

## Επί ποδός... για το νέο θεσμικό πλαίσιο δημοσίων έργων & μελετών

▶ ΤΑ ΑΙΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΡΓΟΛΗΠΤΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΝ

**ΠΑΙΔΕΙΑ**

**Διά βίου μάθηση, οι προτάσεις του ΤΕΕ**



ΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ & ΤΟ ΕΡΓΟ ΤΟΥΣ  
Κωνσταντίνος Φιλίππου



«Έφυγε»  
ο Γρηγόρης Διαμαντόπουλος

# ΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Η ΖΩΗ ΚΑΙ ΤΟ ΕΡΓΟ ΤΟΥΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΙΛΙΠΠΟΥ

## Αριθμός Μητρώου ΤΕΕ 6610

Είναι ο πρώτος, ο οποίος έλαβε μετά τον πόλεμο, το 1955, άδεια άσκησης επαγγέλματος του Ναυπηγού από το ΤΕΕ. Αριθμός Μητρώου: 6610. Σπουδές: Πανεπιστήμιο Γλασκόβης. Στην καρτέλα του καταγράφεται και μια ακόμη ειδικότητα: Μηχανολόγος Μηχανικός.

Εκεί, ωστόσο, δεν καταγράφονται οι γνώσεις και εμπειρίες μισού αιώνα επαγγελματικής δράσης, σε μια εποχή δύσκολη για τη χώρα, τη μεταπολεμική, αλλά και μια εποχή έντονης ανασυγκρότησης της ναυτιλίας και των ναυπηγικών δραστηριοτήτων. Ενός μεγάλου κεφαλαίου της ελληνικής ναυτιλίας, που σε ό,τι αφορά την εντός συνόρων ιστορία της, γνώρισε την «άνοδο και την πτώση», έως του σημείου να μιλάμε σήμερα για την κρίση της ελληνικής ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας. Όλα αυτά καταγράφονται σε τούτες τις σελίδες, αναμφίβολα περιληπτικά, πλην, όμως, αρκετά περιγραφικά, χάρη στην αφήγηση του Κωνσταντίνου Φιλίππου. Ενός ανθρώπου που δε δίστασε στα 74 χρόνια του, το 2004, να προσφέρει τις υπηρεσίες του ως εθελοντής στους Ολυμπιακούς Αγώνες, χωρίς να προφέρει, αλλά εννοώντας απολύτως, το γνωστό: «Για την Ελλάδα ρε γαμ...»!

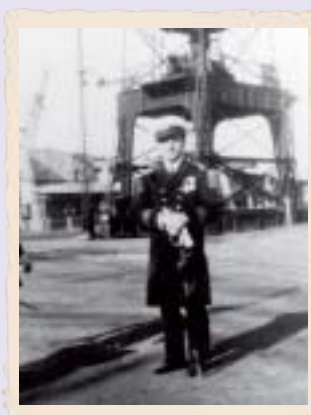
Κείμενο βασισμένο  
σε συνέντευξη  
στον Νικόλαο Παρμενόπουλο

Γεννήθηκε το 1930 στη Βρέστη της Γαλλίας. Ο πατέρας του, Αλέξανδρος Φιλίππου (1894-1972) υπήρξε από τους ελάχιους, τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια, ναυπηγούς, μέλος του ΤΕΕ. Μετά από μια θητεία ως αξιωματικός του Πολεμικού Ναυτικού (1920-1945), εργάστηκε ως ελεύθερος επαγγελματίας, με δικό



πολλοί από τους συγγενείς του υπηρέτησαν στο Πολεμικό Ναυτικό και πολλά ξαδέλφια μου πήγαν στη Σχολή Δοκίμων. Εγώ αποστάτησα, δεν ήθελα να γίνω αξιωματικός του Πολεμικού Ναυτικού, ήθελα, όμως, να έχω να κάνω με τα καράβια. Επέλεξα τη ναυπηγική».

Το 1948, όταν τελείωσε τις γυμνασιακές του σπουδές στο Πειραματικό Σχολείο του Πανεπιστημίου Αθηνών, δεν υπήρχε στην Ελλάδα η δυνατότητα να σπουδά-



Αλέξανδρος Φιλίππου (1894-1972)



Το λιμάνι του Πειραιά τη δεκαετία του 1960

του ναυπηγικό γραφείο στον Πειραιά. Το «ναυτικό» περιβάλλον, μέσα στο οποίο μεγάλωσε ο νεαρός Κωνσταντίνος, επέδρασε στα ενδιαφέροντα και στις αποφάσεις που πήρε για το μέλλον του. Το παραδέχεται: «Δεν μπορούσα να φανταστώ να γίνω τίποτα άλλο, εκτός από ναυπηγός. Τα παιδικά μου χρόνια τα πέρασα στο ναύσταθμο του Πολεμικού Ναυτικού στη Σαλαμίνα. Ο πατέρας μου και

σει κανείς ναυπηγός. Στο Πολυτεχνείο δεν υπήρχε Σχολή Ναυπηγών. Η ναυπηγική διδασκόταν περιορισμένα, στους σπουδαστές Μηχανολόγους, από τον Β. Φραγκούλη. «Συνεπώς, ο δρόμος για να σπουδάσει κάποιος ναυπηγική, ήταν μονόδρομος, εκτός συνόρων της χώρας». Αλλά και στο εξωτερικό δεν ήταν εύκολα τα πράγματα, γιατί τα Πανεπιστήμια, που είχαν σχολές ναυπηγικής, ή-

ταν συγκεκριμένα και οι θέσεις καλύπτονταν από τους νέους που αποστρατεύονταν με τη λήξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου.

Εκτός από τις ΗΠΑ και τον Καναδά, στη Δυτική Ευρώπη σχολές Ναυπηγών υπήρχαν στην Αγγλία, στη Γαλλία, στη Γερμανία και στην Ιταλία. Μη βρίσκοντας θέση σε Σχολή Ναυπηγών, φοίτησε στη Σχολή Μηχανολόγων στο Πανεπιστήμιο της Λοζάνης (1948-1950) και όταν έγινε δεκτός από το Πανεπιστήμιο της Γλασκόβης στη Σκωτία, σπούδασε Μηχανολόγος ναυτικής κατεύθυνσης και στη συνέχεια Ναυπηγός (1950-1955).

Την αγγλική γλώσσα την έμαθε, αρχικά, χάρη σ' έναν Βρετανό στρατιώτη, ο οποίος είχε ξεμείνει στην Αθήνα την περίοδο της κατοχής, «αντί πινακίου φακής», όπως χαρακτηριστικά λέει. Στη μεταπολεμική Βρετανία όπου έφτασε, οι συνθήκες διαβίωσης κάθε άλλο παρά εύκολες ήταν: «Η Γλασκόβη ήταν τότε μια πόλη ενός εκατομμυρίου κατοίκων, από τους οποίους οι 500 χιλιάδες ήταν εργάτες, βασικά στη βαριά βιομηχανία, στα ναυπηγεία, στη σιδηροβιομηχανία, στα ορυχεία. Εξαιτίας του πολέμου, τα εργοστάσια δεν είχαν ανανεώσει τον εξοπλισμό τους και, έτσι, όταν στην Αμερική έφτιαχναν βαπόρια κολλητά, τα γνωστά Liberty, στη Βρετανία τα έφτιαχναν ακόμη με καρφιά και βαριοπούλες, χρησιμοποιώντας ατμοκίνητα μέσα, μηχανήματα τα οποία είχαν κυλινδρικούς λέβητες με κάρβουνο. Ο καπνός που έβγαζαν οι καμινάδες των εργοστασίων δεν περιγράφεται. Επιπλέον, η Βρετανία ήταν τότε μια φτωχή χώρα και η ζωή ήταν πολύ περιορισμένη. Τα δύο πρώτα χρόνια που έζησα εκεί υπήρχε δελτίο για ορισμένα τρόφιμα, όπως αυγά, βούτυρο και ζάχαρη. Κάτι που δεν είχαμε στην Ελλάδα, παρ' όλα τα προβλήματα της χώρας μας. Βρήκα, λοιπόν, εκεί μια χειρότερη κατάσταση. Όσο για τα οικονομικά μου, ζήτημα ήταν



Τυπική ναυπηγική κλίνη ναυπηγείου στη Γλασκόβη

Το πανεπιστήμιο της Γλασκόβης



Από αριστερά: Ν. Βαλμάς, Κώστας και Αλέξανδρος Φιλίππου, στα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, περί το 1968

αν μπορούσα να πάω κινηματογράφο μια φορά την εβδομάδα, ενώ για να φάμε κάτι καλύτερο, οι λίγοι Έλληνες φοιτητές που βρισκόμασταν στη Γλασκόβη, πηγαίναμε σ' ένα κυπριακό εστιατόριο, στο "Ανανία", να γευτούμε φαγητό που να ταιριάζει και στα γούστα μας».

Παρά τις δυσκολίες στη διαβίωση, η ποιότητα των σπουδών ήταν ανεπανάληπτη, πρόσφεραν τα κατάλληλα εφόδια για την επαγγελματική σταδιοδρομία. Θυμάται:

«Το Πανεπιστήμιο ήταν άριστο, οι καθηγητές, επίσης, άριστοι. Στη Ναυπηγική ήμασταν 10-12 φοιτητές και είχαμε για καθηγητή τον κ. Robb, ο οποίος άφησε όνομα στη ναυπηγική επιστήμη. Είχε σχεδιάσει μεγάλα υπερωκέα, όπως το "Queen Elizabeth" και το "Queen Mary", τα οποία είχαν ναυπηγηθεί στη Σκωτία, στο John Brown, έξω από τη Γλασκόβη. Το σύγγραμμά του ήταν το ευαγγέλιο για το μάθημα της Ναυπηγικής. Εγώ, λοιπόν, τελείωσα πρώτα μηχανολόγος και, στον τέταρτο χρόνο, όταν ήταν να πάρω το δίπλωμά μου, είπα "θα κάνω και τη Ναυπηγική". Τότε μου είπε ο professor Robb: "Προσπάθησε να κάνεις τις δύο χρονιές σε μία". Κάθισα και σκίσηκα στο διάβασμα, γιατί δεν άντεχα να μείνω άλλα δυο χρόνια στη Γλασκόβη. Μου κάνανε ένα special course και, παρ' όλο το διάβασμα, τη θυμάμαι ως την καλύτερη χρονιά, γιατί είχα ήδη ένα δίπλωμα στο χέρι και ψυχολογικά αισθανόμουν άνετα. Είχα εν μέρει πετύχει το σκοπό μου».

Από τα φοιτητικά χρόνια θυμάται ακόμη τη σχέση σεβασμού, αλλά και τη στενή επαφή μεταξύ καθηγητών και φοιτητών, μια σχέση που συνεχιζόταν και μετά την αποφοίτηση. Αξέχαστη είναι η στήριξη την οποία τού παρείχε ο Dr Livingstone, lecturer στο μάθημα της Ναυπηγικής, στην προσπάθεια να κάνει τις δύο χρονιές σε μία. Κι όταν τέσσερα - πέντε χρόνια αργότερα, παρουσιάστη-

κε κάποιο ναυπηγικό πρόβλημα στην εργασία του, «έγραφα στον Dr. Livingston για το πρόβλημα που αντιμετώπιζα σχετικά με την καθέλκυση ενός πλοίου και αυτός, μετά από τόσα χρόνια, μου το έλυσε. Την απάντησή του την έχω ακόμη φυλαγμένη».

### Το ΠΝ δεν το απέφυγε

Τελικά, το Πολεμικό Ναυτικό δεν το απέφυγε. Επιστρέφοντας στην Ελλάδα, για δυο χρόνια, υπηρέτησε τη στρατιωτική του θητεία στο Ναυτικό και συγκεκριμένα στην Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων στον Πειραιά. Προϊστάμενος ήταν ο αντιπλοίαρχος του ΠΝ, Κώστας Αράπης, ο οποίος κατά τον πόλεμο ήταν πρώτος μηχανικός του αντιτορπιλικού «ΑΔΡΙΑΣ», που είχε χάσει την πλώρη του από νάρκη κοντά στη Λέρο, αλλά αυτός και το πλήρωμα κατάφεραν να καταστήσουν το πλοίο πλεύσιμο και από την Τουρκία να ταξιδέψει ως την Αλεξάνδρεια.

Εκείνη την εποχή, ο Κώστας

Αράπης αποστρατεύτηκε και επειδή δεν υπήρχε αντικαταστάτης, παρέδωσε την υπηρεσία στο νεαρό Φιλίππου. «Για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα ήμουν εγώ υπεύθυνος του Ναυπηγικού Τμήματος της Επιθεωρήσεως και τις πρώτες μου εμπειρίες τις απέκτησα εκείνα τα δύο χρόνια που έκανα τη θητεία μου ως σηματοφόρος στο Πολεμικό Ναυτικό. Από τη θέση αυτή γνώρισα την πειραιώτικη πιάτσα, που έχει τις ιδιομορφίες της στη δουλειά μας».

Ολοκληρώνοντας τη θητεία πήρε και την άδεια άσκησης επαγγέλματος. Η αναγνώριση του πτυχίου έγινε με την υποβολή διπλωματικής ναυπηγικής μελέτης στον καθηγητή Βασίλη Φραγκούλη, της Σχολής Μηχανολόγων - Ηλεκτρολόγων του ΕΜΠ. Βρήκε αμέσως δουλειά, γιατί, αφενός δεν υπήρχαν ναυπηγοί, αφετέρου ήταν μια περίοδος ανασυγκρότησης και έντονης ανάπτυξης της ναυτιλίας.

«Είχα την ευκαιρία της επιλογής. Τότε οι αλλοδαποί Νηογώ-

μονες, είχαν ένα - δύο δικούς τους τεχνικούς και ζητούσαν για πρώτη φορά να προσλάβουν Έλληνα Επιθεωρητή. Μου έγινε πρόταση από τον αμερικανικό Νηογώμονα American Bureau Shipping, αλλά προτίμησα τον αγγλικό Lloyd's Register of Shipping, λόγω της

κής του Νηογώμονα στη Μ. Βρετανία, ένα στη Γλασκώβη, σε ναυπηγεία, ως βοηθός Επιθεωρητή, τον επόμενο στα κεντρικά γραφεία στο Λονδίνο, στο τμήμα εγκρίσεως μελετών. Το 1960 με διόρισαν στον Πειραιά και ήμουν ο πρώτος Έλληνας Επιθεωρητής,



Οι ευκολίες της ναυπηγοεπισκευαστικής βάσεως!!



Διαφήμιση για τα επιβατηγά της εταιρείας Τυπάλδου

σχέσης που είχα με τη χώρα αυτή. Επί δώδεκα χρόνια, ανέβηκα την επαγγελματική ιεραρχία στο Lloyd's Register. Ξεκίνησα με δύο χρόνια επιμόρφωσης στις πρακτι-

με συναδέλφους δύο Άγγλους». Ήταν μια περίοδος, κατά την οποία στον Πειραιά γίνονταν σημαντικές ναυπηγικές και επισκευαστικές εργασίες και, μάλιστα, με μέσα

## Για την ελληνική ναυτιλία

Η ελληνική ναυτιλία είχε μεγάλες απώλειες και θυσιάσει στο βωμό του Β' Παγκοσμίου πολέμου, περίπου, το 80% του εμπορικού της στόλου. Για να ανασυγκροτηθεί, κατόρθωσε η Ελλάδα να έρθει σε συμφωνία με την αμερικανική κυβέρνηση, με την οποία παραχωρήθηκαν 100 πλοία τύπου Liberty (Ελευθερία) στους Έλληνες πλοιοκτήτες, σε αντικατάσταση των πλοίων που είχαν χάσει. Ήταν πλοία από αυτά που είχαν βγάλει οι Αμερικανοί κατά χιλιάδες στον πόλεμο, για να κάνουν τις μεταφορές. Η ναυπήγησή τους γινόταν σε προκατασκευασμένα τμήματα σε διαφορετικά εργοστάσια και η συναρμολόγησή τους ολοκληρωνόταν σε μία ναυπηγική κλίνη. Σε, περίπου, 15 μέρες γινόταν η καθέλκυση ενός τέτοιου πλοίου!

Με τέτοια πλοία άρχισε να στηνεται ξανά η ελληνική ναυτιλία. Το τμήμα της αγοράς τους ήταν πολύ χαμηλό. Έτσι, εκείνη την εποχή, σε δύο τρία ταξίδια ένα Liberty έβγαζε το κόστος απόκτησής του. «Ήταν η εποχή της ανασυγκρότησης της Ελλάδας, της μεγάλης φτώχειας και της ανέχειας, αλλά ζούσαμε με τον πυρετό να ξαναχτίσουμε τον τόπο μας. Σ' αυτό το συνολικό πνεύμα, εντάσσονται η ναυπηγική και η ναυτιλιακή δραστηριότητα, που μετά τον πόλεμο είχε μια ανοδική πορεία και μια μεγάλη ανάπτυξη».

Δυστυχώς, όπως τονίζει, μετά το 1980 ζήσαμε τη γενική απαξίωση της ναυπηγικής στην Ελλάδα. Τότε, οι διεθνείς συνθήκες άρχισαν να αλλάζουν, αλλά εμείς ως χώρα δεν προβλέψαμε τι θα συμβεί και δεν πήραμε μέτρα, δεν



προσαρμοστήκαμε, για να παραμείνουμε ανταγωνιστικοί στο νέο διεθνές περιβάλλον. Αυξήθηκε το εργατικό κόστος χωρίς να αυξηθεί συγχρόνως και η αποδοτικότητα κατασκευής, ενώ αναπτύχθηκαν σε άλλες χώρες ναυπηγεία, τα οποία είτε είχαν χαμηλότερα, τελικά, κοστολόγια, είτε ήσαν ικανά να κάνουν πολυπλοκότερες κατασκευές, με συνέπεια και υψηλή ποιότητα. Με την έλλει-

ψη ανταγωνιστικότητας, όπως χαρακτηριστικά αναφέρει, «αρχίσαμε να τρώμε από την πίτα που είχε αρχίσει να μην υπάρχει». Και συνεχίζει:

«Έπρεπε να το προβλέψουμε. Άλλες χώρες πανάκριβες, όπως είναι οι σκανδιναβικές χώρες και βασικά η Φινλανδία, η Νορβηγία αλλά και η Γερμανία, η Γαλλία, η Ιταλία, όπου τα μεροκάματα είναι πολλαπλάσια από τα ελληνικά,

που, με τα σημερινά δεδομένα, μοιάζουν πρωτόγονα. Είχε τη ευκαιρία να ασχοληθεί με μια «πολύ ωραία δουλειά» και να αποκτήσει μια «καταπληκτική εμπειρία» υπογραμμίζει, σε μια περίοδο ανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας, να νιώσει την ικανοποίηση ότι συνέ-

πήρχαν. Προκειμένου να εξυπηρετηθεί και η επιβατηγός και η φορτηγός ναυτιλία, παίρνανε παλαιά πολεμικά πλοία, τα οποία μετατρέπονταν σε επιβατηγά ή σε φορτηγά. Γνωστά τότε ονόματα αεροπολικών πιλοτών, όπως το "Αικατερίνη", το "Δέσποινα", το "Κυ-

Η δουλειά δε σταματούσε ποτέ. «Αρκεί να σας πω ότι υπήρχαν εποχές που επιθεωρούσα 3 και 4 βαπόρια την ημέρα. Ώρες δεν υπήρχαν. Ήταν δυνατόν στις 4 το πρωί, να με καλέσουν στη δεξαμενή, να δω κάποια δοκιμή στο τάδε τάνκερ. Η δουλειά εκείνη την εποχή

Το 1970 ο Κωνσταντίνος Φιλίππου εγκατέλειψε το Lloyd's Register και ξανάστησε το γραφείο του πατέρα του με την επωνυμία «Marine Technical Consultancy & Design», με αντικείμενο εργασιών την εκπόνηση ναυπηγικών μελετών, κυρίως στις μετασκευές επιβατηγών πλοίων και κρουαζιερόπλοιων, αλλά και εκπόνηση προδιαγραφών νέων κατασκευών στο εξωτερικό, καθώς και στη μελέτη εξειδικευμένων θεμάτων, όπως κραδασμών, ευστάθειας και αντοχής.

Συγχρόνως, ασχολήθηκε με επιθεωρήσεις και αβαρίες πλοίων σε όλα τα μήκη και τα πλάτη του κόσμου. Τότε του παρουσιάστηκαν πολλές σημαντικές δουλειές.

Η πιο μεγάλη δουλειά, για την οποία αισθάνεται υπερήφανος και είχε συζητηθεί πολύ στους ναυτιλιακούς κύκλους στον Πειραιά, ήταν τα προβλήματα τεσσάρων φορτηγών πλοίων, 15 χιλ. τόνων το καθένα, τη ναυπήγηση των οποίων είχε παραγγείλει στην Ιαπω-

Κ. Φιλίππου (μεσαίος) - Δοκιμές παραλαβής. Ιαπωνία, 1985



Από αριστερά στην πρώτη σειρά ο υπουργός Αδριανόπουλος, ο Chairman of Lloyd's Register Pelly, οι εφοπλιστές Μ. Ξυλάς 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

βαλε και αυτός σημαντικά από τη θέση του Επιθεωρητή, μια θέση με υπευθυνότητα και κύρος.

«Εκείνη την εποχή πλεούμενα, γενικώς και ανά τον κόσμο, δεν υ-

κλάδες», το "Κένταυρος" και πολλά άλλα ήταν πρώην πολεμικά. Ήταν μεγάλη εμπειρία να βλέπεις ένα πλεούμενο να μεταμορφώνεται σε κάτι τελείως διαφορετικό!».

δε σταματούσε καθ' όλο το εικοσιτετράωρο. Έχω υπολογίσει πως στα δέκα χρόνια που δούλεψα στο Lloyd's Register στον Πειραιά, επιθεώρησα πάνω από 1.200 πλοία!».

## Για το ΤΕΕ

διατήρησαν τα ναυπηγεία τους και τη ναυπηγική τους δραστηριότητα, διότι προσαρμόστηκαν, χρησιμοποίησαν καινούριες τεχνολογίες, οι οποίες μείωσαν το κόστος και αύξησαν την παραγωγικότητα. Ξέφυγαν από τις απλές κατασκευές και έκαναν πιο πολύπλοκες και μελετημένες κατασκευές. Αντί, λοιπόν, κι εμείς να μετακινηθούμε και να οργανώσουμε τη δουλειά μας κατ' αυτόν τον τρόπο, μείναμε σε αδράνεια κι απλώς να διαμαρτυρόμαστε, για λάθη που εμείς είμαστε υπεύθυνοι. Το βαπόρι έχει την ιδιομορφία ότι εάν ο πλοιοκτήτης δε βρίσκει εδώ συμφέροντες όρους, το παίρνει και πηγαίνει αλλού. Έτσι σιγά σιγά χάσαμε και τις επισκευές των πλοίων που άλλοτε είχαμε. Δε λέω πως θα έπρεπε να γίνουμε κατασκευαστι-

κή ναυπηγική χώρα, αφού δεν είμαστε βιομηχανική χώρα, αν και ως ένα σημείο μπορούσαμε να γίνουμε. Τουλάχιστον να παραμείνουμε ναυπηγική - επισκευαστική, δουλειά με μεγάλη προστιθέμενη αξία. Αντί να κοιτάξουμε πώς θα εισαχθούν καινούριες ναυπηγικές διαδικασίες και με πιο μορφωμένο εργατικό δυναμικό, τα αφήσαμε και αποδυναμώθηκαν και στο τέλος τα χάσαμε όλα. Και τώρα αναρωτιόμαστε τι θα γίνουν τα ναυπηγεία της Ελευσίνας, του Σκαρμαγκά, το Νεώριο της Σύρου, μεγάλες μονάδες, οι οποίες στην εποχή της υψηλής δραστηριότητας, πριν από το 1980, υπολογίζονταν διεθνώς πάρα πολύ. Τώρα ή έχουν απαξιωθεί ή έχουν ελάχιστη συμμετοχή στο διεθνές ναυπηγικό γίγνεσθαι».

Ο Κωνσταντίνος Φιλίππου ήταν πάντα κοντά στο ΤΕΕ και ήδη το 1956, λίγο μετά την αποφοίτησή του, δημοσιεύτηκε ένα άρθρο του στα «Τεχνικά Χρονικά», με τίτλο «Η βιομηχανία επισκευών πλοίων». Στη δεκαετία του '70 ήταν μέλος της Αντιπροσωπείας του ΤΕΕ.

Κατά την άποψή του, ο ναυπηγικός τομέας είναι «αμελητέος» για το ΤΕΕ, αλλά αυτό το θεωρεί σε ένα βαθμό δικαιολογημένο, αφού δεν έχει ερεθίσματα από τους ναυπηγούς, ούτε κάτι ιδιαίτερο γίνεται από το Σύλλογο των Ναυπηγών, όπως λέει χαρακτηριστικά:

«Ο καθένας είναι στο γραφείο του, καμιά συλλογική δουλειά και τα πράγματα βαλτώνουν στη ναυπηγική βιομηχανία της χώρας μας. Κι όμως, οι Έλληνες ναυπηγοί στέκουν πάρα πολύ καλά στο διεθνή ανταγωνισμό, είτε χάρη στη μόρφωσή τους, είτε χάρη στην ευστροφία τους και είναι αυτοί που στηρίζουν την ελληνική ναυτιλία. Είναι άδικο που τέτοια γνώση ενός δυναμικού επιστημονικού προσωπικού δεν αξιοποιείται στη χώρα όπως θα έπρεπε. Οι εφοπλιστές λένε "εμείς", αλλά τα βαπόρια τους τα κινούμε εμείς και κανένας δεν το παραδέχεται. Κανένας δε λέει τίποτα γι' αυτό το λάθος. Δεν αναδεικνύεται αρκετά το έργο. Οι προπέλες δε θα γυρνούσαν αν δεν υπήρχαν είτε οι αξιωματικοί του εμπορικού ναυτικού είτε εμείς που προστρέχουμε στις δύσκολες στιγμές».

νία ο Σταύρος Νταϊφάς, ένας πλοιοκτήτης πολύ ικανός και έξυπνος. Παρ' όλο που οι Γαπωνέζοι είναι έμπειροι στη ναυπήγηση, όταν το πρώτο πλοίο της σειράς ερχόταν στην Ευρώπη, κοντά στο Γιβραλτάρ, παρουσίασε ένα σημαντικό πρόβλημα κραδασμών και αδυνατούσε να πλεύσει. Τότε ο πλοιοκτήτης απευθύνθηκε στον Κωνσταντίνο Φιλίππου για βοήθεια. Θυμάται και αφηγείται:

«Πηγαίνω στην Ιαπωνία, καθόμαστε κάτω, κοιτάζουμε τα σχέδια και τις μελέτες που είχαν κάνει, τα φέρνω στο γραφείο μου στον Πειραιά, τις κάνουμε εξαρχής και βλέπουμε ότι υπήρχαν βασικά σφάλματα. Η μια μελέτη αντικρούσαν από κάποια άλλη. Οι υποτιθέμενες αυθεντίες της ναυπηγικής του Πανεπιστημίου της Οζάκα, που έφτιαξαν τα κατασκευαστικά σχέδια των πλοίων, είχαν υποπέσει σε

χονδροειδή σφάλματα! Τα πλοία παρουσίαζαν πρόβλημα από τη φόρμα τους. Βρήκαμε τη λύση. Οι Γαπωνέζοι στην αρχή δεν ήθελαν να το παραδεχτούν, αναγκάστηκαν στο τέλος, όταν ο Σταύρος Νταϊφάς έκανε κατάσχεση στο ναυπηγείο, μπήκαν στη μέση δικηγόροι και τελικώς ο Φιλίππου βρέθηκε δικαιωμένος. Στον Πειραιά, διαδόθηκε η υπόθεση με γλαφυρό τρόπο: Πώς αντιμετώπισε τους Πανεπιστημιακούς της Οζάκα και τους... έβαλε τα γυαλιά. Το ναυπηγείο ανήκε στο μεγάλο γκρουπ της ΣΟΥΜΙΤΟΜΟ. Σ' αυτό το τρασ ανήκαν τράπεζες, βιομηχανίες και άλλες επιχειρήσεις. Όταν μετά την παραλαβή και του τελευταίου πλοίου εγκατέλειπα το ναυπηγείο, με κατευόδωσαν όλοι με υποκλίσεις, μου δώσανε και τις γιρλάντες που συνηθίζουν, αλλά εγώ μέσα μου έλεγα: "Αν δεν φάω καμιά

φαλτσέτα στην πλάτη..." Γιατί ήδη είχαν αποκεφαλιστεί όλα τα μεγάλα στελέχη του ναυπηγείου».

### Αλλαγή... ρότας

Η δεκαετία του '80 μπήκε στον Πειραιά με μείωση της ναυπηγικής δραστηριότητας. Το γραφείο του Κωνσταντίνου Φιλίππου άλλαξε... ρότα, στράφηκε σε θέματα διακανονισμού αβαριών και σε εργασίες για λογαριασμό Άγγλων και Σουηδών ασφαλιστών. Την εποχή εκείνη άρχισε να προωθεί και να ασχολείται με το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Πρόγραμμα COST 301, το πρώτο κοινωνικό πρόγραμμα που είχε σχέση με τη ναυτιλία στην Ελλάδα. Η συμμετοχή του και σε άλλα ναυτιλιακά προγράμματα υπήρξε σημαντική για, περίπου, 15 χρόνια, δραστηριότητα που συνέβαλε στη σημερινή ανάπτυξη του Συστήματος Ελέγχου Ναυσιπλοΐας στην

Ελλάδα (VTMIS). Συμμετείχε ακόμη σε διάφορες επιτροπές του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, έλαβε μέρος ως μέλος της εθνικής αντιπροσωπείας στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ), ενώ από το 1974 είχε συνυπογράψει την κύρωση της Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφάλειας Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS). Ασχολήθηκε, επίσης, για χρόνια, με την επιμόρφωση αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού σε θέματα πυρασφάλειας και συνέγραψε αριθμό εγχειριδίων. Πάνω από 2.000 τίτλοι εργασιών ήταν καταχωρισμένοι στα αρχεία του γραφείου του. Κλείνοντας ο 20ός αιώνας, ο Κωνσταντίνος Φιλίππου περιόρισε τις επαγγελματικές του δραστηριότητες και το γραφείο του ανέλαβαν οι δύο γιοι του, οι οποίοι ακολούθησαν την οικογενειακή παράδοση. Είναι επίσης ναυπηγός.

## Συνδικαλιστική και επιστημονική δραστηριότητα



Ο Κ. Φιλίππου σε ομιλία στο ELINT, το 2007

Τη δεκαετία του '70 ήταν μέλος της Αντιπροσωπείας ΤΕΕ και ενεργό μέλος του Συλλόγου Ναυπηγών. Τότε έγιναν προσπάθειες για την αναγνώριση του επαγγέλματος του Ναυπηγού, γιατί, όπως υπογραμμίζει, «την εποχή εκείνη ήταν πάρα πολύ έντονο το επαγγελματικό πρό-

βλημα και η αγορά γεμάτη με αυτόκλητους ειδήμονες». Και προσθέτει:

«Οι προσπάθειες είχαν θετικά βήματα, όχι μόνο για το επάγγελμα, αλλά και για ζητήματα που είχαν σχέση με την καλύτερη οργάνωση όλης της βιομηχανικής ναυπηγικής δραστηριότητας. Ανάλογες προσπάθειες είχαν ξεκινήσει από την εποχή του πατέρα μου, αλλά, δυστυχώς, κανένας δεν μας άκουσε και έτσι αποδυναμώθηκε η ναυπηγική βιομηχανία στη χώρα μας».

Ο Κωνσταντίνος Φιλίππου, μαζί με 19 ακόμη άτομα, οραματίστηκε και το 1972 υλοποίησε το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας (ΕΛΙΝΤ) του οποίου διετέλεσε Πρόεδρος και μέλος ΔΣ επί σειρά ετών. Το ΕΛΙΝΤ δημιουργήθηκε σε μια περίοδο, κατά την οποία δεν υπήρχε κανένα πνευματικό ή επαγγελματικό ίδρυμα ή σωματείο, που να στηρίζει τις δραστηριότητες της ελληνικής ναυτιλίας. Το Ινστιτούτο άνοι-

ξε τους δρόμους προς τα εθνικά και διεθνή forum, έφερε τις επιστημονικές και ενημερωτικές διαλέξεις στο ναυτιλιακό χώρο, τα διεθνή συνέδρια, τις ημερίδες προβληματισμού και, το πιο σημαντικό, τα ερευνητικά προγράμματα της τότε ΕΟΚ. Εξέδιδε ακόμη το εξαμηνιαίο περιοδικό «Επιθεώρησις Ναυτικής Τεχνολογίας» έως το 1988, οπότε αντικαταστάθηκε από το μηνιαίο φυλλάδιο «Σελίδες», το οποίο κυκλοφορεί έως σήμερα. «Δυστυχώς, το Ινστιτούτο δεν αγκαλιάστηκε όσο έπρεπε από τους εφοπλιστικούς και ναυτιλιακούς φορείς, ώστε να αυξήσει το κύρος του και το όφελος για την ελληνική ναυτιλία να είναι μεγαλύτερο. Και αυτό πάσχει, όπως όλες οι συλλογικές προσπάθειες στη χώρα μας. Ενώ το '70 είχε 1.000 μέλη, τώρα ο αριθμός έχει μειωθεί σημαντικά, ενώ κανονικά θα έπρεπε να αυξάνεται, αφού είμαστε πολύ περισσότεροι τεχνικοί και ναυπηγοί. Δυστυχώς, κανένας σε αυτόν τον

τόπο δε βλέπει ότι μόνο μέσα από συλλογική προσπάθεια θα μπορέσουμε να αντιμετωπίσουμε το διεθνή ανταγωνισμό. Ο καθένας προσπαθεί ως μονάδα, με ένα μικρό γραφείο, όταν στην Ολλανδία, στη Δανία, στη Γερμανία, στη Νορβηγία, στη Βρετανία, υπάρχουν οργανωμένα μεγάλα γραφεία. Αυτή είναι η διαφορά».

Υπήρξε, επίσης, ιδρυτικό μέλος του Συλλόγου Ελλήνων Ναυτικών Συμβούλων και Πραγματογνομώνων (1982) και έως πρόσφατα γενικός γραμματέας. Διετέλεσε πρόεδρος του Federation of European Maritime Associations of Surveyors and Consultants και είναι ομότιμο μέλος του Institute of Marine Engineering, Science & Technology. Έλαβε μέρος και έκανε παρουσιάσεις σε συνέδρια στον Πειραιά, στη Νάπολη, στη Γένοβα, στο Ντουμπρόβνικ, στις Βρυξέλλες και υπήρξε διοργανωτής διαφόρων διεθνών συσκέψεων και συνεδρίων στην Ελλάδα. Πρόσφερε αρχειακό υλικό στο

## Συγγραφική δραστηριότητα



**Μ**όνος, ή μαζί με άλλους, έχει συγγράψει βιβλία. Ανάμεσά τους τα «Ναυτικά ατυχήματα στις ελληνικές θάλασσες και σύγκρισή τους με την πυκνότητα της θαλάσσιας κυκλοφορίας». Πρόσφατα συνέγραψε ένα σημαντικό, για την ιστορία της

ελληνικής ναυτιλίας, βιβλίο με τον τίτλο «Διαδρομή ενός αιώνα 1900-2000: από τα αρχεία και τις αναμνήσεις του Αλεξάνδρου και του Κωνσταντίνου Φιλίππου». Όπως ο ίδιος υπογραμμίζει, «είναι παραδεκτόν από όλους ότι η ιστορία είναι αυτή που δημιουργεί τον πολιτισμό ενός λαού». Ανέλαβε, λοιπόν, όπως αναφέρει στην εισαγωγή του βιβλίου του, τη σημαντική προσπάθεια να καταγράψει την ιστορία της ελληνικής ναυπηγικής του περασμένου αιώνα, μιας περιόδου έντονης ναυπηγικής δραστηριότητας στη χώρα μας, ιδιαίτερα κατά την περίοδο μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, με σκοπό να διασωθεί από την αμελίκτη φθορά του χρόνου. Εξάλλου, η ραγδαία ανάπτυξη της ναυπηγικής επιστήμης και των υπολο-

γιστικών μεθόδων, του μεγέθους και του τύπου των πλοίων, των μεθόδων κατασκευής μέσα στα τελευταία πενήντα χρόνια δημιουργεί ένα «ναυπηγικό χάσμα», το οποίο οι νεότεροι επιστήμονες αγνοούν, αλλά έχουν τώρα τη δυνατότητα μέσα από το βιβλίο του να γνωρίσουν.

Στο βιβλίο περιέχονται, περίπου, 250 έγγραφα, δημοσιεύματα, άρθρα, επιστολές, καθώς και αξιόλογο, μεγάλης ιστορικής και τεχνολογικής σημασίας φωτογραφικό υλικό. Μπορεί κανείς να έχει πρόσβαση ελεύθερα στη σημαντική αυτή αρχειακή καταγραφή στην ηλεκτρονική διεύθυνση <http://www.nafpigiika.gr>.

Μια ακόμα σημαντική προσφορά του είναι η καταγραφή, σε ηλεκτρονική μορφή, αρχείων με τίτλο

«Ναυπηγικές Ηλεκτρονικές Καταγραφές», η οποία περιλαμβάνει ναυπηγικά σχέδια, σχεδιαγράμματα, φωτογραφίες και άλλα στοιχεία, τα οποία προέρχονται από τα προσωπικά αρχεία των Αλέξανδρου και Κωνσταντίνου Φιλίππου, αλλά και αρχεία που του εμπιστεύτηκαν άλλοι συνάδελφοί του ναυπηγοί, καθώς, επίσης, ναυπηγείων, μουσείων και φορέων. Τα αρχεία αυτά βρίσκονται στη διάθεση του ΤΕΕ, προκειμένου να γίνει δυνατή η δημοσιοποίησή τους μέσω του Διαδικτύου.

Οικονομικός αρωγός σ' αυτό το έργο στάθηκε το Ίδρυμα Ιωάννου Φ. Κωστόπουλου, καθότι ο κ. Κωστόπουλος είναι ναυπηγός και ευαισθητοποιήθηκε από την προσπάθεια του Κ. Φιλίππου, ενώ ποικιλοτρόπως του συμπαράσταθησαν το Πολεμικό Ναυτικό, το περιοδικό «Εφοπιλιστής» και άλλοι.

## Για τους νέους μηχανικούς

Βιομηχανικό Μουσείο Σύρου, στο Ναυτικό Μουσείο Ελλάδας, στο Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας, στον Ελληνικό Νηογνώμονα ΑΕ, στο Μουσείο Μπενάκη, στο Πανεπιστήμιο Γλασκώβης, στο Πολεμικό Ναυτικό και στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Ναυπηγικά σχεδιαστικά όργανα από το 1915, δωρεά Κωνσταντίνου Φιλίππου, εκτίθενται σήμερα στο Βιομηχανικό Μουσείο Ερμούπολης. Ιδιαίτερα μερίμνησε για τη διάσωση μιας εκ των πρωσθηρίων ατμομηχανών της θαλαμηγού του Ωνάση «Χριστίνα», η οποία με την οικονομική συνδρομή του Ιδρύματος «Αλέξανδρος Ωνάσης», έχει δωρηθεί και βρίσκεται στο Εργαστήριο Ναυτικής Τεχνολογίας του ΕΜΠ. Αν και συνταξιούχος σήμερα, παραμένει δραστήριος, συνεισφέροντας με παρεμβάσεις σε συνέδρια, γράφοντας άρθρα σχετικά με ναυπηγικά δρώμενα και με ιστορικές καταγραφές. Υπήρξε ακόμα ιστιοπλόος, ορει-

βάτης και τώρα ασχολείται με θέματα προστασίας της φύσης, συμμετέχοντας ενεργά στις δραστηριότητες συλλόγων όπως της Υπαίθρου Ζωής, της Ελληνικής Εταιρείας Προστασίας της Φύσης και του Ναυτικού Μουσείου Ελλάδος. Κατά τους Ολυμπιακούς του 2004 πρόσφερε τις υπηρεσίες του ως εθελοντής στη φιλοξενία επισήμων.



Παράδοση μηχανής του «Χριστίνα» στο ΕΜΠ, 5.2000. Εξ αριστερών: Κ. Φιλίππου, Ν. Κυρτάτος, Π. Ιωαννίδης

**Π**αρά την αποβιομηχάνιση και τα οικονομικά και κοινωνικά προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα η Ελλάδα, η ναυτιλία είναι ένας κλάδος, ο οποίος μπορεί ακόμη να δώσει επαγγελματική διέξοδο σε πολλούς νέους. Κατά την εκτίμησή του, οι απόφοιτοι της Σχολής Ναυπηγών βρίσκουν ευκολότερα εργασία σε σύγκριση με άλλους διπλωματούχους. Βασική, όμως, προϋπόθεση, οι νέοι να είναι πρόθυμοι να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις του επαγγέλματος του ναυπηγού, να θελήσουν να μπουν στην περιπέτεια της δουλειάς. «Μιλώ για περιπέτεια... Όταν είχα το γραφείο, με επισκέπτονταν νέοι διπλωματούχοι για να τους συμβουλευτώ, να τους βοηθήσω να βρουν δουλειά. Τους έλεγα: "Το πρώτο πράγμα που πρέπει να κάνετε είναι να μαρκάρετε σε ένα βαπόρι, να δουλέψετε έξι μήνες, ένα χρόνο, και μετά να βγείτε στη στεριά και να αναζητήσετε δουλειά". Πρέπει να δείτε πώς δουλεύει ένα βαπόρι, να κάνετε πρακτική εξάσκηση, να μάθετε ποιος είναι ο ναυτικός, ποιο είναι το λιμάνι, πώς μιλάει ο ναύτης, ο μούτσος, ο λοστρόμος, ο καπετάνιος, πώς μιλάει ο άνθρωπος που συνεργεί, να κάνετε κάποια δουλειά, να μάθετε όλη τη διαδικασία και μετά, με 1-2 χρόνια βαπορσία πείρα, τότε έλα σε εμένα. Η απάντησή ήταν: "Μα να φύγω από το σπίτι μου και να σκυλοπνίγομαι;" Μου έκανε εντύπωση ότι κανείς δε δέχτηκε την κατεύθυνση που έδινα».

Επιμένει και σήμερα: «Αντί να ανοίξουν κάποιο "μαγαζάκι" στον Πειραιά να κάνουν καμία ψιλοδουλίτσα -διότι ψιλοδουλίτσες γίνονται πλέον στον Πειραιά-, να πάνε τουλάχιστον ένα διάστημα να εργαστούν και να αποκτήσουν εμπειρία μέσα στις ναυτιλιακές εταιρείες».