, είτε για την δεξαμενή είτε για το «Νεώριο» και γυρνούσα το βράδυ, συνήθως μέσα στη μαυρίλα και το πετρέλαιο, καταϊδρωμένος.

Το καλοκαίρι, με πλοίο στη δεξαμενή, με αφόρητη ζέστη, είχα εφαρμόσει την πρωτότυπη λύση να βουτώ μέσα στη θάλασσα και μετά, έτσι δροσισμένος, να συνεχίζω τηνεσωτερική επιθεώρηση διπυθμένων.

Το 1961 συνέβη το κάτωθι περιστατικό που είναι χαρακτηριστικό για την κρατούσα κατάσταση όπου ο υπαρκτός σοσιαλισμός και το «Σιδηρούν παραπέτασμα» μεσουρανούσαν: Λόγω εκτάκτου περιστατικού το φορτηγό πλοίο της Ανατολικής Γερμανίας «Stubenkammer» ευρέθη στην ανάγκη να δεξαμενισθεί στη Σύρο και το Lloyd's είχε εξουσιοδοτηθεί να επιβλέψει και να πιστοποιήσει τις επισκευές για λογαριασμό της Εθνικής του Αρχής. Να υπενθυμίσω ότι τότε η Ανατολική Γερμανία ανήκε στο λεγόμενο «ανατολικό μπλοκ» και ήταν τελείως απομονωμένη από τον υπόλοιπο δημοκρατικό κόσμο. Το πλήρωμα δεν μιλούσε σε κανέναν Έλληνα. Μόνον ο Πλοίαρχος και ο Α' Μηχανικός, με στοιχειώδη αγγλικά, επικοινωνούσαν με τις Αρχές, τον πράκτορα και εμέ, υπό την αυστηρή όμως επιτήρηση του «κομισάριου», που ενεφανίζετο ως αξιωματικός του πλοίου. Το μεσημέρι ο Πλοίαρχος, με συστολή και ενδοιασμό, προσεκάλεσε εμέ και τον πράκτορα Κώστα Καρέλλη να φάμε στην τραπεζαρία. Εκεί, συγκεντρωμένοι όλοι, μας σερβίρανε, για πρώτο πιάτο όπως νομίσαμε, έναν μέλανα ζωμόν, μαύρη κουραμάνα και βούτυρο.

Ξανασερβίρανε δεύτερη..... και τρίτη φορά με πολύ ψωμί και βούτυρο και αυτό ήταν όλο. Κατά τις 4 μ.μ., όταν ετελείωσε η εργασία, ο Καρέλλης προτείνει στον Πλοίαρχο και στον Α΄ Μηχανικό να τους πάρει έξω και υποδεικνύει στον λιμενοφύλακα να μην επιτραπεί η έξοδος στον «κομισάριο», μία και η αποβίβαση από το πλοίο, έτσι κι' αλλιώς ήταν ελεγχόμενη. Με ένα ταξί πηγαίνουμε όλοι στις «Φοράδες» όπου είχε παραγγείλει θαλασσινά και ψάρια. Οι δυστυχείς οι Γερμανοί, αν και φυσικά είχαν φάει το μεσημεριανό τους στο πλοίο, έπεσαν ακάθεκτοι και δεν έμεινε λέπι. Μετά το τέλος του γεύματος κάναμε έναν περίπατο οπότε σιγά και φοβισμένα ο Πλοίαρχος γυρνά και μας λέει το αλησμόνητο: Στον τόπο μας το κράτος μας εξασφαλίζει να έχουμε να φάμε αλλά δεν έχουμε ελευθερία.....(και τι φαγητό τους εξασφάλιζε!!).

Προς το τέλος της δεκαετίας του 1960 το «Νεώριο» επωλήθη στους Γουλανδρή, οι οποίοι το αναβάθμισαν και είχαν οράματα για εξάπλωση των εργασιών του και για την δημιουργία μεγάλης μονίμου δεξαμενής στον παράπλευρο χερσαίο χώρο του.

Ενθυμούμαι ότι σε ταξίδι επιστροφής στον Πειραιά, το 1970, το οποίο απεδείχθη ότι ήταν και το τελευταίο μου ως επιθεωρητού του Lloyd's, ο Γουλανδρής μου παρουσίαζε τα σχέδια του για το «Νεώριο», που, εάν είχαν πραγματοποιηθεί, θα άλλαζαν την μορφή της Σύρου και δεν θα επακολουθούσε η μεγάλη απαξίωσή της με τις απεργιακές κινητοποιήσεις που



Η πλωτή δεξαμενή της Σύρου στην πρώτη της θέση.



Το Νεώριο της Σύρου την δεκαετία 1960. (Οι φωτογραφίες είναι από το Βιομηχανικό Μουσείο Ερμούπολεως)

Περπατώντας προς τις «Φοράδες» το 1962. Από αριστερά εγώ, δίπλα ο Κ. Καρέλλης, ο μηχανικός και ο πλοίαρχος του Ανατολικο-Γερμανικού φορτηγού «Stubenkammer».





Διάλεξη ορανωθείσα από το Lloyd's επί του κρουαζιεροπλοίου «Stella Solaris» 23 Ιουνίου 1968. Ομιλεί ο πλοίαρχος και δίπλα του ο επιθεωρητής Crook και εγώ.



Στην ίδια εκδήλωση. Διακρίνονται ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, ο Αρχηγός Λ.Σ. ναύαρχος Χανίδης, ο ναύαρχος ε.α. Θεοχάρης κ.ά.



Ο Ted Buttler με την σύζυγό του Jean στο σπίτι τους στην Αγγλία αφού είχε περάσει εγκεφαλικό επεισόδιο.

επέβαλαν τα εργατικά συνδικάτα, τα οποία ήθελαν να τον εκβιάσουν για ποικίλους και προφανείς λόγους. Το αποτέλεσμα ήταν ότι ενδεχομένως ο Γουλανδρής έκλεισε το ναυπηγείο, απέλυσε το προσωπικό και η Σύρος επείνασε για πολλά χρόνια.

Επιστρέφοντας στα εν Πειραιεί τεκταινόμενα του Lloyd's Register, στις αρχές της δεκαετίας του '60 το γραφείο μετεστεγάσθη από την οδό Νοταρά στην οδό Σκουζέ 1 και Ακτή Μιαούλη. Συν τω χρόνω ήλθαν νέοι επιθεωρητές Άγγλοι και οι Έλληνες, ο Πάγκος Γεωργόπουλος και αργότερα ο Λουκάς Καρράς. Τότε ήταν «Principal» ο αξέχαστος και θαυμάσιος άνθρωπος Ted Buttler, με τον οποίο διετήρησα αλληλογραφία και μετά την συνταξιοδότησή του και το εγκεφαλικό επεισόδιο που τον άφησε ημιανάπηρο. Επίσης, το 1965, λόγω φόρτου εργασιών στο γραφείο, προσελήφθη, ο Α' Μηχανικός Δημήτρης Θερμός, με τον οποίο αργότερα συνεδέθην επαγγελματικά και φιλικά.

Από τα πρώτα χρόνια μου στο γραφείο, δηλαδή τις αρχές του 1961, οι επιθεωρήσεις για την έκδοση Πιστοποιητικού Ασφαλείας, σε επιβατηγά πλοία, για λογαριασμό της Ελληνικής Κυβερνήσεως, ήταν δική μου περίπου αποκλειστικότητας. Έτσι επιθεωρούσα τακτικά τα πλοία της «Sun Line» του Κιοσέογλου, τα επιβατηγά της εταιρίας Χανδρή και το υπερωκεάνιο «Ολυμπία», που μου ήταν γνώριμο από τη ναυπήγησή του στη Γλασκώβη. Με το «Ολυμπί-

α» έκανα και επιθεωρήσεις εν πλω, πράγμα ασύνηθες τότε, οι οποίες με έφεραν το 1963 στην Λεμεσό και Χαΐφα και αργότερα στη Μάλτα, σε δεξαμενισμό του πλοίου στα εκεί ναυπηγεία.

Εξ άλλου, τα τελευταία χρόνια, ενώ το γραφείο του Πειραιώς δεν ήταν τότε εξουσιοδοτημένο να κάνει εγκρίσεις σχεδίων και μελετών, εν τούτοις το κεντρικά του Lloyd's, και ιδιαίτερα ο επικεφαλής του «Plan approval» Bob Lockheart μου είχαν παραχωρήσει την αρμοδιότητα αυτήν και την παρακολούθηση μεγάλων μετασκευών, ιδιαίτερα επιβατηγών πλοίων και υπερωκεανίων, όπως π.χ. του «Γαλαξίας» του Καβουνίδη, του «Αφροδίτη» του Κόκκινου και άλλων με τελευταία την εκτεταμένη μετασκευή του υπερωκεανίου της εταιρείας Χανδρή «Αμερικανίς».

Κατά την διάρκεια της δεκαετίας, μου είχαν ανατεθεί επίσης και όλες οι εργασίες που είχαν σχέση με Δημόσιες Υπηρεσίες ή Οργανισμούς. Έτσι επί σειρά ετών επιθεωρούσα στον Πολεμικό Ναύσταθμο της Σαλαμίνας το βοηθητικό του στόλου «Σωτήρ», το οποίο διατηρούσε την κλάση του Νηογνώμονος, λόγω των όρων δανεισμού που είχε από το Βρετανικό Ναυτικό. Άλλο πλοίο ήτο το καλωδιακό πλοίο του Ο.Τ.Ε. «Θαλής ο Μιλήσιος», το οποίο, αν και ναυπηγήσεως των αρχών του 20 αιώνας, είχε ένα απαστράπτον μηχανοστάσιο, με δύο κουκλίστικες ατμομηχανές, όμως υπέφερε από διαρροές στα καταστρώματα και τις υπερκατασκευές. Ως γνωστό σήμερα το πλοίο διατηρείται ως μουσειακό έκθεμα χάρις στις φιλότιμες προσπάθειες του Μουσείου Αιγαίου, που είχε ιδρύσει ο Γ. Δρακόπουλος της «Embros Lines».

Επίσης επιθεωρούσα τους ατμολέβητες της Δ.Ε.Η., αρχικά μεν στον Σταθμό Νέου Φαλήρου, στη συνέχεια δε στον Σταθμό Αγίου Γεωργίου. Στον Σταθμό Νέου Φαλήρου πρωτογνώρισα και τον συνάδελφο Κώστα Δοσόπουλο, που τότε ηργάζετο εκεί.

Ποιοτικές παραλαβές υλικών για εξαγωγή έκανα τακτικά και στις εταιρίες «Βιοχάλκο», την «Fulgor», σε μπετονίτες στη Μύκονο κλπ. Επίσης επιθεώρηση είχα κάνει και σε «Λίμπερτυ», με ζημία στους λέβητες, στη Βυρηττό.

Πριν κλείσω αυτό το κεφάλαιο θα ήθελα να αναφέρω μία εμπειρία διαφορετικού είδους που έζησα τις πρώτες ημέρες της



Το «Θαλής ο Μιλήσιος» ως είναι σήμερα.

θητείας μου στο Lloyd's στον Πειραιά. Μου ανετέθη να επιθεωρήσω το νεότευκτο θαλαμηγό σκάφος «Πήγασος II» του Ευάγγελου Νομικού που ευρίσκετο στη Βουλιαγμένη. Ελέγετο ότι το κόστος κατασκευής του ήταν όσο ενός φορτηγού πλοίου 10000 τόννων. Ο κ. Νομικός με περίμενε στη σκάλα του σκάφους του και αφού με παρεκάλεσε να βγάλω τα παπούτσια μου με ξενάγησε σε όλα τα υπερπολυτελή διαμερίσματα, την τραπεζαρία με τα βαρύτεμα έπιπλα, τα κρύσταλλα και τους καθρέπτες, την μεγάλη κρεββατοκάμαρα με όλες τις ανέσεις και ευκολίες, τα μπάνια με τις μαρμάρινες επενδύσεις και όλες τις πολυτέλειες που εκείνη την εποχή ήταν πρωτόγνωρες. Βέβαια αυτή η ξενάγηση δεν αποτελούσε και το αντικείμενο ενός «survey»..... Τελειώνοντάς την ο Νομικός, σαν ένα παιδί που του είχαν χαρίσει ένα καινούργιο παιχνίδι, εγύρισε και με ερώτησε πως μου εφάνηκε το σκάφος; Φυσικά του απήντησα με τα πιο κολακευτικά λόγια. Παρατήρησα ότι τον ευχαρίστησαν ιδιαίτερω, και μέσα μου μονολόγησα «κύριε Νομικέ ποιόν πηγαίνεις να εντυπωσιάσεις;» Να μην ξεχνάμε ότι ήμουν νεότατος ακόμα και στο ξεκίνημα της καριέρας μου.....

Στο τέλος της δεκαετίας του 1960 η τακτική του Lloyd's Register ήταν οι ανώτερες θέσεις του να κατέχονται από Βρετανούς και μόνον. Έτσι καθώς διέβλεπα ότι δεν υπήρχε προοπτική εξελίξεώς μου στον Πειραιά στην ανώτερη θέση του «Principal» οδηγήθηκα στην απόφαση να παραιτηθώ στις 30 Ιουνίου 1970 και να ανασυστήσω το πατρικό ναυπηγικό γραφείο.

ΠΡΙΝ 40 + 1 ΧΡΟΝΙΑ.....ΑΝΑΜΝΗΣΕΙΣ

(Το κείμενο εγράφη και εδημοσιεύθη το 2001)

Ήταν 40 χρόνια πριν, όταν διορίστηκα επιθεωρητής του Lloyd's Register στον Πειραιά, μετά από υπηρεσία δύο ετών στη Γλασκώβη και στο Λονδίνο.

Όταν ήρθα στον Πειραιά, η ελληνική εμπορική ναυτιλία αποτελείτο από πολύ παλαιά πλοία, κυρίως με ατμοκίνητη πρόωση, όπου, στις περισσότερες περιπτώσεις οι λέβητες, κυλινδρικού τύπου, έκαναν ως χρήση καυσίμου τον άνθρακα.

Η μετατροπή για χρήση πετρελαίου στους λέβητες απαιτούσε σημαντική μετατροπή στο σκάφος, αλλαγή των γαιανθραποθηκών σε δεξαμενές πετρελαίου, εγκατάσταση των αναγκαίων αντλιών και σωληνώσεων και τοποθέτηση καυστήρων στους λέβητες.

Άλλες δημοφιλείς μετατροπές ήταν οι αλλαγές χρήσης του πλοίου, όπως, για παράδειγμα, από βοηθητική κορβέτα του πολεμικού ναυτικού σε φορτηγό ή επιβατηγό της ακτοπλοΐας, ο εξοπλισμός του με μέσα φορτω-εκφορτώσεως, η αλλαγή των μηχανών από ατμό σε ντήζελ κλπ.

Όλα αυτά εγένοντο επιπρόσθετα των φυσιολογικών επισκευών φθορών ή αβარიών, ιδιαίτερα σε πλοία που είχαν καταστραφεί από πυρκαϊά και είχαν αγορασθεί σε τιμή παλαιοσιδήρου.

Οι κανόνες των νηογνωμόνων και οι κανονισμοί ήταν μόνο στα βιβλία, και, κατά κανόνα, άγνωστοι όχι μόνο για τους περισσότερους ελασματοουργούς και συνεργεία, αλλά και για τους πλοιοκτήτες και τους επιβλέποντες μηχανικούς των, οι περισσότεροι των οποίων ήταν πρώην ναυτικοί με δίπλωμα 2ου μηχανικού (οι 1οι μηχανικοί ήταν πολύ ακριβοί).

Οι περισσότερες από τις επισκευές και μετατροπές εγένοντο μέσα στην περιοχή του λιμένος Πειραιώς, κυρίως στην περιοχή της Ακτής Ξαβερίου. Τα πλοία ήταν αγκυροβολημένα με την πρύμνη και η πρόσβαση από την προβλήτα ήταν δυνατή μόνο με βάρκα, αφού οι σκάλες ήταν σπάνιες ή το κόστος του ενοικίου των εθεωρείτο από τον πλοιοκτήτη ως περιττό.

Οι δεξαμενισμοί εγένοντο μόνον στις δύο μόνιμες δεξαμενές του Πειραιώς και στην πλωτή δεξαμενή της Σύρου. Οι επισκευές στις μόνιμες δεξαμενές του Πειραιώς συνήθως δεν σταματούσαν, μέρα και νύχτα. Οι περισσότερες από τις εργασίες της γάστρας ήταν καρφωτές, αφού η ηλεκτροσυγκόλληση ήταν μία μάλλον νέα πρακτική, που περιοριζόταν κυρίως στις κάθετες ραφές των ελασμάτων ή στη συγκόλληση καρφιών, μία εξαιρετικά δημοφιλής πρακτική μεταξύ των επισκευαστών, πράγμα που συνήθως οδηγούσε σε μεγαλύτερη διαρροή και σε έναν συνεχή φαύλο κύκλο.

Τα συνεργεία επισκευών είχαν κυρίως τη βάση τους στον Πειραιά, γύρω από τις οδούς Αιτωλικού, Παπαστράτου, Χαϊδαρίου, κλπ. Μερικά από τα ονόματα που θυμάμαι είναι εκείνα του Κυριάκου Αρμενάκη, Λιάτσου & Μαρινάκη, Μιλτιάδη Μαρινάκη, Περδικάρη, Στυλιανού & Κωνσταντάρη, Τσεμπελή & Νομικού με τη ΝΑΥΣΙ, κ.α.. Υπήρχε επίσης η ναυπηγική κλίνη του Βασιλειάδη και το συνεργείο του Κανέλλου, στις εκατέρωθεν πλευρές της εισόδου του Πειραιώς.

Επισκευές που ελάμβαναν χώρα στο Κερατσίνι και στο Πέραμα εθεωρούντο μάλλον μακριά.

Στο Πέραμα, κορυφαίο ναυπηγείο ήταν του Ψαρρού, που εφημίζετο για τα ξύλινα σκαριά του, και εκείνο των Αναστασιάδη & Τσορδανίδη, για τα χαλύβδινα σκάφη. Το «Καμέλια», που ναυπηγήθηκε το 1962 για τον Σαρωνικό, ήταν ένα από τα πολλά που κατασκευάστηκαν εκεί.

Τα Ελληνικά Ναυπηγεία του Σκαραμαγκά μόλις άρχιζαν τότε να λειτουργούν για εξυπηρέτηση, κυρίως, των μεγαλύτερων πλοίων και εκτέλεση των σοβαρότερων επισκευών, που δεν μπορούσαν να αντιμετωπισθούν στον Πειραιά. Φυσικά, μεγάλα πλοία, για εκείνη την εποχή, εθεωρούντο εκείνα που είχαν μεγαλύτερο μέγεθος από ενός Liberty, δηλαδή, γύρω στους 20-25.000 τόνους.

Η Σύρος ήταν επίσης μία εναλλακτική λύση για επισκευές, χάρη στην πλωτή δεξαμενή που υπήρχε εκεί, αλλά τα μέσα που προσεφέροντο από το Νεώριο ήταν περιορισμένα. Για τον λόγο αυτό συχνά είτε έφερναν από τον Πειραιά τεχνίτες ή, εναλλακτικά, διάφορα μηχανικά εξαρτήματα που έχρειζαν επισκευής εστέλλοντο διά θαλάσσης στον Πειραιά. Ωστόσο, οι εργασίες της Σύρου, χρόνο με χρόνο, παρουσίαζαν μεγάλη αύξηση και γι' αυτό τον λόγο οι επιθεωρητές ταξίδευαν συνεχώς, με τα επιβατηγά της γραμμής όπως το «Δέσποινα», το «Μυρτιδιώτισσα», τον «Παντελής», κλπ., ή με ένα από τα «πολυτελή» πλοία του Νομικού, εάν κάποιος ήταν τυχερός. Το ταξίδι διαρκούσε έξι ώρες με συχνά μεγάλες καθυστερήσεις ιδιαίτερα στο νυχτερινό ταξίδι της επιστροφής.

Η πίεση για γρήγορες επισκευές και επαναφορά των πλοίων στην ενεργό υπηρεσία ήταν μεγάλη. Οι υπερωρίες ήταν η συνηθισμένη πρακτική, αν και οι κανονικές ώρες εργασίας ήταν οκτώ, όχι όπως σήμερα, και έξι μέρες την εβδομάδα. Οι εργάτες, όλων των ειδικοτήτων, ήταν υπερήφανοι για τη δουλειά που έκαναν και οι εργασίες εκτελούντο με ταχύτητα και, σε μερικές περιπτώσεις, ήταν εξαιρετικά νεωτεριστικές και με εφευρετικότητα, εάν σκεφτεί κανείς τα πολύ περιορισμένα μέσα που ήταν τότε διαθέσιμα.

Κατά τους δεξαμενισμούς ο τελικός άξονας μπορούσε να τραβηχτεί και, μαζί με την ανανέωση του αγιόξυλου της χοάνης, να έχει περατωθεί σε 24 ώρες, χάρη στην τότε γνωστή ομάδα μανουβραδόρων του Θεοδόση ή φυσικά και άλλων.

Πολλές φορές οι κυλινδρικοί λέβητες επισκευάζοντο ενώ ήσαν ακόμη πολύ ζεστοί και το σήκωμα και ενίσχυση των κλιβάνων τους ήταν μία εργασία που αντιμετωπιζέτο τακτικά.

Σε όλη τη διάρκεια της δεκαετίας του '60, υπήρχε ένας μεγάλος αριθμός εργασιών που είχαν να κάνουν με τη μετατροπή και την αναβάθμιση πλοίων σε επιβατηγά, για την εξυπηρέτηση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, τις κρουαζιέρες και τα ωκεάνια ταξίδια. Μερικά ονόματα που μου έρχονται στο νου είναι του «Σεμίραμης», του «Καρίνα», «Φιορίτα», «Καρίνα II», «Φίλιππος», «Γαλαξίας», «Άδωνις» και ιδιαίτερα του επιβατηγού υπερωκεάνιου «Αμερικανίς», στο οποίο είχαν γίνει οι πιο εκτεταμένες μετασκευές της εποχής εκείνης.

Το πλοίο αυτό ήτο ταξινομημένο με το Lloyd's Register κι εγώ είχα διορισθεί ως επιβλέπων επιθεωρητής. Κατά την διάρκεια των εργασιών, αντελήφθηκα ότι τα εγκεκριμένα σχέδια και η πραγματική κατάσταση του πλοίου ήσαν δύο εντελώς διαφορετικά πράγματα. Τότε ο αξέχαστος Bob Lockhart, προϊστάμενος του Ship Plan Approval, με εξουσιοδότησε να αναλάβω την έγκριση όλων των σχεδίων τοπικά, αφού τα κεντρικά γραφεία δεν μπορούσαν να βγάλουν άκρη απ' αυτά. Ήταν μία από τις πιο ενδιαφέρουσες εργασίες της εποχής εκείνης.

Για έναν επιθεωρητή νηογνώμονος ήταν δύσκολη δουλειά να προσπαθεί ώστε να τηρείται η εφαρμογή των εγκεκριμένων σχεδίων και οι εργασίες να γίνονται σύμφωνα με τους κανόνες. Έπρεπε να έχει γνώση της νοοτροπίας των ανθρώπων, των συνθηκών εργασίας και να μπορεί να αντιμετωπίσει τις συνήθεις πιέσεις των πλοιοκτητών και των επισκευαστών, ενώ η υπομονή του μπορεί να ευρίσκετο σε συνεχή δοκιμασία.

Οι επισκέψεις σε πέντε ή έξι πλοία ημερησίως, μεταξύ Πειραιώς, Περάματος και Σκαραμαγκά, δεν ήταν καθόλου ασυνήθιστο φαινόμενο. Η ολοκλήρωση των υποδείξεων για επισκευές, για παράδειγμα, Special Survey ενός «Liberty» ή ενός δεξαμενοπλοίου «T2», μέσα σε μία μέρα, ήταν απλώς ένα μέρος των υπηρεσιών που συχνά απαιτούσαν οι πλοιοκτήτες.

Ο επιθεωρητής, εάν ήθελε να είναι ευσυνείδητος, έπρεπε να είναι παρών οποιαδήποτε ώρα της ημέρας ή της νύχτας και να είναι έτοιμος για το συνηθισμένο αίτημα του πλοιοκτήτη «δώσε μου το πιστοποιητικό και σου υπόσχομαι ότι θα τελειώσουμε τις εργασίες στη θάλασσα, σύμφωνα με τις παρατηρήσεις σου».

Φυσικά, αυτός ήταν ο «καλός τρόπος», αφού δεν ήταν ασυνήθιστο να υπονοούνται οικονομικές παροχές ή να ασκείται πίεση μέσω άλλων πηγών. Πλοιοκτήτες που σήμερα εμφανίζονται με τρανταχτά ονόματα στο εφοπλιστικό προσκήνιο και στο διεθνές «jet set» άρχισαν την πλοιοκτητική τους σταδιοδρομία κατ' αυτό τον τρόπο.

Σαράντα χρόνια πριν, το 1961, το *Lloyd's Register* και το *American Bureau of Shipping* ήσαν οι μόνοι νηογνώμονες που υπήρχαν στον Πειραιά με αποκλειστικούς επιθεωρητές. Οι άλλοι νηογνώμονες δεν είχαν αποκλειστικούς επιθεωρητές. Ο Ελληνικός Νηογνώμονας είχε επίσης από παλαιά γραφείο, του οποίου ο πατέρας μου Αλέξανδρος υπήρξε αρχιεπιθεωρητής.

Το *Lloyd's Register* είχε γραφείο στην τότε κακόφημη οδό Νοταρά και όταν έφθασα, αρχές του 1960, ήταν ήδη διορισμένοι οι *S. Blakeman* και *E. Reid*. Εγώ ήμουν ο πρώτος Έλληνας αποκλειστικός επιθεωρητής που εργάστηκε ποτέ στο *Lloyd's Register* ή σε οποιοδήποτε άλλο μεγάλο νηογνώμονα στον Πειραιά. Στο γραφείο επίσης εργαζόντο τότε, ως προϊσταμένη του γραφείου, η Συμέλα Σιούτη και, ως γραμματέας η Γεωργία (δεν ενθυμούμαι πλέον το επίθετο), που παρέμειναν στο *L.R.* για πολλά χρόνια. Αργότερα, ήρθε στο γραφείο και ο Γιώργος Φελουτζής καθώς και άλλοι.

Το 1962 ο *Blakeman* έφυγε και ο *R. Rodger* ήλθε ως προϊστάμενος επιθεωρητής μαζί με τον *A. Jackson*, ως μηχανικό επιθεωρητή.

Το 1965-66 ο *J. Harrison* κατέλαβε την θέση του *Rodger* και στον κατάλογο των επιθεωρητών στον Πειραιά προσετέθησαν οι *J. Wood*, *G. Smart* και ο *Λ. Καρράς*, ο δεύτερος Έλληνας αποκλειστικός επιθεωρητής. Επίσης, για περιορισμένη περίοδο, είχε προσληφθεί και ο *Δ. Θερμός*, σε μη αποκλειστική βάση. Αργότερα ακολούθησαν οι *F. Higgins*, *W. Grier*, *J. MacLeod*, *J. Nickol* και *I. Γεωργόπουλος*, ο τρίτος Έλληνας αποκλειστικός επιθεωρητής.

Στο μεταξύ, ο *Harrison*, μετά από μία μάλλον σύντομη παραμονή, έφυγε και αντικαταστάθηκε από τον *T. Leighton* και, το 1969, από τον *E. Butler*, έναν άνθρωπο και προϊστάμενο εξαιρετικού χαρακτήρα και ήθους.

Επίσης, για πολλά χρόνια, ως μη αποκλειστικός βοηθός, ειδικός στα θέματα ξυλίνων σκαφών υπηρέτησε και ο Καπετάν Γιάννης Δελγιαννάκης, παλαιός καπετάνιος θαλαμηγού του Στρατή Ανδρεάδη.

Όπως ήτο φυσικό η δεκαετής παρουσία μου στον Πειραιά ως επιθεωρητού με έκανε να γνωρίσω πολλούς εφοπλιστές, και όπως ανέφερα και προηγουμένως, άλλοι εξετίμησαν την εργασία που έκανα και άλλοι όχι. Αυτοί οι τελευταίοι, συνήθως, μου εκόστιζαν μεγάλο σωματικό και ψυχικό κάματο. Ήσαν αυτοί που είχαν διαδώσει ότι ήμουν ένα «κέρατο». Με λύπη σημειώνω ότι ο Γιώργος Βαρδινογιάννης είχε επιμείνει ιδιαίτερα στον «Principal» ώστε να μην ορίζομαι ως επιθεωρητής των πλοίων των εταιριών Βαρδινογιάννη. Από την άλλη πλευρά, ενώ η γνωριμία μου με πολλούς από τους πρώτους ίσως στην αρχή να είχε ξεκινήσει με κόντρες, λόγω του ότι προσπαθούσαν να με πιάσουν ή να με επηρεάσουν στην δουλειά μου, στη συνέχεια αναπτύχθηκε εκτίμηση και στενή προσωπική φιλία μεταξύ μας.



Lloyd's Register of Shipping; Ferguson, Chief Surveyor London; S. Blakeman, Principal Piraeus; Pelly, Chairman L.R.S. London; C. Philippou, Surveyor Piraeus; E. Reid, Surveyor Piraeus; R. Rodger, Surveyor Piraeus.
10 October 1960.

Μεταξύ αυτών ήταν ο Δημήτρης Λεβεντάκης της «Grecomar». Η πρώτη γνωριμία μας έγινε το 1960 κατά τις εργασίες μετατροπής των καυσίμων των λεβήτων του φορτηγού πλοίου «Μαντώ», πλοίο του 1924, από άνθρακα σε πετρέλαιο, σε σχέδια του ναυπηγού Κ. Στεφανίδη. Το «Μαντώ» πρώην «Wirgo» ήταν κατασκευής του ναυπηγείου «Aktiebolaget Finnboda Varf, Stockholm» του 1924 και είχε μήκος 59 μέτρων.

Είναι ενδιαφέρον να αναφέρω ότι η «Grecomar» είχε κάνει μία δύσκολη και πρωτοποριακή για την εποχή μετατροπή στον Πειραιά το 1957, εκείνη του «Γεώργιος Λ.», του Λαμπίρη, από ατμόπλοιο σε διζελόπλοιο με μηχανή «Skoda», πάλι με σχέδια του Κ. Στεφανίδη.

Επίσης το 1965, λόγω προσαράξεως, έσπασε το ποδόστημα και πηδάλιο του μεσογειακού φορτηγού πλοίου «Καστριανή II» του Λαμπίρη, διαχειρίσεως της «Grecomar». Η ζημία ήταν τέτοια που κανονικά το πλοίο θα έπρεπε να πάει προς διάλυση. Εν τούτοις, λόγω της ελλείψεως φορτηγών πλοίων που υπήρχε

την εποχή εκείνη κάτι τέτοιο εθεωρήθη αδιανόητο. Έτσι, με το πλοίο στη μόνιμη δεξαμενή Πειραιώς, με ότι αυτό συνεπάγετο από απόψεως υπάρξεως σταθερών σημείων για την επιτόπια αποτύπωση και σχεδίαση ενός νέου ποδοστήματος, επάρθησαν οι σχετικές μετρήσεις, με την βοήθεια μόνον ξυλοτύπων, και εσχεδιάσθη λεπτομερώς το νέο ποδόστημα και πηδάλιο. Η χύτευση του χαλυβδίνου ποδοστήματος και άξονος πηδαλίου έγινε σε χυτήριο του Ασπροπύργου, του κ. Δήμου εάν ενθυμούμαι καλώς, ακολουθώντας όλες τις προδιαγραφές του Lloyd's, και η ανακατασκευή με επιτόπιες ευθυγραμμίσεις και торνεύσεις, πραγματοποιήθηκαν με κάθε επιτυχία. Για την ευόδοση της εργασίας αυτής είχα αφιερώσει μεγάλη προσπάθεια και πολύ χρόνο και πιστεύω ότι, για την εποχή εκείνη, υπήρξε ένας μεγάλος άθλος για τα ελληνικά δεδομένα.

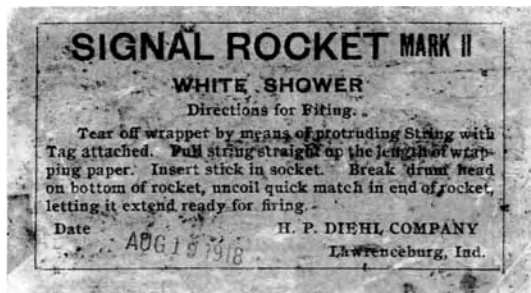
Άλλη μετατροπή από καύσιμο άνθρακα σε πετρέλαιο έγινε το 1964 στο «Ειρήνη» των Τούντα και Κωνσταντάρα.

Γνωριμία που έγινε επίσης υπό συνθήκες πίεσεως ήταν εκείνη με τον Σταύρο Νταϊφά, όταν κατά το Special Survey του πλοίου του «Ειρήνη», το 1964, είχα αναγκασθεί να καταδικάσω, λόγω υπερβολικής φθοράς, τις αλυσίδες του. Αλυσίδες δεν υπήρχαν ετοιμοπαράδοτες και εχρειάζετο μία προθεσμία έξη μηνών. Μου έδωσε τον λόγο του ότι σε έξη μήνες οι αλυσίδες θα είχαν τοποθετηθεί, πράγμα που έγινε. Η αμοιβαία κατανόηση εξελίχθη σε φιλία που εκράτησε για πολλά χρόνια, μέχρι που δύο δεκαετίες περίπου αργότερα ατόνισε εκ μέρους του από διαβολές καλοθελητών, από ότι μου είπαν.

Ενδιαφέρουσα είναι η ιστορία του πλοίου αυτού:

Το «Ειρήνη», πρώην «Hesperus» αρχικά «Sulina», 3000 τόνων περίπου, είχε ναυπηγηθεί στο Orsundsvarvet της Σουηδίας, το 1921. Ήταν δηζελοκίνητο με μία μηχανή Götaverken, με «Popet valves», δηλαδή παρομοίαζε με τις «Doxford» αλλά η διαδρομή του άνω εμβόλου ήταν μικρή και χρησίμευε στην αποκάλυψη των θυρίδων εξαγωγής καυσαερίων των κυλίνδρων και μόνον. Η μηχανή αυτή εξακύλινδρη, 1600 ίππων, ήταν τεραστίων διαστάσεων. Κατά την διάρκεια της λειτουργίας της το επάνω μέρος μετεκινείτο εγκαρσίως σε μεγάλο βαθμό και για να μην φύγει από την..... θέση της είχε στηριχθεί με ξύλινους εγκάρσιους δοκούς.....!!

Άλλο ενδιαφέρον ήταν όταν κατά την διάρκεια της επιθεωρήσεως των μέσων ασφαλείας του πλοίου, ανεκάλυψα σε ερμάρι της γεφύρας βεγγαλικά, διατηρημένα εξωτερικώς σε άριστη κατάσταση, με κερι, τα οποία έφεραν ημερομηνία κατασκευής 19.08.1918. Αυτό το 1964....!!



Η πινακίδα των βεγγαλικών του 1918.

Μεταξύ των ονομάτων που είχα την τύχη να γνωρίσω την εποχή εκείνη, και που στη συνέχεια έλαμψαν στο διεθνές ναυτιλιακό στερέωμα, ήταν εκείνο του Λουκά Χατζηϊωάννου. Κατά την επιθεώρηση του «after peak» ενός γηρασμένου φορτηγού του πλοίου εντοπίστηκε ότι όλος ο ουρανός του ήταν φθαρμένος, τόσο που διέρρευε το γλυκό νερό της δεξαμενής στον χώρο του μηχανήματος πηδαλίου. Ο καλός κ. Λουκάς επέμενε ότι με ένα - δύο επιθέματα, όπως ήταν η συνήθεια τότε, το πρόβλημα θα αντιμετωπιζέτο.....ασχέτως εάν το μηχάνημα πηδαλίου κατέρρευε λόγω του ότι και τα ζυγώματα του ουρανού είχαν γίνει.....τσιγαρόχαρτο. Δυστυχώς.....επέμεινα στην πλήρη αντικατάσταση, μία εργασία αρκετά πολύπλοκη και πολυέξοδη, που φοβάμαι ότι είχε σαν αποτέλεσμα να χάσω την.....φιλία του!!

Ένα άλλο ενδιαφέρον περιστατικό με ωραία όμως κατάληξη ήταν εκείνο της θαλαμηγού «Μαριάννα», που περιγράφω στο αρθρίδιο που δημοσιεύθηκε πρόσφατα.

«ΜΑΡΙΑΝΝΑ» - Ένα κόττερο

(Το κείμενο εγράφη και εδημοσιεύθη το 2006)

Πάνω από 40 χρόνια πριν, ενώ ήμουν επιθεωρητής στο Lloyd's Register of Shipping, μου ανατέθηκε να επιθεωρήσω για Special Survey τη θαλαμηγό «ΜΑΡΙΑΝΝΑ».

Έτσι την επομένη το πρωί επήγα στο Πέραμα, όπου είχε ανελκυσθεί το σκάφος, που είχε τα εξής χαρακτηριστικά, όπως αναφέρονται στο Yacht Register Book:

Name: MARIANNA (ex Elike, ex Lou Kiani, ex Swaena,
ex Isalania)

Owner(s): Karolos Fix, S.A.

Home Port: Piraeus

Tons = 36.32
Registered Net & Gross = 66.50
Length TM = 86.4
Length OA = 96.6
Length WL = 76.8
Breadth = 16.6
Draught = 6.0
Depth = 7.3
S. Area = 1883
Sailmaker: Ratsey '33
Builder(s): De Liesbosch Shipbuilding Works
Location: Utrecht
Year: September 1921
Engine Particulars: Oil Engine 4SA, 4 cylinder 175 x 200 mm,
M.A.N. '57, MN24
Classification Particulars: +100A, Yacht, LMC, NE '57

(NE means new engine with built date)

Να σημειωθεί ότι το σκάφος ήταν με καρφωτά ελάσματα.

Λόγω της ηλικίας του εξήγησα από τους επιβλέποντες μηχανικούς, που είχαν έλθει από το εργοστάσιο μύρας του Φιξ, να αποξηλωθούν τα εσωτερικά φεδρώματα και τα πανιόλα και να αφαιρεθεί το στερεό έρμα του πυθμένος για να γίνει εσωτερική επιθεώρηση. Επιπλέον εξήγησα να γίνουν μετρήσεις του πάχους ελασμάτων (τότε γινόντουσαν με τρύπες στη λαμαρίνα και μέτρηση με παχύμετρο) και το σημαντικότερο να βγουν τα δύο ξύλινα κατάρτια του για επιθεώρηση των βάσεων τους.

Για τους μηχανικούς του Φιξ οι απαιτήσεις μου, λαμβάνοντας υπ' όψη και το πνεύμα που υπήρχε στα '60 για τις επιθεωρήσεις, φάνηκαν εξωπραγματικές και υπερβολικές και αντέδρασαν έντονα, επισημαίνοντας ότι χρόνια οι ίδιοι επιμελούντο της συντηρήσεως του σκάφους, το οποίο εξ άλλου εχρησιμοποιούσε η κυρία Γαρουφαλιά, το γένος Φιξ, σύζυγος υπουργού και σημαίνοντος παράγοντος των ανακτόρων.

Στις αντιδράσεις αυτές δεν έκανα πίσω και ιδού την επομένη να καταφθάνει η ίδια η κ Γαρουφαλιά για να δει τι ακριβώς γινόταν ή για να με επηρεάσει, μία και ήθελε το κότερο το συντομότερο για να πάει κάποια κρουαζιέρα. Αφού της εξήγησα με

επιμονή τις απαιτήσεις μου έδωσε εντολή, δειγματοληπτικά κατ' αρχάς, να κάνουν κάποιες αποξηλώσεις κλπ, έτσι για να μου αποδείξουν ότι το σκάφος ήταν σε άριστη κατάσταση και ότι ήμουν υπερβολικός. Αλλά ω της εκπλήξεως των πάντων όταν οι μερικές αποξηλώσεις που έγιναν έδειξαν ότι τα πάντα στο εσωτερικό ήταν σάπια, οι βάσεις των ιστών ήταν κατεστραμμένες, τα περισσότερα εξωτερικά ελάσματα είχαν έντονες διαβρώσεις και πάχος κάτω του επιτρεπτού.

Όπως ήταν επόμενο το κότερο έμεινε στο καρνάγιο για πολύ καιρό, έγιναν όλες οι απαιτούμενες ανανεώσεις και συντηρήσεις και οι μηχανικοί του εργοστασίου Φιξ έφαγαν ένα γερό κατσόδιασμα από την κ. Γαρουφαλιά, η οποία από την άλλη μου εξέφρασε την ευγνωμοσύνη της, γιατί εξασφάλισα την ασφάλειά της, κάνοντάς μου δώρο έναν ωραίο ασημένιο δίσκο.

Την μικρή αυτή ιστορία την έφερα στο μυαλό μου γιατί είδα πρόσφατα το σκάφος αυτό να ευρίσκεται στη στεριά, στον περίβολο της μαρίνας «Olympic Marine» στο Λαύριο.

Εξ άλλου τελείως τυχαία και σε φιλικό μου περιβάλλον, προ έτους περίπου, έτυχε να γνωρίσω έναν εκ των εν συνεχεία ιδιοκτητών του σκάφους, τον κ. Χομπίτη. Από αυτόν έμαθα ότι το «ΜΑΡΙΑΝΝΑ» αρχικά εναυπηγήθη για την βασίλισσα της Ολλανδίας «JULIANA». Την δεκαετία του 1930 ήλθε στα χέρια του κ. Κανελόπουλου, του αρχηγού της Ε.Ο.Ν. κατά την Μεταξική περίοδο, από τον οποίον μετεπωλήθη στην κ. Γαρουφαλιά, η οποία στις αρχές του 1980 το μετεβίβασε στον κ. Χομπίδη. Ως νυν ιδιοκτήτης φέρεται κάποιος κύριος εκ Θεσσαλονίκης, ο οποίος μάλλον επιθυμεί την ανωνυμία. Επιπλέον μου ελέχθη ότι κατά την διάρκεια της Γερμανικής κατοχής με το «ΜΑΡΙΑΝΝΑ» διέφυγαν στην Τουρκία πολλοί Έλληνες. Μήπως άραγε υπάρχουν επιζώντες που μπορούν να το επιβεβαιώσουν;

Σημειώνω ότι είναι ένα ωραίο σκαρί, ηλικίας τώρα άνω των 80 ετών, που αν είμαστε σε άλλα μέρη, κάποιιοι θα το συντηρούσαν για μουσειακούς λόγους. Υπάρχει εξ άλλου η πιθανότητα ότι αυτό θα μπορούσε πάλι να πλεύσει και να δώσει ένα έστω και μικρό παρόν μαζί με άλλα ιστιοφόρα (πολύ μεγαλύτερα βέβαια) που βλέπουμε κατά καιρούς να αρμενίζουν ακόμα τις θάλασσες. Θα βρεθεί κάποιος να πιστέψει σε ένα τέτοιο όραμα ή η ναυτική Ελλάδα μας είναι πολύ «φτωχή» για τέτοιους στόχους;



Το «Μαριάννα» στις εγκαταστάσεις της Olympic Marine.



Ο Τάκης και ο Μιχάλης Περατικός.

Άλλων πλοιοκτητών τα ονόματα τα οποία συνεδέθησαν και με την μετέπειτα επαγγελματική μου σταδιοδρομία ήταν του Δημήτρη Δραγώνα, του Μάνθου Βέττα, του Γεωργίου Λ. Μάτσα, των αδελφών Καβουνίδου, του Μίμη Χανδρή, των Στάθη και Κούλη Γουρδομιχάλη, του Διονύση Βασιλάτου, του Ευσταθίου, της εταιρίας «Εμπρός» μέσω του Αλέκου Μυλωνά, της εταιρίας «Νομικού», του Τάκη Περατικού, του Αχιλλέα Χαλκούση, του Μένη Καραγεώργη με τον οποίον υπήρχε δεσμός και μέσω των γονέων μας, του Νίκου Σούτου, από την εποχή που εκάναμε μαζί θητεία στο πολεμικό ναυτικό, των αδελφών Ν. και Α. Κοτζιά και πολλών άλλων.

Πριν κλείσει αυτή η περίοδος της επαγγελματικής μου δραστηριότητας θα ήθελα να σημειώσω τα εξής:

- Το 1965 συνεστήθη ο Σύλλογος Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανικών Ελλάδος, ιδρυτικό μέλος του οποίου υπήρξα μαζί με άλλους 36 συναδέλφους. Σαν μέλος του, μέλος της Αντιπροσωπείας του Τ.Ε.Ε. και της Επιστημονικής Επιτροπής Ναυπηγών, εργάσθηκα, για σειρά ετών, μαζί με άλλους συναδέλφους και ιδιαίτερα με το Νίκο Παπαμιχαλόπουλο, στο γραφείο του οποίου συνήθως συνεδριάζαμε, για την προώθηση των επαγγελματικών θεμάτων του κλάδου.

Ένα δείγμα του έργου που έγινε τότε περιέχεται στο αρχείο που edώρισα στον Σύλλογο (ίde «Τόμος 2 - Παράρτημα Β΄»).

Δυστυχώς τα αποτελέσματα, παρ' όλες τις ώρες που αναλώθησαν για την διαμόρφωση επιστημονικού έργου, για την στήριξη της βιωσιμότητας και την ανάπτυξη της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας, την προώθηση και



Από αριστερά: Α. Καραγεώργης, Σ. Νταϊφάς, Γ. Δρακόπουλος, Μ. Περατικός, Ν. Σούτος.



Από αριστερά: Ν. Κοτζιάς, Ε. Γουρδομηχάλης, Α. Χανδρής, Μ. Περατικός.
(Οι ανωτέρω φωτογραφίες είναι από ξένες πηγές)

την κατοχύρωση του επαγγέλματος του ναυπηγού μηχανικού από αυτόκλητους δήθεν μηχανικούς, την βελτίωση των υπηρεσιών των ελεγκτικών κρατικών αρχών (την τότε Ε.Ε.Π.), των προβλημάτων που παρουσιάζοντο από ορισμένες δραστηριότητες κάποιων νηογνωμόνων και ασφαλιστικών οργανισμών κλπ, υπήρξαν πενιχρά.

Τόσον οι κρατικοί όσον και άλλοι επαγγελματικοί φορείς δεν έδειξαν την δέουσα ανταπόκριση και διορατικότητα και έτσι, μετά από τα μέσα της δεκαετίας του 1980 περίπου, ήρchiσε η γενική απαξίωση της ναυπηγο-επισκευαστικής δραστηριότητας του τόπου μας.

Η πρώτη Γενική Συνέλευση των ιδρυτικών μελών του Συλλόγου έγινε την 1η Ιουνίου 1965 και το πρώτο του καταστατικό εγκρίθηκε από τους:

- Αγαπάκη Αλέξανδρο
- Αντωνίου Αντώνιο

-
- Αθουσάκη Κωνσταντίνο
 - Ασφή Νικόλαο
 - Γαβρινιώτη Κωνσταντίνο
 - Γιακουμάκη Κωνσταντίνο
 - Γουλανδρή Ιωάννη
 - Γούναρη Γεώργιο
 - Δοσόπουλο Κωνσταντίνο
 - Ερμογένη Ανδρέα
 - Θεοδωρίδη Αναστάσιο
 - Καβαλάρη Ελευθέριο
 - Καπόγιαννη Παναγιώτη
 - Καλαπουτράκη Λάζαρο
 - Κατράκη Ιωάννη
 - Κόσκορο Ιωάννη
 - Κουϊμάνη Ιωάννη
 - Κούρτη Απόστολο
 - Μελισσάρη Θεμιστοκλή
 - Μεσσήνη Χρήστο
 - Μπενόπουλο Βασίλειο
 - Παϊδα Νικόλαο
 - Παπαμιχαλόπουλο Νικόλαο
 - Παπανδρόπουλο Γεώργιο
 - Πετρούτση Παναγιώτη
 - Σιμόπουλο Χρήστο
 - Σκουνάκη Ανδρέα
 - Σπάνια Παναγιώτη
 - Στεφανίδη Κωνσταντίνο
 - Ταμπακούλη Στέφανο
 - Τσίγκο Χρήστο
 - Φέσκο Ιωάννη
 - Φιλίππου Αλέξανδρο
 - Φιλίππου Κωνσταντίνο
 - Φραγκούλη Βασίλειο
 - Χαραλάμπη Ιωάννη
 - Χατζηϊωάννου Κωνσταντίνο

Τα επιζώντα ιδρυτικά μέλη ετιμήθησαν με τιμητική πλακέτα τον Φεβρουάριο 2006.

- Το 1966, με το Ν.Δ. 4564, ιδρύθηκε στον Πειραιά η Ανωτέρα Σχολή Ναυπηγών Πειραιώς. Στη Σχολή αυτή

Κοσμήτωρ ανέλαβε, σε κάποια περίοδο, ο καθηγητής Χρυσοφάκης. Το 1947 ο Χρυσοφάκης είχε φροντιστήριο μαθηματικών και φυσικής στο οποίο είχα παρακολουθήσει μαθήματα ώστε να καλύψω τις «Κατοχικές» ελλείψεις μου και να μπορέσω να αντιμετωπίσω τις Πανεπιστημιακές σπουδές. Επρόκειτο για έναν άριστο καθηγητή και άνθρωπο. Σε κάποια στιγμή με ευρήκε και μου ανέθεσε να διδάξω κάποια μαθήματα ναυπηγικής.

Από τους αποφοίτους της Σχολής, αργότερα, ο Θεόδωρος Φραγκουλάκης ήλθε στο γραφείο μου και υπήρξε ο άξιος συνεργάτης μου για είκοσι χρόνια.

- Το 1968, αφ' ενός μεν λόγω της ενημερώσεως που είχα με τα Βρετανικά τεχνικά δρώμενα, λόγω Lloyd's Register of Shipping, αφ' ετέρου δε εξ αιτίας της αντίστοιχης πενίας που υπήρχε στην Ελλάδα στον αντίστοιχο τομέα, σε συλλογικό επίπεδο, μου δημιουργήθηκε το ερέθισμα ώστε να προτείνω στο Βρετανικό Institute of Marine Engineers, στο οποίο ήμουν μέλος, να δημιουργήσει ένα παράρτημά του (Branch) στην Ελλάδα, με μέλη τους Έλληνες τεχνικούς που ήσαν εγγεγραμμένοι στους καταλόγους του στο Λονδίνο. Έτσι δημιουργήθηκε το Joint Hellenic Branch of R.I.N.A and I.Mar.E. το οποίο πλαισιώθηκε από ικανό αριθμό συναδέλφων με προσωρινό Διοικητικό Συμβούλιο αποτελούμενον εκ των Α. Μιχόπουλου, ως προέδρου, Κ. Φιλίππου, ως Γραμματέως και ως μελών τους Δ. Ανδριτσόπουλο, Χ. Καλδή, Δ. Πετρόπουλο,



Από την τελετή του Συλλόγου. Διακρίνονται αρκετά από τα ιδρυτικά μέλη.



Ενώ απευθύνομαι προς τους συναδέλφους.



Δεξίωση στην Εμπορική Τράπεζα με την ευκαιρία της συναντήσεως των μελών του Joint Branch, 16 Μαΐου 1968. Από αριστερά στην πρώτη γραμμή ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Ανδριανόπουλος, ο Chairman Lloyd's Register of Shipping Pelly προσφωνούμενος από τον Στρατή Ανδρεάδη, εγώ και ο Chief Ship Surveyor του Lloyd's Ferguson.



Στην ίδια ως άνω εκδήλωση. Από αριστερά ο Κώστας Σταυρίδης, εγώ όρθιος και ο Λέανδρος Ζούκης εμπρός.



Στα εγκαίνια του κρουαζιεροπλοίου «Αφροδίτη», του Δημ. Κόκκινου, Απρίλιος 1970. Ο πατέρας μου κι εγώ.

Α. Σακελλαρίου, Κ. Σταυρίδη, Ο. Βαλασάκη, Ε. Ξενιτίδη και Π. Γιάγκου. Η επίσημη εναρκτήρια τελετή έλαβε χώρα την 16 Μαΐου 1968 σε αίθουσα τελετών της Εμπορικής Τραπέζης με παρουσία του Στρατή Ανδρεάδη και της αφρόκρεμας του τεχνικού ναυτιλιακού κόσμου του Πειραιώς. Οι οίκωνοι για την επιτυχία του εγχειρήματος ήσαν καλοί. Εν τούτοις κατά την επεξεργασία του καταστατικού του, που έπρεπε να είναι σύμφωνο με τους Ελληνικούς νόμους, δημιουργήθηκε το ασυμβίβαστο με τις απαιτήσεις του μητρικού εν Λονδίνω Institute, το οποίο απαιτούσε να γίνεται κάποια αναφορά σε Αγγλικούς νόμους και στην..... βασίλισσα Ελισάβετ. Ο Νομικός Σύμβουλος, ο Γιώργος Ησαΐας, που επεξεργαζόταν τα ιδρυτικά θέματα, εγνωμάτευσε ότι οι απαιτήσεις αυτές ήσαν ασυμβίβαστες με την Ελληνικό Δίκαιο και έτσι γρήγορα η προσπάθεια εναυάγησε. Να σημειωθεί ότι το «Branch» αυτό συστήθηκε πολλά χρόνια αργότερα, επί άλλης βάσεως, αν και τότε η δημιουργία του προξένισε άλλου είδους προβλήματα, τα οποία όμως πλέον έχουν ξεπεραστεί.

Στοιχεία σχετικά με το «Branch» παρατίθενται στον «Τόμο 2 - Παράρτημα Β'» με τίτλο «The joint Hellenic Branch of R.I.N.A. & I.Mar.E.» και «Members of R.I.N.A. & I.Mar.E. resident in Greece (1968)».

Ελεύθερος επαγγελματίας

Το τελευταίο γραφείο του πατέρα μου είχε στεγασθεί στο μέγαρο Γιαννουλάτου, στην Ακτή Τζελέπη. Ενδεχομένως το 1967 περίπου, διαβλέποντας ήδη την πιθανή αποχώρησή μου από το Lloyd's Register, εστέγασα τα έπιπλα και αρχεία του γραφείου σε χώρο που μου διέθεσε ο καλός φίλος, Αντώνης Σαχίνης, στο Μέγαρο του Ο.Λ.Π.. Εκεί κάποιες στιγμές, απόγευμα ή βράδυ, έκανα ναυπηγικά σχέδια και μελέτες για λογαριασμό φίλων, που είχαν μεγαλύτερη σχέση με τα όσα είχα σπουδάσει στο Πανεπιστήμιο.....

Στον από κάτω όροφο ήσαν τα γραφεία της «Grecomar», που διεχειρίζετο ο Δημήτρης Λεβεντάκης και ο μέχρι σήμερα καλός φίλος Αντώνης Ηλιάδης. Εκεί ε γνώρισα τον Θόδωρο Κατσούλη, πρώην εκτελωνιστή, ο οποίος εφίλοδόξησε να γίνει πλοιοκτήτης, όπως εξ άλλου κι εγώ, στον πυρετό εκείνης της εποχής..... αλλά η θάλασσα έχει τις παραξενιές της και δεν τους θέλει όλους..... όπως θα δούμε στη συνέχεια. Ο Θόδωρος ήταν καλός φίλος, μου εβάφτισε και τον δεύτερό μου γιό τον Ανδρέα (τον πρώτο, τον Αλέξανδρο, τον είχε βαφτίσει ο αλησμόνητος Τάκης Περατικός).

Ο Θόδωρος αγόρασε το πρώτο του πλοίο το «Ν. Κατσούλης» και αργότερα το «Greta» της «Grecomar» και μου παρεχώρησε το 10%, έναντι τεχνικών μου συμβουλών στη διαχείριση των πλοίων. Το «Ν. Κατσούλης» επήγε καλά αλλά στο δεύτερο ήταν που ήλθε η ατυχία.....και η μετέπειτα καταστροφή. Το «Greta» ήταν ένα καλοσυντηρημένο πλοίο, το οποίο είχα επιθεωρήσει επανειλημμένως ως επιθεωρητής του L.R.S. Γι' αυτό η παραλαβή του θα εγένετο στον Πειραιά, ως εστί, μετά το πέρας του ταξιδίου του από την Ραβέννα της Ιταλίας, όπου θα εκφόρτωνε. Εν τούτοις, μετά την παραλαβή, κατά την επιθεώρηση που έκανε ο νέος πρώτος μηχανικός, ευρέθη ότι το ψυγείο ελαίου ήταν γεμάτο λάσπη. Αυτό με έβαλε σε υποψίες και επροχωρήσαμε σε περαιτέρω επιθεώρηση των κυκλωμάτων ψύξεως (η κυρία μηχανή είχε απ' ευθείας ψύξη με θάλασσα) κατά την οποία ευρέθη ότι όλα είχαν στερεοποιηθεί από τη λάσπη... Προφανώς ο παλιός πρώτος, στη Ραβέννα, είχε λησμονήσει τις κάτω αναρροφήσεις θαλάσσης ανοικτές και επήρε μέσα όλη τη λάσπη του ποταμού Πάδου!! Και δεν είπε τίποτα...

Έτσι ξεκίνησε η παραλαβή με μεγάλη αβαρία, χωρίς να έχει γίνει η νέα ασφάλιση.....Αυτό ήταν το πρώτο πλήγμα που συν τω χρόνω, μαζί με άλλα γεγονότα, οδήγησαν σε αποτυχία την

πρώτη πλοιοκτητική μου συμμετοχή και δυστυχώς και σε σοβαρά προβλήματα υγείας τον Θόδωρο.

Στις αρχές του 1970, με την απόφαση αποχωρήσεώς μου από το Lloyd's, η βάση για την δημιουργία ναυπηγικής επαγγελματικής στέγης ήταν έτοιμη. Ο χώρος όμως ήταν πολύ μικρός και έτσι μετεκόμισα σε ελεύθερα γραφεία της εταιρίας του Σόλωνος Κοντού, στην οδό Αριστείδου, για μικρό διάστημα όμως.

Με συγκίνηση θυμάμαι πάντοτε την βοήθεια που μου έδωσε αφιλοκερδώς, στα πρώτα μου βήματα, που με βοήθησε να στεριώσω σαν ελεύθερος επαγγελματίας.

Σύντομα, στο τέλος του 1970, πάλι μετεκόμισα, αυτή τη φορά στην οδό Σωτήρος Διός 7, σε ευρύχωρα γραφεία που από κοινού επήραμε με τον συνάδελφο Ορέστη Βαλασσάκη. Δυστυχώς ένα χρόνο αργότερα περίπου οι επαγγελματικές επιδιώξεις του Ορέστη άλλαξαν και έτσι έμεινα μόνος, σε ένα χώρο υπερμέτρως μεγάλο.

Νέα ευκαιρία με οδήγησε σε συστέγαση σε γραφεία στην οδό Χαριλάου Τρικούπη 8, προς το τέλος του 1971, με τον Ίωνα Λίβα, που είχε δύο παλαιά μικρά μεσογειακά πλοία, στα οποία απέκτησα συμμετοχή 30%..... με όνειρα να τα κάνουμε πολλά.

Εν τούτοις και αυτή η επιχειρηματική προσπάθεια που θέλησα να προωθήσω, παράλληλα με τις ναυπηγικές δραστηριότητες του γραφείου, υπήρξε ατυχής. Το πλοίο «Ελπίς Λ.», ανασφάλιστο λόγω υψηλών ασφαλίσεων, με καλή συμπεριφορά εκμεταλλεύσεως μέχρι τότε, έτυχε να παρουσιάσει διαρροή ελαίου στην χοάνη του τελικού άξονος. Έτσι, φορτωμένο με μπάλες βάμβακος όπως ήταν, ανελκύσθη σε ναυπηγείο του Περάματος. Κατά την διάρκεια κάποιας συγκολλήσεως στα ρέλια του καταστρώματος, σπίθα επέρασε από έναν ανοικτό αεραγωγό κύτους και ανεφλέγη το μπαμπάκι!! Δεδομένου του είδους του φορτίου και της απειρίας της πυροσβεστικής υπηρεσίας το πλοίο κατεστράφη τελείως..... Το κτύπημα αυτό, από την αρχή της συμπλοιοκτησίας, ήταν κάτι το οποίο δεν μας επέτρεψε να σηκώσουμε κεφάλι, όπως λένε, και μερικά χρόνια αργότερα να την διαλύσουμε και εγώ να βάλω μυαλό και να εγκαταλείψω τις εφοπλιστικές μου περιπλανήσεις.....

Τον Ιούνιο του 1976 μετεκόμισα σε ιδιόκτητο γραφείο, στην οδό Σκουζέ 14, με την επωνυμία «Marine Technical Consultancy

& Design», που αντικατόπτριζε καλύτερα τις επαγγελματικές μου δραστηριότητες.

Από την πρώτη ημέρα που εδημιούργησα επαγγελματική στέγη είχα προσλάβει ως συνεργάτη έναν απόφοιτο της Ανωτέρας Σχολής Ναυπηγών, τον Θόδωρο Φραγκουλάκη. Ο Θόδωρος έμεινε μαζί μου επάνω από είκοσι χρόνια, υπήρξε βασικό στέλεχος του γραφείου και ομολογουμένως του οφείλω εκτίμηση και αγάπη. Κατά διαστήματα εργάσθησαν επίσης κοντά μου, σε σχεδιαστικές / μελετητικές εργασίες οι Γεώργιος Ηλιοπούλος, Γεώργιος Γλάρας, Γιάννης Χαμηλοθώρης, Δημήτρης Σαρηκαβάζης, Μπαλτάς, Σαρρής, Τζιάνος, Τούλας, Γιώργος Χαρίσης και σαν άξιος συνεργάτης ο Κώστας Γιαννουλάτος, των Ελληνικών Ναυπηγείων.

Σταθερός και έμπιστος συνεργάτης του γραφείου μου υπήρξε ο Δημήτρης Θερμός, Α΄ Μηχανικός, όταν δεν ταξίδευε σε άλλα μέρη, όπως για μία μεγάλη περίοδο που επήγε στην Ερυθρά Θάλασσα ως αρχιμηχανικός του αλιευτικού στόλου του εκ Περσίας Έλληνας Κ. Κελετσέκη. Με τον Μίμη συνεδέθημεν στενά και οικογενειακά. Να θυμίσω ότι η κοινή διαδρομή με τον Μίμη άρχισε από το 1965 στο Lloyd's Register of Shipping, όπως έχω προαναφέρει. Μέσω του Μίμη γνώρισα και τον Κώστα Εξερχτόγλου, Α΄ Μηχανικό, ο οποίος επίσης συνεργάστηκε με το γραφείο μου σε κάποια περίοδο. Τώρα βλέπουμε και με τους δύο και αναπολούμε τα έργα των ημερών εκείνων.

Από τις πρώτες εργασίες του γραφείου ήταν η ανάθεση από την «EMPROS LINES» της οργανώσεως του τεχνικού της τμήματος και η τακτική επίβλεψη των πλοίων της κατά την άφιξή τους στον Πειραιά. Το καθημερινό βάρος των απαιτούμενων επισκευών το ανέλαβε ο Μίμης με μεγάλη υπευθυνότητα. Ιδιαίτερα ενθυμούμαι τα ξενύχτια που περάσαμε για να αντιμετωπίσουμε κάποια προβλήματα που είχαν παρουσιαστεί στο μηχανοστάσιο του «Αστυνάαξ».

Παρ' όλο τον μεγάλο στόλο πλοίων τακτικών γραμμών που είχε η εταιρία η αντιμετώπιση των τεχνικών προβλημάτων τους εγένετο περιστασιακά και αναλόγως των αναγκών. Καμία πρόβλεψη τακτικών επιθεωρήσεων, αποδόσεως μηχανημάτων, ελέγχου καταναλώσεων, ανταλλακτικών κλπ δεν υπήρχε. Έτσι αναλάβαμε επίσης την δημιουργία της αναγκαίας υποδομής και του συστήματος καταγραφής των τεχνικών λειτουργιών, ημε-



Το «Σεμίραμις» και στο βάθος το «Αικατερίνη». (Από ξένη δημοσίευση)



Το «Καρίνα». (Από ξένη δημοσίευση)



Το «Γαλαξίας» στη Μύκονο το 1970.



Το «Constellation».

ρολογίων και τυποποιημένων εκθέσεων και εντολών πάσης φύσεως μεταξύ πλοίων και γραφείου. Αντίγραφα αυτού του έντυπου υλικού έστειλα στον κ. Γ. Δρακόπουλο, προ ετών, σαν ενθύμιο της εποχής. Πιστεύω ότι η εργασία αυτή υπήρξε μία κατά κάποιο τρόπο πρωτοπόρος αντιμετώπιση των απαιτήσεων του I.S.M., που εφαρμόστηκε χρόνια αργότερα.

Στο διάστημα αυτό οι εργασίες του γραφείου έβαιναν αυξανόμενες. Ήταν η χρυσή εποχή που άνηθιζαν οι εργασίες των επισκευών στο Πέραμα και στις προβλήτες του Αγίου Γεωργίου, οι μεγάλες μετασκευές πλοίων για να καλύψουν τις επιβατικές ανάγκες και την ανερχόμενη αντίληψη του θαλασσιού τουρισμού.

Ήδη από τις αρχές του 1960 είχε ναυλωθεί από τον Ε.Ο.Τ. το παλιό επιβατηγό πλοίο του Ποταμιάνου, «Σεμίραμις», το πρώτο ελληνικό κρουαζιερόπλοιο, το οποίο έκανε κρουαζιέρες στο Άγιον Όρος, στη Μύκονο, στην Κωνσταντινούπολη κλπ. Στο πλοίο αυτό είχα επιβλέψει την κατασκευή της πισίνας, που δεν ήταν τίποτα άλλο παρά ένα απλό κιβωτόσχημο κατασκεύασμα στην πρύμη του πλοίου, το οποίο γέμιζαν με θαλάσσιο νερό.....

Βέβαια κρουαζιέρες έκαναν και κάποια πλοία της εταιρίας Τυπάλδου, όπως εάν δεν κάνω λάθος το «Κρήτη», το «Αδριατική» κλπ

αλλά δεν ενθουμούμαι εάν είχαν τον τίτλο του «κρουαζιεροπλοίου», με την ανάλογη διαρρύθμιση και εξυπηρέτηση.

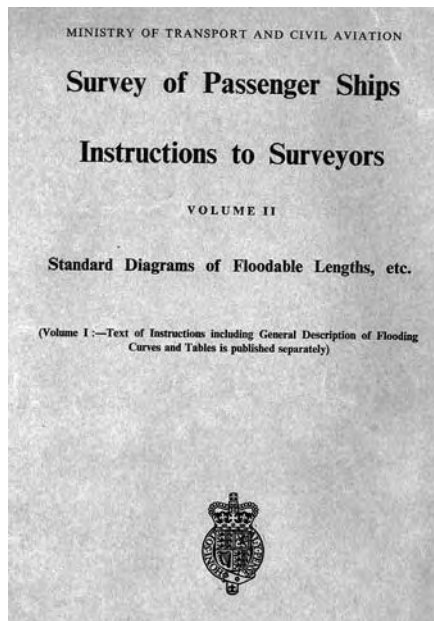
Την δεκαετία του 1970 έγιναν οι μετασκευές σε κρουαζιερόπλοια των παλαιών «cross Channel ferries» τα οποία είχε αγοράσει η εταιρία του Δημήτρη Χανδρή, το «Καρίνα», το «Φαντασία», το «Φαβορίτα», το «Φιορίτα», το «Καρίνα II», στις οποίες είχα συμμετοχή με την εκπόνηση μελετών, κυρίως ευσταθείας και κατακλύσεως.

Οι μελέτες αυτές, που φυσικά εκάλυπταν τις ανάλογες απαιτήσεις των ισχυόντων κανονισμών, συγκρινόμενες με τις σημερινές, δηλαδή του 2006, παρουσιάζουν μεγάλο ενδιαφέρον για τη «νηπιώδη», θα έλεγε κανείς, αντιμετώπιση των θεμάτων ασφαλείας.

Την ίδια εποχή άρχισαν και οι μετασκευές σε κρουαζιερόπλοια της εταιρίας Καβουνίδου, με πρώτο το «Γαλαξίας» και στη συνέχεια, μέσα στα επόμενα χρόνια, το «Ωρίων», το «Άδωνις», το «Constellation» (ίδε δείγματα μελετών στον «Τόμο 3 - Ναυπηγικά Τεκμήρια»).

Με την εταιρία αυτή και ιδιαίτερα με τον Βάσο Καβουνίδη, διетήρησα μία στενή επαγγελματική, αλλά και προσωπική σχέση, σε βαθμό που ο απρόσμενος θάνατός του να μου αφήσει ένα μεγάλο κενό. Επί των εργασιών σε δύο από τα ανωτέρω πλοία θα επανέλθω πιό κάτω.

Η αρχή της δεκαετίας του 1970, με τη ναυλαγορά στα ύψη, ήτο η εποχή εφαρμογής των νέων κανονισμών του I.M.C.O. σε θέματα ευσταθείας φορτώσεως σιτηρών, χωρίς «μπουλμέδες - shifting boards». Αυτό είχε δημιουργήσει έναν οργανισμό εκπονήσεως αναλόγων μελετών σε φορτηγά πλοία, είτε του τύπου «bulk carrier» είτε του τύπου «tween decker». Επίσης οι νέοι κανονισμοί καταμετρήσεως είχαν δημιουργήσει τις προϋποθέσεις ώστε να καταργηθεί ο όρος «open shelter decker» και όλα τα πλοία με δεύτερο κατάστρωμα να ενισχύονται για να επιτύχουν αύξηση βυθίσματος. Και στα δύο αυτά είδη μελετών το γραφείο, λόγω ειδικότητας, έκανε μεγάλο αριθμό εργασιών.



Βάσει αυτού του κανονισμού εγένοντο οι υπολογισμοί κατακλύσεως των επιβατηγών πλοίων.

Στον τομέα επιθεωρήσεων πάσης φύσεως η δραστηριότητα ήτο μεγάλη. Οι Έλληνες εφοπλιστές αγόραζαν συνεχώς νέα πλοία, βασικά μεταχειρισμένα, με κύριες αγορές την Άπω Ανατολή και τις Σκανδιναυικές χώρες. Ως εκ τούτου τα ταξίδια σε Ιαπωνία, Χογκ Κονγκ, Σιγκαπούρη, Ολλανδία, Νορβηγία αλλά και Αφρική και Νότια Αμερική διαδέχοντο το ένα το άλλο. Οι νέες κατασκευές ήσαν ολίγες και πραγματοποιούντο κυρίως από τα μεγάλα ναυτιλιακά γραφεία. Φυσικά εκτός από τις επιθεωρήσεις αγοράς υπήρχαν και εκείνες που οφείλοντο σε ζημία ή σε άλλο πρόβλημα ενός πλοίου. Έτσι με μηδενική προαγγελία, αναγκαζόμουν να ταξιδεύω σε οιοδήποτε απίθανο μέρος του πλανήτη.

Στη συνέχεια θα αναφερθώ εκτενέστερα σε ορισμένα από τα ταξίδια αυτά, λόγω των συνθηκών και τηςιδιαιτερότητας των γεγονότων που παρουσιάστηκαν και που έχουν παραμείνει χαραγμένα στο μυαλό μου:

1.- Παραθέριζα στη Βουλιαγμένη το καλοκαίρι εκείνο, Ιούνιο του 1975, όταν με επισκέφθηκαν έξαφνα δύο άγνωστοί μου νέοι, ο Νίκος Βαφιάς και ο Νίκος Καρελάς, και μου εξήτησαν να τους βοηθήσω στο πρώτο εφοπλιστικό τους άνοιγμα που τους παρουσιαζόταν και να επιθεωρήσω ένα πλοίο που ευρίσκετο στο Nouakchott, πρωτεύουσα της Μαυριτανίας. Η κατ' ευφημισμό πόλη αυτή ήταν στην πραγματικότητα μία παραγκούπολη, μία τεντούπολη, με ελάχιστα κανονικά σπίτια, που βασικά ανήκαν σε πρεσβείες, και ένα μοναδικό μικρό ξενοδοχείο. Τα κτήρια των πρεσβειών ήσαν περιτριγυρισμένα από υψηλούς τοίχους με φοινικόδεντρα, απομονωμένα από τα δρώμενα εκτός, με τις χιλιάδες βεδουίνους, έναν πληθυσμό που, όπως ελέχθη, ήτο κοντά στις 100000 ψυχές, με τις πολύχρωμες κελεμπίες, με φοβερή κίνηση από κάρα, μουλάρια, καμήλες, σκόνη και μύγες, ενώ ο ήλιος και η άμμος έκαιγαν σε απίστευτο βαθμό.

Φθάνω μέσω Dakkar, με ένα μικρό δικινητήριο αεροπλάνο σε ένα επίπεδο χώρο, που ονομάζετο αεροδρόμιο. Υποτίθετο ότι ο πράκτορας του πλοίου θα με περίμενε, αλλά φευ. Με ένα σαβαβαλάκι οδηγούμαι στο ξενοδοχείο κρατώντας ένα σακίδιο με την φόρμα και μία αλλαξιά εσώρουχα. Λιμάνι που; Το πλοίο που; Ο μοναδικός φαρδύς δρόμος οδηγεί προφανώς στη θάλασσα, με μία απέραντη αμμουδιά, μαούνες και εκατοντάδες Μαυριτανούς με σακιά στη πλάτη. Στο βάθος, επ' αγκύρα, ένα πλοίο. Το πλοίο που έπρεπε να επιθεωρήσω, το «Αναστασία Ε.». Με νοήματα

σκαρφαλώνω σε μία μαούνα, με γερή φουσκοθαλασσιά, που δεν σταματά λόγω του ότι το κύμα έρχεται κατ' ευθείαν από τον ανοικτό Ατλαντικό. Ο κυματισμός δεν επιτρέπει στο πλοίο να έχει σκάλα στην πλευρά. Με παίρνουν επάνω στο κατάστρωμα σε ένα δίχτυ, σαν φορτίο.

Η επιθεώρηση έγινε με 40 και πλέον βαθμούς. Το πλοίο ήταν καλό. Ήταν το πρώτο πλοίο των δύο φίλων, το μετονομασθέν «Transworld Trader». Οι δύο φίλοι ορκίστησαν ότι θα με ενθουσιάζουν και θα με συμβουλεύονται πάντοτε, το οποίο πράγματι συνέβη στις αρχές, και μάλιστα με συχνές επισκέψεις μου στα γραφεία τους, όπου αντί για φωτογραφίες πλοίων στους τοίχους είχαν φωτογραφίες από αρνιά και μοσχάρια Αργεντινής..... Τους απήντησα «μη λέτε μεγάλες κουβέντες που δεν θα τηρήσετε.....» Σε λίγα χρόνια χώρισαν κάνοντας ο καθείς την δική του εταιρία. Πράγματι και οι δύο με διετήρησαν ως τεχνικό τους σύμβουλο για ένα διάστημα ακόμα, μέχρι το 1979. Όταν το γραφείο του Ν.Β. μεγάλωσε αρκετά και οργανώθηκε με περισσότερα πλοία εστελεχώθη με ένα μηχανικό Ε.Ν., ως αρχιμηχανικό, που, όπως ήταν φυσικό, δεν θα με ήθελε και πολύ στα πόδια του..... Κλασική ιστορία όπου η εκτίμηση των υπηρεσιών του επαγγέλματός μας εκτιμάται προς τα κάτω.... Ο Ν.Β. προχώρησε τον δρόμο του και εδημιούργησε τις βάσεις για τον εφοπλιστικό κολοσσό που διαχειρίζεται ο γιός του σήμερα, την «Brave Maritime» και την «Stealth Maritime».

Ας είναι καλά οι άνθρωποι.....

2.- Οι ίδιοι αυτοί φίλοι, ενώ σε κάποια περίοδο ήμουν ήδη στην Ιαπωνία για λογαριασμό άλλου πελάτη μου, με ειδοποίησαν να επιθεωρήσω ένα πλοίο στην Akita, με προοπτική την αγορά του. Η Akita ευρίσκεται στην δυτική ακτή της Ιαπωνίας, απέναντι από τη Σιβηρία. Τα χρήματα που είχα μαζί μου είχαν τελειώσει. Μου παρήγγειλαν να δανεισθώ χίλια δολάρια από τους τότε γνωστούς ναυλομεσίτες Tokyo Freighters, με την δραστήρια Miss Ihara, και θα τους τα έστελναν. Ήταν χειμώνας. Φθάνω στην Akita με πολλούς βαθμούς κάτω από μηδέν. Στο κατάστρωμα του πλοίου έκανες πατινάζ από τον πάγο. Το πλοίο δεν ήταν καλό και απερρίφθη, όθεν οι Tokyo Freighters δεν θα έβγαζαν την προμήθειά τους. Εγώ επέστρεψα στην Ελλάδα.

Μετά ένα χρόνο περίπου, σε ένα ναυπηγείο στην Ιαπωνία, έκανα επίβλεψη εργασιών κάποιου πλοίου. Παραδόξως όμως, παρ' όλες τις καλές σχέσεις που είχα δημιουργήσει στην Ιαπωνία όλα τα χρόνια

που επήγαινα εκεί, οι υπεύθυνοι του ναυπηγείου αυτού μου εφέρο-
ντο περίεργα και δεν εκτελούσαν τις εντολές μου. Ενδεχομένως και
κατόπιν διαμαρτυρίας μου στον διευθυντή του ναυπηγείου, μετά
από πολλές υποκλίσεις και περιστροφές ο άνθρωπος με ερώτησε:
«Είχατε κάποτε δανεισθεί χρήματα από τους Tokyo Freighters;»
Κόκκαλο εγώ, λέγω «ναι». «Τα χρήματα τα οφείλετε ακόμα».....Οι
καλοί φίλοι είχαν ξεχάσει να εμβάσουν τα χίλια δολάρια. Το σύστη-
μα όμως στην Ιαπωνία είχε δουλέψει και είχα μπει στη μαύρη λί-
στα..... Η Ιαπωνική μεθοδικότητα και οργάνωση στο έπακρον.....

3.- Σε κάποιο ναυπηγείο πάλι στην Ιαπωνία, ο πλοιοκτήτης
ήλθε μαζί μου για την επισκευή του πλοίου του. Προφανώς ήθελε
να ελέγχει, δεν γνωρίζω τι.....προφανώς τα οικονομικά. Σε κά-
ποιο στάδιο εθεώρησε καλό να αρχίσει να δίνει εντολές τις οποί-
ες όμως το ναυπηγείο δεν εκτελούσε. Παραπονέθηκε έντονα. Η
απάντηση ήλθε ως εξής: «Εφ' όσον έχετε ορίσει αρχιμηχανικό,
δεχόμεθα εντολές εργασιών μόνον από αυτόν».

Τι παράξενοι αυτοί οι Ιάπωνες, έτσι δεν είναι;

4.- Κάποτε ζούσε ο καπετάν Δημήτρης Λαιμός. Ήταν ευσυνεί-
δητος μικρός πλοιοκτήτης, στην Κολοκοτρώνη 100, στον Πει-
ραιά. Τα πλοία του τα διατηρούσε σε άριστη
κατάσταση και συμπονούσε τα πληρώματά
του. Είχε ένα πλοίο, το «Elias L.». Ιδού η ιστο-
ρία του:

Η κατεστραμμένη πλώρα του «Ηλίας Λ.».



Ο καπετάν Μήτσος με ειδοποίησε μία
ημέρα του Απριλίου 1971 να ταξιδεύσω επει-
γόντως εις το Lobito της τότε πορτογαλικής
Αγκόλας διότι το πλοίο είχε συγκρουσθεί με
κάποιο Ρωσικό αλιευτικό εργοστάσιο και είχε
υποστεί μεγάλη ζημία. Πράγματι, μετά από
ένα περιπετειώδες ταξίδι μέσω Johannesburg
και Luanda έφθασα στον προορισμό μου.

Το Lobito, μία συμπαθής αποικιακή κη-
πούπολη, που κατοικούσαν κυρίως Πορτο-
γάλοι, δεν παρείχε ευκολίες για επισκευές
πλοίων. Το πλοίο, από την σύγκρουση, είχε
χάσει όλο το πρωραίο του τμήμα και επέπλεε
μόνον χάρη στην στεγανότητα της φρακτής

συγκρούσεως. Ήταν όμως έμπορτο και η αντοχή της φρακτής αυτής ήτο έντονα αμφίβολος.

Σε σιδεράδικα της περιοχής ανεκαλύφθησαν κάτι δοκάρια και κάποιες λαμαρίνες, ενώ αυτοσχεδιάζοντας με κάποιους Αγκολέζους κατώρθωσα να δημιουργήσω ένα συνεργείο για να ενισχυθεί η φρακτή, ώστε να επιτραπεί στο πλοίο να πάει στον προορισμό του για εκφόρτωση και μετά στα ναυπηγεία Ελευσίνος για την κατασκευή νέας πλώρας. Η επί 15ενθήμερο παραμονή του πλοίου στο Lobito, εκτός από τις δυσκολίες της δουλειάς, μου άφησαν γραμμένα στη μνήμη μου δύο εμπειρίες:

Πρώτη: το τραίνο που έφθανε δύο φορές την εβδομάδα, διασχίζοντας εγκαρσίως όλη την Αφρική, από την πορτογαλική Μοζαμβίκη, με ασθμαίνουσα ατμομηχανή τύπου «Far West», με απαστράπτοντα μπρούτζινα εξαρτήματα αλλά και πολύ μαύρο καπνό, με τα ξύλινα wagons lits για τους λευκούς, με τους άσπιλους μαύρους συνοδούς, με λευκό σακάκι και ψηλό κολάρο, αλλά και με άθλια βαγόνια με ξύλινους πάγκους για τους ιθαγενείς έγχρωμους κατοίκους.

Δεύτερη: τα τρόφιμα του πλοίου σύντομα άρχισαν να λιγοστεύουν και για το λόγο αυτό το πλήρωμα, με τα έξοδα πληρωμένα φυσικά, έτρωγε έξω και έτρωγε ότι υπήρχε εν αφθονία στην τοπική αγορά δηλαδή αστακούς, γαρίδες, ωραιότατα ψάρια, ανανάδες, μάνγκο, μπανάνες κλπ, με άλλα λόγια ότι πιό ακριβό θα υπήρχε στην Ελλάδα. Την δεύτερη εβδομάδα οι καλοί αυτοί Έλληνες απήτησαν την εφαρμογή του διαιτολογίου της Συμβάσεως.....!!

Τελικά η φρακτή ενισχύθη και το πλοίο, μετά την εκφόρτωσή του, επισκευάσθη στην Ελλάδα. Όσον και αν η ασφάλεια εκάλυψε τα έξοδα των ζημιών η απώλεια από τους ναύλους ήταν ένα πρώτο πλήγμα για τον καπετάν Μήτσο. Με την παραμονή του πλοίου στο ναυπηγείο έγινε και η μετατροπή του από «O.S.D.» σε «C.S.D.», για μεγαλύτερη μεταφορική ικανότητα.

Λίγο καιρό μετά, στις 6 Οκτωβρίου 1972, πάλι παράκληση από τον καπετάν Μήτσο να πάω στην Tanga της Τανζανίας γιατί ένας κύλινδρος της μηχανής, τύπου Doxford, είχε ρήγμα και έπρεπε να αλλαχθεί. Εκεί το πλοίο ξεφόρτωνε.

Έφθασα σε έναν τόπο, όπου ευρίσκετο υπό ερυθράν τρομοκρατία. Παντού ένοπλοι αγριωποί Τανζανοί, που πιστεύω ότι, εν ανάγκη, πρώτα θα πυροβολούσαν και μετά θα ερωτούσαν ποιός

είσαι. Κατέλυσα στο μοναδικό αξιοπρεπές ξενοδοχείο, ένα αποικιακού ρυθμού παλαιό οικοδόμημα, με βεράντες γύρω - γύρω, λευκούς τοίχους, όπου συνεχώς περιπολούσαν σαμιαμίδια και άλλα τινά, ίσως και φίδια, κρεβάτια με κουνουπιέρες και μεγάλο ανεμιστήρα στη μέση του ταβανιού. Το ξενοδοχείο αυτό ανήκε σε Ελληνίδες κυρίες. Στην περιοχή, σε απόσταση 100 και πλέον χιλιομέτρων, κατοικούσαν ακόμα περίπου 80 οικογένειες, ασχολούμενες με τις φυτείες καφέ, ότι είχε απομείνει από μία μεγάλη ανθούσα ελληνική παροικία. Με το που έγινε γνωστόν ότι Έλληνες, 30 περίπου ναυτικοί, ήσαν στο λιμάνι, τα μέλη της παροικίας αυτής άρχισαν να καταφθάνουν από όλες τις περιοχές για να μας περιποιηθούν και να μάθουν νέα από την πατρίδα, που λόγω της καταστάσεως, ήσαν πολύ περιορισμένα γι' αυτούς. Μέχρι και χορό οργάνωσαν ένα βράδυ.

Το να αλλάξει ο σπασμένος κύλινδρος στην Tanga ήταν αδύνατον, αφού εξ άλλου η παράδοση νέου από την Αγγλία απαιτούσε αρκετό χρονικό διάστημα. Η επικοινωνία με τον Πειραιά ήτο μία μεγάλη περιπέτεια αναμονής ωρών ή και ημερών, δίπλα στο τηλέφωνο ή στο τελέξ.

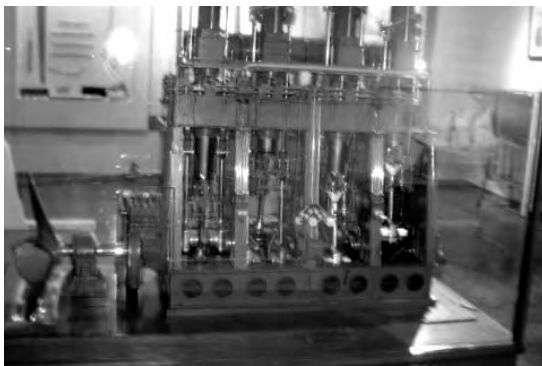
Έτσι μετά την εκφόρτωση, το πλοίο σιγά-σιγά έπλευσε προς την γειτονική Mombasa, της Κένυα, όπου υπήρχε ελπίς ότι οι συνθήκες θα ήταν καλύτερες.

Εγώ για να πάω στη Mombasa θα έπρεπε, συνοδευόμενος από έναν Τανζανό, τοποθετημένο ως δήθεν διευθυντή του πρακτορείου, με ταξί, να ταξιδεύσω δύο ημέρες, στο εσωτερικό της χώρας, κάτω από το Kilimanjaro και μέσω Arusha και της χώρας των υπερήφανων Μασάϊ να φθάσω στο μοναδικό σημείο διαβάσεως από την Τανζανία στην Κένυα.

Το ταξίδι αυτό υπήρξε επεισοδιακό, γιατί σε κάποιο σημείο εχάλασε το αυτοκίνητο, μέσα στη νύκτα και μέσα στην έρημο, με όλες τις σχετικές αγωνίες. Το γεγονός αυτό είχε όμως και την καλή του πλευρά διότι εν αναμονή της επισκευής του, διανυκτερεύσαμε τελικά, στο πρώτο τουριστικό κατάλυμα, που είχε γίνει για τους επισκέπτες, κοντά στη Lake Manyara. Έτσι έκανα, και ένα απρόβλεπτο σαφάρι, το οποίο μου έμεινε αξέχαστο, με τα τόσα ελεύθερα άγρια ζώα που είδα. Κατά την διαδρομή είχαμε και μία αψιμαχία με μία οικογένεια ελεφάντων που είχε αντίθετη άποψη για την παρουσία μας στην περιοχή....!!

Δεύτερο σαφάρι έκανα και στην Κένυα, αλλά δεν είχε την ομορφιά του προηγούμενου.

Στο ταξίδι αυτό, κάτω από την σκιά του Kilimanjaro, σε μία στροφή του δρόμου, σταματήσαμε σε ένα πανδοχείο για λίγη ανάπαυση και φαγητό. Οι ιδιοκτήτες ήσανΈλληνες. Η συγκίνηση αυτών των ανθρώπων που με είδαν υπήρξε πολύ μεγάλη και θα μου μείνει αξέχαστη.



Ομοίωμα μηχανής Doxford που εκτίθεται στο Βιομηχανικό μουσείο Ερμουπόλεως.

Στη Μombasa, το πλοίο έμεινε αγκυροβολημένο σε ένα κόλπο, όπου τις 12 ώρες επήγαινες επάνω με βάρκα και τις άλλες 12 περπατώντας, γιατί είχε άμπωτη.

Το πλήρωμα για να αλλάξει τον κύλινδρο είχε πλήρη άγνοια και αυτό δεν ήταν κατακριτέο για τις δύσκολες αυτές μηχανές Doxford. Ένα μοναδικό συνεργείο, σ' ένα είδος μάντρας με σκέπαστρο, υπήρχε στο λιμάνι, και ανήκε σε έναν συνεχώς μεθυσμένο Σκωτσέζο, τον John Grossert. Μέσα σε αυτές τις συνθήκες, με καμιά τριανταριά άχρηστους και θορυβούντες ντόπιους εργάτες, αλλά με ένα μοναδικό αρχιεργάτη, που ήταν ο μόνος που πραγματικά ήξερε τι έκανε και μαζί με τον Α' μηχανικό του πλοίου, με χίλια βάσανα και κόπους αντικατεστάθη ο κύλινδρος και το πλοίο έφυγε για φόρτωση κι εγώ για το γραφείο μου και το σπίτι μου.

Τότε έγινε και το ευτράπελο περιστατικό όταν ο Α. Γκιώνης, τροφοδότης αλλά χωρίς άδεια από τις αρχές, αφού επήρε την μακρυνά λίστα τροφίμων που εξητούσε ο μάγειρας, την επομένη το πρωί, έφερε σάκους και σάκους φρέσκα κρεμμυδάκια και μόνον. Στην σχετική παρατήρηση του καπετάνιου απήντησε «Καπετάνιο, ξημερώματα ήμουν στους αγρούς και είδα αυτά τα ολόφρεσκα κρεμμυδάκια, τα λαχτάρισα και είπα να σου τα φέρω για να σ' ευχαριστήσω!!»

Αλλά οι ατυχίες του πλοίου αυτού δεν ετελείωσαν εδώ. Το πλοίο φορτωμένο με «beans» φθάνει για να ξεφορτώσει στο Ipswich της Αγγλίας, όπου ανακαλύπτεται ότι, λόγω ελλείψεως ικανοποιητικού αερισμού των κυτών, οι φασιόλοι είχαν υπερθερμανθεί σε πολύ μεγάλο βαθμό και στο πλοίο πρακτικά υπήρχε φωτιά, χωρίς φλόγα. Όταν έφθασα εκεί, πάλι μετά από παράκλη-

ση του καπετάν Μήτσου, οι πυροσβέστες είχαν ρίξει τόσο πολύ νερό ώστε το πλοίο είχε καθίσει στον βούρκο του λιμανιού, δίπλα στην προβλήτα. Το να ξεφορτωθεί το καμμένο φορτίο, που ανήκε σε δεκάδες διαφόρους παραλήπτες, από εργάτες που εξητούσαν πολλά «bonus» λόγω της υφής του φορτίου, καθώς και η απομάκρυνση και η διάθεσή του εδημιούργησαν τεράστια προβλήματα και δυσβάστακτα έξοδα που χειροτέρεψαν λόγω της χλιαρής ανταπόκρισης των ασφαλιστών να τιμήσουν τις υποχρεώσεις τους με την καταβολήν κάποιων «έναντι» χρημάτων.

Οι υψηλές θερμοκρασίες στα κύτη είχαν παραμορφώσει το υπόφραγμα, τις κολώνες και τα δοκάρια στηρίζεως και το σκάφος έχρηζε μεγάλης ανακατασκευής.

Εξ άλλου, το κάθισμά του στο βούρκο είχε σαν συνέπεια, μέσω των αναρροφήσεων θαλάσσης να γεμίσουν όλες οι σωληνώσεις, ψυγεία κλπ με ιλύ και να χρήζουν καθαρισμού κλπ.

Τελικά το πλοίο ρυμουλκήθηκε στο Αμβούργο, εάν θυμάμαι καλά, για επισκευή.

Κάπου εκεί νομίζω ότι ο καπετάν Μήτσος το επώλησε και έκλεισε το γραφείο του, με χαμένους τους κόπους ετών και ετών στη θάλασσα και στην ξηρά. Σε σχετικά μικρό διάστημα μετά έχασε και την ζωή του. Λυπήθηκα πάρα πολύ για τα όσα ετράβηξε ο καλός αυτός άνθρωπος και ευσυνείδητος πλοιοκτήτης.

Αμα δεν σε θέλει η θάλασσα δεν σε θέλει η άτιμη.....!!

5.- Με οδηγίες από την El. Frangos & Sons Shipping, London, βρέθηκα στο Sasebo της Ιαπωνίας, τον Μαΐο 1971, για να επιθεωρήσω και να παραλάβω το «Horegrad», από μεγάλη Αγγλική ναυτιλιακή εταιρία. Κατά την διάρκεια του δεξαμενισμού ευρέθη σημαντική ζημία στα ύφαλα, στο μέσον του σκάφους περίπου, που κανονικά, για κάθε καλό επιθεωρητή, θα του έβαζαν υποψίες για τυχόν παραμόρφωση, τουλάχιστον, στην ευθυγράμμιση της μηχανής και στην κατάσταση του αξονικού και τελικού συστήματος. Του καλού Άγγλου επιθεωρητού του Lloyd's Register όμως δεν ίδρωσε το αυτί. Στην δική μου προσπάθεια πλέον να εξακριβώσω, με ότι μέσα διέθετα, την πιθανή κατάσταση και να διαφυλάξω τα συμφέροντα του εντολέως μου, κατόρθωσα να ανακαλύψω το κρυμμένο πρόχειρο ημερολόγιο μηχανής και να εντοπίσω ότι, μετά από προσάραξη που είχε υποστεί το πλοίο, εξ ου και η ζημία στον πυθμένα, η μηχανή υπέφερε από αλλεπάλ-

ληλες πυρκαϊές και ακινητοποιήσεις. Εν όψει των ανωτέρω και της συμπεριφοράς του επιθεωρητού παρότρυνα τους αγοραστές να ακυρώσουν την αγορά. Αυτό δεν έγινε και το πλοίο παρεδόθη με καθαρά χαρτιά!! Με την παραλαβή έγινε πλήρης επιθεώρηση και ανεκαλύφθη ότι όλα τα έμβολα της κύριας μηχανής ήταν καμμένα και τα βάρτρα τους είχαν ρωγμές, οι τριβείς ήταν κατεστραμμένοι κλπ, κλπ. Όταν ερώτησα τον καλό Άγγλο επιθεωρητή τι είχε τώρα να πει, μου απήντησε «Μα ο μηχανικός με διαβεβαίωσε ότι όλα επήγαιναν καλά..... Ποιόν ήθελες να ακούσω εσένα ή τον Άγγλο!!».

Ομολογώ δεν άντεξα την προσβολή και εξήτησα από τους πλοιοκτήτες να τον καταγγείλουν στα κεντρικά γραφεία του Lloyd's, στο Λονδίνο. Ο επιθεωρητής επήρε πόδι για άλλα λημέρια.....Ο καλός Ted Butler, ο «Principal» του Lloyd's στον Πειραιά, υποψιάστηκε, από το λεκτικό της επιστολής, ότι πίσω από την υπόθεση αυτή ήμουν εγώ. Με είχε συνηθίσει από τα χρόνια που με είχε κοντά του..... Το πλοίο είχε ονομασθεί «Eleni E.F.».

6.- Στο τέλος του 1974 το δεξαμενόπλοιο «European River», ενδιαφερόντων της οικογενείας Βερνίκου, είχε συμπληρώσει επισκευές στο Πέραμα, μεταξύ άλλων και στην κυρία μηχανή του, τύπου «Doxford». Εκκίνησε φορτωμένο με προορισμό την Ολλανδία αλλά κάπου στα νότια της Πελοποννήσου παρουσιάσθη σοβαρή βλάβη στην κυρία μηχανή. Μετά από κάποιες επιθεωρήσεις το πλοίο ερριμουλκήθη στο Rotterdam για εκφόρτωση και επισκευές. Μου ανετέθη η επίβλεψη και η στοιχειοθέτηση για την ασφαλιστική αποζημίωση της πλοιοκτησίας.

Στο ναυπηγείο Wilton Fijenoord B.V., Schiedam, κατόπιν πλήρους αποσυναρμολογήσεως της μηχανής ανεκαλύφθη ότι όλοι οι σφαιρικοί τριβείς και τηλεσκοπικοί σωλήνες είχαν καταστραφεί.



Η επιστολή διαμαρτυρίας προς το Lloyd's.

Κατόπιν ενδελεχούς έρευνας απεκαλύφθη ότι στο σύστημα λιπάνσεως είχαν διεισδύσει σωματίδια από προϊόντα αμμοβολής. Προφανώς κατά την διάρκεια των επισκευών στο Πέραμα δεν είχαν ληφθεί μέτρα προστασίας από αμμοβολές, που εγίνοντο σε παρακείμενα πλοία, και όλα τα ρινίσματα είχαν επικαθήσει στα μέρη της κυρίας μηχανής και στο σύστημα κυκλοφορίας λιπάνσεως. Όπως είναι προφανές η αποκατάσταση και η καλή εφαρμογή των επιφανειών των σφαιρικών τριβέων και μόνον ήταν μία εξόχως δύσκολη και χρονοβόρος εργασία, η οποία εν τούτοις ετερματίσθη επιτυχώς.

Δυστυχώς, συν τω χρόνω, ενεφανίσθησαν προστριβές μεταξύ πλοιοκτησίας και ναυπηγείου, λόγω οικονομικής αδυναμίας της πρώτης. Το ναυπηγείο, με την συνεργασία του στελέχους του S. J. Loos, εν τούτοις ολοκλήρωσε το έργο του κάνοντας όμως συντηρητική κατάσχεση του πλοίου. Εγώ επί έξη μήνες συνεχώς εταξίδενα μεταξύ Πειραιώς και Rotterdam έως την ολοκλήρωση των επισκευών. Το ασφαλιστικό «claim» εβασίσθη σε «repairers' negligence» στον Πειραιά και εγένετο αποδοχή και υπογραφή όλων των εκθέσεων μου και των λογαριασμών της αβαρίας από τον αξιόλογο και συμπαθέστατο προϊστάμενο του Salvage Association στο Rotterdam R. H. Thurston. Η επιτυχία ήταν πλήρης από πλευράς μου αλλά δυστυχώς «άλλαι αι βουλαί αι επιχειρηματικά». Η αδυναμία της πλοιοκτησίας να αντιμετωπίσει τις οικονομικές της υποχρεώσεις αφορούσε όχι μόνον το ναυπηγείο αλλά και αυτό τούτο το πλήρωμα, τους τροφοδότες van Ommereen, NAT κλπ και φυσικά επηρέασε ακόμα και εμέ. Ο ανεξόφλητος λογαριασμός μου επέρασε για εξόφληση στους μεσίτες των ασφαλιστών του Λονδίνου, τους Wigham Richardson.

Το πλοίο εβγήκε σε δημοπρασία για ικανοποίηση των οφειλών αλλά το τίμημά του, δεν γνωρίζω εάν εκάλυψε καν όλες τις προτιμώμενες υποθήκες. Οπωσδήποτε δεν εκάλυψε την δική μου απαίτηση. Έτσι εναπέθεσα τις ελπίδες στην αποζημίωσή μου από τον ανεξόφλητο λογαριασμό μου που είχε υποβληθεί στους ασφαλιστές.

Το πλοίο επέρασε στην πλοιοκτησία της Varnima, με διακανονισμό επί της ασφαλιστικής αποζημιώσεως. Τελείως παρανόμως οι ασφαλιστές δεν εξόφλησαν απ' ευθείας σε εμέ τον εκκρεμή λογαριασμό μου αλλά, προφανώς, συμπεριελήφθη στον γενικότερο διακανονισμό και κάποιοι άλλοι εισέπραξαν τα οφει-

λόμενα. Ακόμα και ο εν Πειραιεί φίλος διακανονιστής Michael Jolliffe εσήκωσε τα χέρια υψηλά. Όσον αφορά τους εντολείς μου, τους αδελφούς Βερνίκου, Αλέξανδρο και Δημητρό, ελησμόνησαν ότι υπάρχω.

Το θέμα θα είχε καταστροφικές οικονομικές επιπτώσεις για μένα εάν τελικώς, χάρις στην κατανόηση του συναδέλφου αρχιμηχανικού της Varnima Γιάννη Καλογερά, δεν μου ενεχειρίζε η εταιρία αυτή δύο επιταγές, οι οποίες εκάλυψαν τουλάχιστον τα έξοδα των ταξιδίων μου, που είχαν αφήσει και αυτά ακόμα απλήρωτα οι εντολείς μου, καθώς και μέρος του εκκρεμούντος υπολοίπου της αμοιβής μου.

Αυτά τα ολίγα για τους κινδύνους του επαγγέλματος.....!!

7.- Τον Νοέμβριο 1976 ευρέθηκα στη Jeddah της Σαουδικής Αραβίας. Το πλοίο «Sea Victory» είχε εμβολισθεί, ενώ ήταν στο τεράστιο αγκυροβόλιο του λιμανιού, από ένα πλοίο του Καραγεώργη και είχε βυθισθεί κλείνοντας τον έναν από τους δύο διαύλους του. Ήταν η εποχή όπου εκατοντάδες πλοία επερίμεναν επί μήνες να ξεφορτώσουν στο τότε λιμάνι, με τις λίγες προβλήτες. Η χώρα είχε ανάγκη από τσιμέντο και τα πλοία τα ξεφόρτωναν από τα αγκυροβόλια με.....ελικόπτερα...!!

Η ανάγκη απομακρύνσεως του πλοίου από τον διάυλο ήταν πολύ μεγάλη. Οι μόνοι που είχαν μηχανικά μέσα στην περιοχή ήταν οι εταιρίες του Ι. Λάτση, αλλά εξεβίαζαν την κατάσταση. Οι επικοινωνίες με τον έξω κόσμο, γραφείο Πειραιώς, ασφαλιστές, ναυαγοσώστες κλπ ήταν περίπου αδύνατες. Για τους Άραβες μοχλός εκβιασμού ήτο η φυλάκιση του πλοιάρχου και η απαγόρευση εξόδου εμού. Ως να μπορούσαμε εμείς, μόνοι, να σύρουμε το πλοίο σε άλλη θέση..... Τελικά ο φύλαξ άγγελος ενεφανίσθη με την μορφή του λιμενάρχου, του Captain Nassuf, Έλληνα πρώην καπετάνιου από την Διώρυγα του Σουέζ, αλλαξοπιστήσαντος και νυμφευμένου με κόρη σείχη της περιοχής. Ο άνθρωπος κατάλαβε το πρόβλημα, του έδωσα τον λόγο της τιμής μου ότι θα φροντίσω από τον Πειραιά άμεσα, να γίνουν όλες οι ενέργειες για την κατ' αρχήν απομάκρυνση του πλοίου από την θέση που ευρίσκετο και στη συνέχεια

Το ημιβυθισμένο «Sea Victory».



για την ανέλκυσή του. Έτσι επέστρεψα στην Ελλάδα, το πλοίο ενδεχομένως απεμακρύνθη και τελικά οδηγήθη στα ανοικτά όπου και εβυθίσθη.

Αντίγραφο της εκθέσεως πραγματογνωμοσύνης έχει περιληφθεί στον «Τόμο 3 - Ναυπηγικά τεκμήρια».

8.- Κάτι παρόμοιο με την προηγούμενη περίπτωση μου συνέβη όταν τον Απρίλιο 1981 το «Φαίδων ΙΙ», φορτωμένο με σίδερα, έπαθε ρήγμα και ο πλοίαρχος το προσάραξε σε παραλία έξω από την Αναβα της Αλγερίας. Μαζί με τον πλοιοκτήτη και φίλο Μίμη Δραγώνα, που



Το προσαραγμένο «Φαίδων ΙΙ».

ενεφανίσθη ως βοηθός μου, φθάσαμε αμέσως εκεί για να κάνουμε ότι ήτο δυνατόν. Η μόνη επιλογή ήτο να έλθουν συνοδά ρυμουλκά και να οδηγηθεί το πλοίο στο ναυπηγείο του πολεμικού ναυτικού της Ισπανίας, στο Cadiz, που διέθετε και την κατάλληλη τεχνογνωσία ώστε να δεξαμενισθεί χωρίς να γίνει εκφόρτωσή του. Όταν όμως θελήσαμε να φύγουμε ο μεν καπετάν Μίμης ανέβηκε στο αεροπλάνο εγώ όμως, ως δηλωμένος εκπρόσωπος της πλοιοκτησίας, είχα απαγόρευση εξόδου, μέχρις ότου να απομακρυνθεί το πλοίο από την ακτή της Αλγερίας!!

Πάλι φύλαξ άγγελος απεδείχθη ο γαλλο-σπουδασμένος λιμενάρχης, με τον οποίο είχα δημιουργήσει φιλίες και τελικά, με μεγάλη καθυστέρηση, μου επετράπη η αναχώρηση, πάλι με την υπόσχεση ότι θα ενεργήσω τάχιστα. Το αξιοσημείωτο ήταν ότι όλες αυτές τις ώρες της καθυστέρησης το αεροπλάνο με επερίμενε.....!!

Τον καπετάν Μίμη Δραγώνα πάντοτε τον ενθυμούμαι με αγάπη.

9.- Κάποτε, γύρω στο 1977-8 ο τότε καλός φίλος και πελάτης πλοιοκτήτης Σταύρος Νταϊφάς θέλησε να ναυπηγήσει τέσσερα πλοία στην Ιαπωνία. Με τις γνώσεις που είχαν οι μεσίτες και οι προφανώς αυτόκλητοι τεχνικοί σύμβουλοί που τον περιτριγύριζαν στο γραφείο, επείσθη στο να υπογράψει τα συμβόλαια με το Ιαπωνικό ναυπηγείο Oshima Shipbuilding Co Ltd. Το ναυπηγείο παρουσίασε προδιαγραφές, που βασικά προέβλεπαν μία μεταφορική ικανότητα πλοίου 15000 τόνων, με μέγιστο δυνατό κυβισμό, με το ελάχιστο δυνατό βύθισμα και ικανοποιητική ταχύτητα με, φυσικά, τους καλύτερους οικονομικούς όρους.

Όλα εφείνοντο ρόδινα, τόσο πολύ, που δεν υπήρξε καν σκέψη να διαβάσει ένας τεχνικός σύμβουλος, ένας ναυπηγός, τις τεχνικές προδιαγραφές πριν μπουν οι υπογραφές. Γιατί τα «περιττά» έξοδα;

Έτσι το καλό ναυπηγείο, θέλοντας να ευχαριστήσει τον καλό μας κ. Σ.Ν. και να ναυπηγήσει τα πλοία στις «αυστηρές» προδιαγραφές που συνεφωνίσθησαν, εξήτησε από έναν καθηγητή του πανεπιστημίου της Osaka να εκπονήσει τις σχετικές ναυπηγικές μελέτες. Αυτός τις έδωσε στους φοιτητές του και το «θαύμα» επετεύχθη.

Το πρώτο πλοίο εναυπηγήθη, φυσικά χωρίς επίβλεψη από επιστήμονα τεχνικό, εκτός βέβαια από τον καπετάνιο και τον πρώτο μηχανικό που επήγαν για κάποιο χρονικό διάστημα προς το τέλος.

Οι δοκιμές έγιναν και έδειξαν, στα χαρτιά, ότι το πλοίο ήτο θαυμάσιο και σύμφωνο με τις προδιαγραφές. Οι υπογραφές παραλαβής ετέθησαν, τα πιστοποιητικά της κλάσεως παρεδόθησαν και το πλοίο «Silver Wind», με πολλές υποκλίσεις και γυρλάντες στη πλώρη του ανεχώρησε.

Εφόρτωσε σε λιμάνι της Άπω Ανατολής, εταξίδεψε γύρω από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδος, αλλά η «ελπίδα» ετελείωσε κάπου εκεί.....

Με την εκφόρτωση του φορτίου σε λιμάνι της δυτικής Αφρικής και τη συνέχιση του ταξιδιού με έρμα, με προορισμό την Δουνκέρκη, παρουσιάστηκαν τόσον έντονα προβλήματα κραδασμών που ο πλοίαρχος, ακόμα και με ελαφριά φουσκοθαλασσιά από την πλώρη, αδυνατούσε να συνεχίσει έστω και με ταχύτητα ολίγων κόμβων. Το πλοίο εξ άλλου ούτε αντεπεκρίνετο στους χειρισμούς του πηδαλιού..... Το ταξίδι προς τον λιμένα φορτώσεως εγκατελείφθη.

Στις απεγνωσμένες εκκλήσεις του καπετάνιου ο Σ.Ν., και αφού οι πάντες περί αυτόν εξηφανίσθησαν, με θυμήθηκε και με μεγάλη αγωνία μου εξήτησε να πάω να δω τι συμβαίνει «με αυτόν τον καπετάνιο, που δεν μπορεί να ταξιδέψει το βαπόρι και πήγε και το αγκυροβόλησε στο Cadiz.....»

Πράγματι τον Ιανουάριο 1978 επήγα στο Cadiz, ήρθε κι ένας επιθεωρητής από την κλάση, το American Bureau of Shipping, εκ Νέας Υόρκης, ο Hans Meyer, Senior Surveyor, καθώς και ο Akira Nagayama, Director & Manager Engineering Dept από την Oshima Shipbuilding Co Ltd, και όλοι όντες παρόντες απεφασίσθη να πλεύσει το πλοίο μέχρι το λιμάνι φορτώσεως. Οποία όμως δυστυχία διότι το πλοίο, αν και είχε νημεμία, δεν



Τα όργανα μετρήσεως των κραδασμών και παραμορφώσεων του σκάφους.

επροχωρούσε, έτρεμε και βογκούσε, επήγαινε να σπάσει στα δύο. Έτσι επέστρεψε στο Cadiz.

Σε σύσκεψη που έγινε ο καλός Nagayama έλεγε ότι το πλοίο είχε ναυπηγηθεί βάσει εγκεκριμένων σχεδίων, διέθετε τα πιστοποιητικά της κλάσεως και είχε περάσει τις δοκιμές του επιτυχώς, είχε γίνει αποδεκτό, ότι για το ναυπηγείο δεν υπήρχε ευθύνη και ως εκ τούτου ήθελε να απέλθει και να επιστρέψει στην Ιαπωνία.

Ο Meyer, πίο προσεκτικός, είδε ότι «κάποιο λάκκο έχει η φάβα», όπως λέμε, μια και τα όργανά μετρήσεων κραδασμών, κάμψεων του σκάφους κλπ επήγαν να σπάσουν από τις υψηλές μετρήσεις που κατέγραψαν κατά τον πλου. Αλλά πως να διαψεύσει την ισχύ των πιστοποιητικών που είχε εκδώσει η κλάση την οποία αντιπροσώπευε;

Ο Σ.Ν. σε συνεχή τηλεφωνική επικοινωνία μαζί μου, διαβλέπων τι προβλήματα μπορεί να παρουσιάσουν και τα υπόλοιπα σκάφη της σειράς και τα δυσβάστακτα οικονομικά ανοίγματα που θα αντιμετώπιζε, μου είχε πει με αγωνία στο ραδιοτηλέφωνο του πλοίου «Κώστα, σώσε με καταστρέφομαι!!». Και έκαμα ότι καλύτερο μπορούσα, έδωσα τον καλύτερο εαυτό μου μη υπολογίζοντας κόπους και δικές μου αγωνίες. Εξ άλλου το εμφανιζόμενο πρόβλημα ήταν μεγάλο και η λύση του πρόκληση δι' εμέ.

Αφού επήρα όσα στοιχεία και σχέδια μου ήσαν απαραίτητα, εγύρισα στον Πειραιά. Εκεί έγιναν μελέτες και έρευνες που γρήγορα κατέδειξαν ότι τα βασικά σχέδια του καθηγητή της Osaka (ή μάλλον των φοιτητών του) ήσαν σε πολλά σημεία αντιφατικά και είχαν κάνει ένα πλοίο «πατάτα». Το πλοίο είχε διαστάσεις μη αποδεκτές υδροδυναμικώς, από απόψεως δε φορτώσεως και αντοχής τα εγχειρίδια αυτο-καταργούσαν το ένα το άλλο, κατά τρόπο ώστε ή έπρεπε να ακολουθηθούν οι οδηγίες φορτώσεως

και το σκάφος να κοπεί στα δύο ή έπρεπε να αποκτήσει βυθίσματα τέτοια που να το κάνουν να διατηρεί ένα ελάχιστο κριτήριο αντοχής αλλά να μη μπορεί να ταξιδέψει.

Επιπρόσθετα σε όλα τα ανωτέρω η μηχανή του και το αξονικό σύστημα, χωρίς σωστή ζυγοστάθμιση, διέγειρε φοβερούς κραδασμούς σε όλες τις περιπτώσεις φορτώσεως και ταξιδιού, εκτός βέβαια από εκείνες στις οποίες έγιναν οι δοκιμές παραδόσεώς του από το ναυπηγείο.....

Αφού ολοκλήρωσα τις ναυπηγικές μελέτες μου στον Πειραιά και ολοκληρώθησαν και οι αναλύσεις των μετρήσεων του Meyer στη Νέα Υόρκη, επήγα στην Ιαπωνία. Εκεί άρχισαν συσκέψεις επί συσκέψεων είτε στο πανεπιστήμιο είτε στο ναυπηγείο, όπου μόνος στα ναυπηγικά θέματα και με τον Meyer στα των κραδασμών, έπρεπε να αντικρούσουμε τις δικαιολογίες και παραδοξότητες που παρουσιάζοντο από μία πλειάδα Ιαπώνων, με ότι αυτό συνεπάγεται και από απόψεως συνεννοήσεώς μας στα αγγλικά. Τελικά το ναυπηγείο, μετά από μεγάλο αγώνα, παρεδέχθη τα σφάλματά του, αναγνώρισε ότι ήσαν ορθές οι παρατηρήσεις και οι ναυπηγικές μελέτες μου, καθώς και τα ευρήματα του American Bureau.

Από επιχειρηματικής, νομικής και οικονομικής πλευράς ο Σ.Ν. παρουσίασε, πολύ σωστά, απαιτήσεις αποζημιώσεως που το ναυπηγείο αρνήθηκε πεισματικά να αποδεχθεί. Έτσι άρχισαν συσκέψεις επί συσκέψεων στον Πειραιά με νομικούς συμβούλους και τον υποφαινόμενο που, εν όψει της αρνήσεως των Ιαπώνων να συμφωνήσουν, οδήγησαν τον Σ.Ν. να κάνει συντηρητική κατάσταση επί του ναυπηγείου και όλων των εργασιών που ήσαν εκεί υπό εξέλιξη. Ήσαν ημέρες πραγματικά μεγάλης εντάσεως όπου, πρέπει να τονίσω, εθαύμασα την ορθοκρισία, επιμονή και επιχειρηματική ευστροφία του Σταύρου. Εξ άλλου ξετίμησα τότε την εμπιστοσύνη που έδειξε σε μένα και στην ορθότητα των μελετών μου γιατί, εάν απεδεικνύοντο εσφαλμένες, όλες οι οικονομικές απαιτήσεις του θα κατέρρεαν με σοβαρές επιπτώσεις γι' αυτόν.

Μετά από τρεις μήνες περίπου το ναυπηγείο αναγκάστηκε να υποκύψει και να αποδεχθεί τις προδιαγραφές των τροποποιήσεων που έπρεπε να κάνει, εξόδους του φυσικά, και στα τέσσερα πλοία. Το συμφωνητικό υπεγράφη στις 29.5.1978 από τον S. Minami και τον Take Watanabe, Managing Director Oshima Shipbuilding Co Ltd & General Manager Oshima Shipyard, βάσει του οποίου το



Το «Silver Eagle» προχωρώντας προς τον τυφώνα. Από αριστερά ο Meyer, εγώ και γνωστός ναυλομεσίτης του Πειραιώς.



Κοντά στον τυφώνα «Polly» στις 20 Ιουνίου 1978.

ναυπηγείο υποχρεούτο να αποζημιώσει τον Σ.Ν. για διαφυγόντα κέρδη εκ καθυστερήσεων και απωλείας μέρους της μεταφορικής ικανότητας των πλοίων.

Να σημειωθεί ότι οι μετατροπές βασικά περιελάμβαναν:

- Την δημιουργία πλευρικών δεξαμενών στο κύτος αρ. 3, χωρητικότητας 600 τόνων, για αντιμετώπιση των προβλημάτων διαγωγής και διαμήκους κάμψως του σκάφους.

- Την τοποθέτηση αντικραδασμικού συστήματος στον χώρο του διαμερίσματος ηδαλίου.

Ο Σ.Ν. μου εξήτησε να επιβλέψω πλήρως τις εργασίες που θα εγίνοντο βάσει του νέου συμβολαίου. Έτσι παρέμεινα στο ναυπηγείο τον Ιούνιο και Ιούλιο 1978 και παρέλαβα το πρώτο προσαρμοσμένο πλοίο, το «Silver Eagle», μετά από πραγματικές και εκτεταμένες δοκιμές, ακόμα και υπό συνθήκες τυφώνος.

Ο καλός Nagayama υπήρξε ένα εκ των εξιλαστηρίων θυμάτων που επλήρωσαν τα λάθη του ναυπηγείου. Κατά την αναχώρησή μου, παρ' όλες τις ιαπωνικές τιμές, υποκλίσεις και γιρλάντες στο λαιμό, είχα την αίσθηση ότι μάλλον θα προτιμούσαν να μου πάρουν το κεφάλι μ' ένα σπαθί «samurai».

Η κλάση, το A.B.S., που κατά την γνώμη μου είχε ηυξημένες ευθύνες για τις εγκρίσεις που είχε δώσει, εσφύριξε αδιάφορα αλλά ο Σ.Ν. δεν εθεώρησε σκόπιμο να αντιδράσει. Επιπλέον ο Meyer έγραψε ένα άρθρο σε τεχνικό περιοδικό της εσπερίας, προσπαθών να υποκλέψει τις ναυπηγικές λύσεις και μελέτες μου. Ευτυχώς στη συνέχεια και με την μεσολάβηση του τότε προϊσταμένου του γραφείου A.B.S. στον Πειραιά Χρύσωνα Σαρηγιαννίδη, αναγκάστηκε να ανακρούσει πρύμναν και να αποδεχθεί τον σφετερισμόν.

Το τέλος εν τούτοις αυτής της ιστορίας δεν υπήρξε τόσο ευχάριστο δι' εμέ όσον θα έλεγε κανείς ότι θα έπρεπε να είναι. Οι μεν ναυτιλιακοί κύκλοι του Πειραιώς για πολύ καιρό με συνέχαι-

ραν για την τεχνική μου επίδοση, ο δε Σ.Ν. όμνυε μεν στο όνομά μου αλλά το «Κώστα σώσε με» φαίνεται ότι το ξανασκέφθηκε και σύντομα μετά σταμάτησε να με χρησιμοποιεί επαγγελματικά. Έκανε δυστυχώς και την άκομψη ενέργεια, να μη εξοφλήσει πλήρως την λογικότατη αμοιβή μου, λόγω «οικονομικών δυσκολιών» και «χαμηλών ναύλων», σε ερώτημά μου δε «Γιατί φίλε Σταύρο μου περικόπτεις την αμοιβή μου, δεν σου έκανα καλή δουλειά;» επήρα το διαμάντι της απαντήσεως «Φυσικά κι έκανες καλή δουλειά, αλλιώς δεν θα σε χρησιμοποιούσα».....!! Σιγά - σιγά στη Ναυτιλιακή Λέσχη έκανε ότι δεν με έβλεπε...!!

Κλείνοντας και για την ιστορία να σημειωθεί ότι το 1973 είχα παρακολουθήσει και παραλάβει, για λογαριασμό του Σ.Ν., το πρώτο νεο-ναυπήγητο πλοίο του, το «Silver Athens» από το Jurong Shipyard, Singapore, ενώ, αλησμόνητος θα μου μείνει ο πανέξυπνος Κινέζος τροφοδότης Lee Ah Ngoh και βέβαια ο εξυπηρετικός επίτιμός μας πρόξενος Κ. Μαυρολέων. Επιπλέον να προσθέσω ότι κατά την διάρκεια της συνεργασίας μου με τον Σταύρο Νταϊφά, είχα επιθεωρήσει ή παραλάβει πολλά, αν όχι όλα τα πλοία του, όλα με το όνομα «Silver...», και είχα κάνει διάφορες ναυπηγικές μελέτες για μετατροπές ή προσαρμογές σε νέους κανονισμούς, είχα δε κερδίσει όλες τις ασφαλιστικές υποθέσεις, που μου είχε αναθέσει. Ενδεχομένως φαίνεται ότι αυτές οι επιδόσεις μου ενόχλησαν κάποιουςέτσι μου είχαν πει τότε εμπιστευτικά.....

10.- Το θερινό ανάκτορο του βασιλέως της Ιορδανίας Hussein ήταν στην Aquaba, πέντε χιλιόμετρα από τα ισραηλινά σύνορα, εν πλήρη πολέμω μεταξύ Αράβων και Ισραήλ, το 1976. Εγώ ευρέθηκα εκεί για επιθεώρηση του πλοίου «Άρμα» για λογαριασμό του φίλου Διον. Βασιλάτου, που το διεπραγματεύετο για αγορά.

Στο αγκυροβόλιο ήσαν και άλλα ελληνικά πλοία μεταξύ των οποίων και ένα της «Ελληνικής». Προσκεκλημένος του Hussein ήταν ο δικός μας πρώην βασιλεύς Κωνσταντίνος με την οικογένειά του. Καθώς επερνούσε με ένα ταχύπλοο από το πλοίο της «Ελληνικής» emήνυσε ότι θα ήθελε να το επισκεφθεί την επομένη. Έτσι ο πλοίαρχος του πλοίου εκάλεσε να παρευρεθούν και όσοι ήθελαν από τα άλλα ελληνικά πλοία. Την καθορισμένη ώρα ήλθαν όλα περίπου τα πληρώματα, με σκωπτική για να μην πω εχθρική διάθεση έναντι των προσκεκλημένων. Όταν κατέφθασε ο Κωνσταντίνος με την Άννα Μαρία και επήγαν στα διαμερίσματα του καπετάνιου



Η ιορδανική σημαία στο βασιλικό ανάκτορο στην Aquaba και στο βάθος το Eilat.



Το μοναδικό ξενοδοχείο του Eilat που σήμερα είναι ένα μεγάλο τουριστικό θέρετρο.



Το Eilat κατά την δημιουργία του εκείνη την εποχή περίπου.

έγινε ο χαμός. Όλοι ήθελαν να τους σφίξουν το χέρι και στα κεράσματα τους εύχονταν «γρήγορα καλή πατρίδα!!». Βασίλευε ένας αέρας χαράς και αγάπης προς το πρόσωπό τους πρωτοφανές..... Μετά την αναχώρησή τους πάραυτα το κλίμα επανήλθε στα πικρόχολα σχόλια.....

Αθάνατε Έλληνα!!

Επιπλέον είναι ενδιαφέρον να σημειωθεί ότι κατά την διάρκεια εχθροπραξιών μεταξύ Αράβων και Ισραηλινών η θερινή βασιλική διαμονή ήτο τόσο κοντά στα σύνορα με το Ισραήλ, χωρίς αυτό να αποτελεί αιτία ανησυχίας για κανένα.

Εξ άλλου ορισμένα πλοία στην Aquaba εφόρτωναν πορτοκάλια που έφεραν την σφραγίδα «Jaffa oranges».....

Αθάνατη πολιτική του εμπαιγμού!!

11.- Τον Φεβρουάριο 1979 ευρέθη στην Canton της Κίνας, μέσω Hong Kong, για να δω, μαζί με τον εκπρόσωπο του Salvage Association C. Scott, οποία ήτο η τύχη του φορτηγού «Albireo» του Ν. Βαφιά και του πληρώματός του, για το οποίο υπήρχε πληροφορία ότι είχε εξαφανισθεί στην περιοχή του κόλπου Chu Kiang (μεταξύ Hong Kong και Macao).

Το ταξίδι πίσω από το Σιδηρούν Παραπέτασμα, και μάλιστα στην

Κίνα της εποχής εκείνης, ήταν μία πραγματική εμπειρία και μία έντονη συναισθηματική φόρτιση, λόγω της πλήρους επικοινωνιακής απομονώσεως από τον υπόλοιπο κόσμο. Την στιγμή που επερνούσα τα σύνορα του Hong Kong στην ουδέτερη γραμμή προς την Κίνα πραγματικά η καρδιά μου είχε παγώσει. Από την



Λεωφόρος στην Canton.



Ο C. Scott, εγώ και ο κινέζος, που δεν μας άφηνε ποτέ.

μία στιγμή στην άλλη επερνούσα στο άγνωστο.

Εξονυχιστικός ο έλεγχος. Απομόνωση και αναμονή σε ένα κατάλευκο δωμάτιο. Μου έκαναν εντύπωση τα λευκά δαντελένια προσκέφαλα στα ξύλινα καθίσματα. Αδυναμία συνεννοήσεως με εξαίρεση την γλώσσα των νοημάτων και πάλι άγνωστο εάν εκαταλάβαιναν. Τελικώς φαίνεται ότι η άδεια εισόδου ήλθε και προχωρήσαμε προς το τρέινο. Το βαγόνι καλό, τα καθίσματα πάντοτε με ολόλευκα δαντελένια προσκέφαλα.

Στην Canton αχανής ο σταθμός, κάποιος μας παρέλαβε, ο κολλητός συνοδός μας. Μας οδήγησε στο ξενοδοχείο μας, ένα μεγάλο κατάλυμα με πολλά λευκά δωμάτια. Ένα κρεβάτι, ένα κομοδίνο με φως, ένα τραπέζι, μία καρέκλα, ένα παράθυρο. Μπάνιο και τουαλέττα κοινόχρηστα. Τραπεζαρία μία τεράστια λευκή αίθουσα με τραπέζια, μπουφές με ριζάκι και άλλα τινά εδέσματα, αγνώστου συνθέσεως. Πάντως η καθαριότητα απόλυτη. Έξω τεράστιες λεωφόροι με ελάχιστα αυτοκίνητα αλλά μυριάδες ποδήλατα. Οικοδομές άχρωμες, κυβόσχημες, στη σειρά.

Την Κυριακή μας επήγαν σε πάρκο του λαού. Εκεί χιλιάδες άνδρες, γυναίκες, παιδιά, με ομοιόμορφα ρούχα, με ποδήλατα πολλά, τριγύριζαν μάλλον άσκοπα ή καθόντουσαν στο γρασίδι. Αυτό φαινόταν να αποτελεί την Κυριακάτικη τουςσχόλη και διασκέδαση.



Η διέλευση μεταξύ Hong Kong και Κίνας. Διακρίνονται η βρετανική και κινεζική σημαία. Φεβρουάριος 1979



Το «Albireo».

Οι Κινεζικές ναυτιλιακές αρχές μας αντιμετώπισαν με πλήρη αδιαφορία όταν τους εξηγήσαμε τον λόγο της παρουσίας και ζητήσαμε να γίνουν έρευνες για την τύχη του πλοίου και των ανθρώπων του. Προφανώς δεν μπορούσαν να καταλάβουν την ευαισθησία μας για την τύχη ή την πιθανή απώλεια 30 ατόμων, μέσα στα εκατομμύρια που οι ίδιοι έχαναν από την φτώχεια και την καταπίεση.....

Με υπομονή και πιέσεις εδέχθησαν τελικώς ν' ασχοληθούν με το πρόβλημα. Τότε ενεφανίσθη πλειάδα «αρμοδίων» μεταξύ των οποίων συμμετείχε και ένας πράγματι σεβάσιμος κύριος, με ωραίο παρουσιαστικό και μικρό λευκό μουσάκι. Πρέπει να ήταν σημαντικός παράγων, διότι όλοι του εφέροντο με σεβασμό αν και ποτέ δεν μας απηύθυνε τον λόγο. Εν τούτοις είχα την υποψία ότι καταλάβαινε τα αγγλικά που ομιλούσαμε με τον «κολλητό» μας.

Τελικώς η υπόθεση κατέληξε σε παζάρι για το κόστος ενοικιάσεως ενός ρυμουλκού και την απασχόληση αριθμού ενστόλων που θα μας συνόδευαν στην έρευνα για τον εντοπισμό του πλοίου και των τυχόν επιζώντων. Μετά από πολύωρες έρευνες το πλοίο εντοπίστηκε. Ήταν προσαραγμένο σαν άμορφη μάζα σιδηρικών στα βράχια κάποιας ακτής. Είχε προφανώς εκραγεί προ ή μετά την προσάραξη λόγω ευφλέκτων υλών που μετέφερε στα κύτη του. Το θέαμα ήταν φοβερό. Εκτεταμένες περαιτέρω έρευνες, μέχρι τη δύση του ηλίου, δεν έδωσαν αποτέλεσμα για την ανεύρεση είτε επιζώντων είτε πτωμάτων. Αγκυροβολημένα πλοία μακριά στον κόλπο δεν αντελήφθησαν τίποτα. Εφύγαμε με άλυτο το μυστήριο. Καιρό αργότερα έμαθα ότι ενδεχομένως οι Κινέζοι ήυραν κάποια πτώματα. Εμένα, η αποστολή μου είχε τελειώσει και επέστρεψα με ανακούφιση πίσω στο Hong Kong, αλλά με μία πολύ πικρή ανάμνηση.

12.- Την περίοδο 1982-83 έγινε η μετασκευή του επιβατηγού «Anna Nery», που είχε αποκτήσει η εταιρία Καβουνίδη, σε κρουαζιερόπλοιο. Οι μελέτες κατ' αρχάς είχαν δοθεί στον συνάδελφο Α. Ερμογένη τελικά όμως, για άγνωστο σε εμέ λόγο, ο Βάσος Καβουνίδης μου τις ανέθεσε, καθώς και την επίβλεψη.

Αυτό που έχει ενδιαφέρον στην παρούσα περίπτωση είναι ότι, σε δεδομένη στιγμή, το 1983, με προοπτική το πλοίο, με το νέο του όνομα «Constellation», να κάνει κρουαζιέρες και από τις Η.Π.Α., μου εξήτησε να πάω στο Miami να συζητήσω με το «U.S. Public Health Service» τις σχετικές απαιτήσεις υγιεινής, οι οποίες έπρεπε να εφαρμοσθούν επί του πλοίου. Οι απαιτήσεις αυτές, πρωτόγνωρες τότε, εθεωρούντο πολύ αυστηρές, τόσο ώστε να έχουν οδηγήσει στον αποκλεισμό του νεότευκτου Γερμανικού κρουαζιεροπλοίου «Europa» από τα ταξίδια στην Αμερική.



Το «Constellation» στον λιμένα του Πειραιώς.

Έτσι συνήντησα τον προϊστάμενο της υπηρεσίας αυτής στη Florida, John Yashuk, για τον οποίο είχε δημιουργηθεί μία φοβία εκ μέρους των Ελλήνων πλοιοκτητών που ερωτοτροπούσαν με τις κρουαζιέρες στην Καραϊβική. Πρέπει να πω ότι ο άνθρωπος ήταν συμπαθέστατος και εξυπηρετικότατος, εκάθησε δε με τις ώρες να μου εξηγήσει την φιλοσοφία των απαιτήσεών του, που κάθε άλλο παρά παράλογες ήσαν. Απλώς, για τους Έλληνες, της προχειρότητας και της τσαπατσουλιάς, εφάνταζαν εξωπραγματικές.

Εκτός από τις εργασίες που ανελάμβανα στο εξωτερικό, με τις όποιες ιδιαιτερότητες πιθανόν να παρουσίαζαν, υπήρξαν και άλλες, με τεχνικό ενδιαφέρον, που επραγματοποιούντο στον Πειραιά.

Παραθέτω ορισμένες εξ αυτών:

1.- Στον Πειραιά, τον Οκτώβριο 1975 πραγματοποιήθηκε η τοποθέτηση στα φορτηγά πλοία, που αντιπροσώπευε ο οίκος Κοτζιά, «Gulf Sea» και «Gulf Coast», από ένα ζεύγος δυποδικών ιστών, για τους οποίους πρόσφατα είχαν τεθεί σε ισχύ οι κατασκευαστικοί κανονισμοί του Lloyd's. Ως γνωστόν οι ιστοί δεν είχαν καμία στήριξη με συρματόσχοινα, όπως εγίνετο μέχρι τότε. Η μελέτη και σχεδίαση έγινε στο γραφείο μου η δε κατασκευή ανετέθη στο συνεργείο Αφοί Στυλιανού & Χ. Κωνσταντάρα.



Η τοποθέτηση του δυποδικού ιστού.

Κατά την διάρκεια των δοκιμών, με 25% υπερφόρτωση, η ψυχή μου ήταν μάλλον έτοιμη.....να διαχωρισθεί του σώματός μου. Εν τούτοις όλα επήγαν καλά για μεγάλη ανακούφιση τόσοσν ιδική μου όσοσν και του φίλου, από τους προσκόπους, καπετάν Μίμη Θεοδωρόπουλου, ο οποίος μου είχε δείξει εμπιστοσύνη και μου είχε αναθέσει το έργο.

2.- Την ίδια περίοδο η τότε Εταιρία της Διώρυγος της Κορίνθου μου εξήτησε να μελετήσω την δυνατότητα καθώς και τις προδιαγραφές για την δημιουργία μαρίνας και ανελκυστηρίου τουριστικών σκαφών και κοτέρων στην πλευρά του Κορινθιακού.

Οι προτάσεις έγιναν, με τον εξοπλισμό ενός «Synchrolift», αλλά ποτέ δεν επραγματοποιήθησαν. Εν τούτοις πιστεύω ότι ήταν μία πολύ σωστή σκέψη.

3.- Τον Οκτώβριο 1977 παρόμοια εργασία με των σκαφών «Gulf» έγινε και στο «bulk carrier» της εταιρίας Γουρδομιχάλη. Εκεί τα μέσα φορτω-εκφορτώσεως όμως που ετοποθετήθησαν ήσαν του κλασικού τύπου, αλλά είχαν την πρωτοτυπία, λόγω ελλείψεως υλικού, από μπίγες μέχρι τροχαλίες και βίντσια, να αποτελούνται από ότι παράταιρο βρέθηκε στην αγορά και στις τοπικές μάντρες. Όλο αυτό το υλικό χρειάσθηκε να πιστοποιηθεί με σχέδια και δοκιμές αντοχής, πράγμα πρωτόγνωρο για τα εν Πειραιεί κρατούντα.

4.- Την άνοιξη 1979 η εταιρία Καβουνίδου στην οποία ανήκε το επιβατηγό πλοίο «Ωρίων», πρώην «Αχιλλεύς» ανέθεσε στο Γερμανικό ναυπηγείο «Weser Seebeckwerft» στο Bremenhaven, την μελέτη για την μετατροπή από στροβιλοκίνητο ατμόπλοιο που ήτο σε δηζελόπλοιο με δύο κύριες μηχανές της «Nordberg MFG Co, Milkwaukee, U.S.A.» του 1942, άγνωστες στην Ευρώπη. Οι μηχανές αυτές αποξυλώθηκαν από το Νοσοκομειακό του Αμερικανικού Ναυτικού «U.S.S. Akutan, A.E.13» και ετακτοποιήθηκαν με πλήρως καταγεγραμμένα τα εξαρτήματά τους από τον άξιο και αγαπητό Α΄ Μηχανικό της εταιρίας Θεόφιλο Τσομπανίκο. Επειδή έλειπαν οι σιγαστήρες εξαγωγής αυτοί παρηγγέλθησαν και ήλθαν ενδεχομένως από τις Η.Π.Α.

Το ναυπηγείο ετοίμασε όγκο σχεδίων τα οποία όμως δεν ικανοποιούσαν τον Βάσο Καβουνίδα, ο οποίος ενώ μεν χαριε-

ντιζόμενος έλεγε «Εγώ γιατρός εσπούδασα και όχι μηχανικός» είχε ευθυκρισία και στα τεχνικά θέματα. Έτσι, σε δεδομένη στιγμή, μου εξήτησε να τον συνοδεύσω σε επίσκεψή του στο «Weser». Εκεί απεδείχθη ότι τα σχέδια που ετοιμάζαν οι Γερμανοί ήσαν μάλλον ανεφάρμοστα για τα δικά μας δεδομένα. Εξ άλλου είχαν λησμονήσει ότι οι μηχανές «Nordberg» απαιτούσαν σιγαστήρες και στην πλευρά της αναρροφήσεως του αέρα σαρώσεως, δύο ογκώδη εξαρτήματα που θα έπρεπε να τοποθετηθούν σε ανώτατο κατάστρωμα.

Έτσι μου ανετέθη η εκπόνηση όλων των μελετών και η παρακολούθηση των εργασιών μετατροπής και ανακαινίσεως του πλοίου, που ανέλαβαν να εκτελέσουν τα «Ναυπηγεία Χαλκίδος», σύμφωνα με συμβόλαιο που υπεγράφη από τους Μ. Κόκκαλη και Α. Σαρατσιώτη στις 7.12.1978, με παράδοση έργου 117 ημέρες..... Υπήρξε μία συναρπαστική εργασία, τόσο για τον όγκο της, όσον για τα προβλήματα που εχρειάζοντο να επιλυθούν, ναυπηγικά, μηχανολογικά, σωληνουργικά, ηλεκτρολογικά, θέματα ασφαλείας κλπ. Οι διατιθέμενοι χώροι για να τοποθετηθούν τα νέα μηχανήματα όσον και εκείνα που ήσαν απαραίτητα ώστε να καλύψουν τις νέες απαιτήσεις ασφαλείας για τον τύπο του πλοίου ως σύγχρονου κρουαζιεροπλοίου, ήσαν πολύ περιορισμένοι.

Το τιτάνειο, για την εποχή εκείνη, έργο εστήριξαν με τις τεχνικές τους γνώσεις και φιλότιμες προσπάθειες οι μηχανικοί της εταιρίας Γιώργος Χατζής, Παναγιώτης Παπασημακόπουλος και ιδιαιτέρως ο Θεόφιλος Τσομπανίκος, όπως προανέφερα. Από απόψεως ναυπηγείου, εκτός του Σαρατσιώτη, ενθυμούμαι και τον Δέδε. Εξ άλλου ενθυμούμαι και τον αρχιτέκτονα εσωτερικών χώρων, τον Lozzi, και τις συνεχείς απαιτήσεις του για εξάλειψη δοκών, φρακτών και υποστηλωμάτων, που ενοχλούσαν τις δικές του διαρρυθμίσεις.....

Τελικώς η εργασία ολοκληρώθηκε σε έξη μήνες και είκοσι ημέρες, προς μεγάλο εκνευρισμό του Βάσου Καβουνίδη, πράγμα που εδημιούργησε σειρά απαιτήσεων και ανταπαιτήσεων μεταξύ πλοιοκτησίας και ναυπηγείου, μία κατάσταση η οποία τελικά έληξε συμβιβαστικά και με την εκατέρωθεν καλή θέληση. Να αναφέρω



«Ωρίων». Η διαδικασία τοποθέτησεως της μίας μηχανής στη βάση της.

εδώ ότι με τον Παναγιώτη Παπασημακόπουλο διατηρήθηκε έκτοτε μία διαχρονική φιλία και επαγγελματική συνεργασία μέσω της ναυτιλιακής εταιρείας «Τριτέα» στην οποία συμμετέχει.

Επίσης στον Θεόφιλο Τσομπανίκο οφείλω ευχαριστίες που μου εθύμισε ορισμένα γεγονότα της μετασκευής αυτής, μία και εξακολουθεί να διατηρεί ένα πλήρες αρχείο των εργασιών.

Το «Ωρίων» εταξίδεψε αρκετά χρόνια στα χέρια της εταιρίας, μέχρι την διάλυσή της αρκετά αργότερα, όταν επέρασε σε άλλα χέρια και κατέληξε, προ ετών, σε πλοίο εστιατόριο πλευρισμένο στον λιμένα του Φλοίσβου.

Εκτός από τις εργασίες επιθεωρήσεων, τις μελέτες, τις μετασκευές κλπ από το 1972 άρχισα και μόνιμες συνεργασίες με Διακανονιστές Αβαριών με πρώτους τους «Manley Hopkins, Cook & Sons / Average Adjusting Company of Greece», με τον φίλο Michael Jolliffe, και στη συνέχεια τους Richard Arnold & Sons, με τον David Pannel, μέχρι που έκλεισαν και τα δύο αυτά γραφεία, του μεν πρώτου το 1989 του δε δευτέρου το 1983. Συνεργασία είχα και με τους «Richard Hogg» και την «Associated Marine Adjusters».

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να επισημάνω ότι η συνεργασία μου με τα ως άνω γραφεία και ιδιαίτερα με το «Manley Hopkins, Cook & Sons / Average Adjusting Company of Greece», υπήρξε ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα. Ο μεγάλος αριθμός των υποθέσεων, 150 περίπου, στις οποίες μου εζητήθη να εκφράσω την τεχνική μου άποψη, σε ποικιλία ασφαλιστικών απαιτήσεων αποζημιώσεως από μεγάλο αριθμό πλοιοκτητριών εταιρειών, μου κατέδειξαν το μεγάλο, δυστυχώς σε πολλές περιπτώσεις, έλλειμμα γνώσεως των εταιρειών αυτών ώστε να είναι τεκμηριωμένες οι διεκδικήσεις και απαιτήσεις τους. Η έλλειψη ερείσματος στην διατύπωση της αιτίας της αβαρίας, η προχειρότης, η κακή τιμολόγηση υπηρεσιών, επισκευών κλπ ήσαν κοινά γνωρίσματα στις περισσότερες των περιπτώσεων. Αυτές οι πρακτικές οδηγούσαν όχι μόνον στην απόρριψη οικονομικών μεγεθών του «claim» αλλά ακόμα και σε απώλεια «τιμίως διεκδικουμένων» ποσών.

Όλα αυτά κατεδείκνυαν την πτωχή οργάνωση και τεχνικοοικονομική υποδομή που πολλές πλοιοκτήτριες εταιρείες είχαν και την εσφαλμένη νοοτροπία περί οικονομίας από την οποία διακατείχοντο.

Οι έργασίες μετασκευής του δηζελόπλοιου «Ώριων»

του κ. Κ. Φιλίππου
Ναυπηγού-Μηχανολόγου.

ΚΑΤΑ ΤΑ ΜΕΣΑ του περασμένου Ιουλίου έτελείωσε η μετασκευή του διπλεκτικού «ΩΡΙΩΝ» από στροβιλοκίνητο άτιόπλοιο σε δηζελόπλοιο. Η μετασκευή αυτή, άπεφασίσθη από την πλοιοκτησία το 1978, που ήλθε τότε σε έπαιξη με γνωστό γερμανικό ναυπηγείο, προκειμένου να έκπονηθούν οι σχετικές προμηλέτες, συγχρόνως άγραφήθηκαν οι κύριες μηχανές και τα περισσότερα των βοηθητικών μηχανημάτων.

Οι έργασίες της μετατροπής άνατέθηκαν στα Ναυπηγεία Χαλκίδας και η άποξέλυση της ύπαρχουσής έγκαταστάσεως άρχισε περί τα μέσα Δεκεμβρίου 1978. Ο γερμανικός οίκος δέν κατόρθωσε τελικά να παραδώσει μελέτες, οι όποιες να ήταν έφαρμύγιμες έπι του πλοίου και ως έκ τούτου αυτές άναμορφώθηκαν από το ναυπηγικό γραφείο του γράφαντος, στο όποιο άνατέθηκαν και οι πλήρεις μελέτες, τά σχέδια και η έπίδλεψη του έργου.

Το ένδιώφερν και η δυσκολία της έργασίας αυτής ήταν, ότι έπρεπε να άποδώσουν μηχανήματα τά όποια ύπάρχον ήδη, τοποθετούμενα μέσα σε ένι δεδομένο χώρο μηχανοστασίου, χωρίς να θιγούν οι ύπάρχουσες διατάξεις του πλοίου και με άποτελεσμα τελικό διέφισματος, διαγωγής, ευσταθείας, υποδιαρρέσεως, κραδασμών και θορύβου, τά όποια να πληρούν όλους τους όρους άσφαλείας και άνέσεως.

Άλλη δυσκολία βασική, ήταν ότι το πλοίο είχε κατά καιρούς ύποστει διάφορες μετασκευές και ως έκ τούτου τ' άρχικά του σχέδια να διαφέρουν σε πολλά σημεία από τις ύπάρχουσες διατάξεις. Πρίν άρχισα η άποξέλυση, έγινε πείραμα ευσταθείας και έν συνεχεία ύπολογισμός της ευσταθείας του πλοίου, όπως θά ήταν μετά τό πέρας των άποξελύσεων, προς άποφυγή μοιραίου άτυχήματος.

Μετά, άρχισε η άποξέλυση δι' άφαιρέσεως όλων των μηχανημάτων και εξαρτημάτων, βάρους περίπου 350 τόννων, διά των άναφυπιδών μηχανοστασίου και λειητοστασίου, άφου άφηρέθη και η κατωδόχος. Οι χώροι μηχανοστασίου-λειητοστασίου καθαρίσθησαν τελείως και άρχισε η σημαντική έργασία της εθνηγραμμίσεως και ύπαυτυπώσεως της θέσεως των κυρίων μηχανών, μηχανημάτων, σωληνώσεων κλπ., βάσει των ήδη έκπονηθέντων προκαταρκτικών σχεδίων.

Το λεπτό σημείο της εθνηγραμμίσεως των βάσεων των κυρίων μηχανών, οι όποιες θά έτοποθετούντο σπόν παλαιό χώρο του λειητοστασίου και που είχαν μήκος 14 μέτρα και βάρος 30 τόννων, ήταν ότι τά έκ των σχεδίων ύπάρχοντα σημεία άναφοράς, δέν είχαν πλέον ισχύ και τό σκάφος αυτό καθαυτό, ήταν σε κατάσταση -HOGGING-, τό μέγεθος του όποίου δέν ήταν γνωστό, λόγω του ότι οι μετρήσεις έγιναν όταν τό πλοίο εύρίσκετο στη θέλασσα και όχι σε μόνιμη δεξαμενή.

Στό σημείο αυτό πρέπει να άναφερθεί η προσεκτική έργασία η όποια έγινε από τους τεχνικούς των Ναυπηγείων Χαλκίδας καθώς και η πολύτιμη συμβολή των τεχνικών της πλοιοκτησίας έτιμείας. Μετά από τις διαδικασίες που προαναφέρθηκαν, άρχισε η τοποθέτηση των βάσεων που προκατασκευάσθηκαν των κυρίων μηχανών και η είσαγωγή των λεκανών των στροφαλοθαλάμων. Κι αυτό ύπέρηξε άθλος λόγω του έλαχίστου χώρου διελύσεως ό όποιος ύπέρηξε για να κατέβουν μέσα του στενού άχετου (CASING) του πρώην λειητοστασίου. Άπό την ίδια όδό διηλθαν και όλα τά μέρη των κυρίων μηχανών και πολλών μηχανημάτων, συνολικού βάρους 400 τόννων.

Η νέα διάταξη προέδλεπε τά κάτωθι:

— Μετατροπή του πρώην λειητοστασίου σε κύριο μηχανοστάσιο, με δημιουργία έσοχής στη πηρυψία φρεσκή, ώστε να χωρέσουν οι βάσεις των κυρίων μηχανών. Έπίσης μετακίνηση και άνακατωσκευή των χώρων του κατωτάτου καταστρώματος στην περιοχή, προς δημιουργία πλευρικού χώρου για τις δύο μηχανές.

— Επισήκυνση των ένδιάμεσων άξόνων ώστε να συνδεθούν μετά των μηχανών και έγκατάσταση νέων ύπατικών τριώνων και ενός ένδιάμεσου άξωνα.

— Κατασκευή νέων άντικραδαστικών οριανόδων κυρίων μηχανών.

— Ένίσχυση διπυθμένων.

— Τοποθέτηση των περισσώτερων μηχανημάτων εξυπηρηθείσες των κυρίων μηχανών στο κύριο μηχανοστάσιο.

— Μετατροπή του παλαιού κυρίου μηχανοστασίου σε ηλεκτροστάσιο διά της τοποθέτησης ήδη τοποθετημένες δύο ηλεκτρομηχανών τύπου καθώς και άλλων βοηθητικών μηχανημάτων.

— Μετατροπή του παλαιού ηλεκτροστασίου σήραγγας σε χώρο άεροσυμπεστών κλπ.

— Άναμόρφωση χώρου φρεσκήν κύτους σε βοηθητικό ηλεκτροστάσιο άπου ύπάρχον ήδη τοποθετημένες δύο ηλεκτρομηχανές από τις όποιες μετεκινήθη η μία προς τοποθέτηση στο κύριο ηλεκτροστάσιο.

Οι έργασίες τοποθετήσεως μηχανημάτων, βάσεων, έλαιαμτοουργικές μετατροπές, οι σωληνοουργικές και ηλεκτρολογικές έγκαταστάσεις προχώρησαν όλες μαζί, ενώ έγένοντο συντηρήσεις και έπισκευές σκάφους και παραμενίωντων μηχανημάτων και έγκαταστάσεων, καθώς και πλήρης τετραετής έπιθέωση, υπό την έπίδλεψη του AMERICAN BUREAU OF SHIPPING και της Έπιθεώρησης Έμπορικών Πλοίων και με την άπόλυτη έπιστημονική συμπαράσταση των έπιθεωρητών τους.

Κατά την πρόοδο της μετασκευής έγινε δεξμενισμός του πλοίου για την τοποθέτηση νέων έλικων της LIPS, έπιθέωση τελικών άξόνων, άνοιγμα νέων άναροφήσεων κλπ.

Λόγω του περιορισμένου χώρου των μηχανοστασίων, και τό μεγάλου όγκου και βάρους των νεοτοποθετημένων μηχανημάτων, προέκυψαν πολλές δυσκολίες κατά την διάρκειά ιδίως του -FITTING OUT-, της τοποθετήσεως των σωληνώσεων καθώς έπίσης των όχετών είσαγωγής άερος και έξαγωγής κυανοερίων των κυρίων μηχανών και των άποσυμπληθρών αυτών. Οι άποσυμπληθρες είσαγωγής τοποθετήθηκαν στο κατώστρωμα γεφύρας έντός είδικού χώρου, πρίμα της κανοδόχου, ώστε να περιοριστεί στο έλάχιστο ό θορύβος των κυρίων μηχανών.

Τά νεοτοποθετημένα μέσα άσφαλείας στα μηχανοστάσια, ως κατασθέσεως πυρκάτας, άντιπλών κινδύνων, άνεξαρτήτων συστημάτων τροφοδοτήσεως ηλεκτρικής ένεργείας, πυρασφαλείας κλπ., προεβλήθησαν ώστε να πληρούν τους συγχρόνους όρους άσφαλείας.

Τό τελικό πείραμα ευσταθείας άπέδειξε ότι τό πλοίο, μετά τη μετασκευή ήταν ευσταθέστερο, η διαγωγή του άπλότως ίκανοποιητική και με πλήρη άξιοποίηση της λειτουργικότητος των χώρων του και δεξμενίων του, πράγμα που δέν συνέβαινε προηγουμένως.

Στό σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι ένό τ' άφαιρέθέντα μηχανήματα και εξαρτήματα ήταν της τάξεως των 350 τόννων και τά προστεθέντα της τάξεως των 500 τόννων, έντούτοις τελικώς, τό πλοίο εύρέθη να έχει μικρότερο έκτόπισμα παρά πρό της μετασκευής. Τούτο προέκυψε έκ της άφαιρέσεως και' άρχίως άγνωστων και μη προύπολογισθέντων περηντών βαρών τά όποια είχαν προστεθεί κατά την διάρκεια της ζωής του καθώς και από περιττές σαβύρες και ύπολείμματα.

Τό έργο τελείωσε περί τά μέσα Ιουλίου 1979 και κατά τις δοκιμές του δέν παρατηρήθη ούδέμια άξια λόγον άνωμαλίας, όλα τά συστήματα λειτουργήσαν άπόλυτως ίκανοποιητικά σε πλήρη ή όρη. Έκτεσε τό «ΩΡΙΩΝ» έταξίδιους ύπό τό καλοκαίρι το 1979, ως ναυαρχής και πάμ της έταιρείας Κακκινίδη, με σνήθη ταξίδητά 19 κόρηων, με άριστη διαγωγή στη θέλασσα.

Το 1981, με εισήγηση του φίλου Γιάννη Σαμαρτζή, το «Swedish Club», με διευθυντή του γραφείου Πειραιώς τον Fred Kruze, με όρισε τεχνικό του σύμβουλο και επιθεωρητή του. Η συνεργασία αυτή, που διετηρήθη έως το 1998, υπήρξε πολύ γόνιμος, πιστεύω, διασφαλίζοντας κατά τον καλύτερο τρόπο τα καλώς εννοούμενα συμφέροντά του «Club».

Στην αρχή ο αντασφαλιστικός αυτός οργανισμός είχε δημιουργήσει ένα μεγάλο πελατολόγιο, με πλοία και διαχειριστές που όλοι δεν ήταν υψηλού επιπέδου και παρουσίαζαν πολλές ζημιές. Ήταν το τυχερό μου φαίνεται να συμβάλω στο ξεκαθάρισμα του πελατολογίου, πράγμα που φυσικά είχε, κάποιες στιγμές, αρνητικές επιπτώσεις στη δραστηριότητα του γραφείου μου.

Μεγάλοι και καλοί πελάτες ήταν οι καπετάν Βασ. Κωνσταντόπουλος, η εταιρία «Λάτση», ο Γιάννης Σαμαρτζής, η «Πλειάδες», η «Grecomar», η «Dileship». Η «Polembros» επίσης υπήρξε για ένα διάστημα μεταξύ των πελατών αλλά μετά από κάποια σειρά ζημιών το «Club» εσταμάτησε να καλύπτει τα πλοία της. Λυπάμαι να πω ότι στην εξέλιξη αυτή, εξ ανάγκης, συνέβαλα κι εγώ, παρ' όλη την καλή συνεργασία που είχα με τον τότε αρχιμηχανικό της Κώστα Μαούνη.

Μία ενδιαφέρουσα, ασφαλιστικώς, υπόθεση ήταν η εξής:

Το 1981 το «Τάκης Η», της «Dia Shipping», του κ. Ηλιόπουλου, ασφαλισμένο στο «Swedish Club», έκανε προγραμματισμένο δεξαμενισμό στον Πειραιά και μου εξητήθη να το επιθεωρήσω. Κατά την επιθεώρηση παρατήρησα μία εγκάρσια κοιλότητα στα ελάσματα του πυθμένος, περί το μέσον του σκάφους, την οποία εθεώρησα ύποπτη. Έτσι επροχώρησα σε εσωτερική επιθεώρηση των διπυθμένων η οποία απεκάλυψε ότι οι έδρες και άλλα κατασκευαστικά μέλη της επίμαχης περιοχής είχαν υπερβολική φθορά.

Προ του ευρήματος αυτού η πλοιοκτησία, διά του αρχιμηχανικού της Κυριακίδη, άρχισε να διαμορφώνει ασφαλιστική απαίτηση ότι η παραμόρφωση του πυθμένος ήταν προϊόν κακοκαιρίας και όχι της φθοράς των διπυθμένων. Ενώπιον της διαμορφουμένης καταστάσεως άρχισαν εκτεταμένες επιθεωρήσεις των εσωτερικών τμημάτων του πλοίου, του καταστρώματος και των πλευρικών ελασμάτων, καθώς και μέτρηση για τυχόν παραμόρφωση του σκάφους κατά το διάμηκες. Δείγματα των εξωτερικών ελασμάτων του σκάφους επήγαν για μεταλλουργική εξέταση και όλα πράγματι υποδη-

λούσαν ότι υπήρχε κόπωση και παραμόρφωση κατά το διάμηκες του πλοίου. Οι επιθεωρήσεις έδειξαν την ύπαρξη εκτεταμένων φθορών αλλά, σύμφωνα με τα ισχύοντα πιστοποιητικά του νηογνώμονος «Bureau Veritas», όλες οι επιθεωρήσεις που είχε τούτο υποστεί το έφεραν ότι ήτο σε καλή κατάσταση.

Η πλοιοκτησία ανέθεσε στον συνάδελφο Δ. Αντύπα να αποδείξει ότι η προβαλλόμενη ζημία του πλοίου οφείλετο σε κακοκαιρία και ενετοπίσθη μάλιστα σε ένα συγκεκριμένο διάπλου του στον Ατλαντικό. Η πλοιοκτησία εθεώρησε ότι η παραμόρφωση του σκάφους ήταν τέτοια που το οδηγούσε σε «constructive total loss», με εκτιμωμένη αξία \$ 2000000.

Στελέχη του «Club» ήλθαν από τη Σουηδία και από κοινού με εμέ απορρίψαμε τον προβαλλόμενο λόγο της αβαρίας. Επικολούθησαν, όπως ήταν αναμενόμενο, προστριβές μεταξύ όλων των εμπλεκομένων μερών δηλαδή της πλοιοκτησίας, του κ Ηλιόπουλου, της κλάσεως και του «Club». Δυστυχώς οι προστριβές επεξετάθησαν και υπό μορφή απειλών προς το πρόσωπό μου, εκ μέρους της πλοιοκτησίας, ότι «θα μου κλείσει το γραφείο».

Εν τω μεταξύ το «Club» επέτυχε να προσκομίσει μετεωρολογικά στοιχεία από τις Η.Π.Α. ότι στην συγκεκριμένη περιοχή, την συγκεκριμένη ημερομηνία, δεν υπήρξε κακοκαιρία στον Ατλαντικό Ωκεανό.

Η πλοιοκτησία επέμεινε στις αιτιάσεις της. Το 1983 το θέμα ήτο ακόμα ανοικτό. Η υπόθεση οδηγήθη τελικά στην σουηδική δικαιοσύνη, σε όλες τις βαθμίδες της οποίας οι απόψεις της πλοιοκτησίας απερρίφθησαν.

Πολιτική του «Club» ήταν η θετική προσέγγιση ώστε να επιτυγχάνεται η ελαχιστοποίηση των ζημιών των πλοίων. Η θέση

00542504+*
213244 CONT GE
2600/1245
2504A SWCLUB S
1982-08-26
TLX NO 89
CP/PT
ATTENTION: HULL DEPT.

FULL FROM MR. PHILIPPOU:
''TAKIS H''
REF YR LTR CGR/MA HULL DEPT 1/81
- TO COMMENT ON MR ANTIPAS STATEMENTS REGARDING MY BEHAVIOUR, ACTIONS AND INSINATED MOTIVES IS NOT WITHIN THE SCOPE OF A TECHNICAL REPORT AND THEREFORE I PROPOSE TO KEEP SILENT FOR THE MOMENT. HOWEVER, I PROTEST STRONGLY FOR THE EFFORT HE IS MAKING TO SPOIL MY INTEGRITY AND PLACE CLOUDS OF DOUBTS IN MY RELATIONSHIP WITH YOU AS PRINCIPALS. THE FACTS ARE AS DETAILED IN MY WRITTEN AND VERBAL COMMUNICATIONS WITH YOU, NOTHING MORE NOTHING LESS EXCEPT FOR ONE FACT WHICH I HAVE WITHHELD UP TO NOW FOR THE BENEFIT OF YR GOOD RELATIONSHIPS WITH YR CUSTOMER AND THAT IS HIS EFFORT AT, AT LEAST TWO OCCASIONS TO INFLUENCE MY INTEGRITY AND MY REPORTS TO YOU BY METHODS WHICH ARE AT LEAST TO USE MR ANTIPAS WORDS, '' UNETHICAL AND UNBECOMING''.
- ON THE TECHNICAL SIDE, I BELIEVE THAT MR ANTIPAS ADDS NOTHING NEW TO WHAT IT WAS SAID BEFORE. A POINT BY POINT COMMENT, IF REQUESTED WILL REQUIRE MORE AVAILABLE TIME TO DEAL WITH, THAN NOW AVAILABLE.
- DET NORSEK VERITAS REPORT HAS IN FACT A PECULIARLY ABSOLUTE COINCIDENCE OF THE FINDINGS WITH MR ANTIPAS. IT GOES EVEN AS FAR TO DETERMINE THAT THE CORROSION, AS SURVEYED, WAS ''STRESS CORROSION''. ON THE OTHER HAND IT DISREGARDS COMPLETELY OTHER ASPECTS OF THE CONDITION OF THE VSL, AS DETAILED IN MY REPORTS, AS SIDE SHELL INDENTATIONS, WASTAGE OF HOLD 89, WASTAGE OF D.B. TANK TOP, CEMENT BOX IN D.E. NO 7.
FURTHERMORE THE REPORT GIVES MEASUREMENTS OF DEFORMATIONS AS MEASURED (BY THE DWT SURVEYOR) ON DOCK AND AFLOAT, WHEN AT THE BEGINNING OF THE REPORT IT IS STATED THAT HE EXAMINED THE VSL ONLY AFLOAT.
REGARDING THE DECK WAVINESS AT AROUND FR 113-115 THIS IS THE FIRST TIME THAT IT COMES INTO THE PICTURE, AS FAR AS WE KNOW, ALTHOUGH IT WAS NOTED BY ME IN THE PAST AS A SMOOTH WAVE NORMAL TO DECK PLATING AND SPECIALLY FOR A VSL OF HER AGE.

Σχετικό φαξ.

αυτή είχε διαμορφωθεί μέσω της διερευνήσεως των ναυτικών ατυχημάτων, η οποία κατέληγε στο συμπέρασμα ότι πρωταρχικός παράγων στην επίτευξη του στόχου ήτο ένα ενημερωμένο και ευαισθητοποιημένο πλήρωμα στα θέματα καλής οργανώσεως και ασφαλείας του πλοίου. Για τον σκοπό αυτό εδημιουργήθη ένα «Greek Safety Committee», με πρόεδρο τον υποφαινόμενο, το οποίο εχάραζε μία πολιτική την οποία εκαλούντο οι εταιρίες να ακολουθήσουν στην οργάνωση των γραφείων τους και την εκπαίδευση των πληρωμάτων. Έτσι μου ανετέθη επιπλέον να οργανώσω επιμορφωτικά σεμινάρια, κυρίως σε θέματα πυρασφαλείας των πλοίων, καθ' ότι οι πυρκαϊές είχαν το μεγαλύτερο μερίδιο στις καταγεγραμμένες ζημιές. Σημαντικός ηθικός συμπαράστατης στην πρωτοβουλία αυτή υπήρξε ο καπετάν Βασίλης Κωνσταντακόπουλος. Να σημειώσω εδώ ότι τον καπετάν Βασίλη τον είχα πρωτογνωρίσει ως πλοίαρχο σε πλοίο των αδελφών Δραγώνα, που έχω αναφέρει σε προηγούμενο σημείο του κειμένου μου και ότι πάντοτε τον εξετίμησα για την θετική προσέγγιση που είχε για τα θέματα ασφαλείας, για την ποιότητα των πληρωμάτων των πλοίων του και για την σωστή αξιολόγηση του έργου αυτών που συνεργάζοντο μαζί του.

Για την πραγματοποίηση των ανωτέρω σεμιναρίων επρότεινα συνεργασία στον φίλο Ανδρέα Λεοντόπουλο και τον Ιωάννη Παπαϊωάννου. Έτσι ανεπτύχθησαν τα «Fire Fighting Seminars» του «Club», τα πρώτα επιμορφωτικά σεμινάρια για πληρώματα, βασικά για αξιωματικούς, που εδημιουργήθησαν στον Πειραιά, με θεωρητική ενημέρωση και πραγματική πρακτική εξάσκηση. Τα σεμινάρια αυτά στη συνέχεια εξελίχθησαν και εκάλυψαν και άλλους επιμορφωτικούς τομείς, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της S.T.C.W..

Για κάλυψη των αναγκαίων ελληνικών οδηγιών προς πλοίαρχους και μηχανικούς έγραψα αριθμό εγχειριδίων σε θέματα πυρασφαλείας, οδηγίες γεφύρας, οδηγίες μηχανής, οδηγίες ασφαλούς αγκυροβολίας και ασφαλούς ρυμουλκήσεως, οδηγίες συντηρήσεως κατά την διάρκεια παροπλισμού, οδηγίες ασφαλείας κατά την διάρκεια επισκευών, οδηγίες «On hire» κλπ. (ίδε «Τόμος 2 - Παράρτημα Β'»)

Το τελευταίο εγχειρίδιο, βιβλίο ολόκληρο, το 1996, στο οποίο όμως απλώς συνέβαλα συμβουλευτικώς, ήταν σχετικό με την ασφαλή μεταφορά επικινδύνων φορτίων, συγγραφέας



Δύο φωτογραφίες από την εκπαίδευση πληρωμάτων σε θέματα πυροσβέσεως.



του οποίου ήτο ο καθ. Αλέξανδρος Κώνστας. Το εγχειρίδιο αυτό υπήρξε μία πολύ καλή εργασία που δυστυχώς δεν διεδόθη από το «Club», και έτσι δεν ευρήκε τους φυσικούς του αποδέκτες, τα ελληνικά πληρώματα, στα οποία και απευθύνεται.

Τότε περίπου έγινε αλλαγή στη δομή του γραφείου του «Club» στον Πειραιά, με την άφιξη του Clas Ryden, τεχνικού και του ιδίου, και έτσι εσταμάτησε η συνεργασία μου.

Στο σημείο αυτό θέλω να επισημάνω την πολύ καλή συνεργασία και αλληλοεκτίμηση που έζησα με τους ανθρώπους του «Swedish Club» και ιδιαίτερα με τους τεχνικούς M. Blum, Joran Bohm και τον άξιο και πολύ καλό άνθρωπο Nils Erik Wolff, ο οποίος συνταξιοδοτήθηκε λίγο καιρό πριν και την δική μου διακοπή συνεργασίας με τον οργανισμό αυτόν.

Η συμμετοχή μου σε ιδιωτικά σεμινάρια των συνεργατών Α. Λεοντόπουλου και Ι. Παπαϊωάννου, με την επωνυμία του σχήματος «Matrasco», συνεχίσθησαν μέχρι το 1996.

Το 1986 το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού προεκήρυξε διαγωνισμό για την σχεδίαση ενός ανεφοδιαστικού του στόλου πολλαπλών χρήσεων. Η προκήρυξη αυτή απευθύνεται μόνον προς Ελληνικά Τεχνικά Γραφεία, με το σκεπτικό της ενισχύσεως και αναπτύξεως της ελληνικής τεχνολογίας.

Έτσι ιδρύθηκε η «H.M.C.C. - Hellenic Marine Consultants Consortium» αποτελούμενη από:

Technomarine Co Ltd (Α. Ερμογένης)
Associated Marine Consultants (Ι. Σημαντήρας)
Marine Technical Consultancy & Design (Κ. Φιλίππου)
Advanced Marine & Industrial Enterprises Ltd (Γ. Κουμής)
με ειδικό σύμβουλο το ναυπηγείο Swan Hunter of Wallsend,
England.

Επί δύο έτη περίπου εργασθήκαμε σκληρά για να καλύψουμε τις απαιτήσεις της προκηρύξεως. Τον διαγωνισμό εκέρδισε τελικά η «NAVALART» των συναδέλφων Ι. Κουϊμάνη & Χ. Σιμόπουλου. Αυτό όμως το οποίο έχει ενδιαφέρον είναι ότι στη συνέχεια το Π.Ν. ακύρωσε τον διαγωνισμό και την κατασκευή του πλοίου, ακυρώνοντας συγχρόνως και το ίδιο το σκεπτικό της προκηρύξεως. Όπως είναι αντιληπτό αυτό είχε σαν συνέπεια ένα μεγάλο ανώφελο κόστος για τα διαγωνισθέντα μελετητικά γραφεία και την εκδήλωση της ανυποληψίας του Ελληνικού Δημοσίου προς τους αλλοδαπούς συνεργάτες. Η «Η.Μ.Σ.Σ.» σύντομα οδηγήθηκε σε διάλυση. Το περιστατικό αυτό, μεταξύ άλλων, είναι ενδεικτικό μίας νοοτροπίας που ελειτούργησε ανασταλτικά στην ανάπτυξη των ναυπηγικών γραφείων στον Πειραιά, μη επιτρέποντας σε αυτά να μεταβληθούν σε ισχυρές και υπολογίσιμες μονάδες.

Το σκάφος τελικά εναυπηγήθη 15 χρόνια αργότερα από τα Ναυπηγεία Ελευσίνος.

Μαζί με τα ναυπηγικά έργα επροχωρούσαν και άλλες παράλληλες δραστηριότητες. Έτσι, ενώ οι προσπάθειες με το «Joint Branch», που έχω αναφέρει προηγουμένως στο κείμενό μου, είχαν αποτύχει, οι βλέψεις μου για καλύτερη επιστημονική και τεχνολογική αντιπροσώπευση του κλάδου μας παρέμενε ζωντανή. Αφού έπεισα είκοσι συναδέλφους προχωρήσαμε στην κατάθεση του καταστατικού για την ίδρυση του «Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας. Στον τίτλο αυτό προσετέθη αργότερα η λέξη «Ελληνικό». Αυτά συνέβησαν στις αρχές του 1972.

Σήμερα, μετά από γόνιμη παρουσία στο Πειραιϊκό και Ελληνικό ναυτικό τεχνολογικό γίνεσθαι, το ΕΛ.Ι.Ν.Τ. αριθμεί 33 χρόνια ζωής. Του εύχομαι να τα εκατοστήσει. Το άρθρο μου «ΕΛ.Ι.Ν.Τ. - Περίπλους 25 χρόνων» εγράφη για την επέτειο της 25ετίας του και είναι καταχωρημένο στον «Τόμο 2 - Παράρτημα Β'».

Το ΕΛ.Ι.Ν.Τ. το συνεβουλευόντο τότε τακτικά παράγοντες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Έτσι το 1974 ορίσθηκα

Δεξίωση του ΕΛ.Ι.Ν.Τ. προς τιμή του ναυπηγού Ε. Παναγόπουλου στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς, Φεβρουάριος 1976. Από αριστερά όρθιοι οι Ι. Κόσκορος, Α. Δόμβρος, Δεπάστας, διευθυντής της Ναυτιλιακής Λέσχης, Ε. Παναγόπουλος, Κ. Φιλίππου και πίσω του Μ. Σκούφαλος, Ι. Σημαντήρας και άκρον δεξιά Γεωργιάδης. Καθιστός εμπρός ο Ν. Κοτζιάς, πρόεδρος της Ναυτιλιακής Λέσχης. Λυπούμαι αλλά η σημερινή μου μνήμη δεν αναγνωρίζει τους υπολοίπους.



Γεύμα του ΕΛ.Ι.Ν.Τ. με την ηγεσία του Λιμενικού Σώματος στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς, Ιούνιος 1976. Από αριστερά σε πρώτη σειρά Παγουλάτος, Ι. Κόσκορος, Κ. Φιλίππου, ο αρχηγός Λ.Σ. Α. Σκιαδάς, Α. Δόμβρος, Μοσχονάς, Π. Κορακάς, Ε. Μητρόπουλος, νυν Γ. Γραμματέας Ι. Μ. Ο., Α. Ερμογένης, Γ. Βελέτζας και Ο. Βαλασάκης.



μέλος της Ελληνικής επιτροπής κυρώσεως της Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφαλείας Ζωής εν Θαλάσση, από τον Ι.Μ.Σ.Ο. στην σύνοδο του οποίου συμμετείχα στο Λονδίνο.

Εκτός από την ανωτέρω επιτροπή έλαβα μέρος και σε διάφορες άλλες, ιδιαίτερα για την κατάρτιση κανονισμών αλλά και για θέματα ασφαλείας των πλοίων.

Μία πολύ ενδιαφέρουσα εργασία έγινε το 1976 από την «Ομάδα εργασίας μελέτης αιτιών και ληπτέων μέτρων επί ναυτικών



Η σύνοδος του Ι.Μ.Σ.Ο. για την κύρωση της συμβάσεως S.O.L.A.S., Οκτώβριος 1974, στο Λονδίνο. Αριστερά στο βάθος καθιστοί οι αξιωματικοί Λ.Σ. Τζαβάρας και Χανίδης και εγώ.

ατυχημάτων της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας». Η ομάδα αυτή είχε καταρτισθεί από τους:

- α) Αρχιπλοίαρχο Λ.Σ. ε.α. Αντανασιώτη Δ., πρόεδρο
- β) Πλοίαρχο Π.Ν. ε.α. Κισσόπουλο Α.
- γ) Πλωτάρχη Λ.Σ. Θανοπούλο Γ., εκπρόσωπο Δ.Ν.Ε.Κ.
- δ) Υποπλοίαρχο Μπαλαφούτη Μ., εκπρόσωπο Δ.Ε.Ν.
- ε) Ποδιάδη Χ. πλοίαρχο Ε.Ν., εκπρόσωπο Ε.Ε.Ε.
- στ) Ξενιό Ζ. πλοίαρχο Ε.Ν., εκπρόσωπο Ε.Ε.Ε.
- ζ) Καπνίση Ε. πλοίαρχο Ε.Ν., εκπρόσωπο Π.Ν.Ο.
- η) Φιλίππου Κ. διπλ. ναυπηγό - μηχανολόγο, εκπρόσωπο Ι.Ν.Τ. (μετέπειτα ΕΛ.Ι.Ν.Τ.)

Πιστεύω ότι η εργασία της ομάδος αυτής υπήρξε πολύ εμπειριστατωμένη, για τα δεδομένα της εποχής και τα συμπεράσματα της πολύ χρήσιμα. Εν τούτοις πολλά εξ αυτών ποτέ δεν υλοποιήθηκαν.

Μία εκ των προτάσεων της ομάδος, η οποία, κατά την άποψή μου, παραμένει πάντοτε επίκαιρη παρατίθεται κατωτέρω :

«Η έκδοσις τριμηνιαίου Δελτίου Ναυτικών Ατυχημάτων μερίμνη Δ.Ε.Ν., το οποίο να περιλαμβάνει :

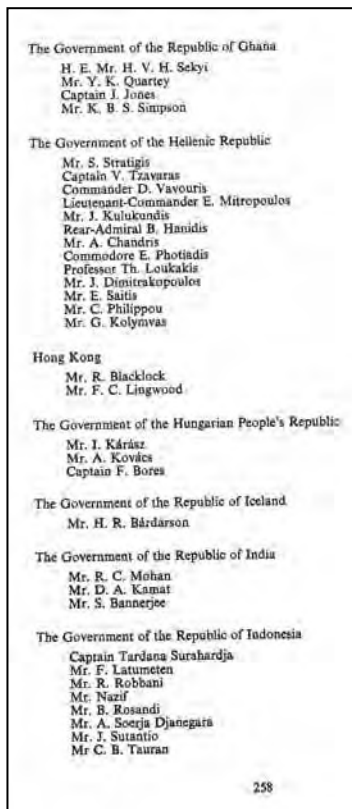
- (1) Πλήρη και υπεύθυνον ανάλυσιν των συνθηκών εκάστου ναυτικού ατυχήματος
- (2) Την απόφασιν του αρμοδίου Ανακριτικού Συμβουλίου Ναυτικών Ατυχημάτων
- (3) Υποδείξεις και συστάσεις του Υ.Ε.Ν. ώστε να προλαμβάνονται παρόμοια ναυτικά ατυχήματα

Τέλος η έκδοσις και αξιοποίηση εντύπου «Εκτάκτων συμβάντων», το οποίον αποστέλλομενον εις τα πλοία, θα συμπληρούται υπό των πλοιάρχων των πλοίων διά παν έκτακτον συμβάν και ακολούθως θα υποβάλλεται εις το Υ.Ε.Ν. προς αξιοποίησιν, νομίζομε ότι θα βελτιώση σημαντικώς την επί του πλοίου εκπαίδευσιν των μελών του»

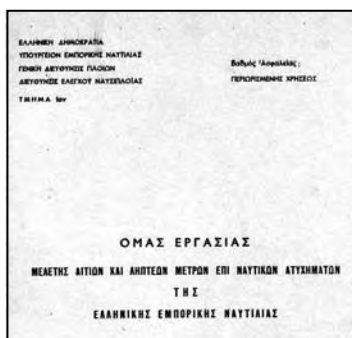
Αξιοσημείωτο είναι ότι η ανωτέρω πρότασις, πρωτοποριακή για την εποχή της, σήμερα εφαρμόζεται από άλλες μεγάλες ναυτιλιακές χώρες.

Αντιθέτως εις τα καθ' ημάς ουδέν σχετικόν γίνεται αν και επανειλημμένως έχω προβάλει το θέμα με δημοσιεύσεις και ομιλίες μου, χωρίς ανταπόκριση ή υπεύθυνο διάλογο από τον οιονδήποτε.

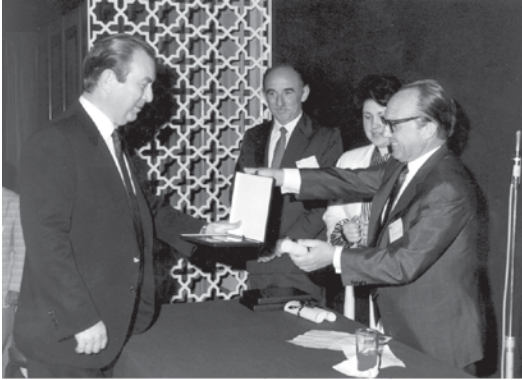
Στο σημείο αυτό ας μου επιτραπεί να επισημάνω ότι στο «πνευματικό μου τέκνο», στο «Ινστιτούτο» αφιέρωσα πάρα πολλές ώρες απασχολήσεως, για πολλά χρόνια, χωρίς διάκριση θέσεως την οποία κατείχα, από εκείνη του Προέδρου μέχρι και του Αναπληρωματικού Μέλους Δ.Σ., με μόνη επιθυμία να το δω να εδραιώνεται και να προσφέρει έργο σύμφωνα με τους σκοπούς του καταστατικού του. Η προσπάθεια αυτή



Η σελίς της Δ.Σ. 1974 όπου εμφανίζεται η σύνθεσις της Ελληνικής αντιπροσωπείας.



Το εξώφυλλο του κειμένου της εκθέσεως της «Ομάδας εργασίας».



Παραδίδοντας τιμητικό δίπλωμα στον εφοπλιστή Π. Παναγόπουλο, ως πρόεδρος ΕΛ.Ι.Ν.Τ. το 1989. Διακρίνονται οι Β. Μπάρκα και ο Α. Λεοντόπουλος.



Συνέδριο του ΕΛ.Ι.Ν.Τ. στο Ευγενίδειο Ίδρυμα το 1997.

μου έδωσε ικανοποιήσεις και χαρές αλλά και απογοητεύσεις και λύπες.

Πάντως τα τρία Διεθνή Συνέδρια με την επωνυμία «1st I.M.A.E.M.», τον Ιούνιο 1984, το «Fire Safety of Ships», τον Μάιο 1989, στην πραγματοποίηση των οποίων πιστεύω ότι συνέβαλα αποφασιστικά, και το «3rd I.M.A.E.M.», τον Μάιο 1990, υπήρξαν τότε η δικαίωση του οράματός μου.

Τα αρχικά «I.M.A.E.M.» εκφράζουν το «International Maritime Association of East Mediterranean», το οποίο μετεξελίχθη αργότερα σε «I.M.A.M.» λόγω απαλείψεως του όρου «East».

Η πενία που διακατείχε τα ναυτιλιακά τεχνολογικά πράγματα με ώθησαν να δημιουργήσω ένα ευρετήριο των ισχυόντων ελληνικών ναυτικών τεχνικών κανονισμών. Έτσι κατήρτισα το 1978, ως έκδοση του ΕΛ.Ι.Ν.Τ., το «Ευρετήριο της τεχνικής νομολογίας του πλοίου και συναφών προς αυτήν

θεμάτων», το οποίο και ανατυπώθηκε στο Δελτίο του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος.

Αυτό πάλι μου έδωσε την ώθηση να εντοπίσω όλους τους δημοσιευμένους και ξεχασμένους, αλλά σε ισχύ ακόμα, τεχνικούς κανονισμούς που είχαν δημοσιευθεί σε εφημερίδες της Κυβερνήσεως και αλλού. Κατόπιν μακράς εργασίας και απασχολήσεως του γραφείου μου ευρέθην ενώπιον χάους.

Κατέληξα σε ένα ογκώδη τόμο, τον οποίο κανένας φορέας δεν θέλησε να με στηρίξει για να εκδοθεί. Έτσι ο τόμος αυτός εδωρίθη στην βιβλιοθήκη του ΕΛ.Ι.Ν.Τ., όπου νομίζω ότι θα παρουσιάζει ενδιαφέρον σαν μουσειακό απόκτημα.

Εύρετήριο νομοθεσίας

‘Αγαπητή «Αργώ»,

Διαβάζω ότι το YEN εκδίδει με τη μορφή εύρετηρίου όλες τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας που αναφέρονται σε θέματα ασφαλείας της ναυσιπλοΐας.

Έτσι βλέπω ότι η παρότρυνση που δόθηκε από την ανάλογη έκδοση με τίτλο «Εύρετήριο Τεχνικής Νομολογίας του Πλοίου και συναφών προς αυτήν θεμάτων», που είχε γίνει πρό τριετίας από το Ίνστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας με εργασία του γράφοντος και συνεργατών του, θρήκε τότε και είναι μία ικανοποίηση για μένα ξέροντας ότι η τότε εργασία μας εύρηκε μιμητές και μάλιστα αυτό τουτο το Κράτος, υπό την μορφήν του πληρεστέρου, είμαι βέβαιος, νέου αυτού εύρετηρίου.

Αυτό όμως που ήθελα με λύπη να παρατηρήσω είναι ότι ενώ τό τότε έκδοθεν εύρετήριό μας έν συνεχεία ανεπληρώθη κατά τό μεγαλύτερο μέρος τουλάχιστο και από αυτά ταύτα τά κείμενα (ένα έκτιμόμενο σύνολο χιλίων πεντακοσίων σελίδων) και παρ’ όλες τίς προσπάθειες νά εκχωρήσω τήν εργασίαν μας αυτήν σέ κάποιον επίσημο φορέα γιά νά τήν εκδόση, ούδέίς δέν ετόλμησε νά αναλάβη νά καλύψη τό κόστος τής εκδόσεως, παρ’ όλο τό κοινωνικό όφελος που θά προέκυπτε.

Έτσι ή κωδικοποίηση τών κειμένων αυτών παραμένει ώς ένός μεγάλος άνεκμετάλλετος όγκος πληροφορήσεως είς τό γραφείον μου, μαζύ βέβαια μέ τό συγχαρητήρια που έλάβαμε γιά μία πολύ χρήσιμη δουλειά που κάναμε, αλλά δέν έγινε κτήμα τών πολλών, όπως θά ήθελα.

Φιλικώτατα
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΙΛΙΠΠΟΥ
Διπλ. Ναυπηγός-Μηχανολόγος

Πειραιάς 1.7.1981

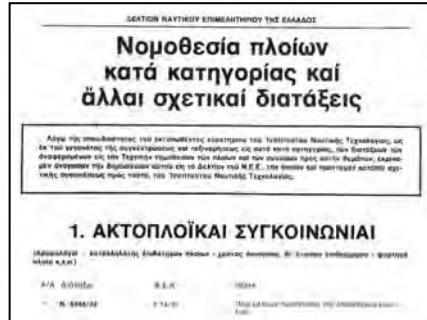
ΑΡΓΩ 8/81

15

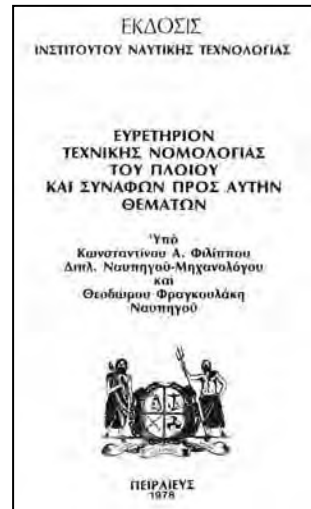
Επιστολή μου προς το περιοδικό «Αργώ».

Εξ άλλου, σαν εξειδίκευση της ανωτέρω εργασίας, ο φίλος λιμενικός αξιωματικός Ι. Κοντογιάννης, μου είχε προτείνει να δημιουργήσω ένα εργαλείο μέσω του οποίου οι χρήστες του τεχνικού, αλλά και όχι μόνον, να μπορούν να εντοπίζουν τους κανονισμούς που θα είχαν εφαρμογή σε κάθε τύπο, κατηγορία και μέγεθος κλπ πλοίου. Η εργασία ξεκίνησε, με τις χειροκίνητες δυνατότητες της εποχής αλλά έμεινε ημιτελής, ελλείπει περαιτέρω υποστηρίξεις.

Εν τούτοις ένα καλό προέκυψε από την όλη προσπάθεια. Αφ’ ενός μεν ο αγαπητός φίλος τότε ανώτερος Λιμενικός αξιωματικός στην Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων, νυν επίτιμος αρχηγός ναύαρχος ε.α. Χρήστος Ντούνης, εδημιούργησε και αυτός ένα παρόμοιο εγχειρίδιο, για υπηρεσιακή χρήση, αφ’ ετέρου δε ο



Η δημοσίευση στο Δελτίο του Ναυτικού
Επιμελητηρίου της Ελλάδος.



Το εξώφυλλο της εκδόσεως του
Ε.Ι.Ν.Τ.

Θύμιος Μητρόπουλος, Διευθύνων τότε το «Safety Committee» του I.M.C.O., στον οποίο εξέθεσα την προσπάθειά μου, ευρήκε την ιδέα χρήσιμη, αλλά δεν γνωρίζω τι περαιτέρω εξέλιξη είχε το θέμα μέσα στα πλαίσια του οργανισμού αυτού.

Είναι γεγονός πάντως ότι, με την βοήθεια των ηλεκτρονικών δεδομένων, τέτοια διεθνή εργαλεία σήμερα διατίθενται από πολλές πηγές ενώ, δυστυχώς, εξακολουθούν να ελλείπουν κωδικοποιημένοι Ελληνικοί Κανονισμοί, για χρήση κάθε ενδιαφερομένου.

Το 1983, σαν εκπρόσωπος του ΕΛ.Ι.Ν.Τ. ενεπλάκη στο Ευρωπαϊκό Κοινοτικό Πρόγραμμα «COST 301», εν παραλλήλω με τις καθ' αυτό επαγγελματικές μου δραστηριότητες. Για την διεκπεραίωση του έργου που ανελάβαμε εδημιουργήθη μία ομάδα εργασίας με μέλη της τους φίλους Ανδρέα Λεοντόπουλο και Γιάννη Παπαϊωάννου, πλοιάρχους Ε.Ν., τον βοηθό μου Θεόδωρο Φραγκουλάκη, ναυπηγό και τον γιό μου Αλέξανδρο, διπλ. ναυπηγό μηχανικό.

Η συμβολή του γραφείου μου στο έργο αυτό υπήρξαν μελέτες που έγιναν το 1985 σχετικές με την αποτύπωση, καταγραφή και ανάλυση των Ναυτικών Ατυχημάτων στις Ελληνικές Θάλασσες. Πρέπει να τονίσω ότι ήταν ένα έργο πρωτοποριακό, το οποίο, ενώ έγινε με την στήριξη των υπηρεσιών και των στελεχών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, παρ' όλα αυτά, με την ολοκλήρωσή του, δεν ευρήκε καμία αξιοποίηση και εθάφτηκε στα συρτάρια της γραφειοκρατίας.

Εν τούτοις εδώ επιθυμώ να αναφέρω ονομαστικά τα στελέχη του Υ.Ε.Ν. τα οποία κατά καιρούς με εβοήθησαν, ο καθένας στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων του. Αυτοί ήσαν, χωρίς τίτλους και βαθμούς, οι: Βαρελάς, Ηλιάδης, Κοντογιάννης, Κοντογιώργης, Κόντης, Κορακάς, Ντούνης, Πλυτζανόπουλος, Πουλάκης, Τσίχλης, ίσως και άλλοι των οποίων τα ονόματα πλέον μου διαφεύγουν.

Να σημειωθεί ότι τέτοιες μελέτες θα έπρεπε κανονικά να είχαν οδηγήσει σε άντληση συμπερασμάτων και στην δημιουργία μίας υπηρεσίας μελέτης των βαθυτέρων αιτιών που οδηγούν τα πλοία σε ναυτικά ατυχήματα, κατά το πρότυπο ίσως του αντιστοιχού Βρετανικού «Investigation branch for maritime accidents», ώστε να βελτιωθούν οι επιδρώντες παράγοντες, όπως η σήμανση επικινδύνων θαλασσιών περιοχών, ο σχεδιασμός κατασκευαστι-

κών στοιχείων των πλοίων, οι διαδικασίες και οι αρμοδιότητες των μελών των πληρωμάτων, τα εκπαιδευτικά προγράμματα των σχολών Εμπορικού Ναυτικού και πολλά άλλα, ακόμα και σε επίπεδο απονομής της δικαιοσύνης από τα δικαστήρια.

Φοβούμαι ότι ούτε το Υ.Ε.Ν. ούτε φαίνεται εφοπλιστικοί παράγοντες επιθυμούν την συγκρότηση μιας τέτοιας ανεξάρτητης υπηρεσίας.

Ως ομάδα εργασθήκαμε επίσης στις μελέτες «Mediterranean Trials» και «V.T.S. - Vessels' Traffic System» για τον Σαρωνικό, με την συμβολή τόσο ορισμένων Ελλήνων πλοιοκτητών, των οποίων τα πλοία εταξίδευαν τότε στη Μεσόγειο, όσον και της «Atlas Krupp» και του Έλληνα αντιπροσώπου της Κώστα Χασιώτη και των συνεργατών του, που διέθεσαν ένα αυτοκινούμενο σταθμό Radar. Με τον σταθμό αυτό έγιναν οι πρώτες μετρήσεις της θαλασσίας κυκλοφορίας στην Ελλάδα.

Η ομάδα αυτή εργάστηκε δημιουργικά και κατάληξη αυτών των εργασιών ήταν τα συμπεράσματα που εδημοσιεύθησαν σε εκδόσεις του ΕΛ.Ι.Ν.Τ..

Διάφορα αντιπροσωπευτικά έγγραφα σχετικά με το θέμα έχουν περιληφθεί στον «Τόμο 2 - Παράρτημα Β'» με τον τίτλο «COST 301».

ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ (VTS)

ΚΑΙ Η ΠΡΟΪΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

(Το κείμενο εγράφη και εδημοσιεύθη το 2002)

Αυτό τον καιρό διαβάζουμε για την λειτουργία του συστήματος ελέγχου της ναυσιπλοΐας (VTS) που εγκατεστάθη στην περιοχή του Ιονίου Πελάγους και αυτό μου φέρνει στο μυαλό ότι σε λίγους μήνες θα κλείσουν 20 χρόνια από τότε που άρχισε να συζητείται το σύστημα αυτό στον τόπο μας.

Θυμάμαι ότι κάποια ημέρα του Ιανουαρίου 1983, ενώ έτυχε να είμαι στα γραφεία του «Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας», με επεσκέφθη ο τότε πλωτάρχης Λ.Σ. Α. Συνιώρας για να μου πει ότι η Υπηρεσία του είχε λάβει ένα έγγραφο από τις Βρυξέλλες στο οποίο αναφέρονταν τα αρχικά «VTS» και δεν εγνώριζαν τι εσήμαιναν. Εσκέφθησαν λοιπόν ότι στο ΕΛ.Ι.Ν.Τ., με το οποίο τότε υπήρχε πολύ στενότερη συνεργασία από ότι σήμερα, κάποιος πιθανόν να μπορούσε να τους διαφωτίσει. Δυστυχώς ούτε κι εγώ

εγνώριζα αλλά υποσχέθηκα να επανέλθω με μίαν απάντηση το συντομώτερο.

Μέσω επαφών που είχα στο εξωτερικό η απάντηση ήλθε γρήγορα και έτσι το θέμα «VTS» (Vessels' Traffic System) άρχισε να ερευνάται και να γίνεται σιγά σιγά γνωστό στον τόπο μας, ενώ όπως μου έγινε αντιληπτό, ήταν από ετών ήδη σε εξέλιξη στην Δυτική Ευρώπη.

Για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το θέμα «VTS» βασικά αφορούσε στην διερεύνηση για την σκοπιμότητα και δυνατότητα αναπτύξεως ενός Κοινοτικού συστήματος ελέγχου της ναυσιπλοΐας μέσω παρακτίων σταθμών και συνεδέετο με την 1η Σύνοδο της Επιτροπής Συντονισμένης Δράσης της Ε.Ο.Κ. και το πρόγραμμα «COST 301», στην οποίαν το Υ.Ε.Ν. είχε προσκληθεί να συμμετάσχει, σε εφαρμογή της αποφάσεως του Συμβουλίου της Ε.Ο.Κ. για ένα «Σχέδιο συντονισμένης δράσης της Ε.Ο.Κ. στον τομέα των συστημάτων παροχής βοήθειας στη θαλάσσια ναυσιπλοΐα από παράκτιους σταθμούς».

Ένα έγγραφο του Υ.Ε.Ν., με ημερομηνία 31 Ιανουαρίου 1983, προερχόμενο από τον Υποπλοίαρχο Λ.Σ. Ι. Κοντογιάννη (ο οποίος ευρίσκεται σήμερα στο Λονδίνο σαν στέλεχος του Committee) και με υπογραφή του Αρχηγού Υποναύαρχου Κ. Προκόπη, προς την Ελληνική Επιτροπή που διορίσθηκε για τον σκοπό αυτό, έδινε οδηγίες για τον τρόπο χειρισμού των θεμάτων της ημερησίας διατάξεως, που θα συνεζήτούντο στις Βρυξέλλες. Ενδιαφέρον είναι ότι το έγγραφο αυτό εχαρακτηριζέτο από άκρα διστακτικότητα και κυρίως επιφυλακτικότητα ως προς την ανάληψη υποχρεώσεων εκ μέρους της.

Τα κύρια τεχνοκρατικά θέματα προς συζήτηση ήσαν :

- Εξοπλισμός των πλοίων με όργανα ναυσιπλοΐας (εντοπισμού)
- Καθιέρωση συστήματος παρακολούθησης της κίνησης των πλοίων
- Χρηματοδότηση του συστήματος συνεννόησης «Sea Speak»

Μέλη της Επιτροπής ήσαν ο Αντ/ρχος Ν. Χασιώτης (εκπρόσωπος Υ.Ε.Ν. στις Βρυξέλλες), ο Πλωτάρχης Δ. Τσίχλης επικεφαλής της αντιπροσωπείας, ο Ζ. Ζδούγκος εκ μέρους του Committee του Λονδίνου και ο υποφαινόμενος εκ μέρους του ΕΛ.Ι.Ν.Τ.

Η Σύνοδος έλαβε χώρα στις Βρυξέλλες στις 3 Φεβρουαρίου υπό την προσωρινή προεδρία του κ. Steel ενώ οριστικός Πρόεδρος εξελέγη ο Γάλλος κ. Peugnier και Συντονιστής ο εν συνεχεία πολύ γνωστός κ. Roberto Salvarani. Επίσης παρών ήτο και ο κ. Ε. Μη-

τρόπος εκ μέρους του I.M.O.. Ως παρατηρητής συμμετείχε και εκπρόσωπος της Τουρκίας για μία και μοναδική φορά.

Κατά την Σύνοδο ετέθησαν οι πρώτες διερευνητικές βάσεις για την μελέτη αναπτύξεως ενός ολοκληρωμένου Ευρωπαϊκού Συστήματος Ελέγχου της Ναυσιπλοίας, ο τρόπος υλοποίησης και η χρηματοδότηση του έργου.

Μέλη της Συνόδου εξέφρασαν την απορία τους για την διαστικτικότητα της Ελλάδος να λάβει θετικές θέσεις στην ανάπτυξη του συστήματος, που θα οδηγούσε σε μεγαλύτερη ασφάλεια των πλοίων.

Τελικά ο γράφων, για λογαριασμό του ΕΛ.Ι.Ν.Τ., χωρίς καμία κρατική κάλυψη αλλά φιλοτιμίαν ποιούμενος, εδήλωσα συμμετοχή σε δύο Ομάδες Εργασίας, τις εν συνεχεία ονομασθείσες WG 2 (Ναυσιπλοία & Ναυτικά Ατυχήματα) και WG 8 (Μεσόγειος), μη γνωρίζων όμως ούτε από πού θα προέκυπτε η χρηματοδότηση του έργου ούτε με τι υποδομή θα το πραγματοποιούσαμε. Στην πρώτη Ομάδα την προεδρία είχε η Ολλανδία στην δε δεύτερη η Ιταλία με τον καθηγητή κ. Volta.

Αυτό υπήρξε η απαρχή της συμμετοχής τόσο του ΕΛ.Ι.Ν.Τ. όσο και του γράφοντος στην ανάπτυξη του VTS (και των συναφών συστημάτων που προέκυψαν στη συνέχεια) στην Ελλάδα.

Στις 20 Απριλίου 1983 το Υ.Ε.Ν., με υπογραφή του τότε Υπουργού κ. Γ. Κατσιφάρα, ερώτησε το ΕΛ.Ι.Ν.Τ. εάν θα ήτο σε θέση να αναλάβει δύο μελέτες ήτοι «Τον καθορισμό χαρακτηριστικών κυματισμού των Ελληνικών θαλασσών σε συνδυασμό με τις επικρατούσες μετεωρολογικές συνθήκες» και «Τις προδιαγραφές και κανόνες για την ακριβή εντόπιση και επιτήρηση των πλοίων ενώ ταξιδεύουν στις Ελληνικές θάλασσες».

Εξ άλλου τις ίδιες εκείνες ημέρες του Απριλίου έγγραφο του Υ.Ε.Ν. προς το Υπουργείο Έρευνας και Τεχνολογίας σημείωνε ότι «Μετά σχετικές συζητήσεις μόνο το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας μας εγνώρισε ότι μπορούσε ν' αναλάβει την εκτέλεση ερευνητικών εργασιών του Ανωτέρω Σχεδίου (εννοεί το COST 301).....».

Η Επιτροπή του ΕΛ.Ι.Ν.Τ. που ανέλαβε την διερεύνηση του έργου που θα μπορούσε να αναληφθεί αποτελείτο από τους:

Κ. Φιλίππου, ναυπηγό - μηχανολόγο, Συντονιστή

Π. Πέρρα, ναυπηγό καθ. ΕΜΠ

Κ. Βορδόκα, ναυπηγό - μηχανολόγο

Ν. Κουλειμάνη, μηχανικό αξιωματικό Π.Ν.

Σ. Δημητριάδη, μηχανολόγο - ηλεκτρολόγο

Λ. Καλούμενο, φυσικό - ωκεανογράφο

Θ. Καρδαρά, φυσικό - ωκεανογράφο

Πράγματι το ΕΛ.Ι.Ν.Τ., τον Ιούνιο, υπέβαλε όχι δύο αλλά τρεις τεκμηριωμένες προτάσεις:

- *Factors, criteria of a uniform identification of problem areas of shipping traffic and identification of problem areas of shipping traffic in the Greek seas*

- *Operational wave spectral model for the Aegean sea*

- *Requirements and standards for accurate ship locating and tracking in the Greek seas*

Οι προτάσεις αυτές, σε συνεννόηση με το Υ.Ε.Ν., υπεβλήθησαν στο τότε Υπουργείο Έρευνας και Τεχνολογίας για έγκριση και χρηματοδότηση.

Τον Αύγουστο 1983, κατόπιν αιτήματος του «Ινστιτούτου», έγινε μία σύσκεψη στο Γενικό Επιτελείο Ναυτικού, με συμμετέχοντες από διάφορες Υπηρεσίες, όπου εθίγησαν θέματα γενικότερης στρατηγικής όσον αφορά τον έλεγχο της ναυσιπλοΐας στο Αιγαίο και εξιτήθη η στήριξη του ΕΛ.Ι.Ν.Τ. στην εκπόνηση των ανωτέρω ερευνητικών προγραμμάτων, ή και άλλων, που προωθούσε το πρόγραμμα «COST 301».

Λίγο αργότερο στις 12 Σεπτεμβρίου επανελήφθη σύσκεψη στο Υπ.Ε.Τ. με συμμετέχοντες τους:

Π. Πέρρα, Πρόεδρο ΕΛ.Ι.Ν.Τ.

Κ. Φιλίππου, ΕΛ.Ι.Ν.Τ.

Ι. Κοντογιάννη, Υ.Ε.Ν.

Δημητριάδη, Γ.Ε.Ν./Γ.Ε.Τ.Ε.Ν.

Λαλιώτη, Ε.Μ.Υ.

Δουμάνη, Υ.Ε.Ν.

Κατσαίτη, Υπ.Ε.Τ.

Καλούμενο

Ρουφογάλη

Το κυρίαρχο θέμα των συζητήσεων ήταν της εξευρέσεως πόρων για την πραγματοποίηση των προτάσεων και ιδιαίτερα εκείνης που αφορούσε την μελέτη των κυματισμών, που απαιτούσε πραγματικές στατιστικές μετρήσεις στη θάλασσα με ειδικά όργανα.

Είναι σημαντικό να ειπωθεί ότι η Επιτροπή Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου είχε εκφράσει την έκπληξή της για το ότι η Ελλάδα, ως χώρα με το 40% του Κοινοτικού στόλου (ως έλεγε η έκθεσή της) συμμετείχε στο πρόγραμμα «COST 301» με δύο μόνο

ερευνητικές εργασίες, κι αυτές ενδεικτικού χαρακτήρα, αυτές που είχε προτείνει ο γράφων.

Τελικά, μετά από πολλές συζητήσεις, εκατορθώθη να χρηματοδοτηθούν δύο Ελληνικές ερευνητικές εργασίες με περιεχόμενο την συγκέντρωση στοιχείων για την διακίνηση των πλοίων και τα ναυτικά ατυχήματα στις Ελληνικές Θάλασσες και στη συνέχεια, με την χρησιμοποίηση των στοιχείων αυτών και των παραμέτρων, που θα ορίζοντο στα πλαίσια της Ε.Ο.Κ., στον προσδιορισμό των προβληματικών θαλασσιών περιοχών.

Οι ανωτέρω ερευνητικές εργασίες οδήγησαν στην εκπόνηση των μελετών, που εκδόθηκαν σε τόμους, διανεμήθηκαν σε όλους τους εμπλεκόμενους κρατικούς φορείς και επαγγελματικές ενώσεις και τελικά επαρουσίασε το ΕΛ.Ι.Ν.Τ. σε ειδική ημερίδα.

Αναφέρονται κατωτέρω οι τίτλοι και οι συντελεστές της κάθε μελέτης:

- *Ship casualties in the Greek Seas* (Κ. Φιλίππου, Θ. Φραγκουλάκης, Α. Φιλίππου)

- *Supplement to ship casualties in the Greek Seas* (Κ. Φιλίππου, Θ. Φραγκουλάκης, Α. Φιλίππου)

- *Identification of maritime traffic in the Greek Seas* (Π. Πέρρας)

- *Validation of marine casualty figures in some areas within the total COST 301 area (Greek Seas)* (Κ. Φιλίππου, Α. Φιλίππου, Θ. Φραγκουλάκης)

- *Correlation of traffic & casualty patterns within COST 301 area (Greek Seas)* (Κ. Φιλίππου, Α. Φιλίππου, Θ. Φραγκουλάκης, Π. Πέρρας)

- *Mediterranean trials* (Ι. Παπαγιωάννου, Α. Λεοντόπουλος, Κ. Φιλίππου, Α. Φιλίππου)

- *Ναυτικά ατυχήματα στις Ελληνικές Θάλασσες και σύγκρισή τους με την πυκνότητα της θαλασσίας κυκλοφορίας* (Κ. Φιλίππου, Α. Φιλίππου, Θ. Φραγκουλάκης)

Συγχρόνως με τις ανωτέρω εργασίες το ΕΛ.Ι.Ν.Τ., με τις ευλογίες και την συμπαράσταση του Υ.Ε.Ν. αλλά χωρίς καμία ελληνική χρηματοδότηση, συνέχισε την συμμετοχή του στις εργασίες του προγράμματος «COST 301» και σε πληθώρα ομάδων εργασίας του, με προσφορά εργασίας από τον γράφοντα και τα μέλη του «Ινστιτούτου» Α. Λεοντόπουλο και Ι. Παπαγιωάννου, Α. Φιλίππου και Θ. Φραγκουλάκη. Ευτυχώς η Ε.Ο.Κ. εκάλυπτε τα έξοδα ταξιδιού και

συν τω χρόνω και τα έξοδα ορισμένων συγκεκριμένων μελετών, περιφερειακού ενδιαφέροντος, που δεν αναφέρονται εδώ.

Ιδιαίτερη αναφορά θα ήθελα να κάνω στις δύο κύριες έρευνες, εκείνη για την καταγραφή και αξιολόγηση των Ναυτικών Ατυχημάτων στις Ελληνικές Θάλασσες και εκείνη για τις λεγόμενες Μεσογειακές Δοκιμές «Mediterranean trials».

Ναυτικά Ατυχήματα στις Ελληνικές Θάλασσες:

Το έργο απαίτησε μήνες μελέτης στο Υ.Ε.Ν., των φακέλλων των πορισμάτων του Συμβουλίου Ελέγχου Ναυτικών Ατυχημάτων, εκείνων της Διευθύνσεως Εργασίας, των αρχείων του Θαλάμου Έρευνας & Διάσωσης, του Λιμεναρχείου Πειραιώς και διαφόρων περιφερειακών Λιμεναρχείων.

Ομολογουμένως επρόκειτο για την αξιολόγηση εγγράφων και στοιχείων με μεγάλη ανομοιοότητα, χαμηλή πληρότητα και αξιοπιστία.

Επίσης στοιχεία αντλήθησαν από τα «Casualty reports» του Lloyd's Register και από πηγές με τις οποίες είχαμε διασυνδέσεις μέσω Ε.Ο.Κ..

Σ' αυτό το σημείο ύστερα από τόσα χρόνια θα ήθελα να αναφέρω τις ευχαριστίες μου προς τους τότε προϊσταμένους και μη αξιωματικούς Α.Σ. Ι. Κοντογεώργη, Δ. Ορφανό, Χρ. Ντούνη, Α. Καλούδη, Ν. Καλύβα, Μ. Μπαλαφούτη, Ι. Κοντογιάννη, Α. Κούρτη, Δ. Μανό, Δ. Κόντη Δ. Τσίχλη, Ι. Πανόπουλο, που, ο καθείς από τη θέση του και σύμφωνα με τις περιστάσεις είχαν διευκολύνει το έργο που εκάναμε.

Ιδιαίτερη μνεία πρέπει να κάνω στο πρόσωπο του τότε υποπλοιάρχου Ι. Κοντογιάννη.

Πάντως παραμένει έκτοτε η απορία μου κατά πόσον τα ευρήματα της μελέτης αξιολογήθηκαν από εκείνους τους κρατικούς φορείς, οι οποίοι θα μπορούσαν να τα αξιοποιήσουν, για βελτίωση της ναυσιπλοίας στις θάλασσες μας και της ασφαλείας στα πλοία μας.

• Μεσογειακές Δοκιμές

Οι «δοκιμές» αυτές αποτελούντο από δύο σκέλη:

1. Την καταγραφή, αποτύπωση και εκτίμηση των προσεχών θέσεων ενός πλοίου που ταξιδεύει στην Μεσόγειο.

Πλοία που συμμετείχαν στην έρευνα έδιναν προκαθορισμένα στοιχεία τους κατά την είσοδό τους από την εκάστοτε μεσογειακή είσοδο, Γιβραλτάρ, Πορτ Σαΐδ, Δαρδανέλια ή την αναχώρησή τους από έναν μεσογειακό λιμένα. Βάσει των στοιχείων αυτών, των

ναυτιλιακών δεδομένων, των μετεωρολογικών προβλέψεων και μαθηματικών μοντέλων, που είχαν αναπτυχθεί από την ερευνητική ομάδα, εγένετο αποτύπωση και ημερησία πρόβλεψη της θέσεως του πλοίου. Η πρόβλεψη αυτή επιβεβαιώνεται από την αποστολή προκαθορισμένων μηνυμάτων από το πλοίο, καθημερινώς ή άλλως πως σε περίπτωση αποκλίσεων, εκτάκτων συμβάντων κλπ, μέσω τέλεξ. Τα μηνύματα αυτά είχαν τους τίτλους «Sailing report», «Voyage plan», «Position report», «Up date or deviation report», «Pollution report», «Final report». Στην έρευνα αυτή συμμετείχε αριθμός ελληνικών πλοίων. Η έρευνα έγινε στο διάστημα 1^η Μαρτίου 1986 έως τις 7 Αυγούστου 1986 και περιέλαβε 54 πλόες πλοίων των εφοπλιστικών γραφείων ως της «Ελληνική», «Εμπρός», «Πρόδρομος», «Costamare», «Grecomar», «Πλειάδες», «Πήγασος», «ΕΛΜΕΣ», «Καραγιώργη» κλπ. Το κέντρο λήψεως το μηνυμάτων ευρίσκεται στο εφοπλιστικό γραφείο του κ. Ι. Σαμαρτζή, το οποίο και διευκόλυνε την ερευνητική ομάδα καθοριστικά, όπως καθ' όλη εξ άλλου την εξέλιξη του προγράμματος «COST 301». Στη φάση της έρευνας αυτής ελήφθησαν 221 μηνύματα μέσω του τέλεξ του γραφείου αυτού. Το πόρισμα της έρευνας είχε στόχο να καταδείξει ότι, με τα μέσα της εποχής εκείνης και με το σύστημα αναφοράς (reporting system) που επρότεινε η μελέτη, υπήρχε τρόπος αυτομάτου εντοπισμού ή προγνώσεως της θέσεως ενός πλοίου μέσα στη Μεσόγειο, για λόγους έρευνας και διάσωσης, αρωγής, εντοπισμού θαλάσσιας ρυπάνσεως κλπ.

2. Την έρευνα της συμπεριφοράς της θαλάσσιας κυκλοφορίας στην περιοχή του Σαρωνικού και των προσβάσεων του λιμένα του Πειραιώς μέσω παρακτίου σταθμού ραντάρ.

Για τους σκοπούς της έρευνας αυτής έγινε χρήση ενός αυτοκινούμενου σταθμού με ARPA radar και με όλα τα σύγχρονα, για την εποχή εκείνη όργανα εντοπισμού και επικοινωνίας της εταιρίας «Krupp - Atlas Elektronik». Το όχημα αυτό είχε έλθει στη Ελλάδα με την ευκαιρία της εκθέσεως «Ποσειδώνια 1986» και διετεθή στην ομάδα με την μεσολάβηση των τότε αντιπροσώπων της Κ. Χασιώτη και Γ. Βαλτατζή. Να σημειωθεί ότι στις αρχές είχε παραμείνει με το όχημα ο τεχνικός της κ. Dickert, στη συνέχεια όμως έφυγε και το άφησε στον γράφοντα χωρίς, ως σημειωθεί, κανένα νομικό στοιχείο παραδόσεως - παραλαβής.

Ο σταθμός παρακολούθησε εγκατεστάθη στην αρχή στο ακρωτήριο Πούντα Ζέζα του Σουνίου, όπου ελειτούργησε σε συνεχή βάση από την 1η έως την 22α Ιουνίου 1986 και στη συνέχεια

για 15 περίπου ημέρες στην παράκτιο περιοχή του ξενοδοχείου Αστήρ Βουλιαγμένης. Από την πρώτη θέση εγένετο παρακολούθηση της ναυτιλιακής συμπεριφοράς των πλοίων στον ευρύτερο χώρο του Σαρωνικού, με έμφαση στην θαλασσία περιοχή Κέας, Άνδρου, Κύθνου, Ύδρας, Πελοποννήσου, που ορισμένες φορές έφθανε και μέχρι πλησίον της Μήλου, ενώ από την δεύτερη θέση εγένετο η παρακολούθηση της περιοχής Πειραιώς, Πόρου, Αίγινας και του εσωτερικού του Σαρωνικού κόλπου.

Ομολογουμένως η παρακολούθηση αυτή υπήρξε αποκαλυπτική για την μη τήρηση, από πολλά πλοία, κατά κανόνα της επιβατηγού ακτοπλοΐας, των κανόνων περί αποφυγής συγκρούσεως, μέχρι σημείου απολύτως επικινδύνου.

Σε περίπτωση ιδιαιτερότητας ο σταθμός είχε την εξουσιοδότηση από το Υ.Ε.Ν. να καλεί τα πλοία μέσω VHF αλλά πολλά εκώφευαν. Ανταπόκριση υπήρχε από πολλά πλοία με σημαίες της δυτικής Ευρώπης, όχι όμως από εκείνα από τις εκείθεν του Παραπετάσματος χώρες. Ο σταθμός είχε επανδρωθεί από τους Α. Λεοντόπουλο, Ι. Παπαϊωάννου και από έναν βοηθό, υποπλοίαρχο Ε.Ν., κάτοικο Λαυρίου, του οποίου λησμονώ το όνομα, το είχε δε επισκεφθεί για ενημέρωση και κλιμάκιο του Υ.Ε.Ν..

Όπως ανεφέρθη και προηγουμένως τα πορίσματα και των δύο ανωτέρω ερευνητικών προγραμμάτων παρουσιάστηκαν σε ημερίδα τον Δεκέμβριο 1986, με αθρόα συμμετοχή παραγόντων του Υ.Ε.Ν. και άλλων φορέων και οργανισμών.

Αυτά οδήγησαν το ΕΛ.Ι.Ν.Τ. στην ολοκλήρωση των υποχρεώ-

Ο αυτοκινούμενος σταθμός με το ARPA στην Πούντα Ζέζα.
Από αριστερά όρθιοι οι Ι. Παπαϊωάννου, Κ. Φιλίππου και
Α. Λεοντόπουλος.



σεών του μέσα στα πλαίσια του προγράμματος COST 301 στις αρχές του 1987, αλλά όχι και στον τερματισμό της εμπλοκής στο θέμα. Έτσι με εμπειριστατωμένη μελέτη, που υπεβλήθη στο Υ.Ε.Ν., με τίτλο «Ερευνα, μελέτη και προδιαγραφή συστήματος εξυπηρέτησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας στην ευρύτερη περιοχή Πειραιώς - Σαρωνικού», όπου εκτίθεντο όλα τα οικονομικά - τεχνικά στοιχεία, κόστος

και χρόνος που απαιτούντο για μία ολοκληρωμένη και τεκμηριωμένη εργασία (παρόμοια γενική πρόταση είχε γίνει χωριστά και για την περιοχή του Θερμαϊκού) έγινε προσπάθεια προώθησής της αναπτύξεως του VTS στην Ελλάδα και πρόταση προς την Γεν. Γραμματεία Ερευνας και Τεχνολογίας για χρηματοδότηση της προσπάθειας (έγγραφο Υ.Ε.Ν./Δ.Ε.Ν. 29.09.1987). Εξ άλλου είχε ζητηθεί από τον γράφοντα, μια και είχε συνεχίσει να συμμετέχει σε κάποιες συνόδους ερευνητικών προγραμμάτων, να διερευνήσει στην Ε.Ο.Κ. εάν θα ήταν δυνατή η χρηματοδότηση αυτού του έργου. Προφανώς η Ε.Ο.Κ. αντέδρασε τότε αρνητικά, μια και η Ελλάς δεν είχε την πρόθεση να συμμετάσχει με κάποιους οικονομικούς πόρους στο εγχείρημα.

Στο σημείο αυτό, το έτος 1988, σημειώνεται από το Υ.Ε.Ν. (υπουργός Ε. Γιαννόπουλος) μία αλλαγή στην πολιτική του συμπεριφορά έναντι του ΕΛ.Ι.Ν.Τ. που προσπαθεί να προωθήσει άλλους φορείς στο έργο που έφερε και ανέπτυξε το «Ινστιτούτο», με πέντε χρόνια εργασίας, από τα οποία είχε όφελος το ελληνικό δημόσιο με μηδενικό οικονομικό κόστος.

Τελευταία φορά που το Υ.Ε.Ν. θίγει το θέμα είναι στο έγγραφο του της 29 Δεκεμβρίου 1988, με υπογραφή του Αρχηγού Χ. Ντούνη, όπου αναφέρεται ότι «...το Υ.Ε.Ν. ασχολείται και παρακολουθεί το θέμα των VTS...» «...για τον σκοπό αυτό συγκροτήθηκε επιτροπή προκειμένου να μελετηθούν και να διερευνηθούν οι προϋποθέσεις και δυνατότητες κατ' αρχάς δοκιμαστικής λειτουργίας στον Πειραιά ηλεκτρονικών συστημάτων ελέγχου κι εξυπηρέτησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας (VTS)» καταλήγον «...λαμβάνονται υπ' όψη, εκτός των άλλων, και τ' αποτελέσματα του «COST 301» και οι υπάρχουσες μελέτες και εμπειρία όλων των φορέων που ενδιαφέρονται για το συγκεκριμένο θέμα».

Πάντοτε μου είχε μείνει η απορία να μάθω ποιές ήσαν οι «υπάρχουσες μελέτες και εμπειρία όλων των φορέων...», πλην φυσικά εκείνων που παρουσίασε το ΕΛ.Ι.Ν.Τ....

Σήμερα πλέον, με την εφαρμογή του «VTS», με την μορφή του «VTMIS» (Vessels Traffic Management and Information System), που ελπίζεται να ολοκληρωθεί σύντομα σε ολόκληρο τον θαλάσσιο χώρο μας, ώστε να παρέχεται καλύτερη ασφάλεια στην ναυσιπλοΐα και όχι μόνον, η εξιστόρηση αυτή πιστεύω ότι είναι χρήσιμη για αυτούς που εργάζονται προς την κατεύθυνση της υλοποίησής του έργου και μία ικανοποίηση γι' αυτούς (όσοι παραμένουν ακόμα εν ζωή) που εργάσθησαν και προσέφεραν στο παρελθόν.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Σχετικά με το ανωτέρω άρθρο εστάλησαν επιστολές :

Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ. (ε.α.) Ι. Κοντογιάννης 31.07.2002

«.....Το ιστορικό αυτό θα είναι πολύ χρήσιμο για τους επερχομένους να γνωρίζουν τους σκαπανείς, και εσύ προσωπικά και όλοι οι φίλοι συνεργάτες σου που είστε μεταξύ των πρωτοπόρων, ακούραστα και με ανιδιοτέλεια αλλά και όλοι που συνετέλεσαν στην προώθηση του έργου, θα είμεθα χαρούμενοι και υπερήφανοι να βλέπουμε ότι υλοποιείται και αξιοποιείται με σωστό τρόπο.»

Αντιναύαρχος Λ.Σ. (ε.α.) Επίτιμος Α΄ Υπαρχηγός Λ.Σ. Δ. Τσίχλης 01.09.2002

«.....Θυμάμαι ότι το καινοφανές για την εποχή (1983) σύστημα VTS και η πιθανολογούμενη τότε εκμετάλλευση μεγάλων ωφελημάτων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας στις ελληνικές θάλασσες μας είχε όλους (παράγοντες Υ.Ε.Ν. και μέλη Ε.Λ.Ι.Ν.Τ.) ενθουσιάζει αλλά και προβληματίζει ως προς τον τρόπο και υψηλό κόστος εφαρμογής.....»

«Σ' όλο αυτό το διάστημα παρακολουθούσα από μακριά τις προσπάθειες όλων των εμπλεκόμενων (Υ.Ε.Ν., Ε.Λ.Ι.Ν.Τ.) και κυρίως την δική σας προσωπική συμβολή και το αμείωτο ενδιαφέρον σας για να τελεσφορήσει ένα πολλά υποσχόμενο σύστημα ελέγχου ναυσιπλοΐας, που έχει ήδη καθιερωθεί στις πλέον δύσκολες θαλάσσιες οδούς και περάσματα της υφηλίου.

Κατόπιν των ανωτέρω και φέρνοντας στη μνήμη μου όλα όσα διαδραματίστηκαν δεν έχω παρά να σας ευχαριστήσω για την τότε πολύτιμη συνεργασία σας και να σας συγχαρώ για την αδιάκοπη εμμονή σας στην υιοθέτηση και υλοποίηση του όλου προγράμματος εκ μέρους του Υ.Ε.Ν., το οποίο πράγματι από πολύ νωρίς αντελήφθη το προσδοκώμενο «όφελος» που εμπεριείχε το ανωτέρω σύστημα και μάλιστα το υλοποίησε με συγχρηματοδότηση από την Κοινότητα σε μερικές καίριες και ευαίσθητες ελληνικές θαλάσσιες περιοχές.»

Μερικά επίσημα έγγραφα σχετικά με το ως άνω θέμα έχουν καταχωρηθεί στο «Τόμος 2 - Παράρτημα Β'».

ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΤΑ ΜΑΘΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΟΥΝ

(Το κείμενο εγράφη και εδημοσιεύθη το 2003)

Ένα χρόνο πριν περίπου πραγματοποιήθηκε η πρώτη ημερίδα του Συνδέσμου Ελλήνων Ναυτικών Τεχνικών Συμβούλων και Πραγματογνωμόνων και της Ενώσεως Ελλήνων Ναυτιλιακών Δικηγόρων και είχε ως θέμα «Το ναυτικό ατύχημα - Θεωρία και Πράξη».

Κατά την ημερίδα αυτή ανεπτύχθησαν διάφορα θέματα που άπτοντο του ναυτικού ατυχήματος από τεχνικής και νομικής πλευράς.

Μεταξύ των συμπερασμάτων που προέκυψαν, τόσο από τις παρουσιάσεις των ομιλητών όσο και από τις εν συνεχεία συζητήσεις ο κύριος παράγων ήταν η αποτροπή επαναλήψεως των λαθών και αστοχιών που οδήγησαν κατ' αρχάς στην δημιουργία των ατυχημάτων αυτών.

Υποστηρίχθηκε ότι κάθε ναυτικό ατύχημα θα πρέπει να διερευνάται ως προς τα αίτια που το δημιούργησαν εις βάθος και κατά τρόπον επιστημονικό και αυτό πέραν του καταλογισμού ευθυνών και ασφαλιστικών κλπ αποζημιώσεων. Τα συμπεράσματα τα οποία θα προκύπτουν θα πρέπει τότε να διαχεόνται σε κοινή γνώση και μελέτη, η οποία θα μπορεί να οδηγεί π.χ. στην αναμόρφωση κάποιων διαδικασιών ή στην καλύτερη ναυτιλιακή σήμανση ή στην βελτίωση των τρόπων επικοινωνίας ή στον προσεκτικότερο έλεγχο ή στην τροποποίηση ορισμένων κανονισμών ή στην ενίσχυση θεμάτων εκπαιδεύσεως κλπ κλπ.

Αυτό πράγματι συμβαίνει σε πολλά κράτη που διαθέτουν διερευνητικές / ελεγκτικές επιστημονικές ανεξάρτητες αρχές που αναλύουν τα δεδομένα κάθε ναυτικού ατυχήματος. Τέτοιες αρχές, κρατικές ή μη, ενδεικτικά μπορούμε να αναφέρουμε τις «The Marine Accident Investigation Branch of the United Kingdom», «The National Transport Safety Board of U.S.A.», «The Transport Safety Board of Canada», «The Australian Transport Safety Bureau», το εθελοντικό «MARS Accident Reporting Scheme» κλπ.

Σαν πρόσφατο παράδειγμα να αναφέρουμε ότι κάποια εκ των ανωτέρω αρχών έφερε στην δημοσιότητα συμπεράσματα που αναφέρουν ότι π.χ. «Επί 635 σοβαρών ατυχημάτων που εμελετήθησαν σε βάθος προέκυψε ότι 125 από αυτά οφείλοντο σε προβλήματα επικοινωνίας προφορικής ή γραπτής, είτε εσωτερικής μεταξύ των μελών του πληρώματος ή μετά του πιλότου είτε εξωτερικής με σταθμό VTS ή των αρχών λιμένος ή τον πράκτορα κλπ. Έτσι πολύ

αλλά το 20% των σοβαρών ατυχημάτων θα μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί εάν είχαν έγκαιρα μεθοδευθεί μέτρα βελτιώσεως του τρόπου της ανθρώπινης επικοινωνίας».

Άλλη πτυχή, η καθαρά τεχνική, είναι π.χ. εκείνη που άπτεται της απώλειας των πλοίων «Derbyshire» ή του «Free Enterprise» ή του «Esthonia», που εμελετήθησαν από τέτοιες αρχές σε βάθος και οδήγησαν στην ριζική τροποποίηση κατασκευαστικών κανονισμών των πλοίων, τον εφοδιασμό τους με πρόσθετα όργανα ασφαλείας και άλλα.

Εξ άλλου ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός επισημαίνει ότι τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων είναι ένα βασικό στοιχείο για την διαμόρφωση κανονισμών για την βελτίωση της ναυτιλιακής ασφαλείας και την προστασία του περιβάλλοντος. Για το σκοπό αυτό προτρέπει τα κράτη - μέλη να δημιουργήσουν ένα αποδοτικό πλαίσιο μέσα από το οποίο, με συνεργασία και ανταλλαγή απόψεων, ακόμα και σε διεθνές επίπεδο, να πραγματοποιείται η εις βάθος διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων. Η υποχρέωση αυτή προκύπτει και από σειρά διεθνών συμβάσεων.

Στα καθ' ημάς η αρχή που ασχολείται με την διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων, πέραν των λιμενικών αρχών, είναι το Α.Σ.Ν.Α., το οποίο ενεργεί με συγκεκριμένο σκοπό και βάσει ενός συγκεκριμένου νομοθετικού πλαισίου και βέβαια απέχει πολύ από του να καλύπτει τα επιστημονικά δεδομένα αναλύσεως εις βάθος ενός ναυτικού ατυχήματος. Επιπλέον τα πορίσματα του Α.Σ.Ν.Α. δεν διαχέονται για κοινή γνώση και μελέτη και ούτε αξιοποιούνται για αποφυγή επαναλήψεως ναυτικού ατυχήματος με τα ίδια αίτια.

Πρόσφατα εκυκλοφόρησε οδηγία από τον Κ.Ε.Ε.Π. σχετικά με τις διαδικασίες καθαιρέσεως σωσιβίων λέμβων, που μπορεί, αν δεν τηρηθούν σωστά, να οδήγησουν σε θανάσιμα ατυχήματα μελών πληρώματος και που καταδεικνύουν την ανάγκη εντατικότερης εκπαίδευσέως στο θέμα αυτό. Η οδηγία αυτή αρχικά προήλθε από το «Australian Transport Safety Bureau». Πόσες τέτοιες οδηγίες επέγρασαν από αρχικό Ελληνικό φορέα;

Οι τεχνικοί φορείς αυτού του τύπου, ως ο Σύνδεσμος Ελλήνων Ναυτικών Τεχνικών Συμβούλων και Πραγματογνομόνων, πιστεύουν ότι είναι επιτακτική ανάγκη να δημιουργηθεί οργανισμός, ανεξάρτητος από κάθε κρατική, πολιτική ή άλλη παρέμβαση και σκοπιμότητα, ο οποίος, σε συνεργασία με τις κρατικές αρχές (Κέντρο Έρευνας και Διάσωσης, Α.Σ.Ν.Α., Κ.Ε.Ε.Π., τους σταθμούς VTS,

Λιμεναρχεία, Ανακριτικές Αρχές κλπ) να έχει την δυνατότητα να συγκεντρώνει τα δεδομένα ενός ναυτικού ατυχήματος, κατά τρόπο που αυτό θεωρεί αναγκαίο, από το ανακριτικό ήδη στάδιο, να τα αναλύει επιστημονικά και να τα θέτει στην διάθεση των αρμοδίων κρατικών αρχών και του κάθε φορέα και οργανισμού, που σκοπό έχει την βελτίωση της ναυτικής ασφαλείας, με την ευρεία έννοια του όρου.

Τα Υπουργεία Εμπορικής Ναυτιλίας και Δικαιοσύνης θα πρέπει επιτακτικά να συνεργασθούν επί του θέματος αυτού.

Στον ελληνικό χώρο η ανάπτυξη και ολοκλήρωση του συστήματος ελέγχου ναυσιπλοίας (VTS/VTMIS), μπορεί να συμβάλει αποφασιστικά προς την κατεύθυνση αυτή, εφόσον όμως εφαρμοσθούν από την αρχή σωστές διαδικασίες επικοινωνίας και καταγραφής των δεδομένων ενός ναυτικού ατυχήματος ή ακόμα και ενός ναυτικού ατυχήματος που.....απεφεύχθη.

Παρεμπιπτόντως, και για να τονισθεί η συμβολή του τεχνικού δυναμικού της χώρας μας, είναι άξιο επισημάνσεως, για όσους δεν το γνωρίζουν ήδη, ότι η πρώτη προσπάθεια αναλύσεως των ναυτικών ατυχημάτων στις ελληνικές θάλασσες καθώς και η παρουσίαση του συστήματος VTS/VTMIS πρωτοπαρουσιάστηκε στην χώρα μας πριν από 15 χρόνια και πλέον, χάριν στις πρωτοβουλίες ιδιωτικών επιστημονικών φορέων και πρωτοβουλιών μέσω του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας.

Εξ άλλου πρέπει να θεωρείται अपαράδεκτο η πρώτη ναυτιλία στον κόσμο, ασχέτως σημαίας, να επιτρέπει να βάλλεται, λόγω των κατά καιρούς αιτιάσεων άλλων οργανισμών και αρχών, ως μία ναυτιλία με υψηλά ποσοστά ναυτικών ατυχημάτων, χωρίς να γνωρίζει η ίδια εάν οι αιτιάσεις αυτές είναι στο βάθος τους σωστές ή όχι.

Τα παθήματα πρέπει να γίνονται μαθήματα.

Στον «Τόμο 2 - Παράρτημα Β'» έχουν περιληφθεί τα σχετικά με τα ανωτέρω πονήματά μου «Marine Casualties data recording» και «Θεσμοθετημένες διαδικασίες και ασφαλέστερη ναυτιλία».

Επειδή το ΕΛ.Ι.Ν.Τ., απεφάσισε να μην συνεχίσει την συμμετοχή του σε ερευνητικά προγράμματα η μελετητική ομάδα μας συνέστησε, πρώτα μεν μία Κοινοπραξία, αργότερα δε μία Ε.Π.Ε. με την ονομασία «Ελληνική Ναυτιλιακή Έρευνα - ΕΛΛΕΝΜΑΡ» και ανάλαβε και άλλες έρευνες και μελέτες, με πρώτη εκείνη

από την εταιρία «Ασπροφώς». Το 1989 η θυγατρική αυτή των ΕΛ.ΠΕ. ανέθεσε σε Αγγλικό οίκο την μελέτη των κινδύνων που θα επαρουσίαζε η διέλευση υγραεριοφόρου στο Σαρωνικό, με προορισμό τη νήσο Ρεβυνθούσα. Ο οίκος αυτός, με μελετητή τον φίλο Peter Lyon, ήλθε σε επαφή μαζί μας, δηλαδή τους Α. Λεοντόπουλο, Ι. Παπαϊωάννου και Κ. Φιλίππου, που είχαμε την τεχνογνωσία από τις μελέτες που είχαμε κάνει στα πλαίσια του προγράμματος «COST 301» και από κοινού πραγματοποιήσαμε το έργο επιτυχώς.

Στη συνέχεια συμμετείχαμε, σε νέα Ερευνητικά Ευρωπαϊκά Προγράμματα καθώς και, το 1995, στην μελέτη για την εγκατάσταση Συστήματος Ελέγχου της Ναυσιπλοΐας στις Ελληνικές Θάλασσες για λογαριασμό του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, με τίτλο «Μελέτη ανάπτυξης, σχεδιασμού, προμηθείας & λειτουργίας του Εθνικού Συστήματος VTΜIS» με κύριο ανάδοχο του έργου την εταιρία «Epsilon», μετονομασθείσα αργότερα σε «Synergon» και ειδικό σύμβουλο την «Compass GmbH» με τον Herald Bloom.

Το έργο υπήρξε πολύ ενδιαφέρον και επιτυχές.

Έγινε ακόμα προσπάθεια, το 1999, να αναλάβουμε, βασικά ο Ι. Παπαϊωάννου κι εγώ, με κύριο ανάδοχο την «KPMG» & την «Forthnet» μέρος της μελέτης με τίτλο «Σύστημα Ελέγχου Θαλασσιών Ακτοπλοϊκών Μεταφορών, Σ.Ε.Θ.Α.Μ.», του Υ.Ε.Ν. Δυστυχώς υπήρξαμε επιλαχόντες εφ' όσον ανάδοχος ανεδείχθη η «Intracom».

Εν τω μεταξύ η «ΕΛΛΕΝΜΑΡ Ε.Π.Ε.» που διατηρούσε τις δραστηριότητές της στα Ευρωπαϊκά Προγράμματα, πέραν του COST 301, στα VTΜIS, ΜΑSIS, και σε άλλα με μικρότερη συμμετοχή, απεφάσισε το 1996, να τις μεταβιβάσει σε εταιρία του συγκροτήματος «Δαναός» του πλοιοκτήτη Ιωάννη Κούστα.

Η πολύ ενδιαφέρουσα περίοδος εκείνη, με τις Ευρωπαϊκές επαφές με αξιόλογα ιδρύματα και τα ταξίδια που συνεπάγοντο, δηλαδή επί 13 συναπτά έτη, με απερρόφησε κατά ένα μεγάλο μέρος από τις καθαρά ναυπηγικές μου εργασίες, συνδυαζόμενη και με τις δραστηριότητες μου στο «Swedish Club» και τους Διακανονιστές Αβαριών, περιόρισε τις επαφές μου με μέρος της εφοπλιστικής πελατείας μου, σε θέματα επιθεωρήσεων, αγορών, μετασκευών και επισκευών πλοίων.

Εξ άλλου και θέματα υγείας, με καθήλωσαν σε απραξία ένα μέρος του 1989 και περιόρισαν τις φυσικές μου αντοχές.

Το 1983, μαζί με άλλους ναυπηγούς και ναυτιλιακούς τεχνικούς, ιδρύσαμε τον «Σύνδεσμο Ελλήνων Συμβούλων & Πραγματογνωμόνων - Hellenic Marine Technical Consultants Association - H.M.T.C.A.». Το πρώτο Διοικητικό Συμβούλιο απαρτίστηκε από τους Ι. Κόσκορο, Ν. Τάττο και εμέ. Κατάλογος των ιδρυτικών μελών περατίζεται κατωτέρω:

Κωνσταντίνος Φιλίππου

Ιωάννης Κόσκορος

Γεώργιος Τάττος

Νικόλαος Μόσχος

Ιωάννης Ζαφείρης

Δημήτριος Καπαϊτζής

Δημήτριος Μαργέτης

Ματθαίος Παριάρος

Ιωάννης Σημαντήρας

Αντώνης Ευδαίμων

Φίλιππος Πήττας

Ορέστης Βαλασάκης

Ηλίας Καλογεράς

Εμμανουήλ Πασσάς

Δημήτριος Βουρνάζος

Κωνσταντίνος Τσόκρης

Αλέξανδρος Φωκάς

Λουκάς Κουφολούκας

Ιωάννης Λεωνίδας

Πέτρος Οικονομόπουλος

Στα χρόνια που έκτοτε διέρρευσαν ο «Σύνδεσμος» έχει χρησιμεύσει ως συνδετικός κρίκος μεταξύ των σαράντα περίπου μελών του, έχει ενισχύσει την επαγγελματική των παρουσία, τόσο στο ελληνικό όσο και στον διεθνή ναυτιλιακό χώρο και έχει αναδείξει τους κατά καιρούς προβληματισμούς των.

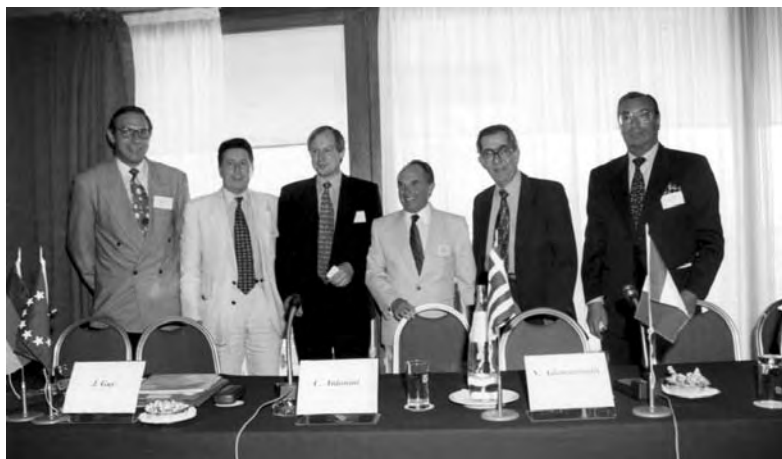
Για το σκοπό αυτό έκανε πληθώρα παρεμβάσεων σε αρμόδιους φορείς και πραγματοποίησε διάφορες εκδηλώσεις, μεταξύ των οποίων τρία συνέδρια με την συνεργασία της Ελληνικής Ενώσεως Ναυτιλιακών Δικηγόρων. Μία εκ των παρεμβάσεων με τίτλο «Κον Γενικό Γραμματέα, Υπουργείο Δικαιοσύνης» έχει περιληφθεί, δημοτοληπτικά, στον «Τόμο 2 - Παράρτημα Β'».

Σήμερα εξακολουθώ να ασχολούμαι με τα θέματα του «Συνδέσμου» από την θέση του Γενικού Γραμματέως.

Ο «Σύνδεσμος» υπήρξε ιδρυτικό μέλος του «Federation of European Marine Associations of Surveyors & Consultants - F.E.M.A.S.».

Το 1988 Ολλανδοί συνάδελφοι οραματίστηκαν την συνένωση των Ευρωπαϊκών Συνδέσμων Επιθεωρητών και Πραγματογνομόνων με σκοπό την κοινή τους εκπροσώπηση στους ναυτιλιακούς και ασφαλιστικούς κύκλους, στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στον ευρύτερο χώρο του ναυπηγικού και βιομηχανικού γίγνεσθαι ενώ, λίγο αργότερα, ο επί πολλά έτη προϊστάμενος του «London Salvage Association» Andrew Sinclair μου επρότεινε όπως ο «Σύνδεσμός» μας συμμετάσχει στην προσπάθεια αυτή. Το F.E.M.A.S., που τυπικά ιδρύθηκε το 1993 με έδρα την Ολλανδία, έβαλε ως στόχους, μεταξύ άλλων, την αποδοχήν κοινών επιπέδων επαγγελματικής μορφώσεως και πείρας των μελών, ώστε να επιτευχθεί η προσφορά υπηρεσιών υψηλού επιπέδου στους αποδέκτες των υπηρεσιών αυτών και τον αποκλεισμό των παρεισάκτων του επαγγέλματος που εδημιουργούσαν μεγάλα προβλήματα στο ναυτιλιακό χώρο.

Εκπρόσωποι συνδέσμων από την Γαλλία, την Γερμανία, την Ολλανδία, το Βέλγιο, την Μεγάλη Βρετανία, την Ιταλία, μαζί με τον Ελληνικό Σύνδεσμο εργάστησαν σκληρά επί σειρά ετών για την εδραίωση της προσπάθειας αυτής. Επιστέγασμα, μπορώ να πω υπήρξε όταν το 1997, επί δικής μου προεδρίας του F.E.M.A.S., με τον «Σύνδεσμο» ως οικοδεσπότη, πραγματοποιήθηκε ένα διεθνές ναυτιλιακό τεχνικο-οικονομικό Συνέδριο με τίτλο «The Marine Technical Consultant: His role in the Shipping Industry». Το Συνέδριο έλαβε χώρα επί διήμερο στον Αστέρα της Βουλιαγμένης ενώ την τρίτη ημέρα προσεφέρθη στους συνέδρους μία ημερήσια κρουαζιέρα στον Σαρωνικό. Ενεγράφησαν 173 συμμετοχές ενώ 47 ήσαν οι εγγεγραμμένοι ομιλητές σε 6 διαφορετικές ενότητες. Πρακτικά το μεγαλύτερο μέρος της γραφειοκρατικής



Στιγμιότυπο με μέλη του Συνεδρίου. Από αριστερά G. Gabriel, Γ. Γράτσος, J. Guy, Κ. Φιλίππου, Ν. Αδαμαντιάδης, C. Antonini. Astir Palace Hotel Μαΐος 1997

επιμελείας και οργανώσεως ανελήφθη από το γραφείο μου, η χρηματοδότηση από ευγενείς Έλληνες χορηγούς ενώ ετέθη υπό την αιγίδα του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος. Το πρόγραμμα του Συνεδρίου καθώς και άλλα σχετικά στοιχεία έχουν περιληφθεί στον «Τόμο 2 - Παράρτημα Β'».

Μετά το πέρας της συνεργασίας μου στα σεμινάρια του «Swedish Club», το 1998, edίδαξα θέματα που άπτοντο της ασφαλείας των πλοίων στις Σχολές επιμορφώσεως στελεχών του Εμπορικού Ναυτικού του εκ παλαιόθεν φίλου Σπύρου Ράνη, ενώ το επόμενο έτος, κατόπιν προστριβών που δυστυχώς ανεφύησαν, προσέφερα τις γνώσεις μου, για μία περίοδο, στην παρόμοια Σχολή «ΕΛ.Ν.Ε.Κ.».

Τέλος τις περιόδους 2000-2003 μου εξητήθη και edίδαξα ως φιλοξενούμενος ομιλητής στη Σχολή Ναυπηγών & Ναυτικών Μηχανολόγων Ε.Μ.Π., επάνω σε θέματα σχετικά με τις Επιθεωρήσεις των πλοίων. Μέρος του κειμένου της διδασκαλίας αυτής (χωρίς τις διαφάνειες κλπ) έχει περιληφθεί στον «Τόμο 2 - Παράρτημα Β'».

Την περίοδο εκείνη ενέπεσε στην αντίληψή μου ότι απεξελώνοντο οι ατμομηχανές της περιφήμου θαλαμηγού του Ωνάση «Χριστίνα». Με ενέργειες και απασχόληση δική μου, την στήριξη του ΕΛ.Ι.Ν.Τ. και του «Συνδέσμου», και με την οικονομική κάλυψη του Ιδρύματος «Αλέξανδρος Ωνάσης» κατόρθωσα ώστε να



Γενική Συνέλευση των μελών του F.E.M.A.S., Αμβούργο Σεπτ. 1997.

διασωθεί η μία μηχανή και να δωρηθεί στο Εργαστήριο του Τμήματος Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών του Ε.Μ.Π., όπου και ευρίσκεται.

Κάπου εκεί εσταμάτησαν οι δραστηριότητές μου και η διαδρομή μου στο ναυπηγικό γίνεσθαι, πλην της συμβολής μου στα του Συνδέσμου Η.Μ.Τ.Σ.Α. και του F.E.M.A.S..

Επειδή τα τέκνα μου Αλέξανδρος και Ανδρέας, αν και εσπούδασαν ναυπηγοί και οι δύο στην Αγγλία, επήραν άλλους επαγγελματικούς δρόμους, απεφάσισα να διαθέσω τα αρχεία και την βιβλιοθήκη μου σε διάφορα μουσεία και βιβλιοθήκες, όπως το Βιομηχανικό Μουσείο Ερμούπολης, το Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος, το Μουσείο Αιγαίου, το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, τον Ελληνικό Νηογνώμονα, την Σχολή Ναυπηγών του Ε.Μ.Π., το ΕΛ.Ι.Ν.Τ., τον Σύλλογο Διπλωματούχων Ναυπηγών Ελλάδος και το Lloyd's Register of Shipping γραφείο Πειραιώς. Κατάλογος του περιεχομένου των δωρεών αυτών είναι καταχωρημένος στον «Τόμο 2 - Παράρτημα Β'» με τίτλο «Αρχεία που έχουν δωριθεί σε ιδρύματα». Επίσης χρήσιμο υλικό εχάρισα και στους τελειόφοιτους της Σχολής Ναυπηγών Ε.Μ.Π., του 1997, Νίκο Διαλυνά, Βασίλειο Τζίμη και Δημήτριο Νενέ.

Έχω κρατήσει ορισμένα βιβλία και αρχεία, τα πιό αγαπητά, για προσωπική μου χρήση.



Η ατμομηχανή του «Χριστίνα» κατά την συναρμολόγησή της στο μηχανουργείο Καρρά στο Πέραμα.



Η παράδοση της ατμομηχανής του «Χριστίνα» στο Πολυτεχνείο. Από αριστερά οι Κ. Φίλιππου, Ν. Κυρτάτος, καθηγητής Ε.Μ.Π., Π. Ιωαννίδης, αντιπρόεδρος του Ιδρύματος «Αλεξ. Ωνάσης» και τεχνίτες του εργοστασίου Καρράς.



Η προθήκη με τα εκθέματα, αντιπροσωπευτικά όργανα ναυπηγικού γραφείου από περίπου το 1920 έως το 1980, στο Βιομηχανικό Μουσείο Ερμούπόλεως, το 2005.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Ο πατέρας μου Αλέξανδρος, ως ελεύθερος επαγγελματίας, κι εγώ είχαμε την τύχη να ζήσουμε σε περιόδους όπου η Ελληνική ναυτιλία και η εγχώρια ναυπηγική δραστηριότητα ήταν σε ανοδική πορεία, αν και ο καθένας μας σε διαφορετική χρονική συγκυρία.

Ο πατέρας μου επάλεψε για την αναδημιουργία της κατεστραμμένης από τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο ναυτιλίας μας, κυρίως της ακτοπλοϊκής, επιβατηγού και φορτηγού, με ελάχιστα τεχνικά μέσα, και σε περιβάλλον όπου η λειτουργία τόσο των διαχειριστών της ναυτιλίας όσο και των τεχνικών που την εστήριζαν βασιζέτο στην εφαρμογή της συνήθους πρακτικής και της καθημερινής γνώσεως. Ήταν εν τούτοις η εποχή που εκυριάρχησαν τα μεγάλα εφοπλιστικά ονόματα, τα οποία προκάλεσαν τον σεβασμό σε παγκόσμιο επίπεδο, η εποχή του άπειρου μόχθου του ναυτικού στη θάλασσα και του εργάτη στην ξηρά, που είχαν όμως ψυχή και όραμα δημιουργίας και την ικανοποίηση ότι η δουλειά είχε γίνει, η προπέλλα είχε γυρίσει και η ευχή «καλό ταξίδι καπετάνιε» είχε βγει μέσα από την καρδιά.

Την εποχή αυτή την επρόλαβα κι εγώ, την έζησα προσφέροντας τον καλύτερο εαυτό μου, μέσα στη ναυτιλιακή έξαρση που ακολούθησε το 1960 και τις περιοδικές κρίσεις που ήλθαν αργότερα. Την είδα όμως σιγά - σιγά να ξεθωριάζει, ιδιαίτερα μετά το 1980, με τη λεηλασία της ναυπηγικής δραστηριότητας στη χώρα μας, τα νέα ήθη, τα νέα ονόματα και τις νέες πρακτικές που άρχισαν να εξουσιάζουν το χώρο.

Με τους ανθρώπους που συνεργάσθηκα, της θάλασσας και της ξηράς, θέλησα πάντα να είμαι φίλος και δεν μετενόησα για αυτό, πλην κάποιων ολίγων εξαιρέσεων.

Οι Έλληνες εφοπλιστές πράγματι υπήρξαν συνήθως αξιοθαύμαστοι για την επιτυχή επιχειρηματική τους δραστηριότητα. Βέβαια όχι όλοι γιατί κάποια μικρά αλλά και μεγάλα ονόματα αμαύρωσαν κατά καιρούς την αγορά, στιγματίζοντας έτσι και τους υπολοίπους, ιδιαίτερα στον διεθνή χώρο. Ένα βασικό μειονέκτημα που είχαν ορισμένοι εφοπλιστές, όσον αφορά τις σχέσεις με τους συνεργάτες τους, ως ο γράφων και οι συνάδελφοί του, ήτο ότι αμφέβαλλαν για τον περίγυρό τους, δεν είχαν την ικανότητα ακόμα και τη μόρφωση για να οργανώσουν σε σωστές βάσεις την επιχείρησή τους και ως εκ τούτου ήσαν ευάλωτοι σε κόλακες και σε άτομα που προσπαθούσαν να επιπλεύσουν με τη διαβολή, παρά δείγματος χάρη, ο λοστρόμος του καραβιού, μπορεί να ανεδεικνύετο ισάξιος κριτής μίας επισκευής, στα μάτια του «αφεντικού», με τον τεχνικό του σύμβουλο, που ο ίδιος είχε επιλέξει ως προστάτη των συμφερόντων του και που ο ίδιος, προφανώς, από έλλειψη αναλόγου μορφωτικού επιπέδου, δεν είχε την δυνατότητα να αξιολογήσει σωστά.....

Ανθρώπινες αδυναμίες υπήρχαν ακόμα και σε άτομα με οξυδέρκεια, που ανέβησαν την κοινωνική και επαγγελματική κλίμακα απότομα, που είχαν επιπτώσεις τόσο στην δομή και την εξέλιξη των επιχειρήσεών τους όσο και στην υποδομή που εστήριζε τη ναυτιλία, ιδιαίτερα στο νέο κλίμα που εδημιουργήθη με τις επεμβάσεις κανονιστικών φορέων και των διεθνών κανόνων που επεβλήθησαν, εν πολλοίς και λόγω αυτών των αδυναμιών.

Την δεκαετία του 1960 πολλοί άσχετοι με τη ναυτιλία, ιατροί, εργολάβοι οικοδομών κλπ εξήλωσαν την υψηλή κερδοφορία των πλοίων, την δυνατότητα διατηρήσεως συναλλάγματος στο εξωτερικό και, φυσικά, τον τίτλο του «εφοπλιστή» και ενεπλάκησαν σε πλοιοκτητικές περιπέτειες. Η πλειονότης εξ αυτών, κατά κανόνα, πλαισιώθησαν από «γεράκια του λιμανιού του Πειραιά», που γρήγορα τους ξετίναξαν οικονομικά, με συνέπεια να τους «φάει το μαύρο σκοτάδι», όπως λέγεται κοινώς.

Κάποιοι άλλοι όμως που ή είχαν την ικανότητα να διαλέξουν καλούς συνεργάτες ή τους εβοήθησε η «θεά Τύχη» επέπλευσαν και μερικοί εξ αυτών κατέληξαν να γίνουν οι θεμελιωτές μεγάλων εφοπλιστικών οίκων της σήμερα.

Φυσικά υπήρξαν και οι ναυτικοί γόνοι της Άνδρου, Κεφαλλονιάς, Ιθάκης, Χίου, Κάσου, Καλαμάτας κλπ οι οποίοι παρέμειναν ως ραχοκοκαλιά του παραδοσιακού εφοπλισμού. Όλοι εν τούτοις, κατά βάση, διетήρησαν ή εδημιούργησαν προσωποπαγείς επιχειρήσεις, χωρίς ικανοποιητική εταιρική δομή, χωρίς αποφασιστική κατανομή αρμοδιοτήτων και συστημάτων διαχείρισεως.

Εξ άλλου ο ατομικισμός, χαρακτηριστικό της φυλής μας, δεν επέτρεψε να επιβληθεί η μεγάλη συλλογική δύναμη που διέθετε ο εφοπλισμός μας στην παγκόσμια σκακιέρα, στο σημείο που θα έπρεπε και που άλλοι διεθνείς ανταγωνιστές είχαν επιτύχει.

Γ' αυτό η εφοπλιστική επιχείρηση άρχισε συν τω χρόνω να αντιμετωπίζει με δυσκολία τους νέους τρόπους διαχείρισεως, τις τεχνολογικές εξελίξεις, τις απαιτήσεις ναυλωτών, ασφαλιστών, ναυτλιακών αρχών, τραπεζών, συνδικαλιστών, ναυπηγείων και πολλών άλλων εμπλεκομένων στο ναυτλιακό κύκλωμα. Ήταν η εποχή της αρχής της επιβολής του συστήματος I.S.M., το οποίο ο ελληνικός εφοπλισμός δεν θέλησε, κατ' αρχάς, να αποδεχθεί. Εν τούτοις το I.S.M. εφηρμόσθη και μαζί με αυτό μία πλειάδα κανονισμών που αφορούσαν τόσο την ασφάλεια του πλοίου και του περιβάλλοντος, όσον και τον τρόπο διαχειρίσεώς των, με την ευρύτατη έννοια.

Τελικά η δομή των ναυτλιακών επιχειρήσεων, την δεκαετία του 1980, άρχισε να αλλάζει. Οι «άσχετοι» συν τω χρόνω εξηφανίσθησαν, οι μικροί εφοπλιστές συσπειρώθησαν, όσοι το κατόρθωσαν σε μεγαλύτερα σχήματα, τα γραφεία οργανώθησαν και τα προβλήματα διαχείρισεως, πάσης φύσεως, συμπεριλαμβανομένης της τεχνικής, άρχισαν να λύνονται «in house», πλην ίσως κάποιων εξειδικευμένων προβλημάτων.

Μέσα σε όλο αυτό το γίνεσθαι καθοριστικό ρόλο έπαιξαν οι Νηογνώμονες, που ευρήκαν ευκαιρία να εξαπλώσουν την προσφορά των υπηρεσιών τους επί παντός επιστητού, διατηρούντες στην ουσία και το όπλο της παροχής του «Πιστοποιητικού».

Έτσι άρχισαν να αναπτύσσουν την ανταγωνιστική ιδιότητα του παροχέα υπηρεσιών προς το πλοίο και του πιστοποιούντος την ασφαλή αξιοπλοΐα του. Μεταλλάχθησαν σε ένα «supermarket» υπηρεσιών, πράγμα που πολλές φορές έθεσε σε αμφισβήτηση την αξιοπιστία των. Αυτό είχε ως συνέπεια να πολλαπλασιάζονται οι επιθεωρήσεις των πλοίων από άλλους φορείς, κρατικούς ή ιδιωτικούς, δημιουργώντας έτσι μία μεγά-

λη επιβάρυνση στην, υπό την γενική έννοια, εκμετάλλευση του πλοίου και σύγχυση σε κάθε εμπλεκόμενο, με απώτερη συνέπεια την αμφισβήτηση της ασφαλείας και αξιοπλοΐας του πλοίου. Η κατάσταση αυτή εδημιούργησε γόνιμο έδαφος για δοσοληψίες «κάτω από το τραπέζι» για ικανοποίηση συμφερόντων ναυπηγείων, εφοπλιστών, μεταφορέων, ασφαλιστών κλπ αλλά, δυστυχώς, και αυτών τούτων των ταχθέντων ως ελεγκτών της ασφαλείας των πλοίων.

Στην Ελλάδα, η ναυπηγο-επισκευαστική βιομηχανία, που προοδευτικά από το 1980 άρχισε να αποδυναμώνεται, παρέμεινε κατατρεγμένη, εκτός σχεδιασμού και προοπτικών, με κυρίαρχο τον κομματισμό, τον άκαμπτο συνδικαλισμό, που δεν γνωρίζει να αντιμετωπίζει σωστά τις προκλήσεις των καιρών και τον διεθνή ανταγωνισμό. Έτσι το ελληνικό πλοίο της ποντοπόρου ναυτιλίας, το κύριο στήριγμά της, αναγκάστηκε να στραφεί σε αποδοτικότερα, συνεπέστερα και πολλές φορές οικονομικότερα ναυπηγο-επισκευαστικά κέντρα.

Είναι αποκαρδιωτικό να βλέπει κανείς, μέσα από τα αρχεία του πατέρα μου της δεκαετίας του 1930 αλλά και τα μεταγενέστερα δικά μου, ότι προβλήματα που είχαν τότε εντοπισθεί, κατά κάποιο τρόπο και τηρουμένων των αναλογιών, να τελματώνουν κάθε ανάπτυξη του ναυπηγο-επισκευαστικού κλάδου της χώρας (ίδια «Τόμος 2 - Παράρτημα Α' & Β'»).

Από την άλλη πλευρά η εφοπλιστική επιχείρηση, λόγω των διεθνών συνθηκών που διαμορφώθηκαν και της αδυναμίας αναπτύξεως ικανοποιητικής ελληνικής υποδομής, οδηγήθη εις το να αποδέχεται τον κλοιό των αλλοδαπών νηογνωμόνων ή άλλων, αλλοδαπών πάλι, παροχέων υπηρεσιών και «experts». Έτσι ενώ οι επί σειρά ετών ρυθμίζοντες τις τύχες μας εξήγγηλλαν, και συνεχίζουν να εξαγγέλλουν, ότι ο Πειραιάς θα γίνει μέγα «ναυτιλιακό κέντρο» (ναυλώσεις, ασφάλειες, διαιτησίες, τεχνικές, νομικές, τραπεζικές υπηρεσίες κλπ), οι προοπτικές επιβιώσεως ενός ναυπηγικού γραφείου, κάποιας εμβελείας, που να έχει την ικανότητα να αντιμετωπίσει κάθε πρόβλημα του πλοίου και να εκπονήσει σοβαρές ναυπηγικές μελέτες, άρχισαν να εμφανίζονται πενιχρές.

Μέσα σε αυτό το κλίμα το ανεξάρτητο ναυπηγικό γραφείο εκαλείτο να επιζήσει και να αναπτυχθεί, από την μία πλευρά αντιμετωπίζοντας τα μεγάλα προβλήματα του αθέμιτου ανταγω-

νισμού, όπου οι νέες αμφισβητήσιμες πρακτικές ήσαν κυρίαρχες και οι οικονομικές πιέσεις μεγάλες, και από την άλλη να αναπτύξει τεχνικές υποδομές, με τα απαραίτητα ηλεκτρονικά εργαλεία υπολογισμών, βιβλιοθήκης, γνώσεως πάσης φύσεως κανονισμών και να διατηρήσει το ανάλογο προσωπικό υψηλού επιπέδου μορφώσεως.

Εξ άλλου ένα «ναυτιλιακό κέντρο» σημαίνει, στον τεχνικό κλάδο τουλάχιστον, την ύπαρξη ενός ισχυρού εθνικού νηογνώμονος, κέντρων ναυτιλιακών μελετών και έρευνας, σε θεωρητικό και εφηρμοσμένο επίπεδο, εκτός των πανεπιστημίων, και οπωσδήποτε ενός αριθμού βιώσιμων ανεξαρτήτων τεχνικών γραφείων, που να προσφέρουν ολοκληρωμένες υπηρεσίες, όπως αυτά που υπάρχουν στο Λονδίνο, στο Αμβούργο, στην Ολλανδία, στην Σκανδιναβία, στην Άπω Ανατολή, για να μην αναφέρω τις Η.Π.Α..

Δυστυχώς η ύπαρξη και ανάπτυξη τέτοιων υπηρεσιών, με την έλλειψη στρατηγικού σχεδιασμού, με την έλλειψη πνεύματος συλλογικότητας, βουλήσεως και κινήτρων, παραμένει και σήμερα προβληματική.

Τέλος με ένα Ναυτικό Επιμελητήριο που παραμένει υποβαθμισμένο, παρ' όλες τις φιλότιμες προσπάθειες των εκάστοτε προέδρων και διοικητικών του συμβουλίων να αναβαθμίσουν τον ρόλο του, με μία Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, που δίνει την εντύπωση ότι δεν ανταποκρίνεται σε όλο το φάσμα των δραστηριοτήτων που θα έπρεπε και ότι δεν στηρίζει την εγχώρια τεχνολογική ανάπτυξη (παρ' όλες τις κάποιες επιτυχείς παρεμβάσεις της, σε συγκεκριμένα θέματα αμέσου ενδιαφέροντός της, στο διεθνή ναυτιλιακό χώρο προσφάτως), το όραμα ενός ισχυρού «ναυτιλιακού κέντρου» δεν διαγράφεται ευοίωνα.

Το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας, παρ' όλη την αγάπη και την στήριξη των μελών του και των διοικήσεών του στους καταστατικούς θεσμούς που έχει ορίσει να υπηρετεί και την τριακονταετή και πλέον προσφορά του στο ναυτιλιακό και ναυπηγικό χώρο του τόπου, δεν τυγχάνει της αναμενομένης υποστηρίξεως, όπως λογικά θα έπρεπε. Οι πάσης φύσεως επαγγελματικοί και επιστημονικοί Σύλλογοι, φυτοζωούν, πρωτοβουλίες που παρουσιάζονται κατά καιρούς για ανάπτυξη, όπως τα Ευρωπαϊκά Ερευνητικά Προγράμματα, εκτός εκείνων που καλ-

λιεργούν οι πανεπιστημιακοί δάσκαλοι, αντιμετωπίζονται με αδιαφορία.

Από παράδειγμα αντίθετο των ανωτέρω αποτελεί η μικρή, αριθμητικώς, Νορβηγία, όπου η συλλογικότης και η σωστή στρατηγική τοποθέτηση την έχουν φέρει να είναι στο προσκήνιο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και υπηρεσιών διεθνώς.

Όλα τα ανωτέρω είναι αρνητικοί παράγοντες κι' έτσι, ενώ η ελληνόκτητος ναυτιλία μεγαλουργεί, το Εθνικό Κέντρο, φυτοζωεί οραματιζόμενον.

Ελπιδοφόρο μήνυμα είναι η κυοφορουμένη δραστηριοποίηση του πρόσφατα δημιουργηθέντος σωματίου «Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία», στην οποία έχει συμβάλλει, κατά το μερίδιο που του αναλογεί, ο «Σύνδεσμος των Ελλήνων Ναυτικών Τεχνικών Συμβούλων & Πραγματογνομώνων».

Με τις ως άνω διαπιστώσεις και κατά την προσωπική μου εκτίμηση κατέληξα στο συμπέρασμα ότι οι προοπτικές αναπτύξεως του γραφείου μου, στο μέτρο και με τις συνθήκες που θα επιθυμούσα, δεν ήσαν πλέον ελκυστικές.

Έτσι, μετά από μία παρουσία του ονόματος μας στα ναυπηγικά δρώμενα ενός περίπου αιώνα και παρ' όλον ότι και οι δύο γόνοι μου, ο Αλέξανδρος και ο Ανδρέας, εσπούδασαν στην Αγγλία ναυπηγική, με την αρχική προοπτική να συνεχίσουν την παρουσία αυτή και μέσα στον 21ο αιώνα, έγκαιρα και οι δύο απεσύρθησαν από τα εν Πειραιεί δρώμενα προς καλύτερες επαγγελματικές ατραπούς.

Η «Marine Technical Consultancy & Design», μετά από μία πορεία 55 ετών, έκλεισε περί το τέλος του 20ου αιώνα αφήνοντας σε μένα, πρέπει να ομολογήσω, ένα συναίσθημα μεγάλης λύπης αλλά και ένα αίσθημα ικανοποίησης ότι τόσο ο πατέρας μου όσο και εγώ προσφέραμε στην επιστήμη μας και ότι είχαμε μία γόνιμη και χρήσιμη παρουσία στο ναυτιλιακό και ναυπηγικό χώρο μαζί με ένα καλό όνομα.

Στα παιδιά μου άφησε τη νοσταλγία ενός ανεκπλήρωτου οράματος.

ΑΠΟ ΤΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΤΙΤΛΟΙ ΒΙΒΛΙΩΝ

Εδώ περιλαμβάνονται απεικονίσεις εξωφύλλων και φύλλων μερικών βιβλίων και τευχών, από την βιβλιοθήκη μου, που είναι συνδεδεμένα με τα ιστορούμενα.



CARGO SHIPS

DISTRIBUTION OF LIGHTWEIGHT FOR STILL WATER BENDING MOMENT CALCULATION (METRIC EDITION) Rpt. SR 64/17

LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING

Reprinted from "TRAFFIC ON TEXAS"
No. 1-1912

JAMES CLAYTON LECTURE Stages in the Design of the Large Burmeister and Wain Marine Diesel Engine.

By Dr. H. H. Blake, Hon. M.I. Mech. E.* (in Proc. I. Mech. E., 1931, Vol. 164, p. 232)



Fig. 1. Burmeister and Wain Maritime Diesel Engine.

ten years of age, I decided to choose engine design as my future occupation. I believe that my decision was a lucky one, as from the first day I started practical work, I never found a working hour too long.

While serving as a torpedo-engineer on the Danish warship *Helforland*, I watched the *Fairbanks* at full speed during the great fleet review at Spithead in 1907. The sight filled me with such enthusiasm that I have never forgotten it.

I entered the services of Messrs. Burmeister and Wain in 1908, and was fortunate in being entrusted with some work direct from the hands of the technical director, Mr. Teor Knudsen. I left in 1909 to spend two years in Germany and England

INTRODUCTION
I was born in Copenhagen; my father was a marine painter and I learned from him all about steamers and sailing vessels.
I sailed my own dingy single-handed at twelve years of age, and my favorite sport since then has been making long yachting trips.
My decision in regard to my future occupation was made through visits to the engine exhibition at the Inter-Scandinavian Industrial Fair, held in Copenhagen in 1888. The well-formed, beautiful and lacquered engine frames, with highly polished rods and mahogany cylinder casing, attracted my sense of beauty so that, at four-



Fig. 2. S.S. M.V. Arlanda.

* Consulting Engineer.

TABLES FOR ΑΛΕΞ. ΦΙΛΙΠΠΟΥ ANT. ΠΡΟΣ ΝΑΥΤΗΓΩΣ CONSTRUCTING SHIPS' LINES.

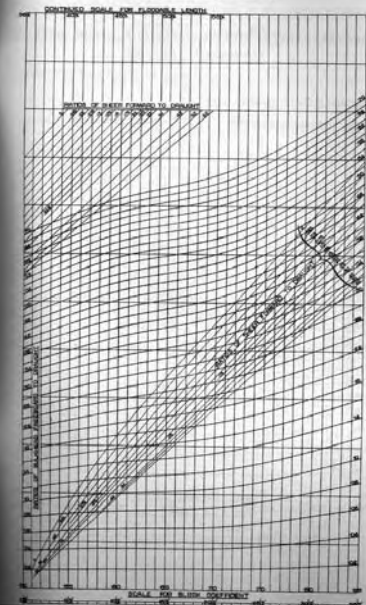
FOURTH EDITION.

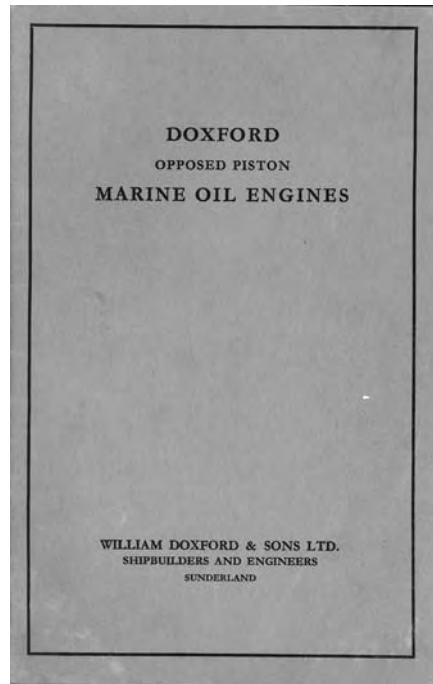
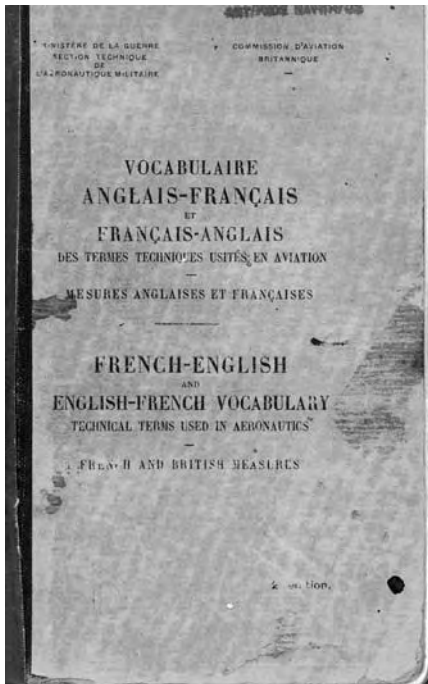
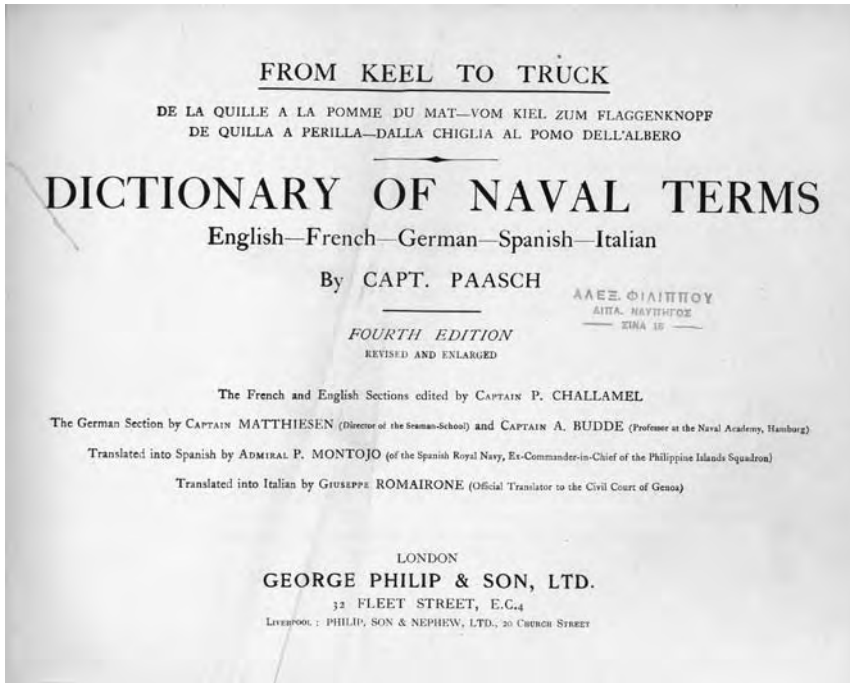
Designed by
ARCHIBALD HOGG,
NAVAL ARCHITECT.

1896.

Printed in London by
TYNE PRINTING WORKS LIMITED, 22 AND 24, SILE.
1914.

Plate II FLOODABLE LENGTHS WITH MID-STATION AT 60% FROM AFTER END PERMEABILITY (μ) = 60%





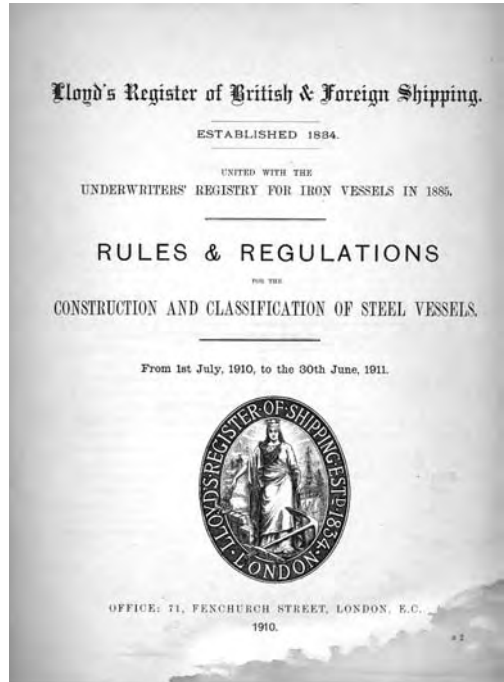
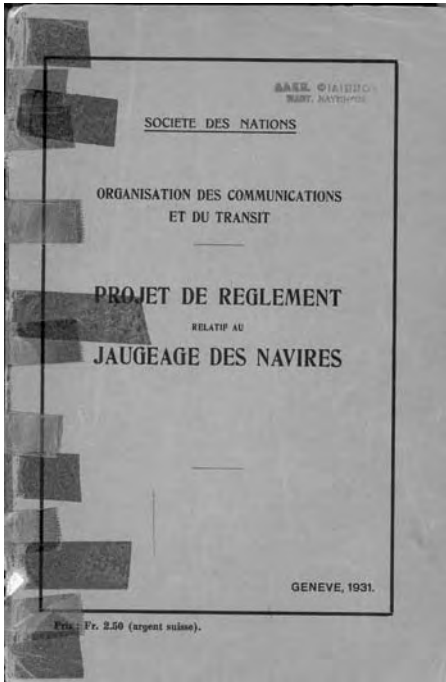
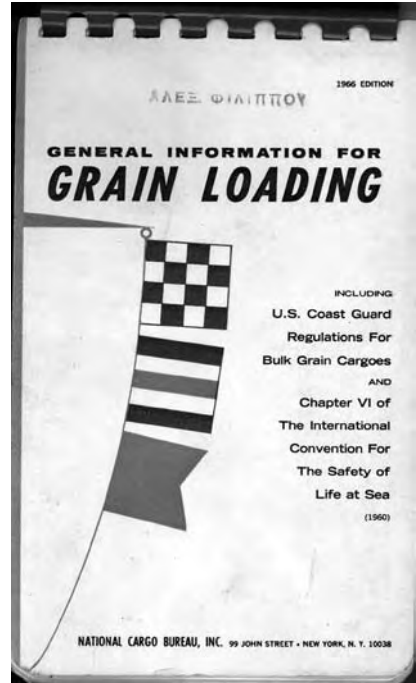
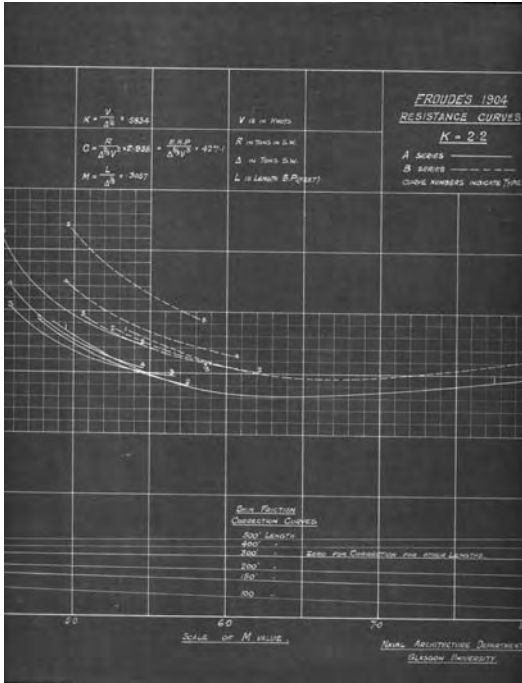
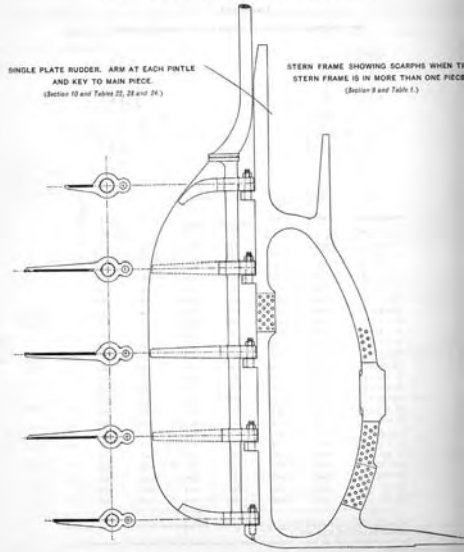


TABLE OF CONTENTS.

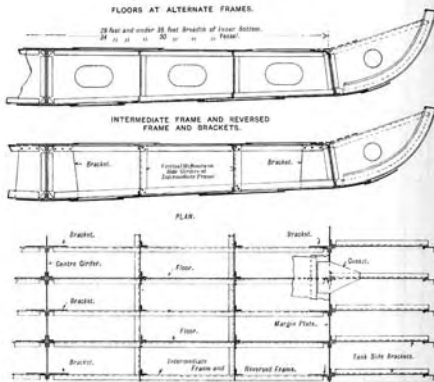
	Page
INDEX	vi-xvi
LAY OF THE COMMITTEE OF MANAGEMENT	xvii
TECHNICAL COMMITTEE	xviii
LIVERPOOL COMMITTEE	xviii
GLASGOW COMMITTEE	xviii
LAYS OF SUBSCRIBERS	xix-xxi
GENERAL RULES RELATING TO THE ADMINISTRATION OF THE SOCIETY, TERMS OF SUBSCRIPTION TO THE REGISTER BOOK, DUTIES OF THE SECRETORS, PERS, &c.	1-5
GENERAL REGULATIONS RELATING TO THE CLASSIFICATION OF STEEL VESSELS	5-12
REQUIREMENTS OF PERIODICAL SPECIAL SURVEYS OF STEEL VESSELS	13-18
RULES FOR THE BUILDING OF STEEL VESSELS	19-60
RULES FOR THE BULKING AND CASKING OF LIQUID FUEL	59
RULES FOR THE CONSTRUCTION OF VESSELS EQUIPPED TO CARRY OIL IN BULK	61-70
RULES FOR THE SURVEY AND CONSTRUCTION OF ENGINES AND BOILERS OF STEAM VESSELS	71-84
RULES FOR THE SURVEY OF INTERNAL COMBUSTION ENGINES FOR MARINE PURPOSES	85-87
RULES FOR THE USE OF ELECTRIC LIGHT ON BOARD VESSELS	88-90
REGULATIONS REGARDING MACHINERY AND APPLIANCES	91-95
EXTRACTS FROM THE RULES OF THE UNDERWRITERS' SOCIETY FOR IRON VESSELS	96-98
LAY OF STEEL MANUFACTURERS	99-108
SKETCHES	109-150
TABLES	151-247
PERIODICAL MARKERS FOR STEAMERS AND SAILING VESSELS	248

SINGLE PLATE RUDDER AND STERN FRAME.



CELLULAR DOUBLE BOTTOMS.

(Sections 16 and Tables 8 & 9.)

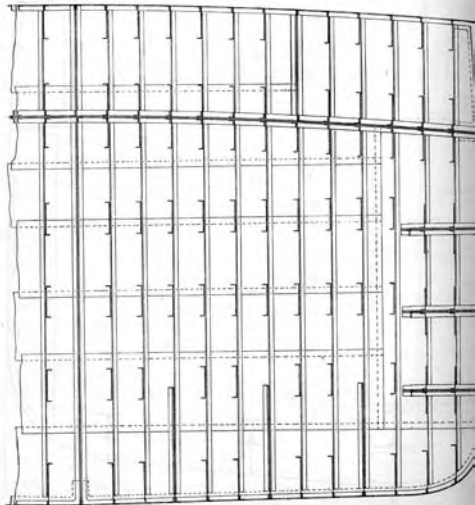


VESSELS INTENDED TO CARRY OIL IN BULK.

COFFERDAM BULKHEADS.

ARRANGEMENT OF STIFFENING INSIDE COFFERDAMS.

(Section 29.)



101
BEAMS fitted TO ALTERNATE FRAMES where no steel or TABLE 12.
iron deck is fitted. (Continued)

BEAM LENGTH (Feet)	ALL TYPES OF BEAMS OR STEELERS BELOW OFFERED HEREIN NOT FITTED INDIVIDUALLY FOR THE ADAPTATION OF TRANSDUCING DECK												BEAMS OF MIXED STEEL AND IRON DECK ONE VENTURE THIS TABLES EXCEPT AND FROM WHICH THEY OBTAINING BEARING AND SPECIAL SPECIFICATIONS												"STEEL" BUILD BEAMS											
	BEAM DIMENSIONS, IN.						Beam Area (sq. ft.)						Beam Area (sq. ft.)						Beam Area (sq. ft.)																	
	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6												
18	24	30	36	42	48	18	24	30	36	42	48	18	24	30	36	42	48	18	24	30	36	42	48													
54	60	66	72	78	84	54	60	66	72	78	84	54	60	66	72	78	84	54	60	66	72	78	84													
90	96	102	108	114	120	90	96	102	108	114	120	90	96	102	108	114	120	90	96	102	108	114	120													
126	132	138	144	150	156	126	132	138	144	150	156	126	132	138	144	150	156	126	132	138	144	150	156													
162	168	174	180	186	192	162	168	174	180	186	192	162	168	174	180	186	192	162	168	174	180	186	192													
198	204	210	216	222	228	198	204	210	216	222	228	198	204	210	216	222	228	198	204	210	216	222	228													
234	240	246	252	258	264	234	240	246	252	258	264	234	240	246	252	258	264	234	240	246	252	258	264													
270	276	282	288	294	300	270	276	282	288	294	300	270	276	282	288	294	300	270	276	282	288	294	300													
306	312	318	324	330	336	306	312	318	324	330	336	306	312	318	324	330	336	306	312	318	324	330	336													
342	348	354	360	366	372	342	348	354	360	366	372	342	348	354	360	366	372	342	348	354	360	366	372													
378	384	390	396	402	408	378	384	390	396	402	408	378	384	390	396	402	408	378	384	390	396	402	408													
414	420	426	432	438	444	414	420	426	432	438	444	414	420	426	432	438	444	414	420	426	432	438	444													
450	456	462	468	474	480	450	456	462	468	474	480	450	456	462	468	474	480	450	456	462	468	474	480													
486	492	498	504	510	516	486	492	498	504	510	516	486	492	498	504	510	516	486	492	498	504	510	516													
522	528	534	540	546	552	522	528	534	540	546	552	522	528	534	540	546	552	522	528	534	540	546	552													
558	564	570	576	582	588	558	564	570	576	582	588	558	564	570	576	582	588	558	564	570	576	582	588													
594	600	606	612	618	624	594	600	606	612	618	624	594	600	606	612	618	624	594	600	606	612	618	624													
630	636	642	648	654	660	630	636	642	648	654	660	630	636	642	648	654	660	630	636	642	648	654	660													
666	672	678	684	690	696	666	672	678	684	690	696	666	672	678	684	690	696	666	672	678	684	690	696													
702	708	714	720	726	732	702	708	714	720	726	732	702	708	714	720	726	732	702	708	714	720	726	732													
738	744	750	756	762	768	738	744	750	756	762	768	738	744	750	756	762	768	738	744	750	756	762	768													
774	780	786	792	798	804	774	780	786	792	798	804	774	780	786	792	798	804	774	780	786	792	798	804													
810	816	822	828	834	840	810	816	822	828	834	840	810	816	822	828	834	840	810	816	822	828	834	840													
846	852	858	864	870	876	846	852	858	864	870	876	846	852	858	864	870	876	846	852	858	864	870	876													
882	888	894	900	906	912	882	888	894	900	906	912	882	888	894	900	906	912	882	888	894	900	906	912													
918	924	930	936	942	948	918	924	930	936	942	948	918	924	930	936	942	948	918	924	930	936	942	948													
954	960	966	972	978	984	954	960	966	972	978	984	954	960	966	972	978	984	954	960	966	972	978	984													
990	996	1002	1008	1014	1020	990	996	1002	1008	1014	1020	990	996	1002	1008	1014	1020	990	996	1002	1008	1014	1020													
1026	1032	1038	1044	1050	1056	1026	1032	1038	1044	1050	1056	1026	1032	1038	1044	1050	1056	1026	1032	1038	1044	1050	1056													
1062	1068	1074	1080	1086	1092	1062	1068	1074	1080	1086	1092	1062	1068	1074	1080	1086	1092	1062	1068	1074	1080	1086	1092													
1098	1104	1110	1116	1122	1128	1098	1104	1110	1116	1122	1128	1098	1104	1110	1116	1122	1128	1098	1104	1110	1116	1122	1128													
1134	1140	1146	1152	1158	1164	1134	1140	1146	1152	1158	1164	1134	1140	1146	1152	1158	1164	1134	1140	1146	1152	1158	1164													
1170	1176	1182	1188	1194	1200	1170	1176	1182	1188	1194	1200	1170	1176	1182	1188	1194	1200	1170	1176	1182	1188	1194	1200													
1206	1212	1218	1224	1230	1236	1206	1212	1218	1224	1230	1236	1206	1212	1218	1224	1230	1236	1206	1212	1218	1224	1230	1236													
1242	1248	1254	1260	1266	1272	1242	1248	1254	1260	1266	1272	1242	1248	1254	1260	1266	1272	1242	1248	1254	1260	1266	1272													
1278	1284	1290	1296	1302	1308	1278	1284	1290	1296	1302	1308	1278	1284	1290	1296	1302	1308	1278	1284	1290	1296	1302	1308													
1314	1320	1326	1332	1338	1344	1314	1320	1326	1332	1338	1344	1314	1320	1326	1332	1338	1344	1314	1320	1326	1332	1338	1344													
1350	1356	1362	1368	1374	1380	1350	1356	1362	1368	1374	1380	1350	1356	1362	1368	1374	1380	1350	1356	1362	1368	1374	1380													
1386	1392	1398	1404	1410	1416	1386	1392	1398	1404	1410	1416	1386	1392	1398	1404	1410	1416	1386	1392	1398	1404	1410	1416													
1422	1428	1434	1440	1446	1452	1422	1428	1434	1440	1446	1452	1422	1428	1434	1440	1446	1452	1422	1428	1434	1440	1446	1452													
1458	1464	1470	1476	1482	1488	1458	1464	1470	1476	1482	1488	1458	1464	1470	1476	1482	1488	1458	1464	1470	1476	1482	1488													
1494	1500	1506	1512	1518	1524	1494	1500	1506	1512	1518	1524	1494	1500	1506	1512	1518	1524	1494	1500	1506	1512	1518	1524													
1530	1536	1542	1548	1554	1560	1530	1536	1542	1548	1554	1560	1530	1536	1542	1548	1554	1560	1530	1536	1542	1548	1554	1560													
1566	1572	1578	1584	1590	1596	1566	1572	1578	1584	1590	1596	1566	1572	1578	1584	1590	1596	1566	1572	1578	1584	1590	1596													
1602	1608	1614	1620	1626	1632	1602	1608	1614	1620	1626	1632	1602	1608	1614	1620	1626	1632	1602	1608	1614	1620	1626	1632													
1638	1644	1650	1656	1662	1668	1638	1644	1650	1656	1662	1668	1638	1644	1650	1656	1662	1668	1638	1644	1650	1656	1662	1668													
1674	1680	1686	1692	1698	1704	1674	1680	1686	1692	1698	1704	1674	1680	1686	1692	1698	1704	1674	1680	1686	1692	1698	1704													
1710	1716	1722	1728	1734	1740	1710	1716	1722	1728	1734	1740	1710	1716	1722	1728	1734	1740	1710	1716	1722	1728	1734	1740													
1746	1752	1758	1764	1770	1776	1746	1752	1758	1764	1770	1776	1746	1752	1758	1764	1770	1776	1746	1752	1758	1764	1770	1776													
1782	1788	1794	1800	1806	1812	1782	1788	1794	1800	1806	1812	1782	1788	1794	1800	1806	1812	1782	1788	1794	1800	1806	1812													
1818	1824	1830	1836	1842	1848	1818	1824	1830	1836	1842	1848	1818	1824	1830	1836	1842	1848	1818	1824	1830	1836	1842	1848													
1854	1860	1866	1872	1878	1884	1854	1860	1866	1872	1878	1884	1854	1860	1866	1872	1878	1884	1854	1860	1866	1872	1878	1884													
1890	1896	1902	1908	1914	1920	1890	1896	1902	1908	1914	1920	1890	1896	1902	1908	1914	1920	1890	1896	1902	1908	1914	1920													
1926	1932	1938	1944	1950	1956	1926	1932	1938	1944	1950	1956	1926	1932	1938	1944	1950	1956	1926	1932	1938	1944	1950	1956													
1962	1968	1974	1980	1986	1992	1962	1968	1974	1980	1986	1992	1962	1968	1974	1980	1986	1992	1962	1968	1974	1980	1986	1992													
1998	2004	2010	2016	2022	2028	1998	2004	2010	2016	2022	2028	1998	2004	2010	2016																					

THEORY
OF
NAVAL ARCHITECTURE

ANDREW McCANCE ROBB, D.Sc.
Professor of Naval Architecture in the University of Glasgow

WITH 8 PLATES AND 637 DIAGRAMS



CHARLES GRIFFIN & COMPANY LIMITED
LONDON

Notes Introductory to
the Theory and Design
of Gas Turbines

BY
JAMES SMALL
D.Sc., Ph.D., M.I.Mech.E.

4/6

Masters Copy
1 each to mate & Ch Imp

**Fundamentals of Ship
Stability.**

by

J. S. REDSHAW.

Reprinted from the Transactions of The Institute of Marine Engineers, Vol. LIX, No. 3.

PUBLISHED BY



International Conference on
Safety of Life at Sea, 1948

Final Act of Conference with Annexes
including the International Convention
for the Safety of Life at Sea, signed in
London, 10th June, 1948

[The Convention has not been notified
by His Majesty's Government]

Presented by the Minister of Transport to Parliament
by Command of His Majesty
August, 1948

LONDON
HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE
Reprinted 1959

Cmd. 7492

PRICE 12s. 6d. NET

PRACTICAL SHIPBUILDING

A TREATISE ON THE STRUCTURAL DESIGN AND BUILDING OF MODERN STEEL VESSELS

THE WORK OF CONSTRUCTION, FROM THE MAKING OF THE RAW MATERIAL TO THE EQUIPPED VESSEL
INCLUDING SUBSEQUENT UP-KEEP AND REPAIRS

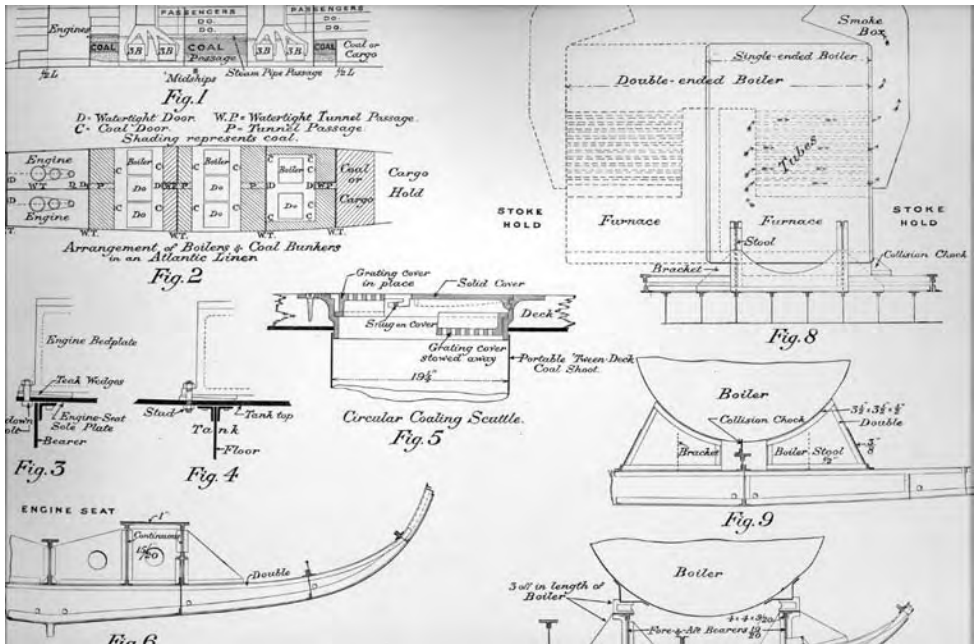
BY
A. CAMPBELL HOLMS

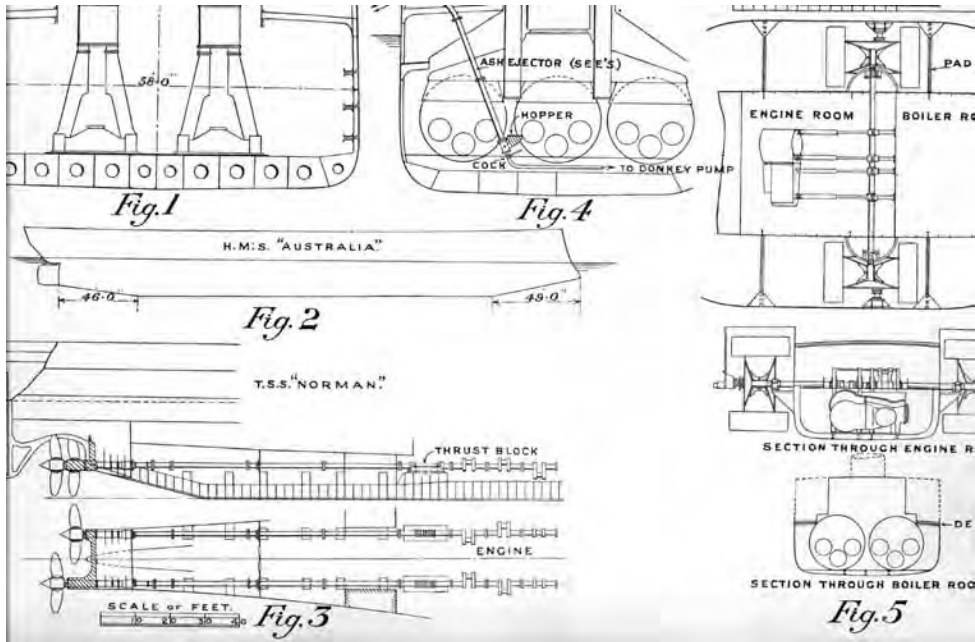
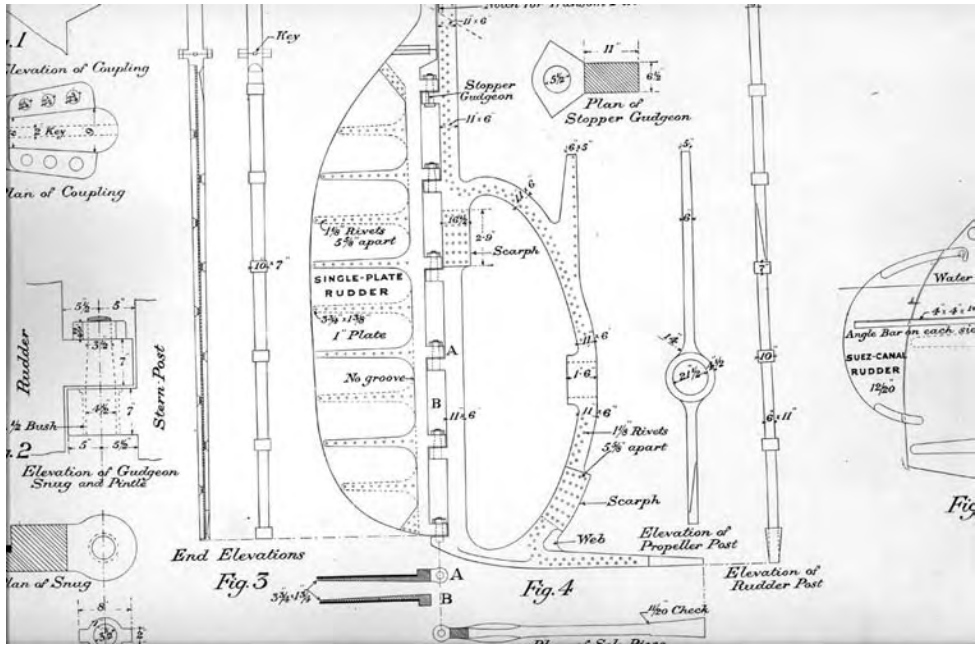
SURVEYOR TO LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING

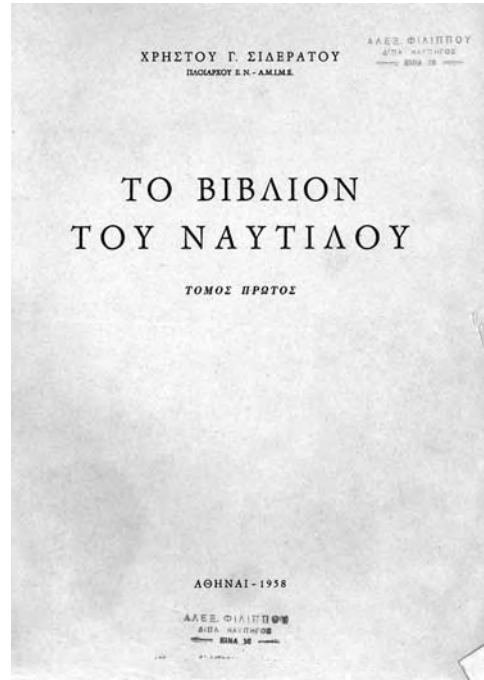
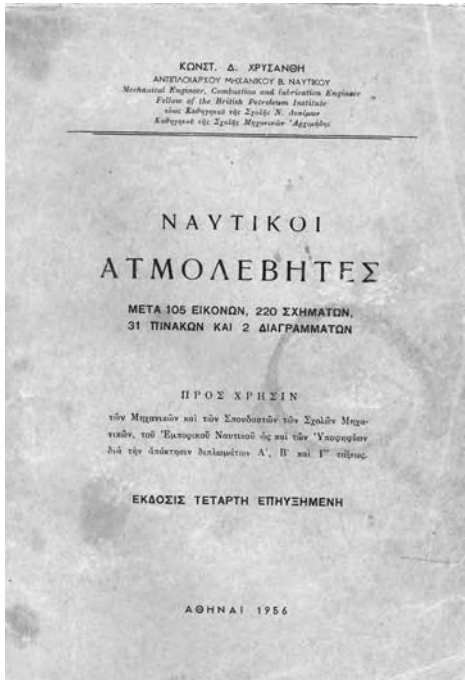
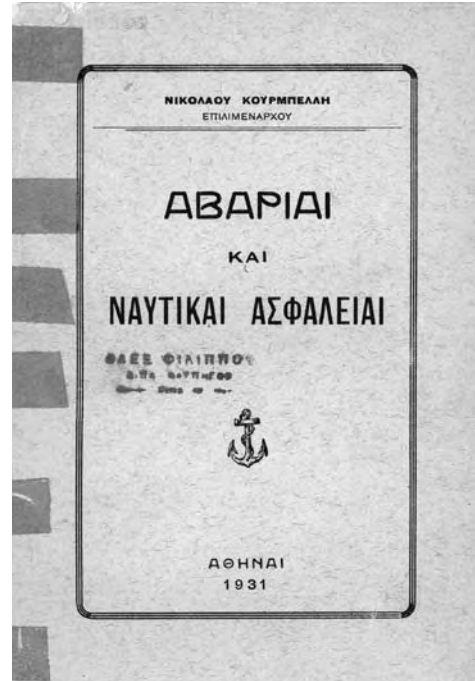
IN TWO VOLUMES
VOLUME II. DIAGRAMS AND ILLUSTRATIONS

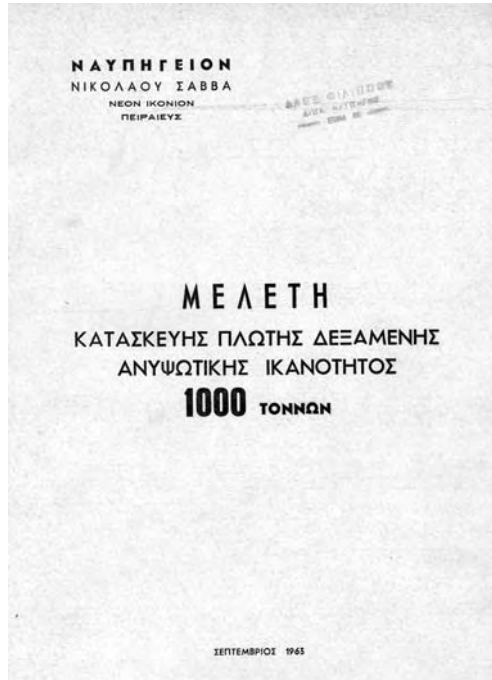
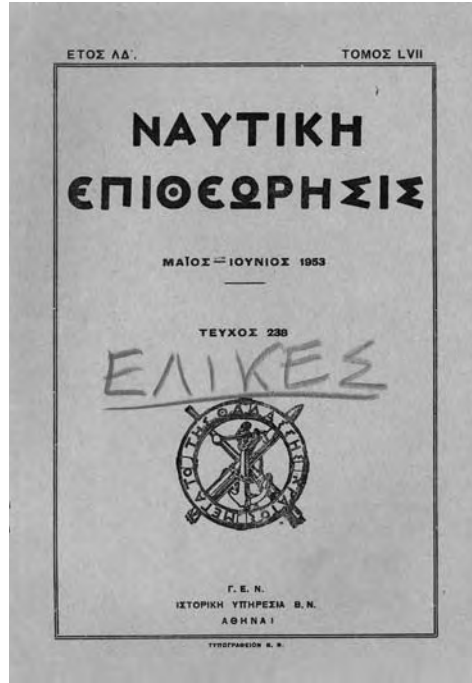
THIRD EDITION

Alex. H. Stephens









ΑΛΕΞ. ΦΙΛΙΠΠΟΥ
ΔΕΣΦ. ΠΑΥΣΙΝΟΣ
ΣΤΡΑ 12 295

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

'Αρ. 14944 της 10 Φεβρουαρίου 1939 ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ 'Αριθμός φύλλου 144

ΦΟΡΟΙ ΕΚΤΙΜΗΣ ΣΥΝΑΡΜΟΝΙΑΣ ΚΑΙ ΤΡΑΦ. ΔΙΟΡΘΩΣΕΩΝ Ε.Α. Π.

Επισημασθέντες	Επισημασθέντες	Επισημασθέντες
1. Δείκ. α Τμήμα Α'..... Δρ.	400	500
2. Δείκ. α Τμήμα Β'..... Δρ.	500	500
3. Δείκ. α Τμήμα Γ'..... Δρ.	400	500
4. Δείκ. α Τμήμα Δ'..... Δρ.	500	500
5. Δείκ. α Τμήμα Ε'..... Δρ.	500	500
6. Δείκ. α Τμήμα ΣΤ'..... Δρ.	500	500
7. Δείκ. α Τμήμα Ζ'..... Δρ.	500	500
8. Δείκ. α Τμήμα Η'..... Δρ.	500	500
9. Δείκ. α Τμήμα Θ'..... Δρ.	500	500
10. Δείκ. α Τμήμα Ι'..... Δρ.	500	500
11. Δείκ. α Τμήμα Κ'..... Δρ.	500	500
12. Δείκ. α Τμήμα Λ'..... Δρ.	500	500
13. Δείκ. α Τμήμα Μ'..... Δρ.	500	500
14. Δείκ. α Τμήμα Ν'..... Δρ.	500	500
15. Δείκ. α Τμήμα Ξ'..... Δρ.	500	500
16. Δείκ. α Τμήμα Ο'..... Δρ.	500	500
17. Δείκ. α Τμήμα Π'..... Δρ.	500	500
18. Δείκ. α Τμήμα Ρ'..... Δρ.	500	500
19. Δείκ. α Τμήμα Σ'..... Δρ.	500	500
20. Δείκ. α Τμήμα Τ'..... Δρ.	500	500
21. Δείκ. α Τμήμα Υ'..... Δρ.	500	500
22. Δείκ. α Τμήμα Φ'..... Δρ.	500	500
23. Δείκ. α Τμήμα Χ'..... Δρ.	500	500
24. Δείκ. α Τμήμα Ψ'..... Δρ.	500	500
25. Δείκ. α Τμήμα Ω'..... Δρ.	500	500
26. Δείκ. α Τμήμα Α'..... Δρ.	500	500
27. Δείκ. α Τμήμα Β'..... Δρ.	500	500
28. Δείκ. α Τμήμα Γ'..... Δρ.	500	500
29. Δείκ. α Τμήμα Δ'..... Δρ.	500	500
30. Δείκ. α Τμήμα Ε'..... Δρ.	500	500
31. Δείκ. α Τμήμα ΣΤ'..... Δρ.	500	500
32. Δείκ. α Τμήμα Ζ'..... Δρ.	500	500
33. Δείκ. α Τμήμα Η'..... Δρ.	500	500
34. Δείκ. α Τμήμα Θ'..... Δρ.	500	500
35. Δείκ. α Τμήμα Ι'..... Δρ.	500	500
36. Δείκ. α Τμήμα Κ'..... Δρ.	500	500
37. Δείκ. α Τμήμα Λ'..... Δρ.	500	500
38. Δείκ. α Τμήμα Μ'..... Δρ.	500	500
39. Δείκ. α Τμήμα Ν'..... Δρ.	500	500
40. Δείκ. α Τμήμα Ξ'..... Δρ.	500	500
41. Δείκ. α Τμήμα Ο'..... Δρ.	500	500
42. Δείκ. α Τμήμα Π'..... Δρ.	500	500
43. Δείκ. α Τμήμα Ρ'..... Δρ.	500	500
44. Δείκ. α Τμήμα Σ'..... Δρ.	500	500
45. Δείκ. α Τμήμα Τ'..... Δρ.	500	500
46. Δείκ. α Τμήμα Υ'..... Δρ.	500	500
47. Δείκ. α Τμήμα Φ'..... Δρ.	500	500
48. Δείκ. α Τμήμα Χ'..... Δρ.	500	500
49. Δείκ. α Τμήμα Ψ'..... Δρ.	500	500
50. Δείκ. α Τμήμα Ω'..... Δρ.	500	500

ΑΙ ΔΙΟΡΘΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΔΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ
ΤΟΥΣ 1948 ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΕΠΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΔΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ
(Φ.Ε.Κ. 265 Α' / 23-9-1953)

ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΜΕΛΕΤΩΝ
ΤΜΗΜΑ 1-4

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ 4258/1962

«Περί τροποσής της σύμβασης εν ασφάλει αλ ανδρωπίνης ζωής εν θαλάσση»
«Περί τροποσής της σύμβασης εν ασφάλει αλ ανδρωπίνης ζωής εν θαλάσση»
«Περί τροποσής της σύμβασης εν ασφάλει αλ ανδρωπίνης ζωής εν θαλάσση»
(Φ.Ε.Κ. 383 Α/15-11-1962)

ΠΕΡΑΙΕΥΣ 1962

ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΜΕΛΕΤΩΝ

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ 2618/1953

«Περί τροποσής της σύμβασης εν ασφάλει αλ ανδρωπίνης ζωής εν θαλάσση»
Του 1948 ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΕΠΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΝΔΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ
(Φ.Ε.Κ. 265 Α' / 23-9-1953)

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΜΕΛΕΤΩΝ

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΙΣ 1929

Περί ασφαλείας της ανδρωπίνης ζωής εν θαλάσση

ΥΠΟΥΡΓΙΚΑΙ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ
Επιθεωρήσεως πλοίων, σωσιβίων μέσων και καθορισμού αριθμού επίβατων.

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ
ΤΥΠΟΣ ΓΡ. ΒΑΛΛΙΑΡΑΤΟΥ
1947

**ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ
ΤΟΜΩΝ 2 ΚΑΙ 3**

ΤΟΜΟΣ 2

Εδώ, για αναφορά, περιέχονται μόνον τα «Περιεχόμενα»
Τα πλήρη κείμενα ευρίσκονται σε ηλεκτρονική μορφή
αποκλειστικά στην ιστοσελίδα
www.nafpigika.gr

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α΄

Στο Παράρτημα υπάρχουν κείμενα και αναμνηστικά
συνδεδεμένα με τον ΑΛΕΞΑΝΔΡΟ ΦΙΛΙΠΠΟΥ.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΟΔΟΙ

ΤΜΗΜΑ 1: ΩΣ ΦΟΙΤΗΤΟΥ ΣΤΗ ΓΛΑΣΚΩΒΗ 1912-1919

ΤΜΗΜΑ 2: ΩΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥ Β.Ν. 1920-1945

ΤΜΗΜΑ 3: ΩΣ ΕΛΕΥΘΕΡΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΑ 1945-1972

ΤΜΗΜΑ 1

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΩΣ ΦΟΙΤΗΤΟΥ ΣΤΗ ΓΛΑΣΚΩΒΗ 1912-1919

- ΕΠΙΣΤΟΛΕΣ ΜΕΤΑΞΥ ΚΩΝ. ΦΙΛΙΠΠΟΥ ΚΑΙ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ
- ΕΓΓΡΑΦΑ ΚΑΙ ΑΝΑΜΝΗΣΤΙΚΑ ΑΛΕΞ. ΦΙΛΙΠΠΟΥ ΠΕΡΙΟΔΟΥ 1912-1919
- ΤΟ «ΔΙΑΒΑΤΗΡΙΟ» ΤΗΣ ΕΠΟΧΗΣ, ΑΠΟΔΕΙΞΗ ΤΟΥ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟΥ ΣΤΗ ΓΛΑΣΚΩΒΗ «ΑΜΑ ΤΗ ΑΦΙΞΗ», ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΕ ΤΟ «JOINT BOARD OF EXAMINERS OF THE SCOTTISH UNIVERSITIES» 1912
- ΤΡΑΓΟΥΔΑΚΙΑ ΓΛΑΣΚΩΒΕΖΙΚΑ ΤΗΣ ΕΠΟΧΗΣ
- ΕΠΙΣΤΟΛΕΣ «ROYAUME DE GRECE», «DUNCAN STEWART & CO», «WAR OFFICE», «GREEK CONSULATE», «CITY OF GLASGOW POLICE», ΑΔΕΙΑ ΟΔΗΓΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΤΑΥΤΟΤΗΣ 1914-1915
- ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΗ ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ, ΤΟ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΑΣ, ΘΕΜΑΤΑ ΣΤΡΑΤΟΛΟΓΙΑΣ ΛΟΓΩ Α΄ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ 1918
- Η ΑΠΟΦΟΙΤΗΣΗ ΚΑΙ ΤΟ ΤΑΞΙΔΙ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟ ΕΙΣ ΜΑΣΣΑΛΙΑ 1919

ΤΜΗΜΑ 2

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΩΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥ Β.Ν. 1920-1945

- ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΜΗΤΡΩΟΥ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΕΛΛ. ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ 1923
- ΕΓΓΡΑΦΑ ΚΑΤΑΤΑΞΕΩΣ ΣΤΟ Β.Ν. 1918-1920
- ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΕΩΣ 1920
- ΕΓΓΡΑΦΑ ΥΠ. ΝΑΥΤΙΚΩΝ 1923-1925
- ΓΑΛΛΙΚΟ ΕΓΓΡΑΦΟ - ΤΑΥΤΟΤΗΣ ΤΟΥΛΟΝ 1926

- ΕΓΓΡΑΦΑ ΥΠ. ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΕΙΣ ΤΟΥΛΟΝ 1926-1927
- ΓΑΛΛΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΥΛΙΚΩΝ
- ΠΡΟΑΓΩΓΗ ΕΙΣ ΕΠΙΝΑΥΠΗΓΟΝ 1928
- ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΟ ΔΙΑΒΑΤΗΡΙΟ 1930
- ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΕΩΣ 1931
- ΕΓΓΡΑΦΑ ΠΡΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ, ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΚΛΠ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ 1931-1933
- ΕΥΧΗΤΗΡΙΑ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ ΣΤΟΛΟΥ 1935
- ΠΡΟΑΓΩΓΗ ΕΙΣ ΑΝΤΙΠΛΟΙΑΡΧΟΝ 1938
- ΦΥΛΛΟ ΠΟΡΕΙΑΣ ΠΡΟΣ Γ.Ε.Ν. / Γ3 1941
- ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΣΕ Ε.Ε.Π. 1941
- ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΙΠΠΟΛΥΤΟΥ ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ 1941
- ΕΓΓΡΑΦΑ ΥΠ. ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΗΣ 1942-1944
- ΑΠΟΣΤΡΑΤΕΙΑ 1945
- ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΜΗΤΡΩΟΥ 1945
- ΕΥΧΗΤΗΡΙΑ ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ ΑΝΑΚΤΟΡΩΝ 1957

ΤΜΗΜΑ 3

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΩΣ ΕΛΕΥΘΕΡΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΑ 1945-1972

- ΕΠΙΣΤΟΛΗ «HANDRIS STEAMSHIP CO LTD» ALEXANDRIA
- ΕΓΓΡΑΦΑ ΠΡΟΣ Τ.Ε.Ε. ΕΠΙ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ 1943-1947
- ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ 1946
- ΕΓΓΡΑΦΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ 1948
- ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ ΤΟΓΙΑ - ΕΠΙΣΤΟΛΕΣ ΚΑΙ «ΚΥΚΛΑΔΕΣ» ΑΠΟ 1938
- ΕΓΓΡΑΦΑ Σ.Ε.Ν.Α & Α.Ε.Ε.Ν.Α 1957-1968
- ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΠΡΟΣ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ ΤΥΠΑΛΔΟΥ 1959
- ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΑΠΟ ΕΛΕΓΧΟ «CARISIMA» ΧΑΝΔΡΗ 1962
- ΑΠΟΣΠΑΣΜΑΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ Ε.Ε.Π.
- ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΑ
- ΠΕΝΘΗ
- ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΦΑΚΕΛΩΝ ΠΟΥ ΑΠΟΜΕΝΟΥΝ ΣΗΜΕΡΑ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΦΑΚΕΛΩΝ ΠΟΥ ΑΠΟΜΕΝΟΥΝ ΣΗΜΕΡΑ

ΦΑΚΕΛΟΣ Ο.Χ.Ο.Α. (Οργανισμός Χρηματοδότησεως Οικονομικής Ανασυγκροτήσεως)
Τεχνικοί έλεγχοι με σκοπό την χρηματοδότηση για μετασκευή / ναυπήγηση /
αγορά πλοίων. Περίοδος 1961-1965

- Τεχνικοί ορισμοί χαρακτηριστικών πλοίων
- Τουριστικό «Πήγασος» της Α.Ε. Θαλάσσια Συγκοινωνία - 1961
- Αλιευτικό «Ευριδίκη 1» του Παρασκευαΐδη - 1962
- Δεξαμενόπλοιο T2 (μετατροπή σε bulk carrier) της Kulukundis Maritime Industries Inc - 1962
- Δεξαμενόπλοιο T2 «Νικόλαος Μ» εις μεταφορικό ασφάλτου εις Ναυπηγεία Σκαραμαγκά της Phoenix Steamship Corp. Εμ. Κουλουκουνητή - 1962-4
- Πορθμείο «Κνωσός» του Κ.Σ. Ευθυμιάδη - 1963
- Πορθμείο «Φαιστός» του Κ.Σ. Ευθυμιάδη - 1963-4
- Τουριστικό επιβατηγό του Κων. Λάτση - 1964
- Τουριστικό «Αργοναύτης» της Α.Ε. Γεώργιος Ποταμιάνος - 1964
- Τουριστικό «Fiesta ex Carina II» του Δημ. Χανδρή - 1964
- Πορθμείο «Iselford» του Γεωρ. Κουρή - 1964
- Πορθμείο «Κεφαλληνία» του Χρ. Παγουλάτου - 1964
- Πορθμείο της «Ε.Π.Ε. Ο.Τ.Κ.Λ.» (Οργανισμός Τουριστικής Αναπτύξεως Κρήτης - Λέσβου) - 1964
- Πορθμείο «Άγιος Νικόλαος» των Δ. Κιτσοπούλου, Ηλ. Κουμουρλή, Β. Κουβέλη - 1964
- Δεξαμενόπλοιο «Aurelian» ?? - 1964
- Δεξαμενόπλοιο 27000 t. DW (μετατροπή σε φορτηγό) της Tanker Navigation Company Inc. του Στ. Νιάρχου - 1964
- Δεξαμενόπλοιο 28300 t. DW (μετατροπή σε φορτηγό) της World Liberty Corp. του Στ. Νιάρχου - 1964
- Φορτηγό «Παναγιώτης II» (μετατροπή σε επιβατηγό & ψυγείο) του Παντ. Κουλούρη - 1964 (*)
- Πορθμείο «Ιφιγένεια» & «Ερέτρια» των Μ.Φ. & Μ.Π. Βενετσιάνου - 1964 (*)
- Αλιευτικό «Ρέα» της Εταιρίας Αλκυώνη - 1964 (*)
- Φορτηγό «Ταξιάρχης» των Αφων Ξηραδάκη - 1964 (*)
- Αλιευτικό εργοστάσιο (μετατροπή από δεξαμενόπλοιο «Eddybeach») της Ελληνικής Ατλαντικής Αλιείας του Κ. Διαμαντή - 1964 (*)

- Διάφοροι λογαριασμοί και σημειώματα

(*) = Ίδε και Φάκελο Ε.Τ.Β.Α.

ΦΑΚΕΛΟΣ Ε.Τ.Β.Α. (Ελληνική Τράπεζα Βιομηχανικής Αναπτύξεως)

Τεχνικοί έλεγχοι με σκοπό την χρηματοδότηση για μετασκευή/ναυπήγηση/
αγορά πλοίων - Περίοδος 1965-1967

- Γενικά περί αλιείας

- Δεξαμενόπλοια

Agia Erythriani

Dona Myrto

Maribruna

Mariperla

Mariprima

Mariroza

Marivenus

Mariverdo της Εταιρίας Armadores Petrolieras Δ. Χανδρή - 1965

- Φορτηγόν «Mateo» του Αγγελάτου - 1965
- Τουριστικόν «Regina ex President Hoover» του Δημ. Χανδρή - 1965
- Αλιευτικόν εργοστάσιο «Μυκήναι» της Ελληνικής Ατλαντικής Αλιείας του Κ. Διαμαντή - 1967 (**)
- Αλιευτικόν «Ποσειδών» της Α.Ε. Τρίτων - 1967
- Θαλαμηγόν «Λίνα Α.» - 1967
- Επιβατηγόν «Ήπειρος» της Α.Ε. Ιονική Ατμοπλοΐα - 1967
- Φορτηγόν «Παναγιώτης ΙΙ» (μετατροπή σε επιβατηγόν) του Παντ. Κουλούρη - 1964 (**)
- Πορθμείον «Ιφιγένεια» & «Ερέτρια» των Μ.Φ. & Μ.Π. Βενετσιάνου - 1964 (**)
- Αλιευτικόν «Ρέα» της Εταιρίας Αλκυώνη - 1964 (**)
- Φορτηγόν «Ταξiάρχης» (μετατροπή σε αλιευτικόν) των Αφων Ξηραδάκη - 1964 (**)

(**) = Ίδε και Φάκελο Ο.Χ.Ο.Α.

ΦΑΚΕΛΟΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ & ΜΙΚΡΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ 1950-1960

Στατιστικά, προδιαγραφές, μελέτες, σχέδια

- Χαρακτηριστικά επιβατηγών ακτοπλοϊκών και δρομολογία των, περί το 1950
- Υπόμνημα «Δια το ακτοπλοϊκόν πρόβλημα», 1958
- Υπόμνημα «Σχετικώς με την ναυπήγησιν ακτοπλοϊκών σκαφών διά εφοπλιστάς της ακτοπλοΐας»
- «Τα όρια της ναυτικής πίστεως παρ' ημίν», του Κ. Αντωνοπούλου, Υποδιευθυντού Ν.Α.Τ., 1958
- Σχέδιον διακυρήξεως διεθνούς μειοδοτικού διαγωνισμού διά την ναυπήγησιν τριών επιβατηγών πλοίων του Ε.Ο.Τ., υπογραφή Β. Φραγκούλης, 1961
- Προδιαγραφή για την ναυπήγηση τουριστικού ημερόπλοιου, Η. C. Stulcken Sohn, Hamburg, για λογαριασμό Μ. Πεσνικίδη, 1956
- Προϋπολογισμός δαπάνης μετασκευής πλοίου εις τουριστικόν, Α. Φιλίππου, 1960
- Σύντομος τεχνική περιγραφή δηζελικινήτου σκάφους τύπου «Osijek», υπό Α. Φιλίππου και προσφορά Uljanik Shipyard, Pula, Yugoslavia
- Σχέδια πλοηγίδων, αλιευτικών κλπ, The Israeli shipyards & Engineering works, Haifa, Israel, 1956
- Διάφορα άλλα

ΦΑΚΕΛΟΣ ΑΝΑΚΡΙΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ Α.Ε.Ε.Ν.Α (Β') 1963-1968

Εκθέσεις

- Υπόμνημα του 1965, της Γενικής Ατμοπλοΐας της Ελλάδος εν σχέσει με την διεξαγομένην ανάκρισιν επί της πυρκαϊάς του Υ/Κ «ΛΑΚΩΝΙΑ»
- Έκθεσις του επί ναυτικού ατυχήματος Ο/Γ - Ε/Γ «ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ», υπογραφές:
 - Ν. Αποστολόπουλος, Εφέτης,
 - Α. Κισσόπουλος, Πλοίαρχος Β.Ν. ε.α.,
 - Ι. Μανουσάκης,
 - Α. Ερμογένης Υποπλ/ρχος (Ν) Β.Ν. ε.α.
- Αλληλογραφία, εκθέσεις κλπ του Διπλ. Ναυπηγού Α. Φιλίππου, 1963-1968, σχετικά με την πυρκαϊά του Υ/Κ «ΒΡΕΤΑΝΗ» που συνέβη στα «Ελληνικά Ναυπηγεία» το 1963, και Πραγματογνωμοσύνη του 1963 επί της πυρκαϊάς

του Υ/Κ «ΒΡΕΤΑΝΗ», υπογραφές:
Α. Αλεξίου, Πλοίαρχος (Τ) Β.Ν.
Α. Γ. Ερμογένης, Διπλ. Ναυπηγός - Μηχανολόγος
και Απόφαση της Α.Ε.Ε.Ν.Α., 1968

ΦΑΚΕΛΟΣ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ 1955-1987

Διάφορες δημοσιεύσεις ναυτιλιακού και τεχνικού ενδιαφέροντος σε περιοδικά της εποχής.

ΦΑΚΕΛΟΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ & ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΩΝ 1910-1920

Ο φάκελος περιλαμβάνει ναυπηγικές και μηχανολογικές πληροφορίες, καμπύλες, στοιχεία κλπ καθώς και χειρόγραφους υπολογισμούς του Αλεξάνδρου Φιλίππου, όταν ήτο φοιτητής στη Γλασκώβη.

ΦΑΚΕΛΟΣ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ 1944-1948

Ο φάκελος περιλαμβάνει αλληλογραφία, προδιαγραφές και σχέδια ξυλίνων και μεταλλικών ιστιοφόρων και μηχανοκινήτων αλιευτικών. Η αλληλογραφία απευθύνεται προς τον κ. Παύλο Μελά για λογαριασμό του Ελληνικού Υδροβιολογικού Ινστιτούτου (Ε.Υ.Ι.) της Ακαδημίας Αθηνών. Κατάληξη των ανωτέρω ήτο η μετασκευή από πρώην αλιευτικό της UNRRA σε ερευνητικό αλιευτικό, το «Αλκυόνη», του οποίου φωτογραφία υπάρχει στην σελίδα 105.

ΦΑΚΕΛΟΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΩΝ & ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

- Know your stability - Richard B. Cook (Α. Φιλίππου) - 1937
- Φαλαινίδιον - εν Ναυστάθμω Β.Ν. - 1938
- Καραβόσκαρο - Α. Δεναξά - Α. Φιλίππου Α.Δ. / 1941
- Σχετικά με Ελληνική Ιστιοπλοϊκή Ομοσπονδία - 1943
- Ιστορικών Ιδρύσεως & Καταστατικών Ελληνικής Ιστιοπλοϊκής Ομοσπονδίας - 1943
- Κανονισμοί & οδηγίες κατατάξεως & καταμετρήσεως - 1923-1937
- Yacht 29' - 1943-44
- Yacht - Δ. Φιλίππου - Α. Φιλίππου Δ.Φ. / 1944
- Κλίνη βάσεως μηχανής «Royal» ΚΑ 6/7 HP - Αφοί Αναργύρου - 1944
- «Thelginos» ex «Vailima II» - Ηπειρωτική Ατμοπλοΐα Τάσος Ποταμιάνος

- «Ελένη Λ.» - Ν. Κανελλόπουλος - Χ. Αδαμαντιάδης - 1948
- «Ήως» & «Ίρις» - Α. Δεναζάς
- Ε.Ι.Ο. - Ι. Ζαφειρόπουλος
- Σχέδια διάφορα σε διαφανή
- Wood substitution table - Σχέδια τύπου Ε.Θ.Ε. 24' - Σχέδια σκάφους 6,37 μ.
- Σχέδια Lightning
- Motor yacht 26 m. - Δ. Αναστασιάδης & Α. Τσορτανίδης - 1961
- Brodogadiliste Losinj - 1963
- Motor yacht «Tamesis» - 1965

ΦΑΚΕΛΟΣ ΣΚΑΦΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

- Materials to be used in hull work - Admiralty 1913 και άλλοι κανονισμοί
- Contrat pour la fourniture de sous-marins Loire - Simon de 730 tonnes
- Société anonyme des Ateliers et Chantiers de la Loire et Société anonyme des Chantiers Navals Français - 1925
- Remorqueur de 250 C.V. - Chantiers Navals et Chaudronneries du Midi, Marseille - 1925
- Remorqueur de 150 C.V. - Chantiers Navals et Chaudronneries du Midi, Marseille - 1926
- Σιδηρά φορτηγίς 60 τόν. - Βασιλικός Ναύσταθμος Σαλαμίνας - 1954
- Έγγραφα Γ.Ε.Ν. σχετικά με κατασκευή φορτηγίδων - 1952-1955

ΦΑΚΕΛΟΣ ΔΙΑΦΟΡΑ

- ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ - Ηπειρωτική Ατμοπλοΐα - Γενική διάταξη - Μελετητής Ναυπηγός Πετρούτσης - 1964
- TODD - Μηχανικά συστήματα καύσεως ελαίου - Ζαννής Κατσουλάκος - Περίοδος 1960

Π Α Ρ Α Ρ Τ Η Μ Α Β '

Στο Παράρτημα υπάρχουν κείμενα και αναμνηστικά
συνδεδεμένα με τον ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ ΦΙΛΙΠΠΟΥ.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1945-2006

- ΤΙΤΛΟΙ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΠΟΥ ΔΗΜΟΣΙΕΥΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΟ 1954 ΕΩΣ ΤΟ 2006
- ΑΠΟ ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΤΑΜΕΙΑ - ΟΝΟΜΑΤΑ ΠΕΛΑΤΩΝ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΩΝ
- Η ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ 3ης Β' Η 1ης Ο.Ν.Α. - ΑΝΑΜΝΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΩΣΤΑ ΦΙΛΙΠΠΟΥ - ΔΙΕΤΕΛΕΣΑΝ ΜΕΛΗ ΤΗΣ 1ης Ο.Ν.Α.
- Η ΓΙΟΡΤΗ ΣΤΟ ΣΤΑΔΙΟ ΤΩΝ ΠΡΟΣΚΟΠΩΝ (1947?)
- JAMBOREE DE PAIX (1947)
- ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΑΘΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΣΕ ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
- ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΝ ΠΑΡΑΔΩΣΕΩΣ - ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΙΑΣ Ε.Ε.Π.
- LIBERTY SHIPS
- Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΠΛΟΙΩΝ (1956)
- Τ' ΑΠΛΥΤΑ ΜΑΣ (1961)
- ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΝ (1966)
- ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΝ (1967)
- Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ (1967)
- THE JOINT HELLENIC BRANCH OF R.I.N.A. & I.Mar.E. (1968)
- MEMBERS OF R.I.N.A. & I.Mar.E. RESIDENT IN GREECE (1968)
- ΤΟ ΕΡΓΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗΝ ΙΙ (1975)
- Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ (1975)
- ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΝ (1975)
- Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ (1977)
- ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ «ΑΡΓΩ» (1978)

- ΕΥΡΕΤΗΡΙΟΝ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΣΥΝΑΦΩΝ ΠΡΟΣ ΑΥΤΗΝ ΘΕΜΑΤΩΝ (1978)
- ΟΧΙ ΜΟΝΟΝ ΕΥΧΕΣ (1980)
- ΝΑ ΔΙΑΛΕΞΕΙ ΠΡΟΣΕΚΤΙΚΑ (1983)
- COST 301 - ΥΠ. ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (4.1983)
- COST 301 - ΥΠ. ΕΡΕΥΝΑΣ & ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ (4.1983)
- COST 301 - ΕΛ.Ι.Ν.Τ. - FACTORS, CRITERIA OF A UNIFORM IDENTIFICATION OF PROBLEM AREAS OF SHIPPING TRAFFIC AND IDENTIFICATION OF PROBLEM AREAS OF SHIPPING TRAFFIC IN THE GREEK SEAS (1983)
- COST 301 - ΕΛ.Ι.Ν.Τ. - OPERATIONAL WAVE SPECTRAL FOR THE AEGEAN SEA (1983)
- COST 301 - ΕΛ.Ι.Ν.Τ. - REQUIREMENTS & STANDARDS FOR ACCURATE LOCATING & TRACKING IN THE GREEK SEAS (1983)
- ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ (1985)
- COST 301 - ΥΠ. ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ (1.1986)
- ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ (1987)
- Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΣΤΙΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΒΑΣΕΙΣ (1990)
- ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΠΡΟΤΑΣΗ (1990)
- V.T.M.I.S. - ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΥΧΗΜΑΤΑ - ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ (1990)
- V.T.S. AND THE NEED FOR PROPER CASUALTY DATA (1990)
- MARINE CASUALTIES DATA RECORDING (1990)
- Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟΝ ΕΛΛΑΔΙΚΟ ΧΩΡΟ - ΜΙΑ ΣΥΖΗΤΗΣΗ ΣΤΡΟΓΓΥΛΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΣΤΟ ΕΛ.Ι.Ν.Τ. (1990)
- ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΝ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ (1991)
- ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΜΕΛΕΤΗ ΓΙΑ ΤΑ «ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ» (1991)
- ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΘΕΩΡΟΥΝΤΕΣ (1991)
- HUMAN IS THE KEY IN MAN / SHIP SYSTEM (1991)
- ADVANCED FIRE PREVENTION AND FIRE FIGHTING COURSES IN GREECE (1995)

- ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΕΦΥΡΑΣ (1995)
- ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ (1995)
- CERTAIN ASPECTS OF SHIP SAFETY (1996)
- ΤΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΕΩΣ, ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΩΣ & ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΩΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΧΥΧΗΜΑΤΑ ΣΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ (1996)
- ΕΛ.Ι.Ν.Τ. - ΠΕΡΙΠΛΟΥΣ 25 ΧΡΟΝΩΝ (1997)
- F.E.M.A.S. CONFERENCE - LISTS OF PARTICIPANTS (1997)
- F.E.M.A.S. CONFERENCE - PROGRAMME (1997)
- ΑΤΜΟΣ - ΑΤΜΟΜΗΧΑΝΗ - ΜΙΑ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ - Η ΜΗΧΑΝΗ ΤΟΥ «ΧΡΙΣΤΙΝΑ» (2000)
- ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ - ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ - ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΑΓΟΡΑΣ - ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ (2000)
- ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ 23 Μαΐου 2001 / ΥΠΟΜΝΗΜΑ (2001)
- ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΣΤΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ (2004)
- ΑΡΧΕΙΑ ΚΑΙ ΠΟΥ ΕΥΡΙΣΚΟΝΤΑΙ ΣΗΜΕΡΑ

ΤΙΤΛΟΙ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΠΟΥ ΕΔΗΜΟΣΙΕΥΘΗΣΑΝ ΑΠΟ ΤΟ 1954 ΕΩΣ ΤΟ 2006

Ο κατωτέρω κατάλογος περιλαμβάνει άρθρα και εργασίες που έγραψα και εδημοσιεύθησαν, όπως αναφέρεται, μαζί με την ημερομηνία, όπου είναι εφικτό. Σε ορισμένα από αυτά τα άρθρα συνέβαλε και ο υιός μου Ανδρέας με τις ιδιαίτερες γνώσεις του.

- Οι αεριοστρόβιλοι (Ναυτικά Χρονικά) (1954)
- Τα ναυπηγεία B & W (Ναυτικά Χρονικά) (1954)
- Σύντομος περιγραφή μηχανών Δέλτα (Ναυτικά Χρονικά) (1954)
- Η βιομηχανία επισκευών πλοίων (Τεχνικά Χρονικά) (1956)*
- Αεριοστρόβιλοι μετά γεννητριών αερίων ελευθέρων εμβόλων (Ναυτικά Χρονικά) (1956)
- Σύγκρισις εγκαταστάσεων ντήζελ και ατμοστροβίλων (Τεχνικά Χρονικά) (1959)
- Νέο προωστήριο σύστημα (Ναυτικά Χρονικά) (1959)

- Φορτηγά πλοία
- Τ' άπλυτά μας (Ναυτικά Χρονικά) (1961)*
- Some notes on welding as applied to shipbuilding (European Machinery Review) (1961)
- Η οικογενειοκρατία (Ναυτικά Χρονικά) (1965)
- Προς τον Διευθυντήν (Ναυτικά Χρονικά) (1966)*
- Προς τον Διευθυντήν (Ναυτικά Χρονικά) (1967)*
- Η συμβολή των τεχνικών (Ναυτικά Χρονικά) (1967)*
- Το έργο της Ελληνικής Αντιπροσωπείας εις την Επιτροπήν ΙΙ (ΕΛ.Ι.Ν.Τ.) (1975)*
- Ο Ελληνικός Νηογνώμων (Ναυτικά Χρονικά) (1975)*
- Προς τον Διευθυντήν (Αργώ) (1975)*
- Τοποθέτησις δυποδικού ιστού (Αργώ) (1975)
- Προς τον Διευθυντήν (Αργώ) (1975)*
- Η ναυπηγική βιομηχανία στην Ελλάδα (Δελτίο Συλλόγου Ναυπηγών) (1977)*
- Περιοδικόν Αργώ (1977)*
- Αγαπητή Αργώ (Αργώ) (1977)
- Κωνσταντίνος Φιλίππου (Αργώ) (1979)
- Όχι μόνον με ευχές (Αργώ) (1980)*
- Η μικρή ιστορία του Ι.Ν.Τ. και η θέση του στους Ναυτιλιακούς μας κύκλους (Ναυτιλιακή) (1980)
- Η μετασκευή του Δ/Π «ΩΡΙΩΝ» (Αργώ) (1980)*
- Ευρετήριο νομοθεσίας (Αργώ) (1981)
- Φορτηγίς μεταφοράς τσιμέντου (Αργώ) (1982)
- Να διαλέξει προσεκτικά (Αργώ) (1983)*
- Reducing shipboard vibrations (M.E.R.) (1985)
- Ναυτικά ατυχήματα στις Ελληνικές θάλασσες (Ναυτικά Χρονικά) (1985)*
- Εκδόσεις (Αργώ) (1985)
- Έτσι δημιουργήθηκε η τεχνική υποδομή για τη ναυτιλία μας (Αργώ) (1985)
- Ερευνητικός σταθμός (Αργώ) (1986)

- Πρότυπες επιστημονικές εργασίες πραγματοποιήθηκαν από το ΕΛ.Ι.Ν.Τ. (Εξπρές) (1986)
- Πειραματικός σταθμός έρευνας της θαλάσσιας κυκλοφορίας (Εξπρές) (1986)
- Ατυχήματα στις Ελληνικές θάλασσες (Αργώ) (1987)*
- Η ασφάλεια των επισκευών στις επισκευαστικές βάσεις (Σελίδες) (1990)*
- Ενδιαφέρουσα πρόταση (Αργώ) (1990)*
- Η μεταφορά με δεξαμενόπλοια (Καθημερινή) (1990)
- An improvement to structural safety of ships - Ships' hull stress monitor
- VTMISS - Ναυτικά ατυχήματα - Θαλάσσιο περιβάλλον (Hellenmar) (1990)*
- VTS and the need for proper casualty data (International Conference on VTS, Genova) (1990 & 1995)
- Marine casualties data recording (1990) (SORTA, Dubrovnik) (1994)*
- Η ασφάλεια των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων στον Ελλαδικά χώρο
- Συνάντηση Στρογγυλής Τραπέζης (Ε.Λ.Ι.Ν.Τ.) (1990)
- Για τον Κώστα Κρητικό
- Tanker market (Greek shipping intelligence) (1991)
- Μία αβλεψία που μπορούσε να είχε καταστροφικά αποτελέσματα - Letter to I.M.O. (1991)
- Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (1991)
- Διευθυντήν Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων (1991)*
- Χρειάζεται ολοκληρωμένη μελέτη για τα Καταμαράν (Ναυτεμπορική) (1991)*
- Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (1991)
- I.M.O. subcommittee on stability & load lines (1991)
- Επιθεωρήσεις και επιθεωρούντες (Αργώ) (1991)*
- Taking human factor into consideration in the man / ship system - Human is the key in the man / ship system (Naftiliaki) (1991)*
- Converting bulk to products (Ναυτιλιακή) (1991)
- Μέγιστον κέρδος / ελάχιστον κόστος ταξιδιού πλοίου (1992)
- Salvage of sunken «Star One» (Naftiliaki) (1992)
- Economic and technical aspects of the conversion of a bulk carrier into

- product carrier (1993)
- Surveying the future (Ναυτιλιακή) (1995)
 - Advanced fire prevention and fire fighting courses in Greece (The Swedish Club News) (1995)
 - Οδηγίες γεφύρας (Swedish Club) (1995)*
 - Διαχείριση μηχανοστασίου (Swedish Club) (1995)*
 - Κόκκινη αρμάδα (Εφοπλιστής) (1995)
 - Ναυπήγηση σταθμός, το «Ολυμπία» (Εφοπλιστής) (1995)
 - An unusual incident - That sinking feeling (The Maritime Consultant & Surveyor) 1996
 - Certain aspects of ship safety (Thalassa Forum, Naftiliaki) (1996)*
 - Το πληροφοριακό σύστημα παρακολουθήσεως, εξυπηρετήσεως & διαχειρίσεως της θαλάσσιας κυκλοφορίας και τα ναυτικά ατυχήματα στις Ελληνικές θάλασσες (Σελίδες) (1996)*
 - Καθημερινή (1996)
 - Ατύχημα στο τάνκερ του Νιάρχου «World Concord» 1954 (Εφοπλιστής) (1997)*
 - ΕΛ.Ι.Ν.Τ. - Περίπλους 25 χρόνων (ΕΛ.Ι.Ν.Τ.) (1997)*
 - Για το «Κάλυμνος» και το ναυπηγείο Αναστασιάδη & Τσορτανίδη (Εφοπλιστής) (1997)
 - Σελίδες (1997)
 - Ασφάλειες - ασφαλιστές (Σελίδες) (1998)
 - Διακανονισμοί αβαριών (Σελίδες) (1998)
 - Hellenic Institute chalks up 25 years (Naftiliaki) (1998)
 - Σελίδες (1998)
 - Το μαύρο κουτί (Ναυς) (1999)
 - Η ατμομηχανή του «Χριστίνα» - Saving Christinas power (Σελίδες, Ναυτιλιακή) (1999 & 2000) (Ναυς)
 - Ο ανθρώπινος παράγων στην ασφάλεια ναυσιπλοΐας - Υποβαθμισμένοι κανόνες, ανεκπαίδευτα πληρώματα (Οικονομική Ναυτιλιακή) (2000)
 - Το υποβρύχιο «Γλαύκος» (Καθημερινή) (2000)
 - Εξάντας (2001)
-

- Πριν 40+1 χρόνια (Ναυτιλιακή) - Working in the home port for 40 years (2001)*
 - Ανοικτή επιστολή, Τεχνικοί Σύμβουλοι - Υπόμνημα προς Γεν. Γραμματέα Υπ. Δικαιοσύνης (Σ.Ε.Ν.Τ.Σ. & Π.) - Court experts slammed (Naftiliaki) (2001)*
 - Ηγετικός ρόλος της Ελλάδος στον τομέα της τεχνολογίας - Πρόσφατη επίδειξη Van - Ολοκληρωμένο σύστημα ελέγχου Θαλάσσιας κυκλοφορίας (Οικονομική Ναυτιλιακή) - Απούσα η επίσημη Ελλάδα στα τεχνολογικά δρώμενα της διεθνούς ναυτιλίας (2001)
 - Το σύστημα ελέγχου ναυσιπλοίας (VTS) και η προϊστορία του στην Ελλάδα
 - μία μακρά ελληνική ιστορία - A long Greek story (Ναυτιλιακή) (2002)*
 - Ένα παραμύθι (2ο συνέδριο Σ.Ε.Ν.Τ.Σ & Π. & Ε.Ε.Ν.Δ. 28.01.2003) (2003)
 - Τα ναυτικά ατυχήματα και τα μαθήματα που προκύπτουν - Learning from one's mishaps (Ναυτιλιακή & Εφοπλιστής) (2003)
 - Υπηρετώντας και ελέγχοντας (Περίπλους) (2004)*
 - Ναυπηγού αναμνήσεις (Εφοπλιστής) (2004)
 - Το ρυμουλκό - ναυαγοσωστικό «Αστέρι» (Εφοπλιστής) (2004)
 - Θεσμοθετημένες διαδικασίες και ασφαλέστερη ναυτιλία - Legislation towards safer shipping (3ο συνέδριο Σ.Ε.Ν.Τ.Σ & Π. & Ε.Ε.Ν.Δ. 19.02.2004, Ναυτιλιακή, Εφοπλιστής, Ναυτικά Χρονικά, Περίπλους) (2004-5)*
 - «ΜΑΡΙΑΝΝΑ» - Ένα κόττερο (2004)*
 - Προσφώνηση στην ημερίδα της Ενώσεως για τη Ναυτική Διαιτησία (2006)
- Επίσης τα κάτωθι κείμενα εργασίες είναι καταλογοποιημένα αυτοτελώς χωριστά:
- Ιδρύθη Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας εις τον Πειραιά (Αργώ) (1972)
 - Άρθρα / προτάσεις σχετικά με το ΕΛ.Ι.Ν.Τ.
 - Ευρετήριο Τεχνικής Νομολογίας του Πλοίου και συναφών προς αυτήν Θεμάτων (ΕΛ.Ι.Ν.Τ.) (1978)*
 - Νομοθεσία πλοίων κατά κατηγορίας και άλλαι σχετικαί διατάξεις (Δελτίο Ν.Ε.Ε.) (1980)
 - Τεχνική νομοθεσία πλοίων (Δελτίο Ν.Ε.Ε.) (1980)
 - Ship Casualties in the Greek Seas (ΕΛ.Ι.Ν.Τ. & COST 301) (1985)
 - Validation of Marine Casualties in the Greek Seas (ΕΛ.Ι.Ν.Τ. & COST 301) (1985)

- Correlation of Traffic & Casualty Patterns in the Greek Seas (ΕΛ.Ι.Ν.Τ. & COST 301) (1985)
- Mediterranean Trials (και Α. Λεοντόπουλος & Ι. Παπαιωάννου) (ΕΛ.Ι.Ν.Τ. & COST 301) (1985)
- Ship's hull stress monitor
- Πυρασφάλεια πλοίων (Swedish Club)
- Bridge & engine instructions (The Swedish Club)
- Safety manuals (Swedish Club)
- Fire fighting manuals (Swedish Club)
- Life extension of tanker tonnage (1990)
- Ατμός, Ατμομηχανή - μία ιστορική αναδρομή - Η μηχανή του «Χριστίνα» (Ε.Μ.Π. 1999, Περίπλους 2005)*
- Εργασίες RTIS, VTMISS, MASIS, ΣΕΘΑΜ κλπ
- Επιθεωρήσεις πλοίων - Επιφανειακή επιθεώρηση - Επιθεώρηση αγοράς - Επιθεώρηση παραλαβής (Ε.Μ.Π.)*
- Συμπεράσματα (1ο συνέδριο Σ.Ε.Ν.Τ.Σ&Π. & Ε.Ε.Ν.Δ. 26.01.2002)

Σημείωση: Με * σημειούνται τα άρθρα που έχουν περιληφθεί στον «Τόμο 1 - Η συνέχεια - Κωνσταντίνος Φιλίππου» ή στον «Τόμο 2 - Παράρτημα Β'».

ΤΟΜΟΣ 3

Εδώ, για αναφορά, περιέχονται μόνον «Περιεχόμενα» και «Κατάλογοι»

Τα πλήρη κείμενα ευρίσκονται σε ηλεκτρονική μορφή
αποκλειστικά στην ιστοσελίδα

www.nafpigiika.gr

ΝΑΥΠΗΓΙΚΑ ΤΕΚΜΗΡΙΑ

Προέρχονται από τα αρχεία του Αλεξάνδρου και του Κωνσταντίνου Φιλίππου, ασχέτως του ποίος ήτο ο δημιουργός τους.

Τα τεκμήρια αυτά προβάλλουν τις επί σειρά ετών προσπάθειες για νομοθετική ρύθμιση του επαγγέλματος του ναυπηγού και της εξασκήσεως των συναφών ναυπηγικών και μηχανολογικών εργασιών (ίδε το ενδιαφέρον έγγραφο με ημερομηνία 30 Οκτωβρίου 1943, με τις υπογραφές των ναυπηγών Αλ. Φιλίππου, Ι.Ν. Λάσκαρη, Ι. Ρωσσέτου και Α.Π. Πρωτοπαπαδάκη) καθώς και τις ναυπηγικές μελετητικές και κατασκευαστικές απαιτήσεις της εποχής όπου αναδεικνύεται η απόσταση που υπάρχει μεταξύ του τότε και του σήμερα.

Αποτελούνται από συλλογή παλαιών εγγράφων, προτάσεων, προδιαγραφών, μελετών, κοστολογήσεων κλπ που, καλύπτοντας την ιστορουμένη περίοδο, θέλουν να υπενθυμίσουν πώς εξησκήτο τότε η ναυπηγική επιστήμη, πως εδημιουργούντο κάποια ναυπηγικά έργα, ο τύπος και το μέγεθος των πλοίων και σκαφών, πως διεμορφώνοντο οι κανονισμοί, πως εγίνετο η προσπάθεια αναπτύξεως της ναυπηγικής μας βιομηχανίας κλπ.

Όσον αφορά τις μελέτες να σημειωθεί ότι το υπολογιστικό μεν μέρος εγένετο κατ' αρχάς με την προπαίδεια, με την χρήση λογαρίθμων ή τον λογαριθμικό χάρακα, άρα και την ανάλογη μαθηματική ακρίβεια και τον τεράστιο απαιτούμενο χρόνο, αργότερα, από το τέλος της δεκαετίας του 1960 περίπου, με την χρήση απλών ηλεκτρικών / ηλεκτρονικών υπολογιστικών μηχανών με μία ή δύο μνήμες.....το δε σχεδιαστικό με την χρήση γραμμοσύρτη, σινικής μελάνης, χαράκων και καμπυλογράμμων.....Τεκμήρια σχεδίων, λόγω του μεγέθους των, δυστυχώς δεν μπορούν να συμπεριληφθούν εδώ.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΤΜΗΜΑ 1:

ΑΡΧΕΙΟ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ & ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΜΕ ΑΡΧΕΣ ΚΑΙ ΤΟ ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ - 1943-1983 ΤΩΝ ΑΛΕΞ. & ΚΩΝ. ΦΙΛΙΠΠΟΥ

- ΠΡΟΣ ΤΟ ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ 30.10.1943
- ΠΡΟΣ ΤΟ ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
- ΠΙΝΑΞ ΑΜΟΙΒΩΝ
- ΜΑΘΗΜΑΤΑ ΣΠΟΥΔΑΣΤΟΥ ΝΑΥΠΗΓΙΑΣ
- ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΠΕΡΙ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΝΑΥΠΗΓΟΥ ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ
- ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΠΕΡΙ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΝΑΥΠΗΓΟΥ ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ
- ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΠΕΡΙ
 - I) ΔΙΑΙΡΕΣΩΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΤΑΞΕΩΣ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ
 - II) ΜΕΛΕΤΩΝ, ΑΔΕΙΩΝ, ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ ΚΑΙ ΕΠΙΒΛΕΨΕΩΣ ΑΥΤΩΝ
 - III) ΕΠΙΒΛΕΨΕΩΣ ΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΕΩΣ ΑΥΤΩΝ
 - IV) ΠΡΑΓΜΑΤΟΣΥΝΩΝ ΚΑΠ
- ΣΧΕΔΙΟΝ ΝΟΜΟΥ ΠΕΡΙ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ
- ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ 13.05.1944
- ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΩΝ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ, ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΩΝ, ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΛΛΕΙΟΛΟΓΩΝ 01.11.1947
- ΠΙΝΑΞ ΑΜΟΙΒΩΝ 03.03.1960
- ΤΟ Τ.Ε.Ε. ΖΗΤΕΙ ΑΠΟ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΝ ΥΠΟΒΟΛΗΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ 11.1965
- Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ 11.1965
- ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ 11.1965
- ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ 07.12.1965

- ΚΑΤΗΓΟΡΗΤΗΡΙΟΝ - Ε/Γ «ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ»
- ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ - ΠΡΑΚΤΙΚΑ 06.07.1966
- ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ - ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ 28.09.1966
- ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ 12.09.1966
- ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ 18.09.1966
- Ο ΕΛΕΓΧΟΣ ΣΤΙΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΝΑ ΑΣΚΗΤΑΙ ΜΟΝΟΝ ΑΠΟ ΔΙΠΛ. ΝΑΥΠΗΓΟΥΣ 01.1967
- ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ 23.03.1967
- ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΠΡΟΕΔΡΟΝ 24.04 1967
- ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΠΡΟΕΔΡΟΝ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΩΝ 25.07.1967
- ΤΟ Τ.Ε.Ε. ΣΥΜΒΑΛΛΕΙ ΠΡΟΘΥΜΩΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΙΝ ΥΠΟ ΤΟΥ Υ.Ε.Ν. ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ 02.12.1967
- ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟΝ ΤΟΥ Ε/Γ «ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ» 06.04.1967
- ΕΠΙΒΕΒΛΗΜΕΝΗ Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΕΚΠΡΟΣΩΠΩΝ ΤΕΕ ΣΕ ΕΠΙΤΡΟΠΕΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ 14.09.1974
- ΑΝΑΓΚΑΙΑ Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥ Τ.Ε.Ε. ΣΕ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΔΙΑΣΚΕΨΗ 21.09.1974
- ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΓΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΣΥΝΑΔΕΛΦΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ Τ.Ε.Ε. 20.09.1975
- ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΔΙΟΙΚΟΥΣΑΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗΝ 01.10.1975
- ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΟΡΙΩΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟΦΟΙΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ 07.11.1978
- ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, ΠΡΟΣ ΤΑ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΟΥ Τ.Ε.Ε. 12.1978
- ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΔΙΑΤΑΞΗ 15.12.1978
- ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ 23.01.1979
- ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, ΠΡΑΚΤΙΚΟ Αρ. 5, 11.01.1979

- ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, ΠΡΑΚΤΙΚΟ Αρ. 7, 14.02.1979
- ΕΘΝΙΚΗ ΑΝΑΓΚΗ Η ΛΗΨΗ ΑΜΕΣΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ 10.02.1979
- ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ Τ.Ε.Ε. 09.1979
- ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, ΠΡΑΚΤΙΚΟ Αρ. 17, 15.11.1979
- ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΔΙΟΙΚΟΥΣΑΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗΝ 22.11.1979
- ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, ΠΡΑΚΤΙΚΟ Αρ. 18, 30.11.1979
- ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΩΝ ΝΑΥΠΗΤΩΝ
- ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ
- ΝΑ ΑΠΟΣΥΡΘΕΙ ΤΟ Σ/Ν ΠΕΡΙ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΖΗΤΑ ΤΟ Τ.Ε.Ε. 03.12.1979
- ΑΝΑΘΕΣΗ ΕΡΓΟΥ ΣΕ ΟΜΑΔΑ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΛΕΤΗ ΘΕΜΑΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ 11.01.1980
- ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, ΟΡΙΣΜΟΣ ΜΕΛΟΥΣ 12.01.1980
- ΤΡΕΙΣ ΕΠΟΙΚΟΔΟΜΗΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ 27.01.1980
- ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ, ΕΙΝΑΙ ΑΝΑΡΜΟΔΙΟΙ
- Ο ΜΕΓΑΛΟΣ ΕΝΟΧΟΣ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΗΣ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ 14.03.1983
- ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΟΥ Τ.Ε.Ε. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΤΗΣ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ 14.03.1983
- Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΟΠΩΣ ΧΑΡΑΣΣΕΤΑΙ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΝΤΑΕΤΟΥΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ 1983

ΤΜΗΜΑ 2:

ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ, ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ, ΜΕΛΕΤΕΣ, ΚΟΣΤΟΛΟΓΗΣΕΙΣ, ΕΓΓΡΑΦΑ ΚΛΠ - 1955-1980

- ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΚΑΤΟΥ Ε.Ε.Π., 1956-57

- ΜΕΛΕΤΗ ΠΛΗΓΙΔΟΣ Π.Σ.Π., 1956-57
- ΒΑΣΙΚΑΙ ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΔΙΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΙΝ ΠΟΡΘΜΕΙΩΝ ΚΛΕΙΣΤΩΝ ΥΔΑΤΩΝ, (χειρόγραφος πρόταση), 1956-57
- ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΕΝΤΕΛΟΜΕΝΩΝ ΕΞΟΔΩΝ, 1956
- ΕΚΘΕΣΙΣ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ «ΚΕΧΡΕΑ», «ΚΟΝΙΤΣΑ», «ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ», 1956
- PRICE OF SHIPS, 1956
- Φ/Γ «ΣΠΥΡΟΣ», ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΓΡΑΜΜΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ, 1957
- ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΙΣ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΚΑΝΟΝΑ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ ΤΟΥ Δ/Π «ΒΕΛΓΙΟΝ», 1959
- SPECIFICATION OIL FUEL CONVERSION AND MODIFICATIONS TO «ARMENISTIS», 1959
- «D. C. ANASTASSIADES & A. CH. TSORTANIDES YARD No 30», FLOODING CALCULATIONS, 1959
- ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ, 2ος ΚΥΚΛΟΣ, 1960
- ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΙΣ Ρ/Κ «ΘΗΣΕΥΣ», 1960
- Φ/Γ «ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ», ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΓΡΑΜΜΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ, 1961
- Φ/Γ «ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ», ΜΕΛΕΤΗ ΑΝΤΟΧΗΣ, 1961
- «ΝΑΒΙ» ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ - ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΓΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΝ ΧΑΛΥΒΔΙΝΗΣ ΘΑΛΑΜΗΓΟΥ 19,0 Μ., 1961
- ΙΩΑΝΝΗΣ ΡΟΝΤΗΡΗΣ, ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΣΙΔΗΡΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ 8,0 Μ., 1962
- JAMBOISING OF T-2 TANKER, 1961-62
- S.S «IRENE», SPECIFICATION FOR CONVERSION TO FUEL OIL BURNING, 1961
- «ΚΑΜΕΛΙΑ», D. C. ANASTASSIADES & A. CH. TSORTANIDES, FLOODING CALCULATIONS, 1962
- «ΚΑΜΕΛΙΑ», ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΓΡΑΜΜΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ, 1962
- ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΨΑΡΡΟΥ, ΓΡΑΜΜΑΙ ΣΚΑΦΟΥΣ, 1965
- YACHT «NIKI», CONDITION SURVEY, 1962
- Α/Π «ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ», ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΩΣ, 1962

- Α/Π «ΕΙΡΗΝΗ», ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΙΣ, 1963
- «FOTIS», CALCULATION OF SCANTLINGS, 1963
- «KASTRIANI», CALCULATION OF SCANTLINGS, 1963
- «RICHMOND», DAMAGE SURVEY, 1964
- Δ/Π «STRIB», ΕΠΙΕΘΕΩΡΗΣΗ, 1965
- ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ - ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟΥ
49,6 Μ., Π. ΣΠΑΝΙΑΣ, 1970
- Μ.Υ. «ELIAS L», TRIM & STABILITY DIAGRAMS, 1971
- ΣΧΕΔΙΟΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗΣ ΒΑΣΕΩΣ ΚΑΙ
ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΥ ΕΙΣ ΠΩΣΣΕΙΔΩΝΙΑΝ, 1975
- Μ.Υ. «SEA VICTORY», DAMAGE REPORT, 1976
- Μ.Υ. «SILVER BAY», DAMAGE SURVEY, 1980
- ΑΠΛΟΠΟΙΗΜΕΝΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΔΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΝ ΤΗΣ
ΔΙΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ, Θ. ΦΡΑΓΚΟΥΛΑΚΗΣ, 1980
- Μ.Υ. «KAVO GROSSOS», GRAIN & STABILITY BOOKLET, 1980

ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ

Στο κεφάλαιο αυτό έχουν συγκεντρωθεί δημοσιεύσεις που είδαν το φως την περίοδο 1954 - 1987, που είχαν τραβήξει την προσοχή μου και που σκιαγραφούν ναυπηγικούς προβληματισμούς και κάποια επιτεύγματα συναδέλφων μου.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΤΡΙΤΩΝ ΠΟΥ ΕΔΗΜΟΣΙΕΥΘΗΣΑΝ ΣΤΟΝ ΤΥΠΟ 1954-1987

- Η μετασκευή των «Λίμπερτυς» - Άρθρο - 1954 - Ναυτικά Χρονικά
- Το δηζελόπλοιο - Χαρ. Παναγόπουλου - 1954 - Ναυτικά Χρονικά
- Αεριοστρόβιλοι - Παν. Λαιμού - 1954 - Ναυτικά Χρονικά
- Αι πιθανά αιτία κοπής των δεξαμενοπλοίων (Παγκόσμιος Αρμονία) - Δημ. Παρίσης - 1954 - Ναυτικά Χρονικά
- Η ηλεκτροσυγκόλλησις επί πλοίων - Ιωαν. Ρωσσέτος - 1958 - Τεχνικά Χρονικά
- New radar installation - 1958 - Shipping & Shipbuilding Record
- Ore carrier with free piston machinery «Morar» - Άρθρο - 1959 - Shipping & Shipbuilding Record
- One hundred years of Fairfield - 1960 - Shipping & Shipbuilding Record
- Αι ναυτικά μηχανά του παρόντος και του μέλλοντος - Παν. Λαιμού - 1961 - Ναυτικά Χρονικά
- Χρησιμοποίησις βαραίων πετρελαίων εις τας μηχανάς ντήζελ - Ελλ. Σίδερη - 1962 - Ναυτιλία
- Το Δ.Σ. της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών - Ανακοίνωση - 1963 - ??
- Αι δυνατότητες διά ναυπηγικήν & επισκευαστικήν βιομηχανίαν εν Ελλάδι - Χρ. Σιδεράτος - 1964 - Δελτίον Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος
- Το Δ.Σ. του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος - Ανακοίνωση - 1964 - Δελτίον Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος
- Αι τεχνικά εξελίξεις στα πλοία - Δ. Χατζηγιαννάκη - ?? - Ναυτικά Χρονικά
- Τα ναυπηγεία Περάματος - Άρθρο - 1966 - Ναυτικά Χρονικά
- Αύξουσα η δραστηριότης των ναυπηγείων του Περάματος - Άρθρο - 1966 - Ναυτικά Χρονικά

- Η αλληλογραφία μας «Φαιστός» - Βασ. Φραγκούλης - 1966 - Ναυτικά Χρονικά
- Τα προς αντικατάστασιν των Λίμπερτυς Ιαπωνικής κατασκευής «Φρηντομσίπς» - Άρθρο - 1967 - Ναυτικά Χρονικά
- Liberty replacement - Άρθρο - 1967 - Shipping & Shipbuilding Record
- The Freedom Ship, Prototype «Chian Captain» SD 14 - Άρθρο - 1967 - Shipping & Shipbuilding Record
- Η υποδομή & το ναυπηγείο της Κυνοσούρας - Άρθρα - 1970 - Ναυτικά Χρονικά
- «Ακουάριους» Το πρώτο εδώ ναυπηγούμενον κρουαζιερόπλοιο - Άρθρο - 1970 - Ναυτικά Χρονικά
- Αγοραί πολυτελών τουριστικών - Άρθρο - 1970 - Ναυτικά Χρονικά
- Η βάσις Περάματος - Επιστολή - Ι. Χολέβας - 1970 - Ναυτικά Χρονικά
- Η ανέλκυσις του επιβατηγού πλοίου «Αγαμέμνων» - Νικ. Ασφή - 1971 - Τεχνικά Χρονικά
- Ζωηρόν ενδιαφέρον του κράτους διά την ναυπηγο-επισκευαστικήν βιομηχανίαν του Περάματος - Άρθρο - 1972 - Ναυτικά Χρονικά
- 40 σκάφη εις το Πέραμα - Άρθρο - 1972 - Αργώ
- Η Ελληνική Επιτροπή του Lloyd's Register of Shipping - Άρθρο - 1972 - Ναυτικά Χρονικά
- Επαναρχίζει η δανειοδότησις της ναυπηγικής και επισκευαστικής βιομηχανίας - Δ. Τσαπραλής - 1972 - Ναυτικά Χρονικά
- Ένα ακόμα επίτευγμα των Χαλυβουργείων Ελευσίνος - Διαφήμιση - 1972 - Ναυτικά Χρονικά
- Το Υ.Ε.Ν. και ο διεθνής χώρος- Άρθρο - 1975 - Ναυτικά Χρονικά
- Προνόμοια και διακρίσεις - Επιστολή - Ι. Κόσκορος - 1983
- Μέτρα για να σωθεί η ναυπηγο-επισκευαστική βιομηχανία - Ν. Σίμος - 1983 - Οικονομικός Ταχυδρόμος
- Το νομοσχέδιο για την ίδρυση τμημάτων ναυτικών διαφορών - 1983 - Ναυτικά Χρονικά
- Καταρτήστηκε από το Υ.Ε.Ν. σχέδιο κανονισμού για την παρακολούθηση ναυπηγήσεων πλοίων - Άρθρο - 1987 - Ναυτεμπορική
- Επιχειρείται η βελτίωση και ο εκσυγχρονισμός της νομοθεσίας που αφορά όλα τα Ο/Γ πλοία - Άρθρο - 1987 - Ναυτεμπορική
- Η ναυπήγηση 5 αρματαγωγών πλοίων - Άρθρο - 1987 - Ναυτεμπορική

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΑ ΤΕΚΜΗΡΙΑ

Περιλαμβάνονται φωτογραφίες της ιστορουμένης περιόδου, χωρίς να διεκδικείται κάποια συγκεκριμένη καταγραφή ούτε πληρότης. Απλώς υπενθυμίζονται τύποι και μεγέθη πλοίων που δεν υπάρχουν πιά.

Οι φωτογραφίες υπήρχαν στο προσωπικό αρχείο των Αλεξ. & Κων. Φιλίππου εκτός εάν αναφέρεται διαφορετικά.

- ΔΙΑΦΗΜΙΣΤΙΚΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ CUNARD LINE ΕΚ ΠΑΤΡΩΝ
- ΤΑΧΥΠΛΟΑ ΠΟΛΕΜΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΥ BAGLIETTO
- «ΜΟΤΟΣΙΠΣ» (από αρχείο Γ. Γεωργίου ευγενώς παραχωρηθέν)
- ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΤΗΣ ΕΛΜΕΣ
- ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Ι. ΤΟΓΙΑ (και από φωτογραφίες του Σ. Τόγια)
- ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΤΥΠΑΛΔΟΥ
- ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΚΑΒΟΥΝΙΔΟΥ
- ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ Ι. ΛΑΤΣΗ
- ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ - ΝΟΜΙΚΟΥ
- ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΧΑΝΔΡΗ (και από φωτογραφίες του Σ. Τόγια)
- ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ
- ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ SUN LINE
- ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ GREEK LINE - ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ
- ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ HOME LINES - ΕΥΤΕΝΙΔΗ
- ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ MED SUN LINES - ΚΟΚΚΙΝΟΥ
- ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΦΟΥΣΤΑΝΟΥ
- ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ ΚΑΙ ΝΕΑ ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ - ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ

Ο συγγραφέας κάνει μία «εκ των έσω» ιστορική κατάθεση γεγονότων όλου του εικοστού αιώνα, όπως αυτά προκύπτουν από τα αρχεία του πατέρα του και τα δικά του και από τις προσωπικές αναμνήσεις του.

Ο κύριος στόχος του είναι να καταγραφεί η επαγγελματική ναυπηγική δραστηριότητα κατά την διάρκεια του αιώνα αυτού, όπως την έζησαν μέσα στις τάξεις του πολεμικού ναυτικού, στην ελεύθερη αγορά του Πειραικού κέντρου και της μεγάλης Ελληνικής ναυτιλίας και με γεγονότα τα οποία εβίωσαν στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.

Η εξιστόρηση αυτή ελεκτείνεται σε αποτύπωση οικογενειακών, προσωπικών και κοινωνικών δραμένων, σε μία συνεχή ροή της ζωής που τα συνδέουν ολοκληρωμένα με τις συνθήκες μέσα από τις οποίες εξελίχθηκαν ναυπηγικά δράματα.

Το βιβλίο συμπληρώνεται με διακόσια πενήντα περίπου έγγραφα, δημοσιεύματα, επιστολές, άρθρα και μελέτες και με αξιόλογο φωτογραφικό υλικό, που παρουσιάζονται τόσο μέσα στο έντυπο κείμενο και σε ηλεκτρονική ιστοσελίδα που το συνοδεύει.



«Από τις αρχές του 1900»
Αλέξανδρος Φιλίππου
Ιεπλ. Ναυπηγός Μηχανικός
Αξιωματικός του Βασιλικού Ναυτικού
και μεταπολεμικά από τους πρωταγόνες
της αναγέννησης της ναυπηγικής στον τόπο μας



«Η συνέχεια»
Κωνσταντίνος Φιλίππου
Ιεπλ. Ναυπηγός - Μηχανολογός Μηχανικός
Στο Πειραικό ναυπηγικό γήνεσθιο
της Μεγάλης Ελληνικής Ναυτιλίας
Συγγραφέας του παρόντος