

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΦΙΛΙΠΠΟΥ

Ο άνθρωπος που συνέδεσε τη ζωή και το επάγγελμά του με την ελληνική ναυτιλία και τη ναυπηγική
(Κείμενο βασισμένο σε συνέντευξη που παραχώρησε ο ίδιος στον Νικόλαο Παρμενόπουλο και σε σημειώσεις του Κ. Φιλίππου)



Ο Ναυπηγός και Μηχανολόγος μηχανικός Κωνσταντίνος Φιλίππου, με σπουδές στο Πανεπιστήμιο της Γλασκώβης, είναι ο πρώτος Έλληνας Ναυπηγός που πήρε άδεια εξάσκησης επαγγέλματος από το Τεχνικό Επιμελητήριο μετά τον πόλεμο, το 1955 με Αριθμό Μητρώου 6610. Εργάστηκε στον Πειραιά σχεδόν για μισό αιώνα, αρχικά σαν Επιθεωρητής του *Lloyd's Register of Shipping* (1957-1970) και στη συνέχεια μέχρι περίπου το 2000 σαν ελεύθερος επαγγελματίας διατηρώντας το δικό του ναυπηγικό γραφείο. Δραστηριοποιήθηκε επαγγελματικά σε μια εποχή δύσκολη για τη χώρα μας, αλλά έντονης ανασυγκρότησης της ναυτιλίας και των ναυπηγικών δραστηριοτήτων. Η συγκυρία του έδωσε τη δυνατότητα να ασχοληθεί με μερικές από τις πιο ενδιαφέρουσες εργασίες που είχαν αναληφθεί από Έλληνες και αλλοδαπούς εφοπλιστές στην Ελλάδα και στο εξωτερικό και να συμβάλει σημαντικά με την εμπειρία και επιστημονική του κατάρτιση στην ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας.

Γεννήθηκε το 1930 στη Βρέστη της Γαλλίας. Ο πατέρας του Αλέξανδρος Φιλίππου (1894-1972) ήταν από τους ελάχιστους μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο Έλληνες ναυπηγούς, μέλος του ΤΕΕ, ο οποίος σταδιοδρόμησε αρχικά ως αξιωματικός του Πολεμικού Ναυτικού (1920-1945) και στη συνέχεια ως ελεύθερος επαγγελματίας, διατηρώντας ναυπηγικό γραφείο στον Πειραιά. Το «ναυτικό» περιβάλλον μέσα στο οποίο μεγάλωσε ο νεαρός Κωνσταντίνος, επέδρασε σημαντικά στα ενδιαφέροντά του και στις αποφάσεις που πήρε για το μέλλον του. Ο ίδιος στη συνέντευξη που μας παραχώρησε, διηγείται χαρακτηριστικά για την απόφασή του να σπουδάσει ναυπηγός: «Δεν μπορούσα να φανταστώ να γίνω τίποτα άλλο, από το να γίνω ναυπηγός. Γιατί και ο πατέρας μου ήταν ναυπηγός και φαίνεται ότι από μικρή ηλικία είχα την κλίση να ασχολούμαι με τα βαπόρια. Τα παιδικά μου χρόνια τα πέρασα στο ναύσταθμο της Σαλαμίνας του Πολεμικού Ναυτικού άρα με βαπόρια πολεμικά.. Η οικογένειά μου ήταν ναυτική οικογένεια στο Πολεμικό Ναυτικό βασικά και άλλα ξαδέλφια μου πήγαν κατευθείαν στη Σχολή Δοκίμων. Εγώ ήμουν αυτός ο οποίος αποστάτησα και δεν πήγα στη Σχολή Δοκίμων αλλά επέλεξα την ναυπηγική».

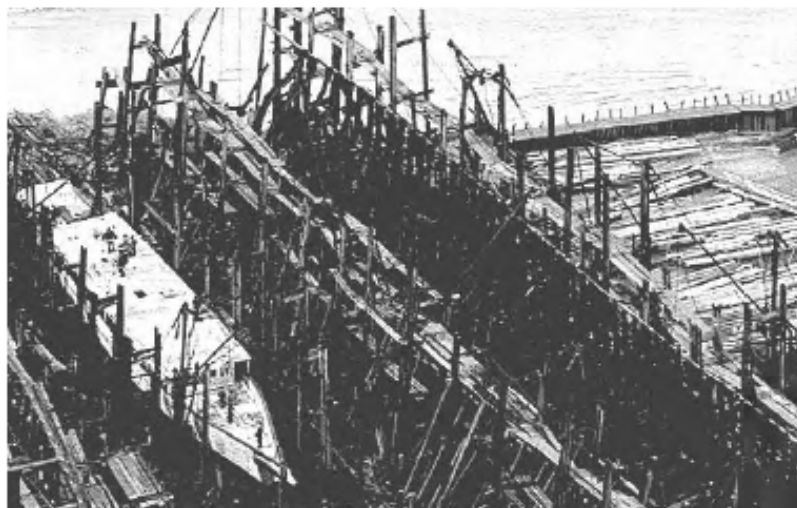
Το 1948, όταν ο Κωνσταντίνος Φιλίππου τελείωσε τις Γυμνασιακές του σπουδές στο Πειραματικό Σχολείο του Πανεπιστημίου Αθηνών, στην Ελλάδα δεν υπήρχε η δυνατότητα να

σπουδάσει κάποιος ναυπηγός. Στο Πολυτεχνείο υπήρχε τότε σχολή Πολιτικών Μηχανικών, Μηχανολόγων και Ηλεκτρολόγων Μηχανικών αλλά όχι Ναυπηγών. Η ναυπηγική εδιδάσκειτο περιορισμένα στους σπουδαστές Μηχανολόγους από τον Β. Φραγκούλη. «*Συνεπώς, ο δρόμος για να σπουδάσει κάποιος ναυπηγική, ήταν μονόδρομος, έξω*». Αλλά και στο εξωτερικό δεν ήταν εύκολα τα πράγματα γιατί τα Πανεπιστήμια, που είχαν σχολές ναυπηγικής, ήταν συγκεκριμένα και οι θέσεις καλύπτονταν από τους νέους που έφευγαν από το στράτευμα μετά τη λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου.

Εκτός από τις ΗΠΑ και τον Καναδά, στη Δυτική Ευρώπη σχολές Ναυπηγών υπήρχαν στην Αγγλία, τη Γαλλία, τη Γερμανία και την Ιταλία. Προτίμησε για σπουδές την Αγγλία γιατί γνώριζε Αγγλικά χάρη σ' ένα Βρετανό στρατιώτη που είχε ξεμείνει στην Αθήνα την περίοδο της κατοχής και του έδωσε τις βάσεις της γλώσσας, κυριολεκτικά «*αντί πινακίου φακής*», όπως μας είπε. Το θέμα συνεπώς, δεν ήταν τόσο της επιλογής του αλλά ποιό πανεπιστήμιο θα τον δεχόταν. Αρχικά, μη βρίσκοντας θέση σε Σχολή Ναυπηγών, φοίτησε στη Σχολή Μηχανολόγων στο Πανεπιστήμιο της Λωζάννης (1948-1950) αλλά στη συνέχεια έγινε δεκτός από το Πανεπιστήμιο της Γλασκώβης (1950-1955) στη Σκωτία όπου σπούδασε Μηχανολόγος ναυτικής κατεύθυνσης και στη συνέχεια Ναυπηγός.

Τυπική ναυπηγική κλίνη ναυπηγείου στη Γλασκώβη.

Οι συνθήκες διαβίωσης στη μεταπολεμική Βρετανία κάθε άλλο παρά ιδανικές ήταν, όπως και ο ίδιος μας αφηγείται: «*Η Γλασκώβη ήταν τότε μια πόλη του ενός εκατομμυρίου κατοίκων, από τους οποίους οι 500 χιλιάδες ήταν εργάτες βασικά στη βαριά βιομηχανία, στα ναυπηγεία, στη σιδηροβιομηχανία, τα ορυχεία που υπήρχαν έξω από τη Γλασκώβη. Τα εργοστάσια αυτά δυστυχώς με τον πόλεμο δεν είχαν ευκαιρία να ανανεώσουν τον εξοπλισμό τους*



και όταν στην Αμερική έβγαζαν τα βαπόρια κολλητά, τα γνωστά Liberty, στην Αγγλία ήταν ακόμα με τα καρφιά και τις βαργιοπούλες και με τα ατμοκίνητα μέσα, με μηχανήματα τα οποία είχαν κυλινδρικούς λέβητες με κάρβουνο. Τι καπνό έβγαζαν οι καμινάδες των εργοστασίων δεν περιγράφεται». Επί πλέον η Βρετανία τότε ήταν μία φτωχή χώρα και η ζωή ήταν πολύ περιορισμένη. Όταν πήγα εγώ τα δύο πρώτα χρόνια, υπήρχε δελτίο για ορισμένα τρόφιμα, όπως σε αυγά, βούτυρο και ζάχαρη. Δηλαδή, ενώ δελτίο δεν είχαμε στην Ελλάδα, παρ' όλα τα προβλήματα της χώρας μας, βρήκα εκεί χειρότερη κατάσταση. Για να πας σε ένα κινηματογράφο, με τα οικονομικά μέσα που είχαμε τότε μια φορά την εβδομάδα ήταν ζήτημα αν μπορούσαμε... Για να φάμε κάτι καλύτερο οι λίγοι Έλληνες φοιτητές που ήμασταν εκεί, πηγαίναμε σ' ένα Κυπριακό εστιατόριο στη Γλασκώβη να φάμε καμιά μακαρονάδα. Εκεί στου «Ανανία» ήταν το στέκι που μαζευόμασταν να φάμε λιγάκι για να πιάσει το στομάχι μας, φαγητό που να θυμίζει κάπως τα δικά μας τα γούστα».



Το παν/μιο της Γλασκώβης

Παρά τις δύσκολες συνθήκες, η ποιότητα των σπουδών ήταν ανεπανάληπτη, δίνοντάς του τα κατάλληλα εφόδια για την παραπέρα επαγγελματική του σταδιοδρομία. Ο ίδιος, αναφέρει σχετικά: «*Το Πανεπιστήμιο ήταν άριστο, οι καθηγητές επίσης, άριστοι. Κατ' αρχάς, στη Ναυπηγική ήμασταν 10-12 φοιτητές και είχαμε για καθηγητή τον professor Robb, ο οποίος άφησε όνομα στη ναυπηγική επιστήμη. Είχε σχεδιάσει μεγάλα υπερωκεάνια, όπως το Queen Elizabeth και το Queen*

Mary, τα οποία είχαν ναυπηγηθεί τότε στη Σκωτία, στον John Brown έξω από τη Γλασκώβη. Το σύγγραμμά του ήταν το ευαγγέλιο που είχαμε για το μάθημα της Ναυπηγικής. Εγώ λοιπόν τελείωσα πρώτα Μηχανολόγος και στον τέταρτο χρόνο όταν ήταν να πάρω το δίπλωμα μου, είπα θα κάνω και τη Ναυπηγική. Και μου λέει ο professor Robb, προσπάθησε να κάνεις τις δύο χρονιές σε μία. Και κάθισα και σχίστηκα βέβαια γιατί δεν άντεχα να μείνω άλλα δυο χρόνια ακόμα στη Γλασκώβη. Και έκανα στο πρώτο εξάμηνο τον πρώτο χρόνο και στο δεύτερο εξάμηνο το δεύτερο χρόνο. Μου κάνανε ας πούμε, ένα special course. Και παρόλο το διάβασμα, ήταν η καλύτερη χρονιά γιατί είχα ήδη ένα δίπλωμα στο χέρι και ψυχολογικά αισθανόμουν άνετα, είχα εν μέρει πετύχει το σκοπό μου».

Εξαιρετική εντύπωση του έκανε επίσης η σχέση σεβασμού αλλά και η δυνατότητα προσωπικής επαφής μεταξύ καθηγητών και φοιτητών, μια επαφή που το Πανεπιστήμιο διατηρούσε με τους αποφοίτους και μετά το πέρας των σπουδών τους. Για παράδειγμα, του έχει μείνει αξέχαστη η στήριξη που του παρείχε ο Dr Livingstone, ο οποίος ήταν lecturer στο μάθημα της ναυπηγικής, στην προσπάθεια να κάνει τις δύο χρονιές σε μία. Κι όταν τέσσερα - πέντε χρόνια μετά το τέλος των σπουδών του, παρουσιάστηκε κάποιο ναυπηγικό πρόβλημα στην εργασία του, όπως ο ίδιος διηγείται, «έγραψα στον Dr. Livingston για το πρόβλημα που αντιμετώπιζα σχετικά με την καθέλκυση ενός πλοίου και αυτός, μετά από τόσα χρόνια, μου το έλυσε. Την απάντηση του αυτή την έχω ακόμα φυλαγμένη».

Επαγγελματική εξέλιξη

Το 1955, ο Κωνσταντίνος Φιλίππου, τελειώνοντας τις σπουδές του, επέστρεψε στην Ελλάδα και στη συνέχεια υπηρέτησε τη στρατιωτική του θητεία για δύο χρόνια στο Ναυτικό και συγκεκριμένα στην Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων στον Πειραιά. Προϊστάμενος εκεί ήταν ο γνωστός, αντιπλοίαρχος τότε του Π.Ν., Κώστας Αράπης ο οποίος κατά τον πόλεμο ήταν πρώτος μηχανικός του αντιτορπιλικού ΑΔΡΙΑΣ, που είχε χάσει την πλώρη του από νάρκη κοντά στη Λέρο Ο Κ. Αράπης, μαζί με το πλήρωμά του, κατάφεραν να κάνουν το πλοίο πλεύσιμο ώστε να ταξιδέψει από την Τουρκία στην Αλεξάνδρεια. Αλλά εκείνη την εποχή έφυγε από το Ναυτικό ο Κώστας Αράπης και επειδή δεν υπήρχε αντικαταστάτης του, παρέδωσε την Υπηρεσία στο νεαρό Φιλίππου. «Κι έτσι 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 το στρατιωτικό μου σαν σημαιοφόρος ναυπηγός στο Πολεμικό Ναυτικό. Έτσι γνώρισα την πιάτσα την Πειραιώτικη που έχει τις ιδιομορφίες της στη δουλειά και στο επαγγελματικό της περιβάλλον».

Τελειώνοντας το στρατιωτικό, ο Κωνσταντίνος Φιλίππου είχε πάρει και την άδεια εξασκήσεως επαγγέλματος και μάλιστα ήταν ο πρώτος που πήρε άδεια Ναυπηγού από το Τεχνικό Επιμελητήριο μετά τον πόλεμο. Επειδή τότε Σχολή Ναυπηγών δεν υπήρχε στην Ελλάδα, η αναγνώριση του πτυχίου του έγινε με την υποβολή διπλωματικής ναυπηγικής μελέτης που είχε ορισθεί από το Ναυπηγό καθηγητή Βασίλη Φραγκούλη, της Σχολής Μηχανολόγων-Ηλεκτρολόγων του ΕΜΠ. Στη συνέχεια, απορροφήθηκε αμέσως από την αγορά εργασίας γιατί είχε την τύχη να κάνει τα πρώτα του επαγγελματικά βήματα σε μια περίοδο ανασυγκρότησης και έντονης ανάπτυξης της ναυτιλίας.

Την εποχή εκείνη ο πατέρας του, ο οποίος διατηρούσε το ναυπηγικό του γραφείο στον Πειραιά, ήταν πια μάλλον στη δύση της επαγγελματικής του δραστηριότητας. Έτσι μη υπάρχοντος πλέον οργανωμένου γραφείου δέχθηκε τις προσφορές που είχε από νηογνώμονες για την θέση Επιθεωρητή. Ο ίδιος αναφέρει σχετικά: «Και μόλις εγώ τελείωσα τη στρατιωτική μου θητεία, ή ούτε καν την είχα τελειώσει ακόμα, είχα και την επιλογή που να πάω να εργασθώ. Τότε άρχιζε η Ελληνική ναυτιλία και ο Πειραιάς να αναπτύσσονται. Ήταν τότε που αλλοδαποί Νηογνώμονες οι οποίοι ενώ είχαν ένα - δύο δικούς τους τεχνικούς ζητούσαν για πρώτη φορά να προσλάβουν Έλληνα Επιθεωρητή. Την πρώτη προσφορά ενώ την είχα από τον Αμερικανικό Νηογνώμονα, το American Bureau Shipping, προτίμησα να πάω με τον Αγγλικό, το Lloyd's Register of Shipping, λόγω των προτέρων σχέσεων που είχα με την χώρα αυτή. Επί δώδεκα χρόνια ανέβηκα την επαγγελματική ιεραρχία μέσα στο Lloyd's Register. Ξεκίνησα με δύο χρόνια πηγαίνοντας πάλι στην Μ. Βρετανία ώστε να επιμορφωθώ στις πρακτικές του Νηογνώμονα, τον πρώτο χρόνο στη Γλασκώβη, σε ναυπηγεία, σαν βοηθός Επιθεωρητή μετά δε στα κεντρικά γραφεία στο Λονδίνο, για άλλον ένα χρόνο στο τμήμα

εγκρίσεως μελετών. Το 1960 με διόρισαν στον Πειραιά και ήμουν ο πρώτος Έλληνας Επιθεωρητής, με συναδέλφους δυο Άγγλους που υπηρετούσαν ήδη πριν από μένα».



Οι ευκολίες της ναυπηγο-επισκευαστικής βάσεως!!

Όπως ο ίδιος αναγνωρίζει, είχε τη δυνατότητα να ασχοληθεί με μια «πολύ ωραία δουλειά» και να αποκτήσει μια «καταπληκτική εμπειρία» γιατί ήταν μια περίοδος που στον Πειραιά γινότανε σημαντικές ναυπηγικές και επισκευαστικές εργασίες και μάλιστα με μέσα που με τα σημερινά δεδομένα μοιάζουν πρωτόγονα. Στην διαδικασία αυτή ανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας, έχει την ικανοποίηση ότι συνέβαλε και ο ίδιος σημαντικά από τη θέση του Επιθεωρητή, που τότε ήταν μια θέση με υπευθυνότητα και κύρος. Ο ίδιος μας λέει χαρακτηριστικά: « Εκείνη την εποχή πλεούμενα γενικώς ανά τον κόσμο δεν υπήρχαν. Προκειμένου να εξυπηρετηθεί και η επιβατηγός και η φορτηγός ναυτιλία, παίρνανε παλαιά πολεμικά πλοία

που μετατρέπονταν σε επιβατηγά ή σε φορτηγά. Γνωστά τότε ονόματα ακτοπλοϊκών πλοίων όπως λόγω χάριν το Αικατερίνη, το Δέσποινα, το Κυκλάδες, το Κένταυρος και τόσα άλλα ήταν πρώην πολεμικά. Αυτή η εμπειρία του να βλέπεις ένα πλεούμενο το οποίο να μετασκευάζεται και να προκύπτει κάτι τελείως διαφορετικό ήταν μεγάλη εμπειρία!». Ο φόρτος της δουλειάς του ήταν βέβαια μεγάλος και η δουλειά δεν σταματούσε ποτέ. «Μονάχα να σου πω ότι ήταν τόση πολύ η δουλειά τότε που μακάρι να μου είχε επιτραπεί να είχα κρατήσει το ημερολόγιο, στο οποίο γράφαμε πόσες επιθεωρήσεις κάναμε τη μέρα. Δηλαδή, μπορούσα να επιθεωρώ 3 και 4 βαπόρια την ημέρα. Ώρες δεν υπήρχαν. Δηλαδή, μπορούσε στις 4 το πρωί να μου πουν έλα στη δεξαμενή να δεις που κάνουμε κάποια δοκιμή στο τάδε τάνκερ, στις δεξαμενές του Πειραιά κλπ. Η δουλειά εκείνη την εποχή δεν σταματούσε κυριολεκτικά. όλο το εικοσιτετράωρο. Λοιπόν, εγώ είχα υπολογίσει ότι στα δέκα χρόνια που δούλεμα στο Lloyd's Register στον Πειραιά είχα επιθεωρήσει πάνω από 1.200 πλοία!»



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

Το 1970 ο κ. Φιλίππου έφυγε από το Lloyd's Register και επαναδραστηριοποίησε 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 και στη μελέτη εξειδικευμένων θεμάτων όπως κραδασμών, ευστάθειας και αντοχής. Συγχρόνως ασχολήθηκε έντονα με επιθεωρήσεις και αβαρίες πλοίων σε όλα τα μήκη και τα πλάτη του κόσμου. Κι εκεί του παρουσιάστηκαν πολλές σημαντικές δουλειές. Και η πιο μεγάλη δουλειά ίσως, για την οποία αισθάνεται υπερήφανος και τότε είχε συζητηθεί πολύ στους ναυτιλιακούς κύκλους στον Πειραιά, ήταν μια υπόθεση τεσσάρων φορτηγών πλοίων, 15 χιλ. τόνων το καθένα, που είχε

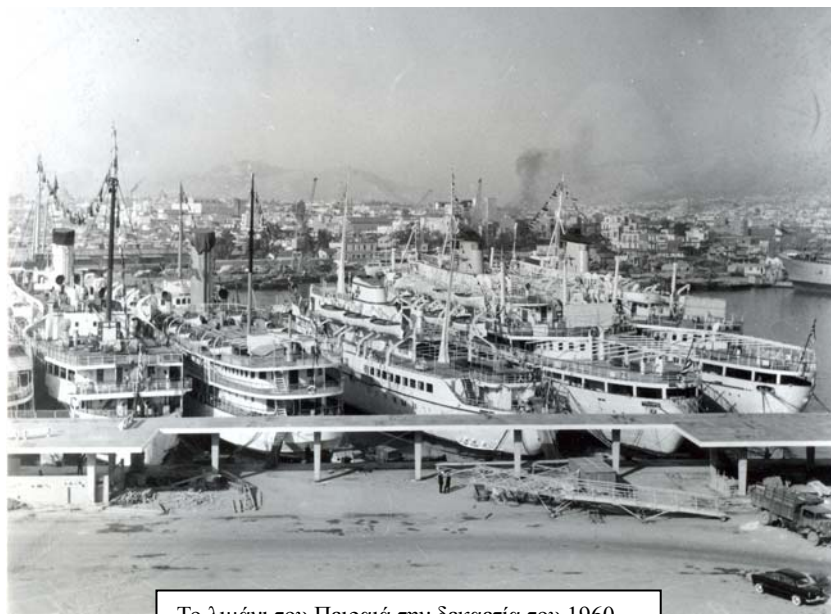


Κ. Φιλίππου (μεσαίος) – Δοκιμές παραλαβής Ιαπωνία 1985

«Πηγαίνω στην Ιαπωνία, καθόμαστε κάτω, κοιτάζουμε τα σχέδια και τις μελέτες που είχαν κάνει, τα φέρνω στο γραφείο μου στον Πειραιά, τις κάνουμε εξ αρχής και βλέπουμε ότι υπήρχαν βασικά σφάλματα. Η μια μελέτη αντικρουόταν με κάποια άλλη μελέτη. Οι υποτιθέμενες αυθεντίες της ναυπηγικής του Πανεπιστήμιου της Οσάκα, που πραγματοποίησαν τα κατασκευαστικά σχέδια των πλοίων αυτών είχαν υποπέσει σε χονδροειδή σφάλματα! Και βρεθήκαμε εμείς στον Πειραιά για να ανακαλύψουμε τα λάθη και να δώσουμε την ορθή τεχνική λύση! λύση να αντιμετωπισθούν. Δικαιολογημένα τα πλοία αυτά παρουσίαζαν πρόβλημα γιατί η φόρμα των πλοίων ήταν προβληματική. Οι Γιαπωνέζοι στην αρχή δεν ήθελαν να το παραδεχθούν, αναγκάστηκαν τέλος πάντων, βγήκε μια υπόθεση, κόστη ναυπηγικά, ο Σταύρος Νταϊφάς έκανε κατάσχεση στο ναυπηγείο, νομικές υποθέσεις που βγήκαν στη μέση με δικηγόρους και τα λοιπά και τελικώς ο Φιλίππου βρέθηκε να είναι δικαιωμένος. Στον Πειραιά διαδόθηκε η υπόθεση αυτή πώς αντιμετώπισε τους Πανεπιστημιακούς της Οζάκα και τουςέβαλε τα γυαλιά. Το ναυπηγείο ανήκε στο μεγάλο γκρουπ της ΣΟΥΜΙΤΟΜΟ. Σ' αυτό το τραστ ήταν μέσα τράπεζες, βιομηχανίες και λοιπά, είχε και ναυπηγείο. Όταν εγώ έφευγα με την παραλαβή του τελευταίου πλοίου για να περάσω απέναντι επειδή το ναυπηγείο ήταν σε ένα νησάκι και έπρεπε να πάρω το φέρι-μπόουτ για να περάσω στην κυρίως ξηρά, με κατευόδωσαν όλοι με υποκλίσεις και τα λοιπά, μου δώσανε και τις γιρλάντες που σου βάζουν, και έλεγα μέσα μου: "Αν δεν φάω καμιά φαλτσέτα στην πλάτη"..(γέλια). Γιατί όλα τα κεφάλια του ναυπηγείου αποκεφαλίστηκαν, τίναζαν όλους τους διευθύνοντες στον αέρα».

παραγγείλει για ναυπήγηση στην Ιαπωνία ο Σταύρος Νταϊφάς, ένας πλοιοκτήτης πολύ ικανός και έξυπνος, ο οποίος αν και φίλος με τον κ. Φιλίππου, δεν τον είχε ενημερώσει για την παραγγελία αυτή. Παρόλο που οι Γιαπωνέζοι είναι έμπειροι στη ναυπήγηση, όταν το πρώτο πλοίο που είχε παραγγελθεί επέστρεψε στην Ευρώπη, κοντά στο Γιβραλτάρ παρουσίασε ένα σημαντικό πρόβλημα κραδασμών και αδυνατούσε να προχωρήσει. Τότε ο πλοιοκτήτης απευθύνθηκε στον κ. Φιλίππου για βοήθεια. Για το περιστατικό αυτό ο ίδιος μας διηγείται (είδε αφήγηση στο περιγραφόμενο κείμενο):

Η ελάττωση της ναυπηγικής δραστηριότητας στον Πειραιά την δεκαετία του 1980 οδήγησε στον προσανατολισμό των δραστηριοτήτων του γραφείου του σε θέματα διακανονισμού αβαριών και εργασίες για λογαριασμό Άγγλων και Σουηδών ασφαλιστών. Την εποχή αυτή άρχισε να προωθεί και να ασχολείται με το Ευρωπαϊκό Κοινοτικό Πρόγραμμα COST 301, το πρώτο κοινοτικό 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



Το λιμάνι του Πειραιά την δεκαετία του 1960

σημερινή ανάπτυξη του Συστήματος Ελέγχου Ναυσιπλοΐας στην Ελλάδα (V.T.M.I.S.). Συμμετείχε ακόμα σε διάφορες επιτροπές του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, έλαβε μέρος σαν μέλος της εθνικής αντιπροσωπείας στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (I.M.O.) και το 1974 υπήρξε συνυπογράφων στην 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 2000 τίτλοι εργασιών ήταν καταχωρημένοι στα αρχεία του γραφείου του. Κλείνοντας ο 20^{ος} αιώνας, ο Κωνσταντίνος Φιλίππου περιόρισε τις επαγγελματικές του δραστηριότητες και το γραφείο του πέρασε στους δύο γιούς του που ακολουθώντας την οικογενειακή παράδοση, είναι επίσης ναυπηγοί.

Συνδικαλιστική και επιστημονική δραστηριότητα

Ο Κωνσταντίνος Φιλίππου, πιστεύοντας στην αξία της συλλογικής προσπάθειας, έχει να επιδείξει μια αξιόλογη επιστημονική και κοινωνική δράση. Ο ίδιος τονίζει στη συνέντευξή του: *«Πάντοτε ασχολήθηκα με τέτοιες δραστηριότητες καθότι οι Βρετανικές καταβολές τις οποίες είχα με έχουνε επηρεάσει, γιατί πίστευα ότι εμείς οι Έλληνες είμαστε δυστυχώς ατομικιστές. Σαν μονάδες όμως, την σήμερα ημέρα, δεν μπορούμε να προχωρήσουμε πλέον, πρέπει να το ξεχάσουμε. Εκεί υπάρχουν οι σύλλογοι, τα Ινστιτούτα όπου γίνεται ομαδική προσπάθεια και ο ένας στηρίζει τον άλλον. Με αυτό το σκεπτικό ας πούμε, προσπάθησα να κάνουμε κάποιους χώρους στους οποίους όσοι μιλούν την ίδια γλώσσα του τεχνικού να βρίσκονται και να προσπαθούν να κάνουν κάποια πράγματα από κοινού».*

Τη δεκαετία του 70 ήταν μέλος της Αντιπροσωπείας ΤΕΕ και ενεργό μέλος του Συλλόγου Ναυπηγών. Τότε ήταν που έγιναν διάφορες προσπάθειες για την αναγνώριση του επαγγέλματος του Ναυπηγού γιατί όπως αναφέρει ο κ. Φιλίππου, *«την εποχή εκείνη ήταν πάρα πολύ έντονο το πρόβλημα και η αγορά ήταν γεμάτη από αυτόκλητους ειδήμονες».* Και προσθέτει: *«Οι προσπάθειες αυτές ήταν θετικά βήματα όχι μονάχα για το επάγγελμα το ναυπηγικό, αλλά επειδή θίξαμε και ζητήματα που είχαν σχέση με την καλύτερη οργάνωση της όλης βιομηχανικής ναυπηγικής*

δραστηριότητας. Παρόμοιες προσπάθειες με τις δικές μας είχαν ξεκινήσει από πολλά χρόνια πριν, από την εποχή του πατέρα μου αλλά δυστυχώς, κανένας δεν μας άκουσε και στη συνέχεια γίνανε αυτά τα οποία έγιναν και αποδυναμώθηκε η ναυπηγική βιομηχανία μας αρκετά».

Ο Κωνσταντίνος Φιλίππου ήταν ακόμα, αυτός που οραματίστηκε και υλοποίησε το 1972 μαζί με άλλα 19 ιδρυτικά μέλη το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας (ΕΛΙΝΤ) του οποίου



Κ. Φιλίππου σε ομιλία
στο Ε.Α.Ι.Ν.Τ. το 2007

διετέλεσε Πρόεδρος και μέλος ΔΣ επί σειρά ετών. Το ΕΛΙΝΤ, δημιουργήθηκε σε μια περίοδο που δεν υπήρχε κανένα πνευματικό ή επαγγελματικό ίδρυμα ή σωματείο που να στηρίζει τις δραστηριότητες της ελληνικής ναυτιλίας. Το Ινστιτούτο άνοιξε 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 πολύ σημαντικό, τα ερευνητικά προγράμματα της τότε ΕΟΚ. Εξέδιδε ακόμα το εξαμηνιαίο περιοδικό «Επιθεώρησης Ναυτικής Τεχνολογίας» μέχρι το 1988 οπότε αντικατεστάθη η έκδοση αυτή από το μηνιαίο φυλλάδιο «Σελίδες», το οποίο κυκλοφορεί μέχρι σήμερα. «Δυστυχώς», όπως αναφέρει ο κ. Φιλίππου, «το Ινστιτούτο δεν αγκαλιάστηκε όσο έπρεπε από τους εφοπλιστικούς και ναυτιλιακούς φορείς, ώστε τόσο το κύρος του, όσο και το όφελος για την ελληνική ναυτιλία να είναι μεγαλύτερα. «Και αυτό», λέει, «πάσχει από αυτό που πάσχουν όλες οι συλλογικές προσπάθειες στη χώρα μας. Ενώ το '70 είχαμε φτάσει το Ινστιτούτο να έχει 1.000 μέλη, τώρα έχει μειωθεί ο αριθμός ενώ

κανονικά θα έπρεπε να είχε αυξηθεί εφ'όσον είμαστε πολύ περισσότεροι τεχνικοί και ναυπηγοί. Δυστυχώς κανένας σε αυτόν τον τόπο δεν βλέπει ότι μόνο μέσα από συλλογική προσπάθεια θα μπορέσουμε να αντιμετωπίσουμε τον διεθνή ανταγωνισμό. Προσπαθούμε ο καθένας σαν μονάδα, με ένα μικρό γραφείο, να επιβιώσουμε ενώ υπάρχουν οργανωμένα μεγάλα γραφεία στην Ολλανδία, στην Δανία, στην Γερμανία, στην Νορβηγία, την Βρετανία. Εκεί τα πράγματα είναι διαφορετικά».

Υπήρξε επίσης ένα από τα ιδρυτικά μέλη του Συλλόγου Ελλήνων Ναυτικών Συμβούλων και Πραγματογνομών (1982) και μέχρι πρόσφατα Γενικός Γραμματέας του. Διετέλεσε επίσης 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 Napoli, Genova, Dubrovnic, Brussels και υπήρξε διοργανωτής διαφόρων διεθνών συσκέψεων και συνεδρίων στην Ελλάδα. Πρόσφερε αρχαιακό του υλικό στο Βιομηχανικό Μουσείο Σύρου, στο Ναυτικό Μουσείο Ελλάδας, στο



ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΜΗΧΑΝΗΣ ΧΡΙΣΤΙΝΑΣ ΣΤΟ ΕΜΠ
5.2000 - εξ αριστερών Κ. ΦΙΛΙΠΠΟΥ, Ν. ΚΥΡΤΑΤΟΣ,
Π. ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ

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, δωρεάς Κων. Φιλίππου εκτίθενται σήμερα στο Βιομηχανικό Μουσείο Ερμούπολεως. Ιδιαίτερα μερίμνησε για τη διάσωση μιας εκ των πρωστηρίων ατμομηχανών της θαλαμηγού του Ωνάση «Χριστίνα», η οποία με την οικονομική συνδρομή του ιδρύματος Αλέξανδρος Ωνάσης, έχει δωριθεί και ευρίσκεται στο Εργαστήριο Ναυτικής Τεχνολογίας του ΕΜΠ. Αν και συνταξιούχος σήμερα, παραμένει δραστήριος, συνεισφέροντας με παρεμβάσεις σε συνέδρια, άρθρα σχετικά με ναυπηγικά δρώμενα και με ιστορικές καταγραφές. Υπήρξε ακόμα ιστιοπλόος, ορειβάτης και τώρα ασχολείται με θέματα προστασίας της φύσης

συμμετέχοντας ενεργά στις δραστηριότητες συλλόγων όπως της Υπαίθρου Ζωής, της Ελληνικής Εταιρίας Προστασίας της Φύσης και του Ναυτικού Μουσείου Ελλάδος. Κατά τους Ολυμπιακούς του 2004 πρόσφερε τις υπηρεσίες του ως Εθελοντής στη φιλοξενία επισήμων.

Συγγραφική δραστηριότητα

Ο Κ. Φιλίππου είναι συγγραφέας (μόνος ή με άλλους), με εκδότη το ΕΛΙΝΤ ή άλλους φορείς, όπως:

- Ναυτικά ατυχήματα στις ελληνικές θάλασσες και σύγκρισή τους με την πυκνότητα της θαλάσσιας κυκλοφορίας
- Mediterranean trials : (Greek trials)
- Ship casualties in the Greek seas



Πρόσφατα συνέγραψε ένα ιδιαίτερα 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 αναφέρει, **«είναι παραδεκτόν από όλους ότι η ιστορία είναι αυτή που δημιουργεί τον πολιτισμό ενός λαού»**. Ανάλαβε 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 τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, με σκοπό να διασωθεί από την αμείλικτη φθορά του χρόνου. Εξ άλλου, η ραγδαία ανάπτυξη της ναυπηγικής επιστήμης και των υπολογιστικών μεθόδων, του μεγέθους και του τύπου των πλοίων,

των μεθόδων κατασκευής μέσα στα τελευταία πενήντα χρόνια δημιουργεί ένα «ναυπηγικό χάσμα» που οι νεότεροι επιστήμονες αγνοούν σήμερα τελείως και έχουν τη δυνατότητα μέσα από το έργο του Κωνσταντίνου Φιλίππου 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 από την ηλεκτρονική διεύθυνση <http://www.nafpigiika.gr>.

Μια ακόμα σημαντική προσφορά του Κ. Φιλίππου είναι η καταγραφή σε ηλεκτρονική μορφή αρχείων με τίτλο «Ναυπηγικές Ηλεκτρονικές Καταγραφές». Η ηλεκτρονική αυτή καταγραφή περιλαμβάνει ναυπηγικά σχέδια, σχεδιαγράμματα, φωτογραφίες και άλλα στοιχεία που προέρχονται από τα προσωπικά αρχεία του Αλεξάνδρου και Κωνσταντίνου Φιλίππου αλλά και αρχεία άλλων συναδέλφων ναυπηγών που του τα εμπιστεύτηκαν, ναυπηγείων, μουσείων και φορέων. Τα αρχεία αυτά βρίσκονται στη διάθεση του ΤΕΕ, προκειμένου να γίνει δυνατή η δημοσιοποίησή τους μέσω του Διαδικτύου.

Οικονομικός αρωγός στην ηλεκτρονική καταγραφή του έργου έχει σταθεί το Ίδρυμα Ιωάννου Φ. Κωστόπουλου, καθότι ο κ. Κωστόπουλος, ναυπηγός ο ίδιος, ευαισθητοποιήθηκε για την προσπάθειά του Κ. Φιλίππου, στη συνέχεια δε του συμπαραστάθηκαν ποικιλοτρόπως το Πολεμικό Ναυτικό, το περιοδικό «Εφοπλιστής» και άλλοι.

Για το ΤΕΕ

Ο Κ. Φιλίππου ήταν πάντα κοντά στο ΤΕΕ και ήδη το 1956, λίγο μετά την αποφοίτησή του δηλαδή, εμφανίστηκε 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 από τη μεριά του, γιατί δεν έχει ερεθίσματα από τους ίδιους τους ναυπηγούς, ούτε κάτι ιδιαίτερο γίνεται από το Σύλλογο των Ναυπηγών, όπως ο «ίδιος μας λέει

χαρακτηριστικά:

«Ο καθένας είναι στο γραφείο του και δεν γίνεται κάποια 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 τη ελληνική ναυτιλία. Και είναι αμαρτία ότι μια τέτοια γνώση που υπάρχει σε δυναμικό επιστημονικό προσωπικό δεν αξιοποιείται στη χώρα όπως θα έπρεπε. Οι εφοπλιστές λένε «Εμείς» αλλά τα βαπόρια εμείς τα κινούμε και κανένας δεν το παραδέχεται, δυστυχώς. Και κανένας δεν λέει τίποτα και είναι ένα μεγάλο λάθος το οποίο γίνεται. Δεν αναδεικνύεται αρκετά το έργο. Οι προπέλες δεν θα γυρνούσαν αν δεν υπήρχαν είτε οι αξιωματικοί του εμπορικού ναυτικού, είτε εμείς που προστρέχουμε για να τους βγάλουμε άσπρους στις δύσκολες στιγμές».

Για την Ελληνική Ναυτιλία

Η ελληνική ναυτιλία είχε μεγάλες απώλειες και θυσίασε στο βωμό του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου το 80% περίπου του εμπορικού της στόλου. Και για να αποκατασταθεί, κατόρθωσε η Ελλάδα και έκανε μια συμφωνία με την Αμερικανική κυβέρνηση και παραχωρήθηκαν 100 πλοία τύπου *Liberty* (Ελευθερία) στους Έλληνες πλοιοκτήτες σε αντικατάσταση των πλοίων που έχασαν. Ήταν πλοία από αυτά που είχαν βγάλει οι Αμερικάνοι κατά χιλιάδες στον πόλεμο, για τις μεταφορές και αυτά ήταν μεταξύ αυτών που απόμειναν μετά τον πόλεμο.

Η ναυπήγησή τους γινόταν σε προκατασκευασμένα τμήματα σε διαφορετικά εργοστάσια και η συναρμολόγησή τους ολοκληρωνόταν σε μία ναυπηγική κλίνη. Σε 15 μέρες περίπου, γινόταν η καθέλκυση ενός πλοίου. Έτσι ναυπηγήθηκαν πολλές εκατοντάδες που όμως κατά την διαδρομή τους στον Ατλαντικό υφίσταντο μεγάλες απώλειες από την δράση των γερμανικών υποβρυχίων.

Με τέτοια πλοία άρχισε να στήνεται ξανά η ελληνική ναυτιλία. Το τίμημα της ελεύθερης αγοράς τους ήταν πολύ χαμηλό. Έτσι, εκείνη την εποχή, κατόρθωνε ένα *Liberty* σε δύο-τρία ταξίδια να έχει αποπληρωθεί η αξία του. Ο κ. Φιλίππου τονίζει χαρακτηριστικά: «Ναι, ήταν μια δύσκολη εποχή αλλά ήταν και εποχή της ανασυγκροτήσεως της Ελλάδας. Και βέβαια, της μεγάλης φτώχειας και της ανέχειας αλλά ήμασταν στον πυρετό

του να ζαναχτίσουμε τον τόπο μας. Και νομίζω ότι μέσα σε αυτό το ολικό πνεύμα, οπωσδήποτε εντάσσονται η ναυπηγική και η ναυτιλιακή δραστηριότητα, που μετά τον πόλεμο είχε μια ανοδική πορεία και μια μεγάλη ανάπτυξη».



Ένα από τα ελάχιστα σήμερα
εναπομείναντα *Liberty*

Δυστυχώς, όπως αναφέρει στη συνέντευξη του ο κ. Φιλίππου, μετά το 1980 έγινε μια γενική απαξίωση της ναυπηγικής στην Ελλάδα. Κι αυτό γιατί τότε οι συνθήκες άρχισαν να αλλάζουν, κι εμείς σαν χώρα δεν προβλέψαμε τι θα συμβεί και δεν πήραμε μέτρα, δεν προσαρμοστήκαμε για να γίνουμε ανταγωνιστικοί στο νέο διεθνές περιβάλλον. Αυξήθηκε το εργατικό κοστολόγιο χωρίς να αυξηθεί συγχρόνως και η αποδοτικότητα κατασκευής ενώ αναπτύχθηκαν σε άλλες χώρες ναυπηγεία που ή είχαν χαμηλότερα τελικά κοστολόγια ή ήταν ικανά να κάνουν πολυπλοκότερες κατασκευές με συνέπεια και υψηλή ποιότητα. Έτσι από έλλειψη ανταγωνιστικότητας, όπως χαρακτηριστικά τονίζει ο κ. Φιλίππου, «αρχίσαμε να τρώμε από την πίτα που είχε αρχίσει να μην υπάρχει». Και συνεχίζει: «Αυτό έπρεπε να το προβλέψουμε. Άλλες χώρες πανάκριβες όπως είναι οι Σκανδιναβικές χώρες και βασικά η Φιλανδία, η Νορβηγία αλλά και η Γερμανία, η Γαλλία, η Ιταλία, όπου τα μεροκάματα είναι πολλαπλάσια από τα ελληνικά, διατήρησαν τα ναυπηγεία τους και τη ναυπηγική τους δραστηριότητα διότι προσαρμόστηκαν, έβαλαν καινούργιες τεχνολογίες οι οποίες μείωσαν το κόστος από το εργατικό κοστολόγιο και το μετατόπισαν στην καινούργια τεχνολογία που ανέβαζε την παραγωγικότητα. Επίσης ξέφυγαν από τις απλές κατασκευές και έκαναν πιο πολύπλοκες και

μελετημένες κατασκευές. Αντί λοιπόν κι εμείς να μετακινηθούμε και να οργανώσουμε την δουλειά

μας κατ' αυτόν τον τρόπο, τα αφήσουμε τα πράγματα στην αδράνεια ώστε να μη γίνεται τίποτα αλλά απλώς να διαμαρτυρόμαστε, για λάθη που εμείς είμαστε υπεύθυνοι.

Το βαπόρι έχει την ιδιομορφία ότι εάν ο πλοιοκτήτης δεν ευρίσκει εδώ συμφέροντες όρους, το παίρνει και πηγαίνει αλλού. Έτσι σιγά - σιγά χάσαμε και τις επισκευές των πλοίων που άλλοτε είχαμε. Δεν λέω ναυπηγική, νέα κατασκευαστική δουλειά, μια και δεν είμαστε βιομηχανική χώρα, αν και θα μπορούσαμε να είμαστε μέχρι ενός σημείου. Αλλά τουλάχιστον οι επισκευές, που έχουν μεγάλη προστιθέμενη αξία. Αντί να κοιτάζουμε πως θα γίνουν καινούργιες ναυπηγικές διαδικασίες και με πιο μορφωμένο εργατικό δυναμικό, τα αφήσαμε και αποδυναμώθηκαν και στο τέλος τα χάσαμε όλα. Και τώρα λέμε τι θα γίνουν τα ναυπηγεία της Ελευσίνας, του Σκαρμαγκακά, το Νεώριο της Σύρου, μεγάλες μονάδες που 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».

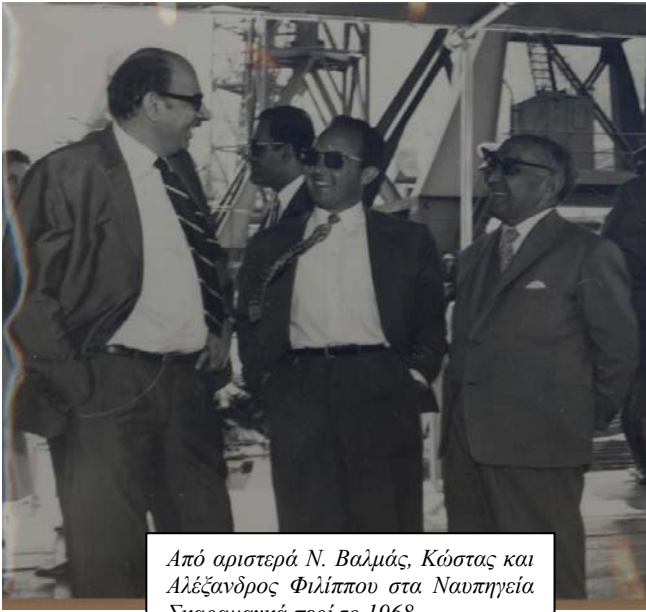
Για τους νέους μηχανικούς

Ο Κ. Φιλίππου πιστεύει ότι παρά την αποβιομηχάνιση όπως επίσης τα οικονομικά και κοινωνικά προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα η Ελλάδα, η ναυτιλία είναι ένας κλάδος που μπορεί ακόμα να δώσει επαγγελματική διέξοδο σε πολλούς νέους. Κατά την εκτίμησή του, οι απόφοιτοι της Σχολής Ναυπηγών βρίσκουν ευκολότερα εργασία σε σύγκριση με άλλους πτυχιούχους οι οποίοι μετά το πέρας των σπουδών τους βρίσκονται αντιμέτωποι με την πραγματικότητα μιας αγοράς που αδυνατεί να τους απορροφήσει. Βασική όμως προϋπόθεση για τον κ. Φιλίππου οι νέοι να είναι πρόθυμοι να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις του επαγγέλματος του ναυπηγού, να θελήσουν να μπουν στην περιπέτεια της δουλειάς αυτής.

«Και λέω περιπέτεια... όταν είχα το γραφείο, κάτι ακούγανε για μένα, κι ερχόντουσαν νέα παιδιά, απόφοιτοι για να τους συμβουλέψω και να τους βοηθήσω να βρουν δουλειά. Τους έλεγα: «Παιδιά το πρώτο πράγμα που πρέπει να κάνετε είναι να μπαρκάρετε σε ένα βαπόρι, να δουλέψετε έξι μήνες, ένα χρόνο και μετά να βγείτε έξω να πείτε: «Θέλω μια δουλειά». Πήγαινε να δεις πώς δουλεύει ένα βαπόρι, πήγαινε να κάνεις πρακτική εξάσκηση, να μάθεις ποιος είναι ο ναυτικός, ποιο είναι το λιμάνι, πώς μιλάει ο ναύτης, ο μούτσος, ο λοστρόμος, ο καπετάνιος πώς μιλάει απ' το συνεργείο που θα έρθουνε μέσα να σου κάνουν, να μάθεις όλη τη διαδικασία και μετά άμα μου πεις ότι έχεις 1-2 χρόνια πείρα βαπορίσια, τότε έλα σε εμένα. Και η απάντηση ήταν: «Μα να φύγω από το σπίτι μου και να σκυλοπνίγομαι;» Μου έκανε φοβερή εντύπωση. Κανένας δεν δέχτηκε την κατεύθυνση που του έδινα».

Ακόμα, συμβουλεύει τους νέους που βρίσκονται στα πρώτα τους βήματα «αντί να ανοίξουνε κάποιο μαγαζάκι στον Πειραιά για να κάνουν καμία ψιλοδουλίτσα - διότι ψιλοδουλίτσες γίνονται πλέον στον Πειραιά - να πάνε τουλάχιστον για ένα διάστημα να εργαστούν και να αποκτήσουνε εμπειρία μέσα στις ναυτιλιακές εταιρίες. Η δουλειά αυτή, όπως ο κ. Φιλίππου με την πολύχρονη εμπειρία του αναγνωρίζει, «είναι πάρα πολύ ενδιαφέρουσα, γιατί σε φέρνει πρώτα σε επαφή με ανθρώπους, με νοοτροπίες, με τρόπους δουλειάς σε όλον τον κόσμο. Βέβαια, βασική προϋπόθεση είναι να έχεις θέληση και αγάπη για αυτό το οποίο κάνεις. Να μην βρίσκεσαι δηλαδή τυχαία στο χώρο, επειδή δεν μπήκα αλλού μπήκα εκεί πέρα και τι να κάνω, θα τα φέρω βόλτα».

ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΑΝΑΔΡΟΜΕΣ (Κωνσταντίνος Φιλίππου, (Ιούλιος 2009)



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

Με την έλευση του 1960 έρχεται η εποχή της μεγάλης αναπτύξεως της ναυπηγικής και επισκευαστικής βιομηχανίας. Τα ναυπηγεία του Περάματος σφύζουν εργασιών, οι επισκευαστικές περιοχές του Πειραιώς δεν έχουν χώρο να φιλοξενήσουν τα ποντοπόρα και άλλα πλοία. Δημιουργούνται τα μεγάλα ναυπηγεία του Σκαραμαγκά και της Ελευσίνας και αναπτύσσονται εκείνα της Σύρου και της Χαλκίδας. Τα Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, με τις μεγάλες μόνιμες και πλωτές δεξαμενές, επισκευάζουν εκατοντάδες πλοίων πάσης μορφής και μεγέθους, ενώ συγχρόνως επιδίδονται και σε νέες κατασκευές, μεταξύ των οποίων αναφέρω την εν σειρά ναυπήγηση των λεγόμενων “Liberty replacement ships των SD14, ως επίσης και πολεμικών πλοίων με

τεχνολογίες αιχμής. Τα Ναυπηγεία Ελευσίνας, με το σύγχρονο εξοπλισμό τους και αυτά, επιδεικνύουν μία σοβαρότατη και ποικιλόμορφη επισκευαστική και κατασκευαστική δραστηριότητα. Στη Σύρο η δραστηριότητες του Νεωρίου χρόνο με χρόνο αυξάνονται και περί το 1970, η τότε διοίκηση προγραμματίζει την επέκτασή του με την κατασκευή μεγάλης μόνιμου δεξαμενής και άλλων συγχρόνων εγκαταστάσεων. Επεκτάσεις προγραμματίζουν και τα Ναυπηγεία Χαλκίδος.

Είναι μία ωραία επαγγελματική εποχή. Μία εποχή όπου οι δουλειές κυνηγούσαν τους ναυπηγούς, μία εποχή δημιουργική, με καρδιά, με 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 πολλές φορές αλλά με πολύ εφευρετικότητα, να καλύψει τις οιοσδήποτε προκλήσεις. Σαφώς ήταν η εποχή των θαυμάτων, στο Πέραμα, στα συνεργεία, στα ναυπηγεία. Ήταν η εποχή όπου ο κόπος και ο χρόνος δεν μετριόταν, αρκεί η δουλειά να γινόταν σωστά και το βαπόρι να έφευγε έγκαιρα για τα ταξίδια του. Ήταν η εποχή που προσωπικά αποκαλούσα τον εαυτό μου πόρνη από το γδύσου-ντύσου όλη την ημέρα, βάζοντας και βγάζοντας την φόρμα μου πέντε-έξη φορές την ημέρα, 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 στον Σκαραμαγκά.....Αύριο δεν υπήρχε στο λεξιλόγιο.....Μία επιθεώρηση πλοίου στα Ναυπηγεία Χαλκίδος, εκατό χιλιόμετρα περίπου από τον Πειραιά, μέσω της τότε στενής Εθνικής Οδού, ήταν χρονοβόρος. Μία επιθεώρηση όμως στο Νεώριο υποδηλούσαι ένα τουλάχιστο εξάωρο ημερήσιο ταξίδι προς τη Σύρο και ένα νυκτερινό ταξίδι επιστροφής, καιρού επιτρέποντος.

Επιβατηγά της εταιρείας Τυπάλδου



TYPALDOS LINES
VISIT THE FAMOUS
CANVAS VILLAGE OF
XYLOCASTRON

MEDITERRANEAN LINES

T.S.S. **"AEGAEON,"**
FORTNIGHTLY REGULAR SERVICE BETWEEN
VENICE-DUBROVNIC-BRINDISI-CORFU-PIRAEUS-RHODES-ALEXANDRIA

T.S.S. **"MEDITERRANEAN,"**
REGULAR WEEKLY SERVICE BETWEEN
VENICE - BRINDISI - PIRAEUS - ISTANBUL

T.S.S. **"ANGELIKA,"**
REGULAR WEEKLY SERVICE BETWEEN
BRINDISI - CORFU - ITHAKA - CEFALONIA (SAME) - PATRAS - PIRAEUS - CRETA

Διαφήμιση για τα επιβατηγά της εταιρείας Τυπάλδου



Ο πατέρας του Αλέξανδρος Φιλίππου, το 1927 στη Γαλλία.