

«ΜΑΝΤΩ» – ΕΝΑ ΠΛΟΙΟ

Κωνσταντίνου Φιλίππου
Διπλ. Ναυπηγού & Μηχανολόγου Μηχανικού

«ΜΑΝΤΩ».....ένα πλοίο όπως χιλιάδες άλλα τα οποία πέρασαν από χέρια της ελληνικής επιχειρηματικότητας και ναυτοσύνης.

Μια κοινή ιστορία, μισό αιώνα πριν, που θα φαίνεται στους νέους, αλλά και στους ήδη μεσήλικες, που ασχολούνται με τα θαλάσσια έργα από τα κλιματιζόμενα ηλεκτρονικά γραφεία τους στην Ακτή Μιαούλη, την Κηφισιά, την Βούλα και την Βουλιαγμένη, πολύ παλιά και ίσως εξωπραγματική ενώ για εμάς, την γενιά που φεύγει, πολύ πρόσφατη και πραγματική....Γιατί τα χρόνια τρέχουν γρήγορα, πολύ γρήγορα, και οι συνθήκες αλλάζουν με απίστευτο ρυθμό.....Από τον καταϊδρωμένο φρεζαδόρο και τον καρφωτή της λαμαρίνας, με το πυρωμένο καρφί που έπιανε στον αέρα, τότε, στον ηλεκτρονικό ειδήμονα των αυτοματισμών, με την άσπιλη άσπρη μπλούζα, σήμερα!

1960, περίπου πενήντα χρόνια πριν. Ο ελληνικός εφοπλισμός έγλυφε της πληγές του ακόμα από τις απώλειες του Β' παγκοσμίου πολέμου. Ο τόπος μας αλλά και οι άλλες χώρες είχαν ανάγκη από πλοία για να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες τους αλλά τα οικονομικά μέσα ήταν λιγοστά. Πλοία δεν υπήρχαν, η ζήτηση ήταν μεγάλη.

Στον Πειραιά, στο Πέραμα, ότι μπορούσε να επιπλεύσει μετασκευαζόταν σε φορτηγό ή επιβατηγό πλοίο. Στα Καρβουνιάρικα, όπως λεγόταν η Ακτή Ξαβερίου, στου Βασιλειάδη, που ήταν η περιοχή στον προλιμένα του Πειραιά αριστερά, όπου υπήρχε η εσχάρα ανεγκύσεως, στις μόνιμες δεξαμενές, στην προβλήτα του Αγίου Γεωργίου και όπου υπήρχε χώρος στο Πέραμα, οι εργασίες έσφυζαν.

Κάθε τρύπα στην περιοχή των οδών Γραβιάς, Μεσολογγίου, Χαϊδαρίου κλπ ήταν και ένα συνεργείο, κάθε μορφής και ποιότητας. Τα μηχανικά μέσα ήταν λιγοστά, τα εργαλεία παλαιά ή πολλές φορές ακατάλληλα, η βαριοπούλα και το παλάγκο ήταν σε ημερησία διάταξη! Η μουτζούρα, ο θόρυβος, η τσαπατσουλιά της δουλειάς ανακατεύονταν με την καπατσοσύνη, την εφευρετικότητα, τις ατελείωτες ώρες δουλειάς που χαρακτήριζαν το σκηνικό των εργασιών της εποχής. Τα μέσα ήταν λίγα η όρεξη όμως μεγάλη.

Μέσα σ' αυτό το σκηνικό πολλοί, που είχαν τη ναυτοσύνη μέσα τους, αλλά και άλλοι άσχετοι, μπήκαν στον χορό του εφοπλισμού.

Ότι επέπλεε στην ευρωπαϊκή, κυρίως, αγορά ήταν στόχος αγοράς. Αλλά τα διαθέσιμα οικονομικά μέσα ήταν λιγοστά κι έτσι στόχος ήταν κυρίως εκείνα που δεν ήθελαν οι πιο εύρωστα οικονομικά ευρωπαίοι. Οι πιο μακρινές αγορές, λόγω αποστάσεως και προβλημάτων επικοινωνίας, ήταν εκτός συζητήσεως.

Το «Μαντώ», τότε ήδη τριάντα ετών σκαρί, σουηδικής κατασκευής, υπήρξε η επιλογή των ανήσυχων ελλήνων που θέλησαν να ανοίξουν τα φτερά τους στη θάλασσα. Οι Μιχαήλ και Γεώργιος Πυλιαρινός, Φώτιος και Γρηγόριος Τζιάκας, ως κύριοι μέτοχοι, με το ενενήντα τις εκατό και ο Δημήτρης Λεβεντάκης, με το δέκα της εκατό συνέπηξαν την εταιρία «Μαντώ Α.Ν.Ε.» και προέβησαν στην αγορά του πλοίου στο Gothenborg της Σουηδίας τον Απρίλιο του 1960. Το αντίτιμο της αγοράς

ήταν 10500 λίρες Αγγλίας, που ισοδυναμούσαν με 29715 δολάρια Η.Π.Α. ή 887250 δραχμές. Η ισοτιμίες ήσαν £1 = \$2,83 = 84,50 δρχ και \$1 = 29,85 δρχ, περίπου.

Το πλοίο με το όνομα «Ajax» πρώην «Bothnia» πρώην «Ajax» πρώην «Wirgo» είχε ναυπηγηθεί τον Μάιο 1930 από την A/B Finnboda Varf, Stocholm, ως φορτηγό ατμόπλοιο, ολικού μήκους 63 μέτρων περίπου.



Το πλοίο ως «Wirgo»

Στα αρχεία μου ευρίσκονται ακόμα δύο κατασκευαστικά σχέδια, το «midship section» και το «profile and decks» του ναυπηγείου Helsinborg Jernskibs & Maskinbyggeri, με ημερομηνίες 1924 έως 1929, ενώ ένα «capacity plan» εμφανίζει το πλοίο με το όνομα «Wirgo» και πλοιοκτήτρια εταιρεία την «Stockholms Rederiaktiebolag SVEA, Stodkholm».

Το πλοίο παρελήφθη στο την 1^η Απριλίου 1960. Για το ταξίδι προς Πειραιά επέτυχε ένα ναύλο από Nordrham και μέσω Dover και Ceuta κατέπλευσε στον Πειραιά στις 30 Απριλίου και αμέσως άρχισαν οι εργασίες μετασκευής του σε ένα σύγχρονο φορτηγό.

Κατά την πρακτική και τις οικονομικές δυνατότητες της εποχής όλες οι εργασίες στα πλοία γινόντουσαν με την χρήση ποικιλίας εργολάβων, με ότι αυτό συνεπάγεται από απόψεως δυσκολιών συντονισμού και παρακολούθησεως της προόδου του έργου, την οποία φυσικά πραγματοποιούσε με αυτεπιστασία η διαχειρίστρια εταιρία του πλοίου. Στον Πειραιά, συνήθως στην Ακτή Ξαβερίου, λόγω ελλείψεως χώρου, τα πλοία ήσαν συνήθως πρυμνοδετημένα και η επικοινωνία με την προβλήτα γινόταν, στις καλύτερες των περιπτώσεων με σκάλα ή, προς αποφυγήν πληρωμής του κόστους της στον Ο.Λ.Π., με βάρκα.

Τα δημόσια και τα ιδιωτικά μεταφορικά μέσα ήσαν λιγοστά και πολλές φορές η πεζοπορία ήταν το γρηγορότερο μέσο.

Τα τηλέφωνα ήταν δυσεύρετα και η συνήθης εξυπηρέτηση γινόταν από κάποιο περίπτερο της περιοχής, κάποια ταβέρνα ή καφενείο, με αναμονή σε ουρά λόγω μεγάλης ζήτησεως!

Αυτή είναι η σύντομη εικόνα των συνθηκών μέσα στις οποίες γινόντουσαν οι εργασίες στα πλοία ακόμα στις αρχές της δεκαετίας του 1960.

Με αυτές τις προϋποθέσεις έγιναν και οι εργασίες στο «Μαντώ».

Έτσι αποξυλώθηκαν οι δύο κυλινδρικοί του λέβητες, η κυρία μηχανή και όλα τα ατμοκίνητα βοηθητικά μηχανήματα.

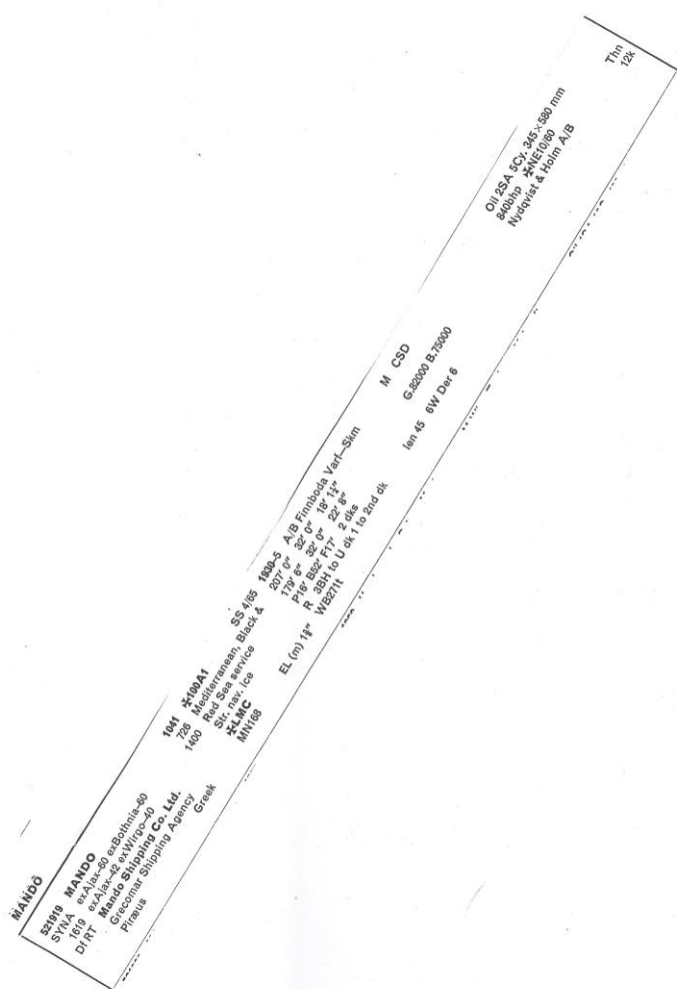
Οι γαιανθοποθήκες ενισχύθηκαν και στεγανοποιήθηκαν ώστε να μετατραπούν σε δεξαμενές πετρελαίου, έγιναν καινούργιες βάσεις για τη νέα προωστήριο ντηζελομηχανή και τα άλλα μηχανήματα καθώς και για τα βαρούλκα και τα μηχανήματα καταστρώματος.

Έγινε εγκατάσταση της νέας μηχανής, κατασκευής Nydqvist & Holm A/B, 840 BHP, με πέντε κυλίνδρους 345x580 mm., νέας ηλεκτρογεννήτριας, ηλεκροκινητήρων και ηλεκτρολογικής εγκαταστάσεως και όλων των μηχανημάτων καταστρώματος. Ετοποθετήθη νεός ασύρματος και αντικατεστάθη ο τηλεγράφος μηχανής - γεφύρας.

Στο σκάφος έγιναν οι σχετικές ενισχύσεις και μετατροπές ώστε να μετατραπεί από open shelter decker σε closed shelter decker με αντίστοιχη αύξηση βυθίσματος.

Φυσικά έγιναν και οι αναγκαίες επισκευές και πέρασε Lloyd's Special Survey.

Τα νέα χαρακτηριστικά του πλοίου εμφανίζονται στο συνημμένο απόσπασμα από το βιβλίο του Lloyd's Register.

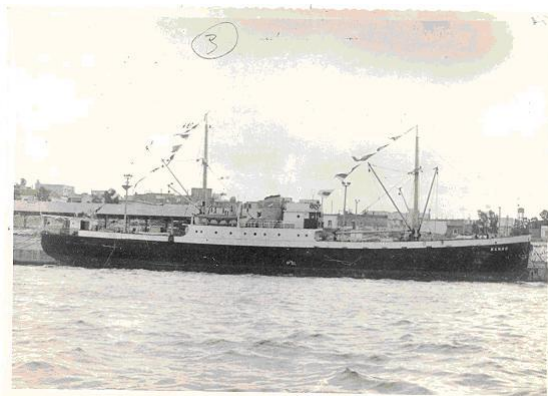


Τα στοιχεία του πλοίου από το Lloyd's Register Book 1965

Οι επισκευές και μετατροπές ετελείωσαν στις 27 Οκτωβρίου 1960 και το πρώτο ταξίδι του πλοίου ήταν για ευλογία στην Τήνο, στη Μεγαλόχαρη, την ημέρα της Εθνικής Εορτής της 28^{ης} Οκτωβρίου, όπου έγινε αγιασμός και δωρεά 1500 δρχ. Πρώτος πλοίαρχος ανέλαβε ο Γ. Μώρος.

Την διαχείριση της εκμεταλλεύσεως ανέλαβε η Grecomar Shipping Agency του Δημήτρη Λεβεντάκη με προμήθεια 2% επί των ακαθαρίστων εισπράξεων.

Την μελέτη της μετασκευής του πλοίου ανέλαβε ο διπλ. ναυπηγός Κώστας Στεφανίδης και η αμοιβή του φαίνεται να ήταν 22000 δρχ ή \$ 737. Το μοναδικό σχέδιό του που έχει διασωθεί είναι το νέο «capacity plan» με υπογραφή του και ημερομηνία Σεπτέμβριος 1960.



Το «Μαντώ»

Η προσωπική μου σχέση με το αυτό το πλοίο είναι ότι υπήρξε η πρώτη σημαντική επίβλεψη που μου ανετέθη, με την πρόσφατή μου τοποθέτηση στον Πειραιά ως επιθεωρητού του Lloyd's Register of Shipping και η πρώτη μου «σύγκρουση» με τις ανεξέλεγκτες πρακτικές των συνεργείων του Πειραιά.

Έχοντας αποφοιτήσει από το πανεπιστήμιο της Γλασκώβης το 1955 και έχοντας μετεκπαιδευτεί επί διετία στην Αγγλία – Σκωτία από το Lloyd's σε σωστές ναυπηγικές εφαρμογές, η προχειρότης, χωρίς σχέδια και προδιαγραφές καλής πρακτικής των εργασιών στον Πειραιά, με έφεραν σε σύγκρουση με τα διάφορα συνεργεία και κατά προέκταση και με τον διαχειριστή της πλοιοκτήτριας εταιρείας, δηλαδή τον Δημήτρη Λεβεντάκη, ο οποίος, όπως ήταν επόμενο, ενόμισε ότι επιβάρυνα το κόστος των εργασιών και καθυστερούσα την ολοκλήρωσή τους με τις απαιτήσεις μου σωστής εφαρμογής των κανόνων του Lloyd's.

Ο Δημήτρης όμως ήταν ένας έξυπνος άνθρωπος και σύντομα αντελήφθη ότι αυτά που ζητούσα θα ήσαν τελικά σε όφελος του πλοίου κι έτσι η αρχική αντιπαράθεση μετατράπηκε σε εκτίμηση και σε αγνή φιλία που επεκράτησε έκτοτε στις σχέσεις μας. Παρέμεινα ο τεχνικός του σύμβουλος όταν, μετά το 1970, άνοιξα το ναυπηγικό μου γραφείο.

Ως σύγκριση ο μηνιαίος μισθός μου ως νέου επιθεωρητού στο Lloyd's ήταν περίπου 11500 δρχ μικτά ήτοι κάτι ολιγότερο από \$400.

Κατωτέρω παρατίθεται ένας κατάλογος των ονομάτων των συνεργείων, των εργολάβων, των προμηθευτών που χρησιμοποιήθηκαν κατά την περίοδο των εργασιών στον Πειραιά, που διήρκεσαν ουσιαστικά από τα μέσα Μαΐου έως τον Οκτώβριο 1960.

Γ. Γλυνός – Λ. Χελιώτης

Π. Κωνστανέας

Ε. Σοφινιάς

- Ελασματοουργικές εργασίες

- Μηχανουργικές εργασίες, εγκατάσταση μηχανής

- Μηχανουργικές εργασίες, βαρούλκα

A. Γιαμάκης	- Μηχανουργικές εργασίες
Γ. Μαρκάκης	- Σωληνουργικές εργασίες
Λιβανός	- Ηλεκτρολογικές εργασίες
Γ. Σωτηριάδης	- Κατασκευή έλικας
Σ. Θεολόγος	- Κατασκευή νέου τηλεγράφου γεφύρας-μηχανής
Κ. Χατζής	- Ξυλουργικές εργασίες
Μπινιάρης – Παπαδάκης	- Υλικά
A. Αντωνιάδης	- Υλικά
Χαραλαμπίδης – Καβαφάκης	- Προμήθεια ηλεκτρομηχανής
Π. Καπέλος	- Προμήθεια αντλίας
Κ. Τουλιάτος	- Ηλεκτρολογικά υλικά
Γαντόπουλος	- Συρματόσχοινα
Αραβαντινός	- Υφαλοχρωματισμοί
Θεοδόσιος Κουμαράς	- Μανουβραδώρα
Ελληνική Ραδιοναυτική Ετ.	- Ασύρματος
Αγγελίδης	- Πυροσβεστήρες
Ε. Μανταράκης	- Χαρτικά

Οι πληρωμές για τις εργασίες επισκευής και μετασκευής του πλοίου καθώς και τις σχετικές προμήθειες που έγιναν στον Πειραιά ανήρχοντο σε 640000 δρχ περίπου δηλαδή περίπου \$ 21000.

Οι πληρωμές που έγιναν σε συνάλλαγμα για την αγορά του πλοίου και των αναγκαίων μηχανημάτων και εξαρτημάτων ανήρχοντο σε £38517, εκ των οποίων £15206 ήταν το τίμημα της κυρίας μηχανής. Στον Πειραιά οι πληρωμές που έγιναν σε δραχμές και αφορούσαν τα συνεργεία, τις παντός φύσεως αγορές και προμήθειες, λιμενικά, αμοιβή διαχειρίσεως, ασφάλιστρα και λοιπά έξοδα ανήρχοντο, κατ'εκτίμηση, σε περίπου 3357328δρχ = \$112473 = £39732.

Έτσι το συνολικό κόστος της αποκτήσεως του δηζελοπλοίου «Μαντώ» ανήρχετο σε 6612040 δρχ = \$221509 = £ 78249.

Για αντιμετώπιση των εξόδων εδόθη ενυπόθηκο δάνειο από την Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος συνολικού ύψους 1946481 δρχ ήτοι \$65209 ή £23035.

Ενδιαφέρον είναι ότι από την πώληση αποξυλοθέντων μηχανημάτων σε έναν Π. Ταουξήν και γαιανθράκων σε έναν Κουκουλάν προέκυψαν εισπράξεις 260000 δρχ = \$8710 από τον πρώτον και 13835 δρχ = \$463 από τον δεύτερον, ήτοι συνολικά 273835 δρχ = \$9173 = £3240.

Το πλοίο ασφαλίστηκε στην αγορά του Λονδίνου για Hull & Machinery μέσω των P. W. Richardson και στο United Kingdom P + I Club.

Το πρώτο ταξίδι ήταν προς Varna, Constanza, Lattakia, Beirut, Port Said, Jeddah, Port Sudan.

Ημερολόγιο μ.κ. ΜΑΝΤΩ.

Ρεσιμ. α.α. ταξ.	Εξ. α.α. ημερ.	Ημερομηνία		Πορτήν	Παρατηρήσει	
		Κατάβαση	Ανάβαση			
1	1	1.4.60	6.4.60	Gothenburg	Παραβαθί	
	1	7.4.60	8.4.60	Kiel	Πιέριους	
	1	8.4.60	12.4.60	Norddeutsh	Πορμους	
	1	15.4.60	15.4.60	Doner	Πορμ. Γρομ.	
	1	21.4.60	22.4.60	Cemita	Πορμ. Γρομ.	
	1	29.4.60	28.10.60	Πειραιεύς	Εμφορμωσί. 30.4.60	
	1	28.10.60	28.10.60	Λίνος	Πορμ. Γρομ. 1.5.60	
	2	1	28.10.60	28.10.60	Παρίσιον	Πορμ. Γρομ.
		1	31.10.60	2.11.60	Ναυμα	Πορμ. Γρομ.
		1	2.11.60	6.11.60	Constantza	Πορμ. Γρομ.
		1	12.11.60	12.11.60	Saltania	Εμφορμωσί. Πορμ.
1		13.11.60	14.11.60	Βεικντ	Πορμ. Γρομ.	
3	1	16.11.60	18.11.60	Port Said	Πορμ. Γρομ.	
	1	21.11.60	24.11.60	Suez	Πορμ. Γρομ.	
	1	25.11.60	29.11.60	Yeddah	Εμφορμωσί.	
	2	3.12.60		Port Sudan	Πορμ. Γρομ.	
	2		5.12.60	Suez	Πορμ. Γρομ.	
	2	7.12.60	7.12.60	Port Said	Πορμ. Γρομ.	
			Βεικντ	Πορμ. Γρομ.		

Το ημερολόγιο ταξιδίων του πλοίου

Ενδεικτικές τιμές της εποχής αναφέρονται εδώ σαν παράδειγμα:

ΟΛΠ Έξοδα προσορμίσεως 464 δρχ

ΟΛΠ Έξοδα πλευρίσεως 5 ημερών 984 δρχ

Έξοδα παραστάσεως κατά την περίοδο της μετασκευής της Grecomar 50000 δρχ

Η αμοιβή της Grecomar για την διαχείριση του πλοίου 1.1 – 30.06.1961, επί ακαθάριστων εισπράξεων 2051167,73, ήταν 41023,30 δρχ

Το πλοίο παρέμεινε στη διαχείριση της Grecomar μέχρι της 19.12.1965.

Αυτή ήταν η σύντομη ιστορία κτίσεως του «Μαντώ», μια ιστορία τυπική για τη ναυτιλία της εποχής, την λεγομένη «μικρή και μέση ναυτιλία», όπως επέλεξαν να δημιουργήσουν με μεγάλους κόπους, με ελάχιστα οικονομικά μέσα αλλά με εφευρετικότητα και πίστη τόσοι και τόσοι που είχαν καταβολές θαλασσινές και ανήσυχο πνεύμα.

Από πολλούς εξ αυτών ξεπήδησαν οι εφοπλιστές της «μεγάλης ναυτιλίας» της σήμερα.