

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΔΑΝΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

**ΘΕΜΑ: “Τα πλοία Liberty και η συμβολή τους στην ανάπτυξη της
Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας”**

ΤΩΝ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ:

- **ΚΟΥΛΟΥΚΤΣΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ Α.Γ.Μ: 3986**
- **ΛΕΤΣΟΥ ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ Α.Γ.Μ: 3799**

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας: 02/05/18

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

<i>A/A</i>	<i>Όνοματεπώνυμο</i>	<i>Ειδικότητα</i>	<i>Αξιολόγηση</i>	<i>Υπογραφή</i>
<i>1</i>				
<i>2</i>				
<i>3</i>				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ : ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Περίληψη	3
Εισαγωγή	4
Κεφάλαιο 1: Ιστορικά χαρακτηριστικά	6
1.1 Ιστορικά στοιχεία	6
1.2. Η εμφάνιση των πρώτων ελληνικών πλοίων Liberty	8
1.3. Το πλοίο Hellas Liberty	12
1.4. Αλήθειες και ψέματα γύρω από τα πλοία Liberty	16
Κεφάλαιο 2: Χαρακτηριστικά της χρήσης των πλοίων Liberty	19
2.1 Γενικά χαρακτηριστικά των πλοίων Liberty	19
2.2 Χρήση οικολογικών καυσίμων	21
Κεφάλαιο 3: Τεχνικά ζητήματα	23
3.1 Τεχνολογία των πλοίων Liberty	23
3.2 Τεχνικά προβλήματα που αφορούν τη δομή των Liberty	26
3.3 Τεχνικά προβλήματα- ατμολέβητες	27
Κεφάλαιο 4: Επιχειρηματικότητα	29
4.1 Επιχειρήσεις που ασχολήθηκαν με τα πλοία Liberty	29
Κεφάλαιο 5: Οι φίλοι των Liberty	39
5.1. Ο όμιλος φίλων Liberty	39
Συμπεράσματα	41
Παράρτημα Α. Συνεντεύξεις	42
Παράρτημα Β. Έκθεση	46
Κατάλογος εικόνων	47
Βιβλιογραφία	48

Περίληψη

Στην παρούσα εργασία καλούμαστε να αναπτύξουμε την σημασία της παρουσίας των πλοίων Liberty αλλά και τον τρόπο με τον οποίο λειτούργησαν από την απόκτηση τους έως σήμερα στον Ελλαδικό χώρο.

Πρωτίστως, στο κεφάλαιο 1, αναφερόμαστε στα ιστορικά στοιχεία όπως προκύπτουν από την έναρξη της κατασκευής των πλοίων Liberty, κατά την περίοδο του Β΄ παγκοσμίου πολέμου, στην Αμερική. Στο πλαίσιο αυτό αναφερόμαστε στα αίτια με βάση τα οποία δρομολογήθηκε η χρήση των εν λόγω πλοίων και βεβαίως στις διαδικασίες αγοράς τους.

Στην συνέχεια, αναφερόμαστε στην εμφάνιση των πρώτων πλοίων Liberty στην Ελλάδα, τα οποία αποκτήθηκαν από Έλληνες εφοπλιστές και έφταναν περίπου τα εκατό.

Επίσης περιγράφουμε όλες τις διαδικασίες που ακολουθήθηκαν για την απόκτηση τους, το κόστος των πλοίων καθώς και ο τρόπος διάθεσής τους.

Ειδικότερα, το Hellas Liberty αποτελεί ένα από τα τρία πλοία που υπάρχουν έως σήμερα, το οποίο, το 2009, ρυμουλκώθηκε στον Πειραιά προκειμένου να λειτουργήσει ως πλωτό μουσείο. Σε αυτό πραγματοποιήθηκαν εκτεταμένες εργασίες αποκατάστασης και συντήρησης και πλέον το πλοίο λειτουργεί ως μουσείο ανοικτό για κάθε επισκέπτη. Ακόμη, θα πρέπει να τονίσουμε πως με την πάροδο των ετών, από τον Β΄ παγκόσμιο πόλεμο έως και σήμερα, για τα πλοία Liberty έχουν διατυπωθεί πολλές αλήθειες και πολλοί μύθοι οι οποίοι αναλύονται διεξοδικά.

Στο κεφάλαιο 2, παραθέτουμε ορισμένα από τα βασικά γενικά χαρακτηριστικά των πλοίων Liberty προκειμένου να κατανοήσουμε την σημασία τους κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στον οπλισμό που φέρουν, ενώ σημαντικό είναι και το γεγονός ότι χρησιμοποιούν φυσικό αέριο LNG προκειμένου να τεθούν σε λειτουργία πράγμα που κάνει τις εκπομπές ρύπων από τα πλοία μηδαμινές.

Στο κεφάλαιο 3, περιγράφουμε την τεχνολογία των πλοίων Liberty ξεκινώντας από την κατασκευή και τον τρόπο ναυπήγησής τους και συνεχίζουμε αναφέροντας την τεχνολογική πρόοδο που ακολούθησε την μαζική παραγωγής τους.

Ακόμη αναφερόμαστε στα δομικά προβλήματα που τα εν λόγω πλοία αντιμετώπιζαν λόγω του τρόπου κατασκευής τους. Τέτοιου είδους προβλήματα προέκυψαν καθώς την περίοδο που τα περισσότερα από αυτά κατασκευάστηκαν η ναυπηγική βρισκόταν στα πρώτα στάδια της εξέλιξής της, και έτσι προέκυψαν ορισμένες αστοχίες. Επίσης, τα τεχνικά προβλήματα επεκτάθηκαν και στους ατμολέβητες των πλοίων. Αυτά σχετίζονταν άμεσα με τις αντίξοες συνθήκες κάτω από τις οποίες λειτούργησαν τα πλοία, ενώ έπαιξαν ρόλο πολλοί παράγοντες για την πρόκλησή τους.

Στο κεφάλαιο 4, αναφερόμαστε στους Έλληνες εφοπλιστές που με την αγορά των πλοίων Liberty συνέλαβαν στην αναγέννηση του Ελληνόκτητου εμπορικού στόλου και στην συνεισφορά του στην ανάπτυξη τόσο της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας όσο και της Ελληνικής οικονομίας. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την δημιουργία χιλιάδων θέσεων εργασίας τόσο στον ναυτιλιακό χώρο όσο και σε άλλους χώρους υποστηρικτικούς σε αυτόν.

Ειδικότερα, γίνεται μνεία σε σημαντικά ονόματα του Ελληνικού εφοπλισμού, όπως η οικογένεια Καρρά, ο Κώστας Λεμός, η οικογένεια Φαφαλιού, ο Σταύρος Λιβανός, η οικογένεια Εμπειρικού και φυσικά ο Αριστοτέλης Ωνάσης.

Τέλος, στο κεφάλαιο 5, κάνουμε αναφορά στον όμιλο φίλων Liberty, που είναι μία ομάδα ατόμων με ένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την ιστορία και την παρουσία των πλοίων αυτών. Σκοπός τους είναι να διασώσουν όσο το δυνατόν καλύτερα την ιστορία των πλοίων Liberty καθώς και να ενισχύσουν το ενδιαφέρον του κόσμου για αυτά.

Εισαγωγή

Τα πλοία Liberty αποτελούν έναν ειδικό τύπο φορτηγού-πλοίου, ο οποίος ξεκίνησε να ναυπηγείται στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής κατά την διάρκεια του Β΄ παγκοσμίου πολέμου. Η χρήση του αφορούσε κυρίως την μεταφορά ομοειδών φορτίων. Όταν έληξε ο πόλεμος, εκατό από αυτά τα πλοία, παραχωρήθηκαν στην Ελλάδα και έκτοτε η ελληνική ναυτιλία ενισχύθηκε σημαντικά ενώ ο στόλος της απέκτησε ανοδική πορεία.

Η ελληνική ναυτιλία είχε ανάγκη τα πλοία προκειμένου να ανασυγκροτηθεί. Κάτι τέτοιο συνέβη εξαιτίας του γεγονότος πως πολλά πλοία χάθηκαν κατά τη διάρκεια του πολέμου. Άλλωστε, και η ανάγκη για τη ναυπήγηση τέτοιων πλοίων προέκυψε όταν πολλά πλοία της Αγγλίας χάθηκαν στον πόλεμο και έπρεπε να γίνει προσθήκη νέων δυνάμεων στον στόλο.

Έτσι, με βάση τα παραπάνω, αντιλαμβανόμαστε πως η προσφορά των πλοίων Liberty για εκείνη την εποχή, ήταν μεγάλη καθώς έδιναν τη δυνατότητα να ενισχυθεί σημαντικά ο στόλος των χωρών, οι οποίες έχοντας εμπλακεί στον πόλεμο, είχαν ήδη χάσει μεγάλο μέρος της δύναμής τους.

Στην παρούσα εργασία καλούμαστε να αναπτύξουμε την σημασία της παρουσίασης των πλοίων Liberty αλλά και τον τρόπο με τον οποίο λειτούργησαν από την απόκτηση τους έως σήμερα στον Ελλαδικό χώρο.

Πρωτίστως, στο κεφάλαιο 1, αναφερόμαστε στα ιστορικά στοιχεία όπως προκύπτουν από την έναρξη της κατασκευής των πλοίων Liberty, κατά την περίοδο του Β΄ παγκοσμίου πολέμου, στην Αμερική. Στο πλαίσιο αυτό αναφερόμαστε στα αίτια με βάση τα οποία δρομολογήθηκε η χρήση των εν λόγω πλοίων και βεβαίως στις διαδικασίες αγοράς τους.

Στην συνέχεια, αναφερόμαστε στην εμφάνιση των πρώτων πλοίων Liberty στην Ελλάδα, τα οποία αποκτήθηκαν από Έλληνες εφοπλιστές και έφταναν περίπου τα εκατό.

Επίσης περιγράφουμε όλες τις διαδικασίες που ακολουθήθηκαν για την απόκτηση τους, το κόστος των πλοίων καθώς και ο τρόπος διάθεσης τους.

Ειδικότερα, το Hellas Liberty αποτελεί ένα από τα τρία πλοία που υπάρχουν έως σήμερα, το οποίο, το 2009, ρυμουλκώθηκε στον Πειραιά προκειμένου να λειτουργήσει ως πλωτό μουσείο. Σε αυτό πραγματοποιήθηκαν εκτεταμένες εργασίες αποκατάστασης και συντήρησης και πλέον το πλοίο λειτουργεί ως μουσείο ανοικτό για κάθε επισκέπτη. Ακόμη, θα πρέπει να τονίσουμε πως με την πάροδο των ετών, από τον Β΄ παγκόσμιο πόλεμο έως και σήμερα, για τα πλοία Liberty έχουν διατυπωθεί πολλές αλήθειες και πολλοί μύθοι οι οποίοι αναλύονται διεξοδικά.

Στο κεφάλαιο 2, παραθέτουμε ορισμένα από τα βασικά γενικά χαρακτηριστικά των πλοίων Liberty προκειμένου να κατανοήσουμε την σημασία τους κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στον οπλισμό που φέρουν, ενώ σημαντικό είναι και το γεγονός ότι χρησιμοποιούν φυσικό αέριο LNG προκειμένου να τεθούν σε λειτουργία πράγμα που κάνει τις εκπομπές ρύπων από τα πλοία μηδαμινές.

Στο κεφάλαιο 3, περιγράφουμε την τεχνολογία των πλοίων Liberty ξεκινώντας από την κατασκευή και τον τρόπο ναυπήγησής τους και συνεχίζουμε αναφέροντας την τεχνολογική πρόοδο που ακολούθησε την μαζική παραγωγής τους.

Ακόμη αναφερόμαστε στα δομικά προβλήματα που τα εν λόγω πλοία αντιμετώπιζαν λόγω του τρόπου κατασκευής τους. Τέτοιου είδους προβλήματα προέκυψαν καθώς την περίοδο που τα περισσότερα από αυτά κατασκευάστηκαν η ναυπηγική βρισκόταν στα πρώτα στάδια της εξέλιξής της, και έτσι προέκυψαν ορισμένες αστοχίες. Επίσης, τα τεχνικά προβλήματα επεκτάθηκαν και στους ατμολέβητες των πλοίων. Αυτά σχετίζονταν άμεσα με τις αντίξοες συνθήκες κάτω από τις οποίες λειτούργησαν τα πλοία, ενώ έπαιξαν ρόλο πολλοί παράγοντες για την πρόκλησή τους.

Στο κεφάλαιο 4, αναφερόμαστε στους Έλληνες εφοπλιστές που με την αγορά των πλοίων Liberty συνέλαβαν στην αναγέννηση του Ελληνόκτητου εμπορικού στόλου και στην

συνεισφορά του στην ανάπτυξη τόσο της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας όσο και της Ελληνικής οικονομίας. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την δημιουργία χιλιάδων θέσεων εργασίας τόσο στον ναυτιλιακό χώρο όσο και σε άλλους χώρους υποστηρικτικούς σε αυτόν.

Ειδικότερα, γίνεται μνεία σε σημαντικά ονόματα του Ελληνικού εφοπλισμού, όπως η οικογένεια Καρρά, ο Κώστας Λεμός, η οικογένεια Φαφαλιού, ο Σταύρος Λιβανός, η οικογένεια Εμπειρικού και φυσικά ο Αριστοτέλης Ωνάσης.

Τέλος, στο κεφάλαιο 5, κάνουμε αναφορά στον όμιλο φίλων Liberty, που είναι μία ομάδα ατόμων με ένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την ιστορία και την παρουσία των πλοίων αυτών. Σκοπός τους είναι να διασώσουν όσο το δυνατόν καλύτερα την ιστορία των πλοίων Liberty καθώς και να ενισχύσουν το ενδιαφέρον του κόσμου για αυτά.

Κεφάλαιο 1

Ιστορικά χαρακτηριστικά

1.1 Ιστορικά στοιχεία

Κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, και συγκεκριμένα σε 18 ναυπηγεία των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής κατά τα έτη 1941 έως 1945, είχαμε την κατασκευή 2.711 φορτηγών πλοίων σε ταχύτατο χρόνο, τα οποία διέθεταν μεταφορική ικανότητα περίπου 10.000 τόνων το κάθε ένα . Στα συγκεκριμένα πλοία δόθηκε το κωδικοποιημένο όνομα Liberty. Το κόστος για την κατασκευή του κάθε πλοίου από αυτά , κυμαινόταν μεταξύ 1.550.000 ως 2.100.000 δολαρίων αναλόγως με το ναυπηγείο το οποίο προέβαινε στην κατασκευή.

Η κατασκευή των πλοίων αυτών είχε ως αίτιο τις διαρκείς απώλειες πλοίων για την πλευρά των συμμαχικών δυνάμεων, οι οποίες παραβρίσκονταν στις νηοπομπές του Ατλαντικού . Τα πλοία αυτά χρησίμευαν για την μεταφορά πολύτιμων εφοδίων τα οποία ήταν αναγκαία ούτως ώστε να έχει επιτυχημένη έκβαση ο πόλεμος .

Λόγω της τεράστιας ανάγκης για αντικατάσταση των πλοίων που είχαν χαθεί, οι δυνάμεις οδηγήθηκαν στη χρήση της μεθόδου της ηλεκτροσυγκόλλησης ούτως ώστε η αντικατάσταση των πλοίων να είναι γρήγορη . Η συγκεκριμένη μέθοδος δεν ήταν τόσο διαδεδομένη κατά την εποχή εκείνη, καθώς τα περισσότερα πλοία κατασκευάζονταν με τον τρόπο του καρφώματος που ήταν και ο παραδοσιακός .

Έτσι, αρκετοί χαρακτήρισαν τα πλοία αυτά ως πλοία μιας χρήσης, καθώς πίστευαν ότι ο ρόλος τους αφορούσε μόνο τη διάρκεια του πολέμου .Ωστόσο, τα πλοία αυτά εξελίχθηκαν διαφορετικά .Ουσιαστικά, συνέχισαν και μετά τον πόλεμο να παίζουν σημαντικό ρόλο στο πλαίσιο των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών για περισσότερο από είκοσι πέντε χρόνια .

Το πρώτο πλοίο Liberty, κατελκύστηκε στις 27 Σεπτεμβρίου του 1941 και είχε το όνομα Patrick Henry. Κάποια από τα πλοία αυτά, τα διαχειρίζονταν εξ΄ αρχής οι συμμαχικές δυνάμεις. Κατά τη διάρκεια του πολέμου, 169 πλοία ταξίδευαν υπό βρετανική διαχείριση, 38 υπό τη ρωσική, και 15 υπο ελληνική. Ωστόσο, από το σύνολο των πλοίων Liberty, τα οποία χρησιμοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια του πολέμου, χάθηκαν περισσότερα από διακόσια. Τα πενήντα από αυτά, χάθηκαν κατά το πρώτο τους ταξίδι μάλιστα. Ένα από αυτά ήταν και το πλοίο Eleftheria, το οποίο βρισκόταν υπό ελληνική διαχείριση από το Μάρτιο του 1945.

Όταν τελείωσε ο πόλεμος, με απόφαση της κυβέρνησης των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής, ένας μεγάλος αριθμός των πλοίων που είχαν απομείνει βρέθηκαν εκτός της αγοράς. Ωστόσο, υπήρχε πάντα ένας αριθμός πλοίων που μπορούσε να εξυπηρετήσει τις ανάγκες της χώρας, σε περίπτωση πολέμου.

Επιπλέον, το 1946, θεσπίστηκε νόμος με βάση τον οποίο επιτρεπόταν η πώληση των πλοίων αυτών σε τρίτες χώρες ούτως ώστε να ανασυγκροτηθούν στο ναυτιλιακό τομέα, μετά τον πόλεμο. Τότε ήταν που πωλήθηκαν 682 πλοία Liberty, εκ των οποίων 182 δόθηκαν στους Βρετανούς, 98 στους Έλληνες, 94 στους Ιταλούς, 76 στους Γάλλους, 47 στους Νορβηγούς, 38 στους Ρώσους, 28 στους Ολλανδούς, 12 στους Κινέζους, 9 στους Δανούς, 7 στους Βέλγους, 2 στους Αργεντινούς, 2 στους Σουηδούς, 2 στους Φινλανδούς, 1 στους Ισπανούς και 1 στους Πολωνούς. Επιπλέον, δόθηκαν 60 πλοία στον Παναμά και 23 στην Ονδούρα. Τα 261 πλοία Liberty παρέμειναν στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής και χρησιμοποιήθηκαν για εμπορικούς σκοπούς από αμερικανικές εταιρείες.

Σε γενικές γραμμές πάνω από 943 πλοία Liberty , εξυπηρέτησαν επιτυχώς τις ανάγκες των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών ως και το τέλος της δεκαετίας του 1960.

Ωστόσο, καθόλη τη διάρκεια ναυπήγησης και ενεργοποίησης των πλοίων Liberty δεν σταμάτησαν οι χαρακτηρισμοί για το συγκεκριμένο τύπο πλοίου κυρίως από τις εφημερίδες της εποχής, αλλά και από την πλευρά της γερμανικής προπαγάνδας.

Αρχικά, το περιοδικό Time αναφερόταν στα πλοία Liberty με τον χαρακτηρισμό "ugly ducklings", δηλαδή ασχημόπαπα. Έπειτα, η βρετανική εφημερίδα Daily Mirror αναφέρθηκε στα πλοία Liberty ως "Sea scows", δηλαδή ως φορτηγίδες ανοικτής θάλασσας και επιπλέον ανέφερε ότι θα μεταφέρουν τα μέσα, τα εργαλεία, θέλοντας να υπονοήσει πως τα πλοία Liberty θα χρησιμοποιούνταν για να εξυπηρετήσουν το βρετανικό σύνθημα της περιόδου, το οποίο ήταν "δώστε μας τα μέσα κι εμείς να τελειώσουμε τη δουλειά".

Από την πλευρά της η γερμανική προπαγάνδα έγραφε σε κάποια φυλλάδια που βρισκόνταν κάτω από το αναδυόμενο περισκόπιο στην επιφάνεια της θάλασσας της φράση "η προθεσμία είναι προθεσμία". Σε άλλα φυλλάδια γίνονται αναφορές σχετικά με την ταχύτητα με την οποία ναυπηγήθηκε κάθε πλοίο Liberty το οποίο χαρακτηριζόταν ως περασμένο σε άξονα με τον τρόπο με τον οποίο οι Έλληνες σουβλίζουν τον αρνί το οποίο περιστρέφεται. Εδώ οι εργάτες φαίνονταν να εργάζονταν διαρκώς γύρω από το πλοίο σε μόνιμη βάση.

Σε άλλα έντυπα παρουσιαζόταν ένα πλοίο Liberty μετά την καθέλκυση, το οποίο γινόταν εξέδρα πιδάκων από τα νερά τα οποία το κατέκλυζαν. Αλλού τα πλοία Liberty παρουσιάζονταν σε αφίσα ως το καράβι γύρω από το οποίο έτρεχε ένας Γερμανός επιχειρηματίας πριν επισκεφθεί νευρολογική κλινική ούτως ώστε να πάρει τα ηρεμιστικά του. Σε άλλη αφίσα παρουσιαζόταν ένα χρονομετρικό τσεκούρι το οποίο επρόκειτο το κόψει το σχοινί το οποίο συγκρατούσε ένα ναυπηγούμενο πλοίο Liberty σε δεξαμενή όταν επρόκειτο να συμπληρωθεί ο απαιτούμενος χρόνος. Έτσι στο τέλος κατελκυόταν μόνο ο σκελετός του πλοίου.

Τα πλοία Liberty πρωταγωνιστούσαν ακόμα και σε γελοιογραφίες της εποχής, όπως για παράδειγμα μία από τις καλύτερες γελοιογραφίες της περιόδου που αφορούσε την καθέλκυση των πλοίων Liberty ήταν εκείνη όπου παρουσιάζονταν τρεις με τέσσερις εργάτες οι οποίοι σήκωναν ένα μεγάλο τμήμα από την πλώρη του πλοίου και από κάτω υπήρχε μια λεζάντα σε πολλές γλώσσες.

Ωστόσο ο Αμερικανός πρόεδρος παρά την παραπάνω δυσφήμιση των πλοίων Liberty με διάφορους τρόπους, χαρακτήρισε με ιδιαίτερο τρόπο τα εν λόγω πλοία αναφέροντας πως έχουν "όψη φοβερά".

1.2. Η εμφάνιση των πρώτων ελληνικών πλοίων Liberty

Μετά το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου τα ελληνικά νηολόγια περιλάμβαναν περίπου 98 εμπορικά πλοία τύπου Liberty. Τα πλοία είχαν αποκτηθεί από Έλληνες εφοπλιστές όταν πωλήθηκαν από το αμερικανικό δημόσιο ένα χρόνο μετά το τέλος του πολέμου, ούτως ώστε να ανασυγκροτηθεί ναυτιλιακά η Αμερική.

Ωστόσο, πριν τελειώσει ο πόλεμος είχαν ήδη ελληνική σημαία περίπου 14 πλοία τα οποία αφότου κατασκευάστηκαν ταξίδεψαν αμέσως με ειδικούς όρους δανεισμού. Τα υπόλοιπα 84 πλοία κόστισαν στους Έλληνες εφοπλιστές 600.000 δολάρια το κάθε ένα, ενώ η πρώτη δόση περιελάμβανε το 25% του ποσού και τα υπόλοιπα χρήματα καταβλήθηκαν σε μακροχρόνιες δόσεις που είχαν χαμηλό επιτόκιο. Με αυτόν τον τρόπο και με τη συμβολή των εγγυήσεων που παρείχε η ελληνική κυβέρνηση πραγματοποιήθηκε ένα σημαντικό κομμάτι της μεταπολεμικής ανασυγκρότησης του ελληνικού νηολογίου.



Εικόνα 1: Απεικόνιση ενός από τα πρώτα πλοία Liberty

Είναι γνωστό πως εκείνη την περίοδο τα πλοία του ελληνικού στόλου αντιμετώπιζαν μεγάλες δυσκολίες καθώς το κόστος για τη λειτουργία και τη συντήρησή τους ήταν ιδιαίτερος μεγάλο. Την κατάσταση αυτή επιβάρυνε και η πολιτική κρίση της περιόδου.

Παρόλα αυτά τα πλοία Liberty αποτέλεσαν ένα σημαντικό κομμάτι της ελληνικής ναυτιλίας καθώς ήταν σε θέση να προσφέρουν απασχόληση πολύ γρήγορα σε πάνω από 4.000 Έλληνες ναυτικούς οι οποίοι, αν δεν είχαν αποκτηθεί τα πλοία, δεν θα είχαν εργασία ή θα είχαν ακολουθήσει άλλους επαγγελματικούς δρόμους λόγω των δυσχερειών της εποχής.

Αναφορικά με τη διάθεση των πλοίων Liberty είχαν κυκλοφορήσει πολλά άρθρα πριν το τέλος του πολέμου σύμφωνα με κάποιο από αυτά σε ένα βρετανικό ναυτιλιακό περιοδικό ήδη εξεταζόταν η πώληση αμερικανικών πλοίων που ήταν κατασκευασμένα για πολεμικούς λόγους στους Έλληνες αφότου θα τελειώνε ο πόλεμος. Μάλιστα, μετά το 1946 φαίνεται πως το περιεχόμενο του άρθρου επιβεβαιώθηκε όταν οι Έλληνες εφοπλιστές της Νέας Υόρκης

ζήτησαν την εγγύηση του ελληνικού κράτους προκειμένου να αποκτήσουν τα νέα πλοία. Η ελληνική κυβέρνηση έδωσε τη συγκατάθεσή της καθώς θεώρησε πως η απόκτηση των νέων πλοίων μπορούσε να προωθήσει το εθνικό συμφέρον της Ελλάδας.

Τα στοιχεία που δίδονταν εκείνη την εποχή για την ελληνική εμπορική ναυτιλία ήταν άκρως αποθαρρυντικά. Σύμφωνα με άρθρα της εποχής περίπου το 80% των πλοίων είχε βυθιστεί, πάνω από 425 πλοία είχαν χαθεί, μεταξύ των οποίων 360 φορτηγά, 2 μεσογειακά επιβατηγά, 63 μικρά ακτοπλοϊκά επιβατηγά. Οι καταστροφές που είχε υποστεί το ελληνικό εμπορικό ναυτικό ουσιαστικά ήταν οι μεγαλύτερες μεταξύ των συμμαχικών κρατών.

Τα περισσότερα πλοία φαίνεται πως χάθηκαν κατά τη διάρκεια διατεταγμένης υπηρεσίας από την 28η Οκτωβρίου 1940, όταν οι Ιταλοί επιτέθηκαν στην Ελλάδα και τα ελληνικά πλοία ναυλώθηκαν από την υπηρεσία του βρετανικού υπουργείου πολεμικών μεταφορών. Γύρω στα 95 πλοία παρέμειναν στο ελληνικό νηολόγιο μεταξύ των οποίων 90 φορτηγά πλοία, 4 μεσογειακά επιβατηγά και 1 υπερωκεάνιο. Ακολούθως πωλήθηκαν από τους Βρετανούς 6 πλοία στην ελληνική πλευρά και στη συνέχεια διατέθηκαν 2 πλοία τύπου Liberty με γυμνή ναύλωση.

Κατά τα πρώτα έτη του πολέμου, μεταξύ των ευρωπαϊκών κρατών, η Ελλάδα είχε κατακτήσει την 9η θέση στην παγκόσμια κατάταξη σε επίπεδο μεγέθους ποντοπόρου στόλου. Κάτι τέτοιο αφορούσε πλοία με πάνω από 2.000 gross tons.

Η Ελλάδα και συγκεκριμένα το εμπορικό ναυτικό είχε στην κατοχή του συνολικά 334 πλοία τα οποία στο σύνολό τους χωρούσαν 1.500.700 gross tons και η μεταφορική ικανότητά τους έφτανε τα 2.251.050 dwt. Από το σύνολο αυτών των πλοίων, τα 326 είχαν χωρητικότητα 1.450.854 gross tons, και ήταν φορτηγά. Με αυτόν τον τρόπο η Ελλάδα αποτελούσε τον έβδομο κατά σειρά πιο μεγάλο διαχειριστή στον τομέα των φορτηγών πλοίων στον κόσμο. Τα υπόλοιπα πλοία ήταν 6 δεξαμενόπλοια τα οποία είχαν συνολική χωρητικότητα 28.976 gross tons. Επιπλέον υπήρχαν δύο μικτά επιβατηγά / φορτηγά τα οποία είχαν συνολική χωρητικότητα 20.870 gross tons.

Την περίοδο εκείνη το ελληνικό κράτος είχε υπό τον έλεγχό του το 3,5% των 9.161 πλοίων τα οποία περιελάμβανε ο παγκόσμιος στόλος. Ακόμη το ελληνικό κράτος είχε υπό τον έλεγχό του το 2,9% των 51.988.076 gross tons του συνόλου της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Τα πλοία του ελληνικού εμπορικού ναυτικού διέθεταν αρκετά μεγάλο μέσο όρο ηλικίας. Το 1939 το 67% του στόλου είχε ως μέσο όρο ηλικίας πάνω από 20 έτη. Τότε υπήρχαν 225 πλοία κατασκευασμένα πριν το 1919 και 109 πλοία τα οποία κατασκευάστηκαν μετά το 1919. Μεταξύ των νέων πλοίων του στόλου συμπεριλαμβάνονταν 33 πλοία τα οποία είχαν κατασκευαστεί το 1939, 10 τα οποία είχαν κατασκευαστεί το 1938, 4 τα οποία κατασκευάστηκαν το 1937, και 3 τα οποία κατασκευάστηκαν το 1936. Όλα τα παραπάνω πλοία ναυπηγήθηκαν στη Μεγάλη Βρετανία για τους Έλληνες και στο σύνολο της χωρητικότητάς τους άγγιζαν τους 101.628 gross tons.

Τα περισσότερα από τα ελληνικά εμπορικά πλοία φαίνεται πως είχαν μεγάλη χωρητικότητα. Το σύνολο της χωρητικότητας άγγιζε το ποσό των 534.764 gross tons, ενώ 119 πλοία βρίσκονταν μεταξύ των 4.000 και των 5.000 gross tons, 76 πλοία μεταξύ 5.000 και 6.000 gross tons, 24 μεταξύ 6.000 και 7.000 gross tons και 1 πλοίο άγγιζε τον αριθμό των 16.991 gross tons. Τα 114 πλοία που υπολείπονται τοποθετούνται μεταξύ των 2.000 και των 4.000 gross tons.

Ωστόσο τα πιο πολλά από τα πλοία που αναφέρθηκαν λειτουργούσαν με μικρή ταχύτητα. Τα 312 από αυτά ταξίδευαν με ταχύτητα η οποία δεν ξεπερνούσε τους δώδεκα κόμβους. Τα 19 ταξίδευαν με ταχύτητα δώδεκα κόμβων, τα 2 με ταχύτητα 13 κόμβων και το ένα με ταχύτητα 16 κόμβων.

Από τα πλοία του ελληνικού εμπορικού στόλου 86 είχαν παλινδρομικές μηχανές πρόωσης, ενώ τα 6 είχαν στη διάθεσή τους τουρμπίνες και τρία από αυτά μηχανές εσωτερικής καύσης. Τα ατμόπλοια ήταν 331 και από αυτά τα 330 είχαν αυλωτούς λέβητες,

ενώ τα 227 από αυτά χρησιμοποιούσαν κάρβουνο κατά την καύση και τα 53 πετρέλαιο. Το ένα πλοίο από τα 331 ήταν το μοναδικό το οποίο διέθετε υδραυλωτό λέβητα και ήταν ένα από αυτά που έκαιγαν πετρέλαιο.

Το ελληνικό κράτος δεν είχε στη διάθεσή του στόλο δεξαμενόπλοιων καθώς αυτός ο τύπος πλοίων δεν θεωρούνταν μέγιστης σημασίας για την επιβατηγό ναυτιλία. Τα πιο πολλά από τα επιβατηγά πλοία της Ελλάδας ήταν μικρά και τα ταξίδια τους περιορίζονταν μόνο στη Μεσόγειο.

Το 1939 το ελληνικό κράτος διέθετε 607 πλοία τα οποία είχαν συνολική χωρητικότητα 1.780.666 gross tons. Περίπου το 10% από αυτά τα πλοία ήταν ντιζελοκίνητα.

Αν συγκρίνουμε την Ελλάδα με τις υπόλοιπες χώρες με βάση τα δεδομένα το ελληνικό κράτος φαίνεται πως είχε υπό τον έλεγχο του ένα μεγάλο κομμάτι του παγκόσμιου εμπορικού στόλου κατά τα πρώτα χρόνια του αιώνα. Η αύξηση της χωρητικότητας του στόλου ήταν σταθερή και συνεχής από το 1905 ως το 1916. Ωστόσο κατά τον Α΄ παγκόσμιο πόλεμο υπήρξαν σοβαρές απώλειες σε πλοία, κάτι το οποίο μείωσε τη δύναμη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας η οποία έφτασε στα ποσοστά του 1900.

Ωστόσο, παρά τα προβλήματα που είχαν δημιουργηθεί, κατά τα χρόνια μετά τον Α΄ παγκόσμιο πόλεμο υπήρξε σοβαρή ανάκαμψη για το ελληνικό κράτος. Μάλιστα το 1925 η Ελλάδα είχε ήδη επανέλθει και βρισκόταν ανάμεσα στις ισχυρές ναυτιλιακές δυνάμεις εφόσον πλέον διέθετε μεγαλύτερο μέγεθος στόλου από ότι πριν. Ως και το 1938 η διεύρυνση του στόλου συνεχιζόταν καθώς ήδη είχαν αποκτηθεί πολλά μεταχειρισμένα πλοία κατά τον τελευταίο χρόνο πριν ξεκινήσει ο πόλεμος. Έτσι οι Έλληνες διέθεταν 638 εμπορικά πλοία με ελληνική σημαία με χωρητικότητα μεγαλύτερη των 100 gross tons, ενώ η συνολική χωρητικότητα έφτανε τον αριθμό των 1.780.866 gross tons.



Εικόνα 2: Ένα από τα πλοία Liberty του ελληνικού στόλου

Ήδη πριν το 1939, ο εμπορικός στόλος της Ελλάδας ασχολούνταν σχεδόν εξ' ολοκλήρου με την ελεύθερη αγορά, αφού πραγματοποιούσε πολλά ταξίδια σε ξένα λιμάνια. Ο ανταγωνισμός από την πλευρά του ελληνικού στόλου σε οικονομικό επίπεδο ήταν μεγάλος, αφού με ευκολία μπορούσε να αντιτεθεί σε οποιαδήποτε ξένη ναυτιλία. Τα πιο πολλά πλοία ήταν παλιά και είχαν αγοραστεί ενώ ήδη ήταν μεταχειρισμένα. Για αυτό το λόγο η απόσβεση των χρημάτων που δόθηκαν έγινε άμεσα.

Παρά το γεγονός ότι τα πλοία ήταν παλιά και μεταχειρισμένα και τα φορτοεκφορτωτικά τους μέσα δεν ήταν σύγχρονα, τα πλοία πέτυχαν σε επιχειρησιακό επίπεδο. Γενικότερα, οι δαπάνες για το κόστος συντήρησης, τους μισθούς και το κόστος διατήρησης αυτών των πλοίων δεν ήταν μεγάλο.

Από αυτά τα πλοία, 325 απασχολήθηκαν σε υπερωκεάνιες γραμμές σε ξένα λιμάνια . Την περίοδο εκείνη ήταν βέβαιο ότι η Ελλάδα δεν είχε την οικονομική δυνατότητα για την κατασκευή νέων και υπερσύγχρονων ανταγωνιστικών πλοίων κυρίως λόγω του πολέμου. Θεωρούνταν βέβαιο πως η Ελλάδα θα ακολουθούσε την ίδια πολιτική , όπως και έγινε, ακολουθώντας τις ίδιες κινήσεις με τα προπολεμικά χρόνια αγοράζοντας δηλαδή μεταχειρισμένα πλοία.

Τα αρχεία της εποχής αναφέρουν ότι η ελληνική οικονομία βασίστηκε κατά πολύ στην εμπορική ναυτιλία καθώς το εμπορικό ναυτικό της χώρας συνέβαλε τα μέγιστα στην εισροή συναλλάγματος δίνοντας τη δυνατότητα στο κράτος να ισοσκελίσει την εικόνα του ισοζυγίου πληρωμών. Οι προσπάθειες που αναφέρθηκαν παραπάνω για να ανασυγκρότηση του ελληνικού στόλου βασίστηκαν κυρίως στις κινήσεις της επιτροπής της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών της Νέας Υόρκης. Έτσι, οι Ηνωμένες Πολιτείες που δεν ήθελαν να χρησιμοποιήσουν τα πλοία Liberty που διέθεταν τα πούλησαν στην Ελλάδα για την ανασυγκρότηση του ελληνικού εμπορικού στόλου. Αυτή η κίνηση διευκολύνθηκε καθώς η Ελλάδα δεν διέθετε τα δικά της ναυπηγεία προκειμένου να κατασκευάσει νέα πλοία για το στόλο της.

1.3. Το πλοίο Hellas Liberty

Η ελληνική κυβέρνηση το 2007 έλαβε στην κατοχή της από τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής μετά από μεγάλη προσπάθεια, τρία πλοία Liberty τα οποία είχαν απομείνει ως και τη σύγχρονη εποχή.

Ένα από αυτά είναι το πλωτό μουσείο Hellas Liberty, το οποίο ρυμουλκήθηκε στον Πειραιά τον Ιανουάριο του 2009. Κατά το μήνα Μάιο ξεκίνησαν και οι εργασίες για την αποκατάσταση του πλοίου οι οποίες θα το επανέφεραν στην αρχική του κατάσταση και οι οποίες ολοκληρώθηκαν τον Ιούλιο του 2010.



Εικόνα 3: Νυχτερινή λήψη του Hellas Liberty

Το υπουργείο ναυτιλίας και αιγαίου παραχώρησε τη διαχείριση και τη λειτουργία του μουσείου πλέον πλοίου στον Όμιλο Φίλων Liberty. Με αυτόν τον τρόπο αναδεικνύεται εκ νέου η τεράστια σημασία των πλοίων Liberty και της λειτουργίας τους κατά την ανασυγκρότηση του εμπορικού στόλου της Ελλάδας και κατά την οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Φυσικά προβάλλεται και η συμβολή της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στην προώθηση των συμφερόντων και στην ανάπτυξη του ελληνικού κράτους.

Πλέον το πλοίο που βρίσκεται υπό την αιγίδα του Ομίλου Φίλων Liberty βρίσκεται στο κεντρικό λιμάνι στον Πειραιά και συγκεκριμένα στην Πύλη Ε3, στην προβλήτα ΣΙΛΟ. Το πλοίο λειτουργεί ως μουσείο και ανοίγει για το κοινό το οποίο μπορεί να έχει πρόσβαση κάθε μέρα σε αυτό. Συνήθως το πλοίο επισκέπτονται κυρίως παλαιότεροι και νεότεροι ναυτικοί, άτομα που σπουδάζουν στις ακαδημίες του εμπορικού ναυτικού, φοιτητές διάφορων σχολών, αλλά και μαθητές από όλες τις βαθμίδες της εκπαίδευσης. Φυσικά, το πλωτό μουσείο αποτελεί πόλο έλξης των τουριστών που βρίσκονται με κρουαζιερόπλοια στο λιμάνι του Πειραιά . Κάθε επισκέπτης που βρίσκεται στο πλοίο έχει τη δυνατότητα να παρακολουθήσει ολόκληρη την ιστορία του Hellas Liberty μέσω της προβολής βίντεο.



Εικόνα 4: Διακρίνεται εμφανώς το μέγεθος του Hellas Liberty στο λιμάνι

Άλλα στοιχεία τα οποία μπορεί να πληροφορηθεί ο επισκέπτης αφορούν την ρυμούλκηση του πλοίου στην Ελλάδα, τις διαδικασίες και τις εργασίες που έγιναν για την αποκατάσταση. Επιπλέον γίνεται καταγραφή των χαρακτηριστικών και των δυνατοτήτων που είχαν τα πλοία Liberty καθώς και οι ανάγκες τις οποίες κλήθηκαν να καλύψουν κατά την διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου πολέμου. Επιπλέον γίνονται αναφορές στην τεράστια συμβολή των πλοίων αυτών κατά τη διάρκεια του πολέμου αλλά και κατά την νίκη των Συμμαχικών δυνάμεων και τη μετέπειτα ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας της Ελλάδας και της ελληνικής οικονομίας σε ένα ευρύτερο πλαίσιο.

Κατά τη διάρκεια της ξενάγησης στους επισκέπτες γίνονται πιο συγκεκριμένες αναφορές και πραγματοποιούνται παρουσιάσεις για τη δυνατότητα που δίνεται σε κάθε μαθητή να συνεχίσει σταδιοδρομώντας στο εμπορικό ναυτικό, αφού δίνεται η δυνατότητα δωρεάν σπουδών στις Ακαδημίες του Εμπορικού Ναυτικού. Στο πλαίσιο αυτό γίνονται αναφορές στην τεράστια δυνατότητα που δίνεται στους επικείμενους σπουδαστές των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού για μια επιτυχημένη σταδιοδρομία και μια καριέρα με υψηλές αποδοχές.



Εικόνα 5: Το κατάστρωμα του πλοίου Hellas Liberty

Στο πλαίσιο των ξεναγήσεων σε κάθε επισκέπτη του πλωτού μουσείου πραγματοποιείται ιδιαίτερη αναφορά για την υποχρέωση όλων των ανθρώπων να σέβονται και να δίνουν την προσοχή τους για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Στη συγκεκριμένη συνάντηση γίνεται αναφορά στο έργο που διεξάγουν ο HELMEPA και η HELMEPA JUNIOR, καθώς και στο σκοπό στον οποίο αποβλέπει η λειτουργία τους.

Τα ετήσια έξοδα τα οποία δαπανά το πλωτό μουσείο Liberty για την λειτουργία του υπολογίζονται περίπου γύρω στις 320.000 ευρώ. Για αυτό το λόγο πολλές φορές ζητείται και η οικονομική συνεισφορά χορηγών για την άρτια λειτουργία του. Παρακάτω παρατίθενται εικόνες από το πλωτό μουσείο Liberty:



Εικόνα 8: Ο χώρος της έκθεσης του πλοίου Hellas Liberty

Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθούμε στη διαμόρφωση των χώρων όπως δομήθηκαν μετά την αναπαλαίωση του πλοίου. Συγκεκριμένα οι χώροι του πλοίου χρησιμεύουν στην πραγματοποίηση εκδηλώσεων και όπως είπαμε και παραπάνω στην ξενάγηση των επισκεπτών οι οποίοι βρίσκονται στο πλοίο προκειμένου να θαυμάσουν τα εκθέματα, τα οποία αποτελούνται από παλιά ναυτικά όργανα κυρίως.

Συγκεκριμένα, η αίθουσα 2 είναι η μεγάλη αίθουσα του πλοίου η οποία μπορεί να φιλοξενήσει ως και 320 άτομα και είναι πλήρως εξοπλισμένη. Η αίθουσα 4 αποτελεί τον κυρίως χώρο του μουσείου όπου υπάρχει η έκθεση των παλιότερων αλλά και των σύγχρονων ναυτιλιακών οργάνων. Ταυτόχρονα στον ίδιο χώρο βρίσκονται τοποθετημένα και διάφορα μοντέλα από σύγχρονα πλοία.



Εικόνα 6: Η είσοδος μιας από τις καμπίνες του πλοίου Hellas Liberty

Χαρακτηριστικά μπορούμε να αναφερθούμε στα εξής μέρη του πλοίου:

1. Το κατάστρωμα της γέφυρας διαθέτει την τιμονιέρα, διάφορους χάρτες, το δωμάτιο που βρισκόταν ο πλοίαρχος, το δωμάτιο που βρίσκονταν οι δόκιμοι του καταστρώματος, ένα επιπλέον δωμάτιο που χρησιμοποιούταν ως εφεδρικό, τον ασύρματο, το λεβητοστάσιο, ένα δωμάτιο γεννητριών όπως και ένα χώρο ο οποίος χρησίμευε ως αποθήκη.
2. Το κατάστρωμα λέμβων διαθέτει τα δωμάτια και τα γραφεία των μηχανικών, των υποπλοιάρχων καθώς και των ανθυποπλοιάρχων όπως και τα αποχωρητήρια.
3. Το ανώτερο κατάστρωμα διαθέτει τις τραπεζαρίες όπου έτρωγαν οι αξιωματικοί και το πλήρωμα του πλοίου, την κουζίνα, το δωμάτιο για το μάγειρα και τον καμαρότο, τους χώρους για τη μηχανή και την αποθήκη χρωμάτων.
4. Το ανώτερο κατάστρωμα διαθέτει το δωμάτιο της πρύμνης, των πυροβολητών, το νοσοκομείο όπως και το φαρμακείο του πλοίου.



Εικόνα 7: Η γέφυρα του πλοίου

1.4. Αλήθειες και ψέματα γύρω από τα πλοία Liberty

Είναι γνωστό πως τα πλοία Liberty αναγεννήθηκαν στην Ελλάδα και ενίσχυσαν την ελληνική ναυτιλία μετά από τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Ωστόσο, επικρατούν διάφορα ψευδή στοιχεία τα οποία αφορούν τα πλοία τύπου Liberty και τη λειτουργία τους, τα οποία βασίζονται κυρίως στην παραπληροφόρηση, και στην επικράτηση της αγνωσίας.

Μάλιστα στην ελληνική εμπορική ναυτιλία φαίνεται πως το φαινόμενο της επικράτησης των μύθων βρίσκεται σε έξαρση τις τελευταίες δεκαετίες, κάτι το οποίο ενισχύεται και από το γεγονός ότι οι δραστηριότητες του κλάδου πραγματοποιούνται κυρίως και κατά το μεγαλύτερο ποσοστό εκτός του ελλαδικού χώρου. Ένα ακόμα στοιχείο το οποίο επιτείνει το φαινόμενο αυτό αποτελεί το γεγονός ότι κανείς από τους βασικούς συντελεστές της ποντοπόρου ναυτιλίας δεν έχει ασχοληθεί ποτέ σοβαρά και ενδελεχώς με το θέμα, ούτως ώστε να αποκατασταθεί η πραγματικότητα και να μην διαδίδονται ψευδή στοιχεία.

Ωστόσο θα πρέπει σε αυτό το σημείο να αναφερθούμε και στο ρόλο της πολιτείας, η οποία παραμένει απαθής στην εξέλιξη της ποντοπόρου ναυτιλίας στην χώρα μας πιστεύοντας πως οι δραστηριότητες στον ναυτιλιακό τομέα ακολουθούν μια δεδομένη εξέλιξη.

Τα παραπάνω έχουν ως αποτέλεσμα η πολιτεία να μην είναι σε θέση να προστατεύσει τη δημόσια εικόνα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και έτσι να συνεχίζει η διάδοση των μύθων ανά τις δεκαετίες.

Ένας από τους πιο γνωστούς μύθους, ο οποίος αφορά την ποντοπόρο ναυτιλία στην Ελλάδα είναι ότι εκατό πλοία τύπου Liberty (τα οποία στην ουσία ήταν ενενήντα οκτώ), καθώς και δύο φορτηγά τύπου CI- M- AVI, αγοράστηκαν από κάποιους Έλληνες εφοπλιστές μετά το πέρας του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου.

Με βάση αυτόν τον άξονα, μπορούμε να κινηθούμε στην διατύπωση των ψευδών στοιχείων και της αλήθειας. Έτσι, αρχικά πρέπει να πούμε ότι η απόκτηση των πλοίων πραγματοποιήθηκε όταν κατά τα μέσα του 1946 η κυβέρνηση των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής θέλησε να πουλήσει ένα μεγάλο κομμάτι από τον στόλο τον οποίο είχε στην κατοχή της, καθώς θεωρούσε πως ήταν επαρκής ο αριθμός των πλοίων τα οποία θα παρέμεναν στην κατοχή της. Επρόκειτο για πλοία τα οποία είχαν κατασκευαστεί κατά τη διάρκεια των πολεμικών συγκρούσεων.

Σύμφωνα με έναν μύθο, τα πλοία αυτά δεν αγοράστηκαν από την Ελλάδα, αλλά τα παραχώρησε η κυβέρνηση των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής, καθώς θεωρείται πως με αυτόν τον τρόπο θέλησε να βοηθήσει την Ελλάδα η οποία και αντιμετώπιζε σοβαρά προβλήματα την συγκεκριμένη περίοδο.

Ωστόσο, η αλήθεια είναι πως τα πλοία αυτά αγοράστηκαν από Έλληνες πλοιοκτήτες και η μεταβίβαση πραγματοποιήθηκε εντός πέντε μηνών (Δεκέμβριος 1946-Απρίλιος 1947), με μόνη προϋπόθεση από το αμερικανικό δημόσιο, προκειμένου να ολοκληρωθεί η διαδικασία, να εγγυηθεί η ελληνική κυβέρνηση για την αγορά των πλοίων. Βέβαια η κυβέρνηση της Ελλάδας ζήτησε να διασφαλιστούν οι εγγυήσεις της με την θέσπιση αυστηρών όρων και προϋποθέσεων.

Κάποια από αυτά τα στοιχεία συνδέθηκαν από ορισμένους με το Δόγμα Τρούμαν για την Ελλάδα το οποίο έγινε γνωστό από την ομιλία του Προέδρου των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 12 Μαρτίου το 1947.

Ωστόσο, κάτι τέτοιο δεν αληθεύει αφού η πραγματοποίηση της συμφωνίας είχε ήδη ολοκληρωθεί κατά την περίοδο της ομιλίας, και μάλιστα τα πιο πολλά από τα πλοία τύπου Liberty είχαν ήδη παραδοθεί σε Έλληνες εφοπλιστές.

Κάποιοι θεωρούν ότι τα πλοία αυτά σχετίζονταν άμεσα με το Σχέδιο Μάρσαλ το οποίο έπεται. Κάτι τέτοιο ωστόσο αποτελεί μυθοπλασία καθώς τα πλοία τύπου Liberty δεν σχετίζονται σε καμία περίπτωση με το Σχέδιο Μάρσαλ.

Ένας ακόμα μύθος ο οποίος συνοδεύει τα πλοία τύπου Liberty είναι και το γεγονός ότι αυτά ήρθαν στα χέρια Ελλήνων εφοπλιστών οι οποίοι είχαν χάσει τα πλοία τους κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου .

Θα πρέπει να πούμε ότι η αγορά των πλοίων πραγματοποιήθηκε από ένα σύνολο το οποίο αποτελούσαν σαράντα πέντε περίπου όμιλοι. Το 50% των πλοίων τα οποία αποκτήθηκαν ήρθαν στα χέρια μόνο οκτώ εφοπλιστών, οι οποίοι είχαν χάσει τα πλοία τους κατά τη διάρκεια του πολέμου. Τα δεκαπέντε από τα πλοία αυτά ωστόσο ήρθαν στα χέρια εφοπλιστών οι οποίοι δεν είχαν χάσει κανένα πλοίο κατά τη διάρκεια του πολέμου. Μάλιστα, μεταξύ των δεκαπέντε εφοπλιστών συναντάμε ακόμα και έναν ο οποίος δεν είχε ασχοληθεί ποτέ ξανά με την ναυτιλία πριν την έναρξη του πολέμου.

Για την αποκατάσταση της αλήθειας θα πρέπει να τονίσουμε ότι πολλοί από τους γνωστούς εφοπλιστές της εποχής οι οποίοι έχασαν τα πλοία τους στον πόλεμο δεν βρίσκονταν ανάμεσα στους αγοραστές. Πρόκειται βασικά για εφοπλιστές οι οποίοι είχαν ως έδρα τους το Λονδίνο και δεν θεωρούσαν πως αξίζει τον κόπο να ασχοληθούν με τα πλοία τύπου Liberty , καθώς αυτά είχαν κατασκευαστεί με ηλεκτροσυγκόλληση και δεν τα θεωρούσαν αξιοπλοία.

Με βάση όλες τις παραπάνω αναφορές καταλήγουμε στο συμπέρασμα πως τα ενενήντα οκτώ πλοία , τα οποία αποκτήθηκαν τότε δεν αποτελούν το έναυσμα για την αναγέννηση της εμπορικής ναυτιλίας στην Ελλάδα μετά το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Η αλήθεια είναι πως το γεγονός αυτό αποτέλεσε μόνο ένα κομμάτι για την έναρξη των διαδικασιών, καθώς οι Έλληνες είχαν ήδη μια γερή βάση προκειμένου να αναπτύξουν την εμπορική ναυτιλία μετά το πέρας του πολέμου, η οποία στηριζόταν στα τριακόσια περίπου πλοία τύπου Liberty, τα οποία είχε στη διάθεσή της η Ελλάδα.

Παράλληλα με τα ενενήντα οκτώ πλοία τα οποία απέκτησαν ελληνική σημαία την ίδια περίοδο οι Έλληνες πλοιοκτήτες αγόρασαν με μετρητά εξήντα πλοία τύπου Liberty επιπλέον, τα οποία έλαβαν σημαίες Ονδούρας και Παναμά. Δώδεκα πλοία επίσης ήρθαν στα χέρια των Ελλήνων και τέθηκαν υπό Βρετανική σημαία.

Ταυτόχρονα με τους Έλληνες πλοιοκτήτες, με την πάροδο των ετών, ο αριθμός των πλοίων Liberty τα οποία ταξίδευαν αυξανόταν διαρκώς. Έτσι, στα εννιακόσια αρχικά πλοία τύπου Liberty προστέθηκαν και άλλα τα οποία αγόραζαν πλοιοκτήτες οι οποίοι δεν ήταν Έλληνες. Έτσι αγόρασαν πλοία τύπου Liberty Βρετανοί, Γάλλοι, Ολλανδοί και Ιταλοί. Ωστόσο, παρά τις τεράστιες προσπάθειες που έκαναν προκειμένου να αναδειχθούν στο επίπεδο της ποντοπόρου ναυτιλίας δεν κατάφεραν να αναπτυχθούν και να φτάσουν το σημείο των Ελλήνων. Γύρω στο 1960, τα περισσότερα από τα εννιακόσια πλοία τύπου Liberty που ταξίδευαν παγκοσμίως τα διαχειρίζονταν εταιρείες οι οποίες βρίσκονταν υπό τον έλεγχο των Ελλήνων.

Επίσης, ένα ακόμη σημαντικό γεγονός το οποίο σχετίζεται με την αγορά των ενενήντα οκτώ πλοίων τύπου Liberty παραμένει πάντοτε το ότι η απόκτηση των πλοίων αυτών και η αξιοποίησή τους έπαιξαν σπουδαίο ρόλο στην εξέλιξη και την ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.



Εικόνα 9: Μινιατούρα του πλοίου Hellas Liberty

Κάτι τέτοιο διαδραμάτισε σπουδαίο ρόλο όχι μόνο στο να αξιοποιηθούν τα πλοία και να επιφέρουν κέρδος, αλλά υπήρξαν και έμμεσα αποτελέσματα από τη δημιουργία των πλοίων, όπως, για παράδειγμα, η αποτροπή της μαζικής μετανάστευσης πολλών και αξιολόγων Ελλήνων ναυτικών κατά την περίοδο της ανεργίας στον κλάδο, όταν το ελληνικό εμπορικό ναυτικό είχε χάσει ήδη πολλά από τα πλοία του κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου.

Όπως αντιλαμβανόμαστε η επιρροή αυτή της λειτουργίας των πλοίων τύπου Liberty στους μεταπολεμικούς χρόνους έπαιξε καταλυτικό ρόλο αφού ξεκίνησε μια εκ νέου ενίσχυση του ελληνικού εφοπλισμού.

Κεφάλαιο 2

Χαρακτηριστικά της χρήσης των πλοίων Liberty

2.1 Γενικά χαρακτηριστικά των πλοίων Liberty

Εκτός από το προαναφερθέν πλοίο Hellas Liberty, το οποίο είναι ένα εκ των τριών που διασώζονται σε όλον τον κόσμο, και μετονομάστηκε έτσι από Arthur M. Huddell, συναντούμε και τα άλλα δύο με τα ονόματα John W. Brown, το οποίο βρίσκεται στην Βαλτιμόρη των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής και Jeremiah O' Brien που βρίσκεται στο Σαν Φρανσίσκο. Και τα δύο αποτελούν πλωτά μουσεία.

Το πλωτό μουσείο Arthur M. Huddell δεν φαίνεται με την πρώτη ματιά εντυπωσιακό και δεν συνδέεται σε καμία περίπτωση με άλλα σύγχρονα εμπορικά σκάφη. Τόσο στο εσωτερικό του όσο και στο εξωτερικό του δεν μοιάζει καθόλου με αυτά.

Το πλωτό μουσείο Hellas Liberty λοιπόν βρίσκεται στο λιμάνι του Πειραιά και συγκεκριμένα στην ακτή Βασιλειάδη, κοντά σε παλιούς γεραμούς του 1950 και σε αποθήκες φορτίων που διαθέτουν αντιαεροπορικά καταφύγια. Η εικόνα που περιγράφεται θυμίζει έντονα τα πρώτα χρόνια μετά τον πόλεμο. Άλλωστε η κατασκευή του πλοίου ανάγεται στο 1943, οπότε και έχουμε την μεγαλύτερη μαζική παραγωγή πλοίων στην παγκόσμια ιστορία.



Εικόνα 10: Το πηδάλιο του πλοίου

Όπως έχουμε αναφέρει ήδη όλα τα πλοία τύπου Liberty έπαιξαν σπουδαίο ρόλο κατά την μεταπολεμική περίοδο σχετικά με το εμπόριο δια θαλάσσης. Τότε αποτελούσαν το προσφορότερο μέσο προς εκμετάλλευση και επιπλέον διέθεταν τις απαραίτητες συνθήκες προκειμένου να ζουν αξιοπρεπώς τα πληρώματα. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται από παλιούς ναυτικούς μας : *«Στα περισσότερα προπολεμικά πλοία και σε ορισμένα канаδέζικα Liberty υπήρχαν δύο χώροι ενδιαίτησης. Το κατώτερο πλήρωμα βρισκόταν στον πρυμναίο χώρο, με αποτέλεσμα ακόμα και σε κακοκαιρίες να αναγκάζονται να φεύγουν από εκεί για να*

πάνε στη γέφυρα ή στο μηχανοστάσιο, στον μεσαίο χώρο ενδιαίτησης. Ακόμα και το φαγητό τους το πήγαιναν στην πρύμνη, λες και ήταν στην απομόνωση», .Με τα αμερικάνικα Liberty αυτό σταμάτησε. Ο χώρος ενδιαίτησης έγινε ένας για όλους, βελτιώνοντας κατά πολύ τις συνθήκες για τα πληρώματα και παρέχοντας μεγαλύτερη ασφάλεια. Ήταν καλά πλοία και δούλεψαν πολλά χρόνια».

Το πρώτο πλοίο Liberty το οποίο κατασκευάστηκε ήταν το Patrick Henry, το οποίο κατελκύστηκε στις 27 Σεπτεμβρίου του 1941 μαζί με άλλα δεκατρία πλοία. Προκειμένου να ολοκληρωθεί η κατασκευή του κάθε πλοίου απαιτούνταν χρονικό διάστημα διακοσίων τριάντα ημερών.

Ωστόσο όσο περνούσε ο καιρός οι διαδικασίες παραγωγής αύξαναν τον ρυθμό τους κι έτσι ένας μέσος χρόνος για την κατασκευή ενός πλοίου ήταν πλέον οι σαράντα δύο μέρες. Το αποτέλεσμα ήταν το 1943 να διατίθενται πλέον τρία πλοία Liberty την ημέρα.

Ουσιαστικά από το 1941 ως το 1945 είχαν κατασκευαστεί σε δεκαέξι ναυπηγεία των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής 2.751 πλοία Liberty. Το τελευταίο μάλιστα το οποίο είχε το όνομα Albert M. Boe κατελκύστηκε στις 26 Σεπτεμβρίου του 1945.

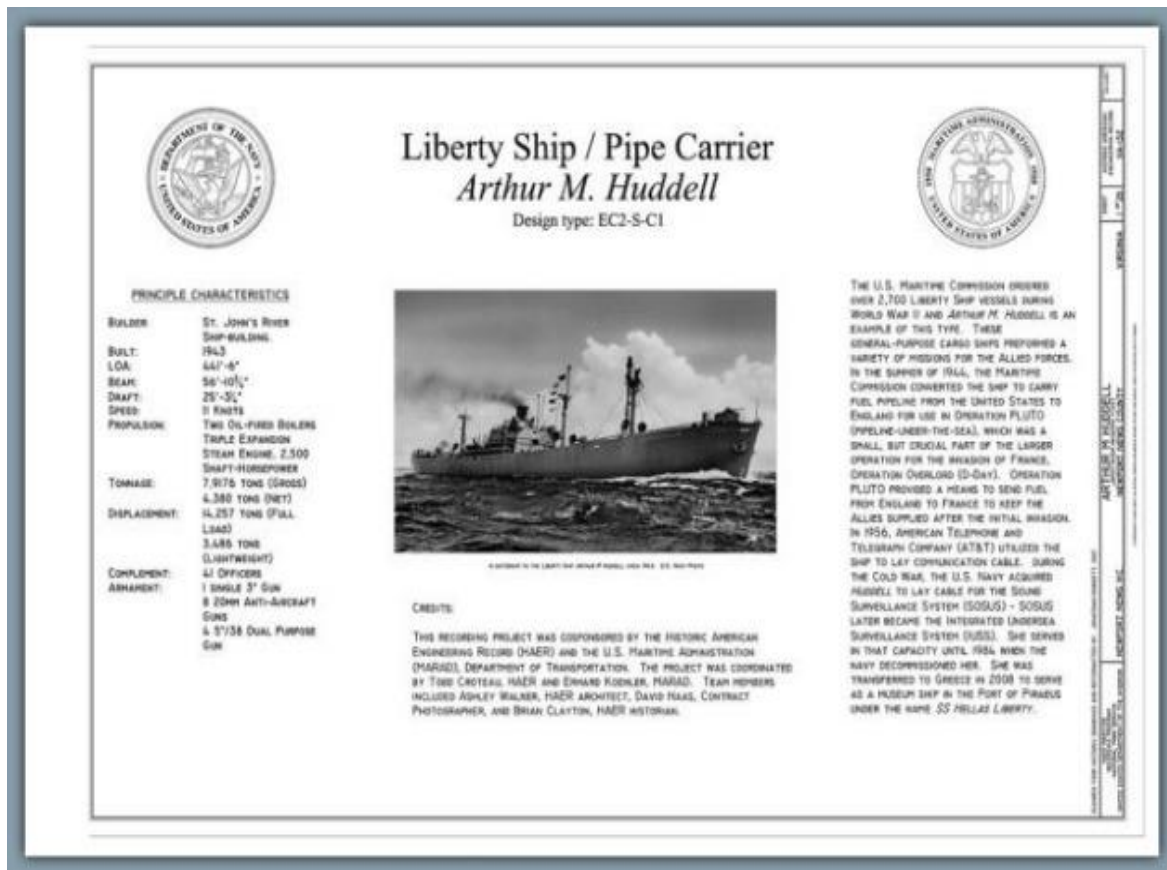
Στο ναυπηγείο όπου κατασκευάστηκε το Hellas Liberty (πρώην Arthur M. Huddell) και βρίσκεται στη Φλόριντα των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής, υπήρχε η δυνατότητα να κατασκευάζονται την ίδια στιγμή έξι πλοία Liberty. Στο σύνολό τους έφταναν τα ογδόντα δύο και ο χρόνος ο οποίος χρειάστηκε για να κατασκευαστούν έφτασε τα τρία χρόνια. Μάλιστα το Arthur M. Huddell ήταν το εικοστό τρίτο κατά σειρά πλοίο που κατασκευάστηκε.

Τα γενικά χαρακτηριστικά των πλοίων Liberty είναι τα εξής:

1. Εκτόπισμα: 14.257 τόνοι
2. Χωρητικότητα φορτίου: 9.140 τόνοι
3. Μήκος: 135 μέτρα
4. Πλάτος : 17,3 μέτρα
5. Βύθισμα: 8,5 μέτρα
6. Ταχύτητα: 11-11,5 κόμβοι
7. Αυτονομία ταξιδιού: 19.000 ναυτικά μίλια
8. Πλήρωμα: 41 άτομα

Αναφορικά με τον οπλισμό των πλοίων Liberty και συγκεκριμένα του Arthur M. Huddell , δηλαδή του πλοίου Hellas Liberty γνωρίζουμε τα εξής:

1. Υπήρχε ένα αυτόματο όπλο.
2. Υπήρχαν αντιαεροπορικά όπλα των είκοσι χιλιοστών το καθένα.
3. Υπήρχαν αντιαεροπορικά πυροβόλα των οποίων οι υποδοχές βρίσκονταν στα καταστρώματα.



Εικόνα 11: Ένα από τα ιστορικά έγγραφα που αφορούν το πλοίο

2.2 Χρήση οικολογικών καυσίμων

Ο τύπος πλοίων Liberty χρησιμοποιεί ως καύσιμο για την λειτουργία των πλοίων το φυσικό αέριο LNG. Ωστόσο υπάρχουν αντιρρήσεις με βάση τις οποίες αμφισβητείται η οικολογική διάσταση του συγκεκριμένου καυσίμου.

Με βάση μια εκδοχή στην πραγματικότητα το LNG διαθέτει μηδενικές εκπομπές ρύπων οξειδίων του θείου (SOx) και οι εκπομπές σε οξείδια του αζώτου (NOx) είναι πολύ μικρές σε ποσοστά. Μάλιστα, κάτι τέτοιο προκύπτει και από μετρήσεις οι οποίες πιστοποιούν το LNG ως πράσινο καύσιμο με βάση τη θέσπιση των νέων κανονισμών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού ή αλλιώς IMO.

Η άλλη πλευρά βασίζεται σε έρευνες οι οποίες πραγματοποιήθηκαν από διάφορα αμερικανικά πανεπιστήμια αλλά και ινστιτούτα της χώρας με βάση τις οποίες το μεθάνιο, το οποίο αποτελεί και το βασικό χαρακτηριστικό στοιχείο του LNG, όταν είναι άκαυστο μπορεί να επιβαρύνει είκοσι φορές περισσότερο την πορεία του φαινομένου του θερμοκηπίου σε εκτιμώμενο βάθος χρόνου εκατό ετών και ογδόντα έξι φορές περισσότερο σε βάθος χρόνου είκοσι ετών.

Ακόμη, σύμφωνα με τις έρευνες το μεθάνιο όταν βρίσκεται στην άκαυστη μορφή του είναι σε θέση να θερμάνει την ατμόσφαιρα πιο πολύ και από το ντίζελ. Επιπλέον, οι ειδικοί υποστηρίζουν πως το μεθάνιο μπορεί να διαρρεύσει στην ατμόσφαιρα κατά την εξόρυξή του αλλά και κατά τη διάρκεια του ανεφοδιασμού των πλοίων ή με τη διαδικασία της καύσης που πραγματοποιείται στις μηχανές του πλοίου.

Μάλιστα όσοι ερευνούν τα οικολογικά ζητήματα δεν παροτρύνουν τους εφοπλιστές στην επένδυση σε οικολογικά καύσιμα, καθώς κάτι τέτοιο αποτελεί μια μεγάλη και σοβαρή επένδυση η οποία στην περίπτωση που δημιουργηθεί κάποιο πρόβλημα με τη χρήση του οικολογικού καυσίμου δεν θα έχει αντίκρισμα, αφού τα πλοία αυτά θα βρεθούν στο περιθώριο.

Ωστόσο κάποιοι υποστηρίζουν ότι θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν άλλα οικολογικά καύσιμα αντί για το μεθάνιο , όπως μεθανόλη ή υδρογόνο. Οι γνώστες του θέματος όμως επισημαίνουν ότι ακόμα και αυτά τα εναλλακτικά καύσιμα αποτελούν είτε με έμμεσο είτε με άμεσο τρόπο παράγωγα του μεθανίου.

Κεφάλαιο 3

Τεχνικά ζητήματα

3.1 Τεχνολογία των πλοίων Liberty

Η δημιουργία των πλοίων Liberty ξεκίνησε μετά από απόφαση των Ηνωμένων Πολιτειών και συγκεκριμένα του προέδρου Ρούσβελτ, ο οποίος αντιμετώπισε θετικά την πρόταση της Μεγάλης Βρετανίας για την κατασκευή πλοίων Liberty. Κάτι τέτοιο συνέβη στο πλαίσιο του Β΄ παγκοσμίου πολέμου μετά τις άμεσες απαιτήσεις για ενίσχυση του υπάρχοντος στόλου, αφού έπρεπε να πραγματοποιείται μεταφορά πολεμικού υλικού αλλά και τροφίμων στις συμμαχικές δυνάμεις.

Η Μεγάλη Βρετανία είχε ήδη, το 1941, πραγματοποιήσει παραγγελία εξήντα εμπορικών πλοίων τύπου Liberty στα ναυπηγεία της Αμερικής.

Όσο ο πόλεμος βρισκόταν σε εξέλιξη, και ιδιαίτερα όταν βρέθηκε στο ύψιστο σημείο των εξελίξεων, λειτουργούσαν στο σύνολό τους 18 ναυπηγεία στην ανατολική και δυτική ακτή αλλά και στον κόλπο του Μεξικού, όπου εργάζονταν κάποιες φορές ακόμα και πενήντα χιλιάδες άνθρωποι.

Μάλιστα ο αριθμός των νεότευκτων πλοίων που παραδόθηκαν άγγιξε τα 2.710. Επρόκειτο για πλοία γενικού φορτίου αλλά και πετρελαιοφόρα τα οποία είχαν κατασκευαστεί με βάση το σχεδιασμό των πλοίων Liberty.

Συγκεκριμένα ολόκληρη η διαδικασία κατασκευής και παράδοσης διήρκεσε πέντε χρόνια, στις πιο μακροχρόνιες περιπτώσεις, δηλαδή από το 1941 ως το 1945.

Αναφορικά με τα τεχνικά στοιχεία των Liberty, γνωρίζουμε ότι δείχνουν τεράστια σημασία και είναι πραγματικά ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα για την πορεία της τεχνολογικής ανάπτυξης στο πεδίο της ναυπηγικής.

Η ναυπήγηση των πλοίων τύπου Liberty καθοδήγησε με τον τρόπο αυτό και την μετέπειτα εξέλιξη στην παραγωγή καθώς επρόκειτο για πρώτη φορά που εφαρμοζόταν η "γραμμή μαζικής παραγωγής" στις αυτοματοποιημένες διαδικασίες. Μάλιστα οι συγκεκριμένες διαδικασίες ακολουθούνται ακόμα και σήμερα.

Με την τεχνολογική ανάπτυξη αυτή υπήρξε μεγάλη πρόοδος αναφορικά με τον χρόνο ο οποίος απαιτούταν για την κατασκευή ενός τέτοιου πλοίου. Έτσι πλέον χρειαζόνταν μόνο σαράντα δύο ημέρες προκειμένου να ολοκληρωθεί μια τέτοια κατασκευή. Επιπλέον, για να βρεθεί το πλοίο από τη θέση τρόπιδας στην καθέλκυση χρειαζόνταν τέσσερις ημέρες και δεκαπέντε ώρες.

Αν και η τεχνολογική επιρροή στην κατασκευή των πλοίων τύπου Liberty ήταν τεράστια στη βιομηχανία των πλοίων, υπήρξαν και πολλές δομικές ανεπάρκειες οι οποίες ώθησαν σε μεγαλύτερες έρευνες οι οποίες πραγματοποιήθηκαν στα υλικά τα οποία χρησιμοποιούνταν ως τότε, ούτως ώστε να γίνουν αντιληπτά ορισμένα στοιχεία τα οποία δεν ήταν γνωστά εκείνη την περίοδο και με αυτόν τον τρόπο να υπάρξει αναβάθμιση των διαδικασιών προκειμένου να βελτιωθεί ο σχεδιασμός στις χαλύβδινες κατασκευές συνολικά.

Η βασική αλλαγή η οποία πραγματοποιήθηκε με την μαζική παραγωγή των πλοίων Liberty ήταν η μετάβαση από την καρφωτή στην συγκολλημένη γάστρα.

Ωστόσο δεν ήταν η μόνη αλλαγή που συνέβη, αφού γίνεται αναφορά σε πολλές νέες ιδέες οι οποίες έδωσαν και αυτές το στίγμα τους στη βελτίωση της παραγωγής. Κάποιες από αυτές είναι οι εξής:

1. Εφαρμογή τυποποιημένων σχεδίων, τα οποία βασίζονται στη λογική παρόμοιων πλοίων

2. Η χρήση παλινδρομικής ατμομηχανής στην θέση του ατμοστροβίλου ούτως ώστε να υπάρξει μεγαλύτερη αξιοπιστία και μείωση του χρόνου και της περιπλοκότητας του τρόπου κατασκευής . Ακόμη πρέπει να πούμε ότι όλα τα τμήματα της παλινδρομικής μηχανής των πλοίων Liberty μπορούσαν να αναταλλαγούν μεταξύ τους , κάτι το οποίο δείχνει ότι τα ανταλλακτικά θα μπορούσαν να βρεθούν εύκολα
3. Η συναρμολόγηση καθώς και η συγκόλληση ελασμάτων προκειμένου να παραχθούν προκατασκευασμένα τμήματα του πλοίου
4. Ο σχεδιασμός της ροής για τις πρώτες ύλες προς τα μαγαζιά συναρμολόγησης κάθε προκατασκευασμένου κομματιού είναι εξαιρετικά αυστηρός αλλά αποδίδει
5. Υπάρχουν περίπου εννέα ναυπηγικές σκάρες οι οποίες έχουν τις ίδιες διαστάσεις για όλα τα ναυπηγεία
6. Προκειμένου να ανεγερθούν τα προκατασκευασμένα κομμάτια στις ναυπηγικές σκάρες και να καθελκυστεί το πλοίο χρησιμοποιούνται καινούργιοι τύποι γερανών
7. Η χωρητικότητα και η ταχύτητα του πλοίου

Το πρώτο πλοίο τύπου Liberty το οποίο κατασκευάστηκε , ήταν αγγλικό και ονομαζόταν Empire Liberty. Αυτό μάλιστα ήταν και το σκάφος που καθοδήγησε τους αμερικανούς των αντίστοιχων αμερικανικών σκαφών.

Το Empire Liberty κατελκύστηκε τον Αύγουστο του 1941 στο ναυπηγείο του Σάντερλαντ, Joseph S. Thompson.

Μετά από λίγο καιρό στην Καλιφόρνια και συγκεκριμένα στο ναυπηγείο Todd κατασκευάστηκε για τη Μεγάλη Βρετανία το πλοίο Ocean Vanguard που έμοιαζε με το Empire Liberty . Η μοναδική διαφορά μεταξύ των δύο πλοίων ήταν το γεγονός ότι το ένα στο σύνολό του ήταν συγκολλημένο.

Ωστόσο τα αρχικά σχέδια των Liberty που είχαν κατασκευαστεί για λογαριασμό της Μεγάλης Βρετανίας διαφοροποιήθηκαν στα ναυπηγεία της Αμερικής προκειμένου να εξυπηρετούν τις απαιτήσεις των αμερικανών. Αν και η εποχή δεν προσφερόταν ιδιαιτέρως, οι ναυπηγοί έδειξαν έντονο ενδιαφέρον και προσπάθησαν να βελτιστοποιήσουν το σχεδιασμό της γάστρας.

Έτσι λοιπόν με βάση όλα τα παραπάνω ξεκίνησαν διάφορες δοκιμές σε πειραματικές δεξαμενές και στη συνέχεια υπό πραγματικές συνθήκες.

Επιπλέον, μετά από έρευνα του Αμερικανικού Νηογνώμονα τα πάχη των ελασμάτων είχαν τη δυνατότητα να μειωθούν και έτσι το κάθε πλοίο θα είχε την ευκαιρία να κερδίσει 430 τόνους deadweight. Εδώ πρέπει να τονίσουμε ότι ο Αμερικανικός Νηογνώμονας είχε ξεκινήσει την παρακολούθηση του τρόπου κατασκευής των πλοίων και των σχεδίων παραγωγής που τίθονταν σε εφαρμογή.

Έτσι η επιπλέον χωρητικότητα που μπορούσε να κερδηθεί για τα πλοία Liberty ξεπερνούσε το ένα εκατομμύριο τόνους σε φορτίο και όπως αντιλαμβανόμαστε είχε μεγάλη σημασία.

Το πρώτο πλοίο Liberty το οποίο ναυπηγήθηκε στην Αμερική για λογαριασμό των ίδιων των αμερικανών είχε το όνομα Patrick Henry. Προκειμένου να κατασκευαστεί χρειάστηκαν 244 ημέρες. Η κατασκευή πραγματοποιήθηκε στα ναυπηγεία Bethlehem Fairfield και η κατελκύση έγινε το Σεπτέμβριο του 1941.



Εικόνα 12: Το πλοίο Hellas Liberty σήμερα

Κάποια από τα κυριότερα χαρακτηριστικά των αμερικανικών πλοίων Liberty ήταν τα εξής:

1. Το μήκος τους έφτανε τα 441 πόδια και έξι ίντσες
2. Το πλάτος τους έφτανε τα 57 πόδια
3. Το βύθισμα τους ήταν 27 πόδια και εννιά ίντσες
4. Το εκτόπισμά τους ήταν 14.245 τόνοι
5. Το deadweight τους άγγιζε τους 10.000 τόνους
6. Η ταχύτητα τους έφτανε τους 11 με 11.5 κόμβους
7. Cb - 0.76
8. LCB- +1 πόδι
9. L/B
10. Οι ατμολέβητες ήταν πετρελαιοκίνητοι και κατανάλωναν τριάντα τόνους την ημέρα
11. 220 psi ή 14 κιλά και παρήγαγαν υπερκορεσμένο ατμό 450 Φ
12. Διέθεταν τρικύλινδρη παλινδρομική μηχανή , 2.500 ίππων στις 76 στροφές

Ακόμη πρέπει να τονίσουμε ότι καταργήθηκε το μόνιμο έρμα στα διπύθμενα πλοία και δημιουργήθηκε χώρος για τις δεξαμενές πετρελαίου όπου βρισκόταν το κρύο νερό το οποίο χρησιμοποιούσε το πλήρωμα. Καλό είναι να αναφερθεί ότι δεν υπήρχε θερμική μόνωση στις υπερκατασκευές και δεν διέθεταν γυροσκοπική πυξίδα, γεννήτρια έκτακτης ανάγκης και ανταλλακτική άγκυρα.

3.2 Τεχνικά προβλήματα που αφορούν τη δομή των Liberty

Τα περισσότερα πλοία Liberty αντιμετώπιζαν συχνά προβλήματα τα οποία σχετίζονταν με τη δομή τους. Βέβαια την περίοδο που κατασκευάστηκαν ολοκληρωμένα συγκολλημένα πλοία η ναυπηγική μεταλλουργία βρισκόταν ακόμα στα πρώτα στάδια εξέλιξής της.

Για αυτό το λόγο όλοι οι σχεδιαστές και οι μηχανικοί σκαφών δεν είχαν τις απαραίτητες γνώσεις για τον τρόπο που θα συμπεριφέρονταν οι συγκολλημένες χαλύβδινες κατασκευές.

Κάτι τέτοιο είχε ως αποτέλεσμα να συμβούν πολλά λάθη κατά το σχεδιασμό των πλοίων και οι εργάτες να μην λαμβάνουν την σωστή καθοδήγηση προκειμένου να φέρουν σε πέρας τη δουλειά τους.

Τα δομικά προβλήματα μάλιστα έγιναν προσπάθειες να κατηγοριοποιηθούν. Έτσι οι κατηγορίες δομικών προβλημάτων που προέκυψαν είναι οι εξής:

1. Η χρήση του χάλυβα ο οποίος είχε χαμηλή περιεκτικότητα σε μαγγάνιο και όταν βρισκόταν σε ψυχρό περιβάλλον μπορούσε να μετατραπεί από όλκιμο υλικό σε ψαθυρό. Με αυτόν τον τρόπο αντιλαμβανόμαστε ότι τα ελάσματα μπορούσαν να χάσουν την ελαστικότητά τους και συνεπώς να μην είναι τόσο ανθεκτικά καθώς πραγματοποιούνταν εναλασσόμενες φορτίσεις στη γάστρα. Έτσι θεωρούνταν πιο εύκολο να υπάρξουν αστοχίες και ρωγμές σε αυτά τα υλικά, οι οποίες μπορούσαν να εξαπλωθούν πολύ γρήγορα
2. Δεν υπήρξε μια συγκεκριμένη διαδικασία για τις συγκολλήσεις . Αυτό σημαίνει πως δεν μπορούσε να δοθεί η απαιτούμενη σημασία σε σοβαρά μεταλλουργικά φαινόμενα, όπως η διαδικασία της συγκόλλησης. Κάτι τέτοιο είχε ως αποτέλεσμα την ανομοιόμορφη κατανομή των θερμικών φορτίων και τις αλλαγές στη μικροκρυσταλλική δομή των περιοχών που είχαν πραγματοποιηθεί οι συγκολλήσεις . Συνεπώς η αντοχή των ελασμάτων μέσα από αυτή τη διαδικασία μειωνόταν κατά πολύ
3. Δεν υπήρξε επαρκής σχεδίαση ορισμένων κατασκευαστικών λεπτομερειών για κάθε πλοίο. Έτσι δε μπορούσε να τηρηθεί μία ομαλή δομική συνέχεια και να αποφευχθεί η συγκέντρωση τάσεων σε κάποια χαρακτηριστικά σημεία, όπως είναι οι τετραγωνισμένες άκρες στις εισόδους των κυτών, τα σημεία όπου άλλαζε κατεύθυνση η γάστρα, τα σημεία όπου τελείωναν τα εγκάρσια ενισχυτικά.

3.3 Τεχνικά προβλήματα- ατμολέβητες

Κάποια από τα πιο σημαντικά προβλήματα τεχνικής φύσεως τα οποία αντιμετώπιζαν οι ατμολέβητες των πλοίων Liberty είναι τα παρακάτω:

1. Στρέβλωση
2. Φραγμός των άυλων και των σωληνώσεων
3. Βλάβες θαλάμων καύσης

Τα συγκεκριμένα προβλήματα μπορούμε να πούμε πως είναι τα πιο κοινά τα οποία εξαρτώνται και συσχετίζονται συχνά με τις δυσμενείς συνθήκες κάτω από τις οποίες λειτουργούσαν πάντοτε τα πλοία Liberty. Οι συνθήκες αυτές σχετίζονταν συχνά με τα εξής:

1. Τους απαραίτητους ανεφοδιασμούς καυσίμων, τα οποία είχαν άγνωστη προέλευση και πολλές φορές είχαν κακή ποιότητα
2. Το γεγονός ότι διαρκώς αποφεύγονταν οι όποιες επισκευές εξαιτίας του γεγονότος ότι αν γινόταν στάση σε λιμάνι για να πραγματοποιηθούν, υπήρχε το ενδεχόμενο εχθρικών επιδρομών
3. Στο γεγονός ότι δεν υπήρχε η δυνατότητα καθαρισμού, καθώς ήταν απαγορευτική η χρήση καθαριστήρων αιθάλης και στα λιμάνια αλλά και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, καθώς εάν χρησιμοποιούταν το συγκεκριμένο υλικό υπήρχε το ενδεχόμενο να αντιληφθεί την ύπαρξη του πλοίου ο εχθρός
4. Το σύστημα που τροφοδοτούσε με νερό τους ατμολέβητες πολλές φορές ρυπαίνονταν από διάφορα λιπαντικά έλαια
5. Πολλές φορές τα πληρώματα των πλοίων Liberty δεν ήταν έμπειρα και δεν γνώριζαν τον τρόπο λειτουργίας αλλά και τον τρόπο συντήρησης των ατμολέβητων κι έτσι κάποιες φορές δεν είχαν τη δυνατότητα να επιλύσουν οποιοδήποτε πρόβλημα ανέκυπτε προκειμένου να λειτουργήσει σωστά ο ατμολέβητας με αποτέλεσμα να πραγματοποιούνται λανθασμένες κινήσεις οι οποίες ενέχουν τον κίνδυνο καταστροφικών αποτελεσμάτων

Για την περίοδο του 1945 μια μέση τιμή η οποία αναφερόταν στο κόστος για την κατασκευή ενός πλοίου Liberty ήταν τα δύο εκατομμύρια δολάρια. Μάλιστα θεωρούταν ότι κάθε πλοίο που ολοκλήρωνε το πρώτο του ταξίδι θα μπορούσε να έχει αποσβέσει την δαπάνη της αγοράς του.

Τα πλοία που χάθηκαν ωστόσο κατά τη διάρκεια του πρώτου τους ταξιδιού έφταναν σε αριθμό περίπου τα πενήντα αν και στο σύνολο των πλοίων Liberty γνωρίζουμε πως χάθηκε μόνο ένα ποσοστό γύρω στο 7% των πλοίων, δηλαδή 196 πλοία από τα 2.710. Αυτά τα πλοία χάθηκαν κατά τη διάρκεια του πολέμου, ή άλλα βούλιαξαν εξαιτίας της κακοκαιρίας, ενώ ορισμένα χάθηκαν εξαιτίας άλλων παραγόντων.

Τα πλοία Liberty αρχικά κατασκευάστηκαν με τη προοπτική να λειτουργήσουν ως πλοία έκτακτης ανάγκης. Για αυτό το λόγο τους αποδίδονται τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

1. Λειτουργικότητα
2. Αποδοτικότητα
3. Μεγάλη χωρητικότητα
4. Γρήγορη κατασκευή



Εικόνα 13: Το κατάστρωμα του πλοίου σήμερα

Μάλιστα εξαιτίας κυρίως αυτών των χαρακτηριστικών τους θεωρείται πως είναι κομμάτι της επιστημονικής και τεχνολογικής κληρονομιάς που άφησε πίσω του ο 20ος αιώνας.

Κεφάλαιο 4

Επιχειρηματικότητα

4.1 Επιχειρήσεις που ασχολήθηκαν με τα πλοία Liberty

Ο 20ος αιώνας αποτέλεσε περίοδο κατά την οποία πραγματοποιήθηκε η κατεξοχήν ανάπτυξη των πλοίων Liberty τα οποία χαρακτηρίστηκαν ως το ναυτιλιακό θαύμα και για την ελληνική ναυτιλία.

Όπως είπαμε και παραπάνω ο Β΄ παγκόσμιος πόλεμος ήταν η αιτία να χάσει ένα μεγάλο κομμάτι του εμπορικού της στόλου η Ελλάδα, καθώς ήδη από την αρχή του πολέμου χάθηκε περίπου το 57% του στόλου της και ως το τέλος του πολέμου το ποσοστό είχε φτάσει στο 72,5 το οποίο μεταφραζόταν σε 486 φορτηγά πλοία , 1.408.000 κ.ο.χ. , από τα 607 των 1.8 εκατομμυρίων κ.ο.χ που διέθετε στην αρχή.

Βέβαια η απώλειες δεν έπληξαν μόνο την Ελλάδα αλλά και τις υπόλοιπες συμμαχικές δυνάμεις. Για αυτό το λόγο μετά από τα δύο πρώτα χρόνια του πολέμου ξεκίνησε η ζήτηση σε φορτηγά πλοία αφού τα βρετανικά ναυπηγεία δεν μπορούσαν να καλύψουν τις ανάγκες.



Εικόνα 14: Παλιά απεικόνιση πλοίου Liberty

Έτσι το πρόβλημα που υπήρχε στον αριθμό του στόλου κάλυψαν οι βιομηχανίες της Αμερικής και έπειτα του Καναδά. Από το 1941 ως το 1945 είχαν ναυπηγηθεί πάρα πολλά πλοία και μάλιστα η Αμερική κατέλκυσε περίπου 3.000 πλοία Liberty των 10.000 τνβ. Μάλιστα από τους αμερικανούς εισήχθη και η ίδια του τυποποιημένου μοντέλου πλοίου. Με αυτό τον τρόπο μειώθηκε σημαντικά το κόστος παραγωγής .

Αμέσως μετά τον πόλεμο ο στόλος που διέθετε η Αμερική τριπλασιάστηκε σε σχέση με τα πλοία που υπήρχαν πριν ξεκινήσει ο πόλεμος, αφού πραγματοποιήθηκαν μαζικές ναυπηγήσεις καθόλη τη διάρκεια του πολέμου. Ωστόσο μόνο τα μισά από αυτά τα πλοία παρέμειναν στην κατοχή των Αμερικανών και χρησιμοποιήθηκαν ως εφεδρικός στόλος για

στρατηγικούς σκοπούς. Τα άλλα μισά πλοία πωλήθηκαν σε συμμάχους της χώρας και ορισμένους αμερικανούς πολίτες.

Από το 1946 και έπειτα το αμερικανικό κογκρέσο αποφάσισε ότι δινόταν η δυνατότητα για πώληση κάποιων πλοίων Liberty σε ξένους υπηκόους, ενώ στη συνέχεια η Ναυτιλιακή Επιτροπή της Αμερικής αποφάσισε να πωλούνται τέτοια πλοία εφόσον θα υπάρχει πίστωση σε συμμαχικές κυβερνήσεις ή σε κάποιους εφοπλιστές μεμονωμένα εάν ωστόσο υπάρχει εγγύηση από το κράτος.

Έτσι κάποιοι Έλληνες εφοπλιστές ζητώντας την εγγύηση από το ελληνικό κράτος και έχοντας λάβει δάνεια ξεκίνησαν να αποκτούν από το 1947 και έπειτα τα πλοία Liberty. Τα πρώτα 100 πλοία αγοράστηκαν στο ένα τρίτο της αρχικής τους τιμής.

Οι πρώτοι Έλληνες εφοπλιστές που αγόρασαν τα πλοία Liberty, συνέχισαν τις αγορές τους και κατά τις επόμενες δεκαετίες. Το 1963 υπήρξε το απόγειο για την κατοχή πλοίων Liberty από τους Έλληνες, ενώ την επόμενη χρονιά ο αριθμός των πλοίων άρχισε να μειώνεται με τη σταδιακή αντικατάστασή τους.

Παρόλα αυτά τη χρονιά του 1966 από τα 722 πλοία Liberty που βρίσκονταν σε όλο το κόσμο τα 603 ανήκαν στον ελληνόκτητο στόλο.

Οικογένεια Καρρά

Ένας από τους πιο γνωστούς εφοπλιστές της εποχής ήταν ο Γιάννης Καρράς ο οποίος συγκαταλέγεται μεταξύ των παραδοσιακών εφοπλιστών, οι οποίοι θεωρούνται ως εκείνοι που μετά το Β΄ παγκόσμιο πόλεμο ήταν ήδη δεύτερης γενιάς εφοπλιστές ενώ οι υπόλοιποι χαρακτηρίζονταν ως νέοι εφοπλιστές, αφού δεν είχαν καταγωγή από εφοπλιστικές οικογένειες.

Η οικογένεια Καρρά από τα τέλη του 19ου αιώνα δραστηριοποιούταν ήδη στο πεδίο του εφοπλισμού. Μάλιστα ο γηραιότερος της οικογένειας Καρρά καταγόταν από τη Χίο και ξεκίνησε ως κάτοχος ενός καϊκιού, μεταφέροντας κάρβουνο και κάνοντας δρομολόγια από τη Χίο ως τη Σμύρνη.

Κάνοντας αρκετά χρόνια αυτή τη δουλειά τελικά κατόρθωσε να αποκτήσει το δικό του ατμόπλοιο, με τη χρηματοδότηση του οίκου Σιδερίδη από την Κωνσταντινούπολη. Το ατμόπλοιο ονομαζόταν Αλεξάνδρα και πλοίαρχος ήταν ο γιός του Ιωάννη Καρρά, Κωνσταντίνος.

Με βάση τις ιστορικές πληροφορίες ο οίκος Καρρά είχε υπό τη διαχείρισή του δέκα οκτώ ιστιοφόρα μεταξύ του 1870 και του 1914 και γίνονται αναφορές για κατοχή ατμόπλοιων από το 1908 ως το 1939 από τον ίδιο οίκο.

Μετά το θάνατο του Ιωάννη Καρρά ο στόλος πέρασε στους γιούς του Κωνσταντίνο, Μιχαήλ και Παναγιώτη οι οποίοι δραστηριοποιήθηκαν και εκείνοι στο χώρο του εφοπλισμού. Μάλιστα διατηρούσαν γραφεία στον Πειραιά και το Λονδίνο κατά τη Μεσοπόλεμο. Στο χώρο βέβαια εντάχθηκαν και οι εγγονοί του Ιωάννη Καρρά, Γιάννης και Ιωάννης.

Λίγο πριν ξεκινήσει ο Β΄ παγκόσμιος πόλεμος η οικογένεια του Ιωάννη Καρρά διέθετε πέντε φορτηγά ατμόπλοια τα οποία είχαν συνολική χωρητικότητα 23.420 κ.ο.χ.

Οι εφοπλιστικές επιχειρήσεις της οικογένειας συνέχισαν να υφίστανται υπό τη διεύθυνση του Γιάννη Καρρά ο οποίος γεννήθηκε και αυτός στην Χίο. Ολοκληρώνοντας τις σπουδές του δούλεψε σε κάποια γραφεία ενώ στη συνέχεια αναλαμβάνει τη διεύθυνση γνωστού ναυτιλιακού γραφείου στο Λονδίνο. Μετά το θάνατο του ιδιοκτήτη η διεύθυνση πέρασε ολοκληρωτικά στο Γιάννη Καρρά ενώ άνοιξε και γραφείο στον Πειραιά με το όνομα Καρράς Ναυτιλιακή. Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι τα περισσότερα πλοία Liberty αγοράστηκαν κατά την περίοδο που ο Καρράς εργαζόταν ως διευθυντής στην εταιρεία του

Άγγελου Λούζη πριν εκείνος φύγει από τη ζωή και ο Καρράς αναλάβει ολοκληρωτικά τη διεύθυνση.

Ο Γιάννης Καρράς απέκτησε το πλοίο Liberty με το όνομα Ναύαρχος Κουντουριώτης το 1946. Το πλοίο αυτό ήταν ένα από τα πρώτα εκατό που αποκτήθηκαν με την εγγύηση του ελληνικού κράτους.

Συγκεκριμένα το πλοίο Liberty νηολογήθηκε 24 Δεκεμβρίου 1946 στη Νέα Υόρκη και η μεταγραφή πραγματοποιήθηκε στα νηολόγια της Χίου αποκτώντας τον αριθμό 142. Στη συνέχεια η εταιρεία αγόρασε άλλα δύο πλοία και από το 1953 και έπειτα προσπάθησε να αυξήσει τον αριθμό των πλοίων προχωρώντας σε μαζικές παραγγελίες στα ναυπηγεία της Μεγάλης Βρετανίας, της Ολλανδίας και της Ιαπωνίας .

Κώστας Μ. Λεμός

Στο σημείο αυτό θα αναφερθούμε σε μια άλλη προσωπικότητα που ασχολήθηκε με τα πλοία Liberty. Μιλάμε για τον Κώστα Μ. Λεμό ο οποίος καταγόταν από τις Οινούσες και η οικογένειά του ήταν ήδη γνωστή για την ενασχόλησή της με τα ναυτιλιακά ζητήματα από το 1905. Πρόκειται για έναν από τους πιο σημαντικούς εφοπλιστές στο χώρο της ελληνικής ναυτιλίας κατά τη μεταπολεμική περίοδο.

Το πρώτο επαγγελματικό βήμα ο Κώστας Λεμός το έκανε το 1937 όταν μαζί με τα ξαδέφια του ίδρυσαν ναυτιλιακή εταιρεία με έδρα το Λονδίνο. Όταν ξεκίνησε ο Β΄ παγκόσμιος πόλεμος η έδρα μεταφέρθηκε στη Νέα Υόρκη, όπου ο ίδιος μαζί με ένα συνεργάτη του ξεκίνησε να δραστηριοποιείται στη διαχείριση δεκατεσσάρων πλοίων Liberty, τα οποία λειτουργούσαν για το όφελος των συμμαχικών δυνάμεων.

Μετά τον πόλεμο ο Λεμός έκανε νέες επενδύσεις ούτως ώστε να αυξηθεί η χωρητικότητα του στόλου. Προσπάθειες γίνονταν για την απόκτηση ενός νέου πλοίου Liberty, οι οποίες επέφεραν καρπούς, αφού όταν η ελληνική κυβέρνηση ξεκίνησε τη στήριξη των Ελλήνων εφοπλιστών ο Λεμός απέκτησε το πλοίο Liberty με το όνομα John Drew, το οποίο κατασκευάστηκε το 1943. Ωστόσο λίγο πριν το αποκτήσει ο ίδιος είχε ιδρύσει στο Λονδίνο τη δική του ναυτιλιακή εταιρεία.

Αφού αποκτήθηκε το πρώτο πλοίο Liberty, πλέον ο Κώστας Λεμός είχε θέσει ως βασικό στόχο την απόκτηση και την κατασκευή νέων πλοίων ούτως ώστε να ανανεώνεται συνέχεια ο στόλος.

Ο Κώστας Λεμός πρέπει να τονίσουμε ότι εφάρμοσε τη στρατηγική της εισαγωγής νέων τεχνολογιών στα πλοία του και προσπάθησε να ξεπεράσει τους ανταγωνιστές αναφορικά με τη μεταφορική ικανότητα του στόλου.

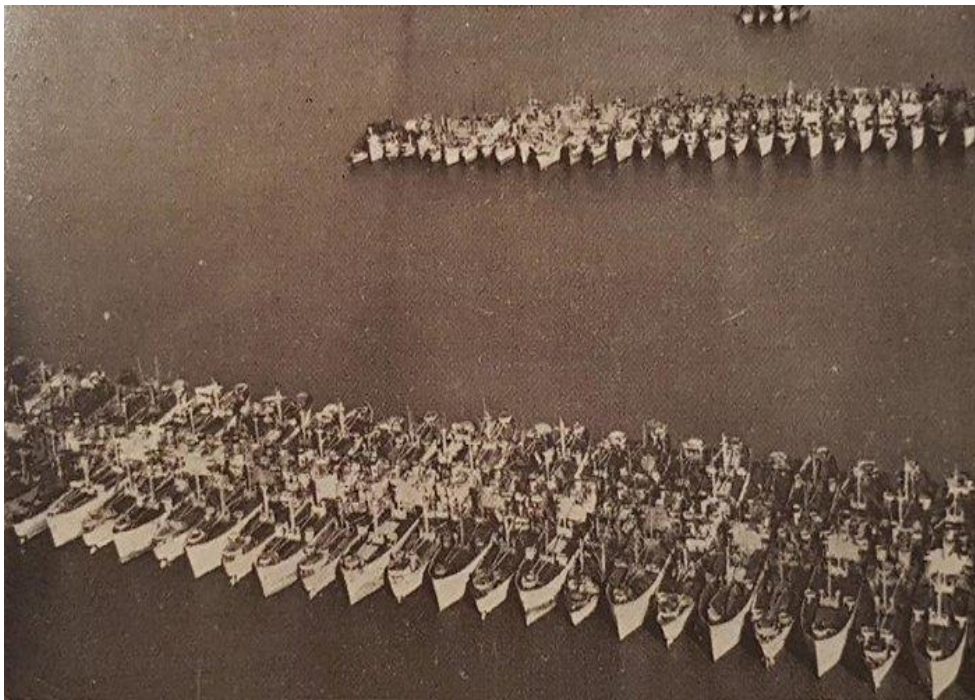
Έτσι ο στόλος αυξήθηκε πολύ γρήγορα και από το 1956 ως το 1965 τριπλασιάστηκε καθώς από τα δεκαπέντε πλοία που κατείχε έφτασε τα σαρανταέξι μέσα στα δέκα αυτά χρόνια.

Ο Λεμός στο πλαίσιο των νέων στρατηγικών που χάραξε πραγματοποίησε τις εξής ενέργειες:

1. Έκανε μαζικές παραγγελίες πλοίων εναλλαγής χύδην ξηρού-υγρού φορτίου σε αμερικάνικα, ευρωπαϊκά και ιαπωνικά ναυπηγεία
2. Εισήγαγε οριζόντια στεγανά διαφράγματα για τα συνδυαστικά φορτία των πλοίων του, ούτως ώστε να βελτιώσει τη χωρητικότητα και τη σταθερότητα των φορτίων

3. Κατασκεύασε τα μεγαλύτερα πλοία χύδην φορτίου για την εποχή του
4. Τοποθέτησε τη γέφυρα στην πρόμνη και όχι στην μέση του πλοίου όπως γινόταν ως τότε

Στις αρχές της δεκαετίας του 1980 ο Κώστας Λεμός βρισκόταν ήδη μεταξύ των σημαντικότερων εφοπλιστών της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και ο στόλος του περιελάμβανε 33 πλοία τα οποία είχαν συνολική χωρητικότητα περίπου δύο εκατομμύρια κ.ο.χ. . Επιπλέον την ίδια εποχή πούλησε ένα μεγάλο τμήμα του στόλου , προκειμένου να αποφύγει την κρίση της περιόδου, αλλά έτσι τελικά περιόρισε τη ναυτιλιακή εταιρεία ιδιαίτερος μετά το 1986.



Εικόνα 15: Στόλος πλοίων Liberty

Οικογένεια Φαφαλιού

Κατά τη διάρκεια του Β΄ παγκοσμίου πολέμου όπως γνωρίζουμε χάθηκαν πολλά πλοία. Ένα από αυτά ήταν και το ατμόπλοιο Ιωάννης Φαφαλιός. Το συγκεκριμένο πλοίο είχε συνολική χωρητικότητα 8.900 τόνων και αγοράστηκε το 1937 από τον Πανάγο, τον Ιωάννη και το Δημήτρη Φαφαλιό , οι οποίοι ήταν γιοί του Στάμου Φαφαλιού αλλά και από τον Δημήτριο Φαφαλιό. Ωστόσο το 1944 τορπιλίστηκε από ιαπωνικό υποβρύχιο .

Όπως γνωρίζουμε ήδη κατά τη διάρκεια του πολέμου υπήρξαν πολλές απώλειες και φυσικά η οικογένεια Φαφαλιού δεν θα μπορούσε να αποτελεί εξαίρεση. Άλλωστε η αντικατάσταση των πλοίων μετά τον πόλεμο υπήρξε προβληματική, αφού οι ναυπηγικές εγκαταστάσεις είχαν καταστραφεί και λίγο μόνο πλοία είχαν κατορθώσει να γλιτώσουν από τον πόλεμο.

Ωστόσο στο δεύτερο μισό του 20ου αιώνα παρουσιάστηκαν ευκαιρίες για αγορά πλοίων Liberty και βέβαια η οικογένεια Φαφαλιού δεν θα μπορούσε να μην τις αξιοποιήσει.

Όπως γνωρίζουμε η οικογένεια Φαφαλιού είχε μία επιτυχημένη πορεία στο χώρο της ελληνικής ναυτιλίας και ήταν επιφανές στέλεχος της ναυτιλιακής κοινότητας στην Αγγλία,

καθώς διέθετε μεγάλη παράδοση στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Η δραστηριότητα της οικογένειας ξεκίνησε από το 1860 στο Βροντάδο της Χίου όπου ο Δημήτριος Φαφαλιός το 1863 παρυσιάζεται ως ιδιοκτήτης ενός ιστιοφόρου.

Ουσιαστικά το 1902 οι γιοί του Δημήτρη Φαφαλιού ξεκίνησαν την δραστηριοποίηση στα ατμόπλοια αφού τότε αγόρασαν το πρώτο ατμόπλοιο για την οικογένεια, ολικής χωρητικότητας 3.300 τόνων, το οποίο ονόμασαν Βόσπορο προφανώς λόγω του ότι η οικογένεια Φαφαλιού είχε έντονη παρουσία στο εμπόριο σιτηρών στην Μαύρη Θάλασσα και την Αζοφική.

Το 1934 η οικογένεια Φαφαλιού ίδρυσε ναυτιλιακό γραφείο στο Κάρντιφ της Ουαλίας, αφού αποφάσισε να μετακινηθεί στη Βρετανία. Τα γραφεία της οικογένειας Φαφαλιού συνεργάζονταν με τον όμιλο Λιβανού, αναλαμβάνοντας τη διαχείριση και του στόλου των ατμόπλοιων που είχε στην κατοχή της η οικογένεια. Τη διοίκηση της εταιρείας είχε αναλάβει ο Ιωάννης Φαφαλιός ο οποίος εγκαταστάθηκε πρώτος στην περιοχή.

Όταν τελείωσε ο πόλεμος η οικογένεια Φαφαλιού ίδρυσε νέα ναυτιλιακά γραφεία στη Νέα Υόρκη και το Λονδίνο και προέβη στην αγορά νέων πλοίων Liberty. Με αυτόν τον τρόπο αναπτύχθηκε με γοργούς ρυθμούς ο στόλος της οικογένειας, κυρίως με την αγορά των πλοίων Liberty και αργότερα με καινούργιες ναυπηγήσεις.

Το Σεπτέμβριο του 1945, με την επίσημη λήξη του Β' παγκοσμίου πολέμου ο στόλος της οικογένειας Φαφαλιού χάνει σχεδόν όλα τα πλοία αφού πλέον στο δυναμικό του παραμένει μόνο το φορτηγό ατμόπλοιο Στάμος. Ωστόσο η οικογένεια δεν πτοείται και συνεχίζει το στρατηγικό σχεδιασμό για την αναδιάρθρωση του στόλου, με αποτέλεσμα να αγοράσει κάποια από τα εκατό πρώτα πλοία Liberty τα οποία παραχωρήθηκαν στους Έλληνες εφοπλιστές από την αμερικανική κυβέρνηση.

Το 1946 η οικογένεια ξεκινά συζητήσεις για την παραχώρηση των πλοίων στο νέο ναυτιλιακό γραφείο που ιδρύεται στην Νέα Υόρκη. Ωστόσο και πάλι η οικογένεια Φαφαλιού στρέφει και πάλι σύντομα το ενδιαφέρον της στην Ευρώπη και τη Βρετανία, καθώς αποφασίζει να εγκατασταθεί πλέον στο Λονδίνο.

Συγκεκριμένα το 1948 ιδρύεται το κεντρικό ναυλομεσιτικό γραφείο της οικογένειας στην περιοχή όπου δραστηριοποιείται ως σήμερα.

Όπως είπαμε και παραπάνω η οικογένεια Φαφαλιού αγόρασε δύο από τα πρώτα εκατό πλοία Liberty. Τα ονόματα τους ήταν Όθων και Ψαρά και νηολογήθηκαν στη Χίο. Βέβαια στην πορεία αγοράστηκαν πολλά πλοία Liberty, το πρώτο από αυτά ήταν το Nueva Fortuna το 1946 και στοίχισε περίπου 500.000 δολάρια. Το 1947 αποκτήθηκε και το Nueva Esperanza, ενώ το 1948 το καναδικού τύπου Liberty Nueva Gloria, και το 1952 το πλοίο Kenilworth και το πλοίο Labrador. Μπορούμε να επισημάνουμε ότι η μεγαλύτερη αγορά πλοίων τύπου Liberty έγινε το 1953, όταν αγοράστηκαν το Δέσποινα και το European Trader.

Το 1958 πλέον η οικογένεια Φαφαλιού διέθετα δώδεκα πλοία, από αυτά τα οκτώ ήταν Liberty.

Σταύρος Λιβανός

Ο Σταύρος Λιβανός διαπίστωσε πως το κεντρικό σημείο διαχείρισης των ναυτιλιακών μεταφορών επρόκειτο να μεταφερθεί στη Νέα Υόρκη από το Λονδίνο που βρισκόταν ως τέτοιο. Έτσι και αυτός εγκατέστησε την έδρα του στη Νέα Υόρκη κι έτσι διευκολύνθηκε στις επιχειρηματικές του κινήσεις. Κατά τη διάρκεια του πολέμου ο Σταύρος Λιβανός έχασε 9 πλοία, δηλαδή περίπου τα μισά από όσα κατείχε πριν το πόλεμο.

Όταν η ελληνική κυβέρνηση ξεκίνησε να διαθέτει εγγυήσεις για την αγορά πλοίων Liberty στους Έλληνες εφοπλιστές ο Σταύρος Λιβανός δεν είχε καμία συμμετοχή στην

επιτροπή που είχε διαμορφωθεί, αφού ο ίδιος διέθετε τα κεφάλαια που απαιτούνταν σε δολάρια και συνεπώς δεν είχε λόγους να χρησιμοποιήσει την εγγύηση του ελληνικού κράτους αφού είχε τη δυνατότητα να αγοράσει μόνος του τα πλοία.

Παρά τα όσα συνέβαιναν στις αγορές των πλοίων Liberty, ο Σταύρος Λιβανός ενδιαφερόταν αμιγώς για το δικό του συμφέρον και έκανε σκληρές διαπραγματεύσεις προκειμένου να αγοράσει τα πλοία Liberty που ήθελε. Ο ίδιος ξεκίνησε τις αγορές πλοίων Liberty αμέσως μόλις πάρθηκε η απόφαση από την αμερικανική κυβέρνηση για την πώληση των πλοίων.

Μάλιστα το 1946 έδωσε 2,5 εκατομμύρια δολάρια σε μετρητά προκειμένου να αγοράσει τέσσερα πλοία τύπου Liberty, στα οποία ύψωσε σημαία Παναμά. Τα πλοία ονομάστηκαν Atlantic Ocean, Atlantic Sea, Atlantic Trader και Atlantic Wind. Στη συνέχεια αγόρασε δύο ακόμα πλοία, το Atlantic Wave και το Atlantic Breeze.

Όταν η ελληνική κυβέρνηση αποφάσισε ότι τα 14 πλοία Liberty που βρίσκονταν υπό κρατική εκμετάλλευση μπορούσαν να αγοραστούν από Έλληνες εφοπλιστές, ο Σταύρος Λιβανός αποφάσισε να αγοράσει και τα 14 πλοία. Φυσικά κάτι τέτοιο προκάλεσε ποικίλες αντιδράσεις και για αυτό το λόγο δεν πραγματοποιήθηκε. Έτσι του δόθηκε ένα πλοίο το οποίο τέθηκε εκτός της διαδικασίας αγοραπωλησίας.

Αναφορικά με την αγορά των εκατό πρώτων πλοίων Liberty γνωρίζουμε πως ο Σταύρος Λιβανός προέβη στην αγορά 11 από αυτά. Ωστόσο όπως και να έχει ο Σταύρος Λιβανός αποτέλεσε έναν από τους πιο σημαντικούς επιχειρηματίες στον εφοπλιστικό κύκλο, αφού εκτός από την οξυδέρκειά του είχε και την ικανότητα να καθοδηγεί με τις επιλογές του τους υπόλοιπους.

Οικογένεια Εμπειρικών

Σύμφωνα με το Σταμάτη Εμπειρικό ο οποίος ήταν ήδη πολύ γνωστός εφοπλιστής στο Λονδίνο, τα πλοία Liberty μπορούσαν να χαρακτηριστούν δικαίως ως 'ατσαλωμένα, βαριά και αργοκίνητα θωρηκτά, μόνο για ανάγκες πολέμου'. Τις απόψεις του μάλιστα συμεριζόταν και ο Αριστοτέλης Ωνάσης. Αυτός ίσως ήταν και ο λόγος που κάποιοι από τους Έλληνες εφοπλιστές είχαν αρχικά μία επιφύλαξη σχετικά με την απόκτηση πλοίων Liberty.

Η οικογένεια των Εμπειρικών είχε μία ποικίλη επιχειρηματική δραστηριότητα η οποία σχετιζόταν με διάφορα πεδία. Η οικογένεια κατάγεται από τη Χίο, ωστόσο στα μέσα του 18ου αιώνα ένας πρόγονος εγκαθίσταται στην Άνδρο κι έτσι ολόκληρη η οικογένεια ταυτίζεται με το συγκεκριμένο νησί.

Στη συγκεκριμένη περιοχή η οικογένεια αρχικά δραστηριοποιήθηκε στο τοπικό εμπόριο. Έτσι από την αγορά των σιτηρών η οικογένεια επεκτάθηκε στο χώρο του εφοπλισμού τοποθετώντας την έδρα των επιχειρήσεών της κάθε φορά στο αντίστοιχο ναυτιλιακό κέντρο της κάθε εποχής.

Συγκεκριμένα από το 1860 οι εμπορικές κοινότητες της Ρουμανίας ήταν η βάση για την έναρξη της δραστηριοποίησης της οικογένειας στο πεδίο της τεχνολογίας του ατμού. Από το 1890 και έπειτα η οικογένεια είχε γραφεία σε κάθε βρετανικό λιμάνι ενώ κάποιοι από αυτούς είχαν εργαστεί σε επιχειρήσεις της Ρουμανίας κι έτσι κατόρθωσαν αργότερα να ανεξαρτητοποιηθούν ιδρύοντας ένα σημαντικό ναυτιλιακό γραφείο στο Λονδίνο.

Τα περισσότερα μέλη της οικογένειας απασχολούνταν στο ναυτιλιακό τομέα, αν και κάποιοι συνέδεσαν τη δραστηριότητα αυτή με άλλους επιχειρηματικούς κλάδους, όπως τη γεωργία, το εμπόριο, τον τοκισμό, την τραπεζική.

Κατά το μεσοπόλεμο έγινε η προσπάθεια για να οργανωθεί ένας όμιλος επιχειρήσεων με την ονομασία Αφοί Εμπειρικών, ο οποίος θα περιελάμβανε ναυπηγικές, τραπεζικές και

ασφαλιστικές υπηρεσίες. Ο βασικός κλάδος ωστόσο ως το 1935 ήταν η Εθνική Ατμοπλοΐα της Ελλάδας και υπεύθυνος ήταν ο Λεωνίδας Εμπειρικός που ήταν και επικεφαλής.

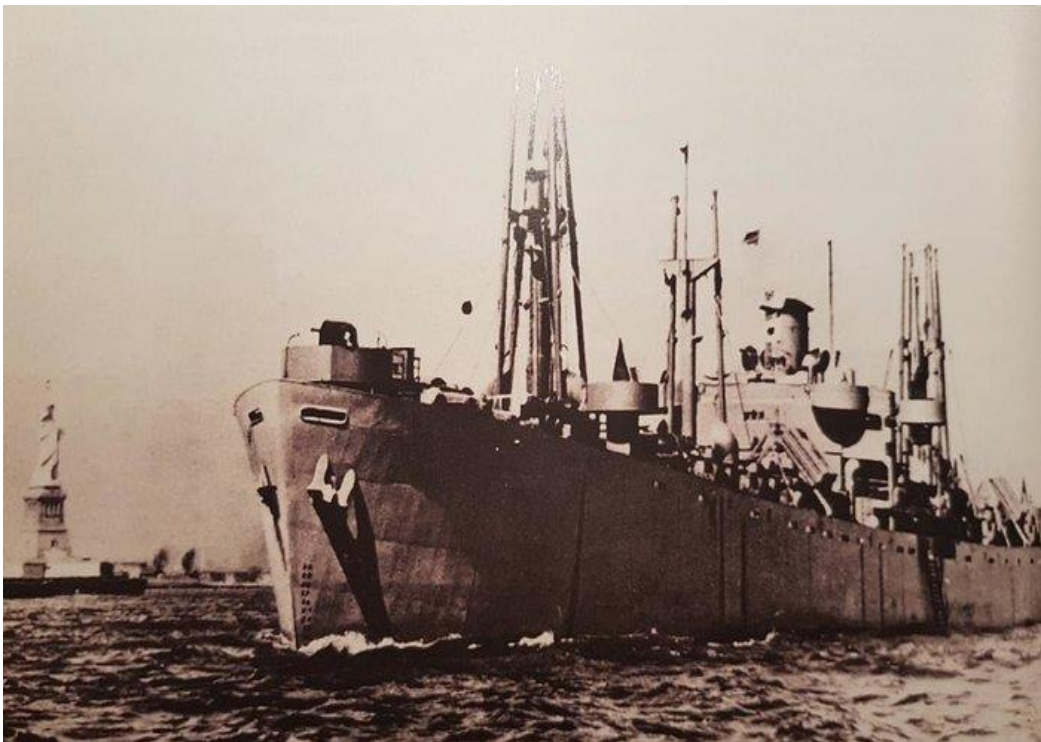
Όπως ήταν φυσικό η οικογένεια είχε ήδη δημιουργήσει γερά θεμέλια για το στήσιμο ενός σημαντικού κοινωνικού και πολιτικού κεφαλαίου με βάση το οποίο είχε τη δυνατότητα μιας σημαντικής δημόσιας παρουσίας στα πράγματα της Άνδρου και βέβαια στο πολιτικό γίγνεσθαι της Ελλάδας γενικότερα. Φυσικά στο νησί της Άνδρου η οικογένεια των Εμπειρικών ήταν για πολλά χρόνια η σπουδαιότερη του νησιού καθώς για δεκαετίες αναπτυσσόταν στο νησί η οικογενειακή παράδοση στα έργα ευποιΐας.

Κατά τη δεκαετία του 1930 έως 1940 ο στόλος της οικογένειας αριθμούσε 15 ιστιοφόρα, τα οποία αποτελούσαν το ένα τέταρτο του στόλου που υπήρχε στο νησί. Μάλιστα από το 1845 έγινε ο μεγαλύτερος στόλος της Άνδρου.

Κατά τη διάρκεια του Α΄ παγκοσμίου πολέμου το 56% του στόλου ανήκε σε μέλη της οικογένειας, ενώ κατά την διάρκεια των ετών 1933 ως 1939 το ποσοστό μειώθηκε και έφτασε στο 32% αν και η χωρητικότητα των πλοίων αυξήθηκε. Ως και το 1914 βέβαια ο στόλος της οικογένειας Εμπειρικών αποτελούσε τον μεγαλύτερο στόλο στην Ελλάδα αφού διέθετε πάνω από 30 ατμόπλοια των 100.000 κ.ο.χ. Με αυτόν τον τρόπο καθίσταται η πιο ισχυρή εφοπλιστική οικογένεια στην Ελλάδα. Ανάμεσα στον Α΄ και τον Β΄ παγκόσμιο πόλεμο η οικογένεια διέθετε 59 ατμόπλοια. Βέβαια κατά τη διάρκεια του Α΄ παγκοσμίου πολέμου χάθηκαν περίπου τα μισά πλοία του στόλου.

Ωστόσο το 1925 ο στόλος είχε στη διάθεσή του 50 ατμόπλοια, ενώ το 1939 υπήρχαν 30 πλοία κι έτσι η οικογένεια κατέλαβε τη δεύτερη θέση στον ελληνικό εφοπλισμό αφού η οικογένεια Κουλουκουνητή κατείχε την πρώτη θέση.

Η οικογενειακή επιχείρηση κατά τις παραμονές του πολέμου βρισκόταν σε πλήρη ακμή και ιδιαιτέρως το ναυτιλιακό γραφείο του Σταμάτη Εμπειρικού που βρισκόταν στο Λονδίνο, το οποίο είχε ιδρυθεί κατά τα τέλη του 19ου αιώνα.



Εικόνα 16: Ένα πλοίο Liberty στο λιμάνι της Νέας Υόρκης.

Κατά τη διάρκεια του Β΄ παγκοσμίου πολέμου τα αδέρφια Εμπειρικοί έχασαν τα εξής πλοία:

1. Ευβοϊκός
2. Κορινθιακός
3. Λακωνικός
4. Παγασιτικός 2
5. Πεταλιοί
6. Σαρωνικός
7. Ρήνος 2
8. Ωρωπός

Ο Σταμάτης Εμπειρικός έχασε τα εξής τέσσερα πλοία:

1. Έλλην 2
2. Ευγενία Σ. Εμπειρικού 2
3. Ιωάννης Μ. Εμπειρικός
4. Σταμάτιος Γ. Εμπειρικός

Με την έναρξη του πολέμου, ενώ η οικογένεια διέθετε 29 φορτηγά πλοία, τα οποία είχαν χωρητικότητα 125.000 τόνους, έχασε τα 18 και οι απώλειες έφτασαν το 66%.

Η ανασυγκρότηση του στόλου της οικογένειας Εμπειρικού βασίστηκε ελάχιστα στη διαθεσιμότητα των πλοίων Liberty. Σε γενικές γραμμές η δραστηριότητα της οικογένειας κατά τις δεκαετίες 1950 ως 1970 είχε καμφθεί ενώ στα τέλη της δεκαετίας του 1960 κατείχε πλέον την ένατη θέση ανάμεσα στους Έλληνες εφοπλιστές. Ωστόσο από τη δεκαετία του 1980 με την εταιρεία Andros Maritime η οποία είχε έδρα το Λονδίνο επανέκαμψε.

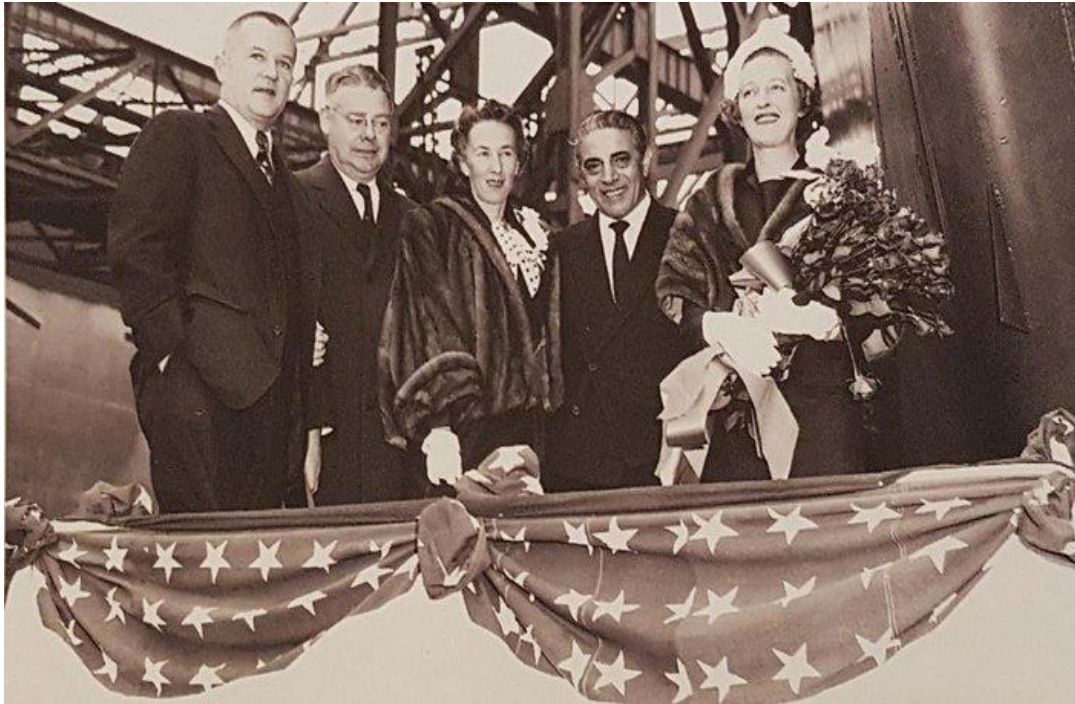
Οικογένεια Ωνάση

Ο Ωνάσης δεν συγκαταλεγόταν στους εφοπλιστές που έλαβαν δάνειο για την αγορά πλοίων Liberty από το ελληνικό κράτος, αν και ήταν εκείνος ο οποίος έπεισε, όπως ο ίδιος αναφέρει, το Μανώλη Κουλοκουντή για τη διαχείριση 14 πλοίων Liberty κατά τη διάρκεια του Β΄ παγκοσμίου πολέμου και για αγορές άλλων πλοίων, ακόμα και μετά το τέλος του πολέμου.

Την περίοδο εκείνη ο Ωνάσης ανήκε στους μικρομεσαίους εφοπλιστές για τους οποίους μάλιστα δόθηκε και η εγγύηση από το ελληνικό κράτος, προκειμένου να προχωρήσουν στην αγορά των πλοίων Liberty. Ωστόσο όπως είδαμε ο ίδιος δεν πήρε δάνειο. Ο πεθερός του ο Σταύρος Λιβανός, ήταν ένας από τους ισχυρότερους εφοπλιστές της χώρας κι έτσι αγόρασε δώδεκα από τα εκατό πλοία Liberty. Ωστόσο ο ίδιος αποκλείστηκε από τη διαδικασία αγοραπωλησίας των εκατό πλοίων Liberty και για αυτό το λόγο υπέβαλε υπόμνημα στην ελληνική κυβέρνηση όπου εξέφραζε την οργή του.

Το κείμενο αυτό παρέλαβε ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών της Νέας Υόρκης Μανώλης Κουλοκουντής, και στην συνέχεια το έγγραφο διαδόθηκε στους ελληνικούς εφοπλιστικούς κύκλους στην Νέα Υόρκη, το Λονδίνο και τον Πειραιά. Αργότερα κυκλοφόρησε και στην Αθήνα από την εφημερίδα Εθνικός Κήρυξ, σε δώδεκα συνέχειες που τιτλοφορούνταν "Αριστοτέλης Ωνάσης: η ναυτιλία μας μετά τον πόλεμον και η δράσις των

Ελλήνων εφοπλιστών. Μια εξιστόρηση αγνώστων και καταπληκτικών γεγονότων, από τον δαιμόνιον Έλληνα εφοπλιστή κ. Ωνάση”.



Εικόνα 17: Η οικογένεια Ωνάση

Στο συγκεκριμένο κείμενο ο Αριστοτέλης Ωνάσης αναφέρει ότι κατά τον πρώτο χρόνο τα εκατό πλοία Liberty που αποκτήθηκαν απέδωσαν εισόδημα εννιά εκατομμύρια λίρες Αγγλίας και καθαρό κέρδος 2,8 εκατομμύρια λίρες Αγγλίας. Συνεπώς θεωρεί ότι οι εφοπλιστές δεν είχαν την ανάγκη της εγγύησης του ελληνικού κράτους και θα έπρεπε εντός τεσσάρων ετών να έχουν υπερεξοφλήσει το δάνειο που είχε εγγυηθεί το ελληνικό κράτος για δεκαεφτά χρόνια. Σε αυτό το σημείο ο Ωνάσης τόνιζε ότι τα πλοία Liberty είχαν αγοραστεί στο ένα τρίτο της αρχικής τους τιμής ενώ μόνο το 25% της συνολικής αξίας τους πληρώθηκε σε μετρητά από τους εφοπλιστές. Τα υπόλοιπα χρήματα δόθηκαν με πίστωση με βάση την εγγύηση του ελληνικού κράτους.

Ουσιαστικά το κείμενό του αποτελεί χτύπημα για την ελίτ των εφοπλιστών οι οποίοι του συμπεριφέρθηκαν με το χειρίστο τρόπο κατά τη μεταπολεμική περίοδο. Σύμφωνα με τον Ωνάση το κατεστημένο των εφοπλιστών έκανε προσπάθειες χειραγώγησης της ελληνικής κυβέρνησης ούτως ώστε ο ίδιος να αποκλειστεί από τη διαδικασία απόκτησης των πλοίων Liberty.

Ωστόσο οι προτάσεις που έκανε ο Ωνάσης απέδειξαν το επιχειρηματικό του δαιμόνιο και γι' αυτό το λόγο θεωρήθηκαν από τους ανταγωνιστές επικίνδυνες .

Το βασικότερο επιχείρημα των Ελλήνων εφοπλιστών για τον αποκλεισμό του Ωνάση από την προσφορά των αμερικανικών πλοίων, αναφέρεται στην αρχή του υπομνήματος του Ωνάση. Αυτό δεν είναι άλλο από το γεγονός ότι οι υπόλοιποι Έλληνες εφοπλιστές χαρακτήριζαν τον Ωνάση Αργεντίνο ή Λεβαντίνο και υποστήριζαν ότι δεν ανήκει στους Έλληνες εφοπλιστές, αφού τα πλοία του δεν υπάγονται σε ελληνική σημαία αλλά λειτουργούν υπό παναμαϊκή σημαία και επιπροσθέτως δεν θυσίασε κάτι κατά τη διάρκεια του Β΄ παγκοσμίου πολέμου.

Τα πυρά του Αριστοτέλη Ωνάση στρέφονται κυρίως σε κυβερνητικά στελέχη τα οποία έπαιζαν παρασκηνιακούς ρόλους και έστησαν προπαγάνδα μαζί με τους Έλληνες εφοπλιστές προκειμένου να αποκλειστεί ο ίδιος. Ο Ωνάσης κάνει και αποκαλύψεις για τις

πρακτικές που χρησιμοποιούσαν οι Έλληνες εφοπλιστές οι οποίες πολλές φορές ήταν παράνομες κατά τη διάρκεια τόσο του Α΄ όσο και του Β΄ παγκοσμίου πολέμου, αλλά και κατά το μεσοπόλεμο.

Μεταξύ των αναφορών του στοχοποιεί συγκεκριμένους εφοπλιστές για χρήση αθέμιτων μεθόδων ενώ κάνει λόγο και για φοροδιαφυγή, απάτες αλλά και παραπλάνηση των ασφαλιστικών φορέων από τους Έλληνες εφοπλιστές.

Στο υπόμνημα ο Ωνάσης στρέφεται και κατά των προξενικών λιμενικών αξιωματικών, οι οποίοι πιστεύει ότι καταπιέζουν την ναυτιλία στα ξένα λιμάνια.

Ωστόσο στο υπόμνημά του ο Ωνάσης δεν αναφέρει πολλά ονόματα, καθώς στοχεύει στην απειλή της δημοσιοποίησης στο συγκεκριμένο επιχειρηματικό κλάδο, χωρίς να θέλει να αποκαλύψει ζητήματα που αφορούν το εσωτερικό του.

Παρόλες τις δυσκολίες που προέκυψαν ο Ωνάσης κατόρθωσε να αγοράσει τελικά ακόμα 34 πλοία από την κυβέρνηση της Αμερικής τα επόμενα χρόνια, δηλαδή από το 1946 ως το 1951 και να κάνει παραγγελία για άλλα δέκα νεόκτιστα.



Εικόνα 18: Τα πρώτα πλοία Liberty που αποκτήθηκαν από τους Έλληνες

Κεφάλαιο 5

Οι φίλοι των Liberty

5.1. Ο όμιλος φίλων Liberty

Ο όμιλος φίλων Liberty ιδρύθηκε από προεξάρχοντα μέλη των ναυτιλιακών εταιρειών και ευθύνεται για τον τρόπο λειτουργίας αλλά και τη συντήρηση του πλοίου Hellas Liberty. Για τον τρόπο με τον οποίο αποκτήθηκε το πλοίο Hellas Liberty προκειμένου να λειτουργήσει ως μουσείο θα μιλήσουμε παρακάτω.

Ο όμιλος φίλων Liberty αποτελείται από μια ομάδα ανθρώπων οι οποίοι αγαπούν το θαλάσσιο στοιχείο, ασχολούνται με τη θάλασσα και βέβαια έχουν άμεση επαφή με τη θαλάσσια ναυτιλία. Όλα αυτά τα άτομα τα ενώνει κοινή αγάπη για τα πλοία και βέβαια μια πολύ δυνατή θέληση για ενασχόληση με την ναυσιπλοΐα.

Ο όμιλος φίλων Liberty λειτουργεί με βάση την υποχρέωση για την οποία έχει συσταθεί, ότι θα εξακολουθήσει να δείχνει έντονα το ενδιαφέρον του για τη συνέχιση του έργου που είχε ξεκινήσει από πολλούς εφοπλιστές, όπως ο Σπύρος Πολέμης και ο Βασίλης Κωνσταντακόπουλος, οι οποίοι είχαν αρχικά την ιδέα και στην συνέχεια την υλοποίησαν, αναφορικά με την απόκτηση ενός πλοίου Liberty.

Όλοι οι συμμετέχοντες στον όμιλο έχουν υποσχεθεί πως θα δώσουν τον καλύτερό τους εαυτό προκειμένου να συνεχίσουν το έργο που ξεκίνησαν οι δύο εφοπλιστές, οι οποίοι αναφέρονταν συχνά στη διαχρονική του αξία. Εδώ θα πρέπει να τονίσουμε ότι δαπανήθηκαν πολλά χρήματα προκειμένου να συντηρηθεί το πλοίο Hellas Liberty και να συνεχίσει τη λειτουργία του ακόμα και σήμερα .

Προκειμένου να συνεχίσει η απρόσκοπτη λειτουργία του πλοίου Hellas Liberty, το οποίο λειτουργεί πλέον ως μουσείο όπως γνωρίζουμε θα πρέπει να υπάρχει η συνεισφορά όλων ούτως ώστε να συνεχίσει να υφίσταται αυτή η διαχρονική προσπάθεια η οποία ξεκίνησε με αγάπη και αφοσίωση και έχει ως απώτερο σκοπό την επίτευξη των βασικών στόχων οι οποίοι σχετίζονται με την πρόοδο της λειτουργίας του πλοίου Hellas Liberty.

Εκτός από το πρακτικό κομμάτι που συνδέεται με τη λειτουργία του πλοίου, η διαδικασία του να δείξει κάποιος ενδιαφέρον περιλαμβάνει και την απότιση φόρου τιμής για όλους εκείνους οι οποίοι έπεσαν στο πεδίο της μάχης, κατά τη διάρκεια του πολέμου, δηλαδή στη θάλασσα. Ουσιαστικά έτσι αποδίδονται ευχαριστίες για την αμέριστη συνεισφορά της ελληνικής ναυτιλίας στο πεδίο της εθνικής οικονομίας.

Σε αυτό το σημείο θα αναφερθούμε εν συντομία στον τρόπο με τον οποίο παραχωρήθηκε το πλοίο Arthur M. Huddell δηλαδή το Hellas Liberty στο ελληνικό ναυτικό. Η διαδικασία που ακολουθήθηκε βασίστηκε σε ειδικό νόμο τον οποίο θέσπισε το αμερικανικό κογκρέσο ούτως ώστε το πλοίο να μετατραπεί σε ναυτικό μουσείο.

Η υπογραφή της σύμβασης έγινε στις 30 Ιουνίου του 2008 από τους υπεύθυνους υπουργούς. Βέβαια στις 6 Δεκεμβρίου της ίδιας χρονιάς, εφόσον πραγματοποιήθηκαν οι απαιτούμενες εργασίες προκειμένου να ξεκινήσει ο διάπλους του Ατλαντικού, το πλοίο ξεκίνησε την πορεία του από το Νόρφολκ για τον Πειραιά.

Η άφιξη του στον Πειραιά πραγματοποιήθηκε στις 11 Ιανουαρίου του 2009. Μάλιστα πολύ σύντομα, τον Απρίλιο του ίδιου έτους ξεκίνησαν οι εργασίες για τη συντήρηση και αποκατάστασή του στην περιοχή του Περάματος και στην περιοχή του Σκαραμαγκά. Οι εργασίες ολοκληρώθηκαν το Μάιο του 2010. Τότε άνοιξε και τις πόρτες του στο ευρύ κοινό.

Από τότε έχει γίνει πόλος έλξης για μεγάλο αριθμό παλιών ναυτικών, σπουδαστών όλων των Α.Ε.Ν. της χώρας, μαθητών όλων των τάξεων σχολείων διαφόρων περιοχών, φοιτητών πανεπιστημίων και τεχνολογικών ιδρυμάτων, και βέβαια δεν θα μπορούσαν να λείπουν από την κατηγορία των επισκεπτών οι τουρίστες οι οποίοι έρχονται στην Ελλάδα από άλλες χώρες προκειμένου να θαυμάσουν τα αξιοθέατά της και ανάμεσα σε αυτά και το ναυτικό μουσείο Hellas Liberty.

Μάλιστα υπάρχουν ειδικά διαμορφωμένοι χώροι εντός του πλοίου- μουσείου όπου υπάρχει η δυνατότητα να πραγματοποιηθούν παρουσιάσεις βιβλίων και άλλων σχετικών με τη ναυτιλία προϊόντων, μπορούν να διεξαχθούν διαλέξεις και φυσικά ορισμένες ελεγχόμενες δεξιώσεις.

Συμπεράσματα

Ολοκληρώνοντας την εργασία μας διαπιστώνουμε ότι τα συμπεράσματα που προκύπτουν δεν μπορούν σε καμία περίπτωση να έχουν αρνητική οπτική για τη σημασία των πλοίων Liberty στην ελληνική ναυσιπλοΐα.

Συγκεκριμένα θα πρέπει να τονίσουμε ότι η περίοδος του Β΄ παγκοσμίου πολέμου υπήρξε καταλυτική για την απόκτηση των πλοίων Liberty από Έλληνες εφοπλιστές. Με την απόκτηση των πλοίων Liberty η Ελλάδα είχε πλέον στα χέρια της νέες δυνατότητες με αποτέλεσμα να επεκταθεί και να αναπτυχθεί η ελληνική οικονομία μέσα από την εκμετάλλευση των πλοίων Liberty.

Ουσιαστικά μιλάμε για ένα καινοτόμο τεχνολογικό επίτευγμα της εποχής το οποίο ήρθε να ενισχύσει και να συμπληρώσει τις απώλειες του ελληνικού στόλου που είχαν προέλθει από τον πόλεμο.

Έτσι η απόκτηση των εκατό πρώτων πλοίων για την Ελλάδα σήμαινε την αναγέννηση του ελληνικού εμπορικού ναυτικού που με τη χρήση των φορτηγών πλοίων Liberty είχε πλέον τη δυνατότητα να μεταφέρει υλικό αλλά και ανθρώπινο δυναμικό όπου χρειαζόταν.

Από όλα τα παραπάνω συνεπάγεται ότι τα πλοία Liberty ήταν ένα δώρο για την Ελλάδα, το οποίο έφτασε την κατάλληλη στιγμή ούτως ώστε να αναπληρωθεί το καταστροφικό κενό που άφησε πίσω της η δίνη του πολέμου. Η ανάπτυξη πλέον αφορούσε τόσο το οικονομικό επίπεδο όσο και τις μεταφορές στον ελλαδικό χώρο.

Παράρτημα Α. Συνεντεύξεις

Γεώργιος Σιμάτος, συνταξιούχος ναυτικός

“Έγεννήθηκα το 1915 στο χωριό Φάρσα της Κεφαλονιάς. Όπως τα περισσότερα παιδιά του χωριού μου, η θάλασσα με τράβηξε αμέσως κοντά της και έβγαλα ναυτικό φυλλάδιο το 1929 σε ηλικία 14 χρονών. Τη σταδιοδρομία μου την εξεκίνησα πρώτα με τα καΐκια, τα ιστιοφόρα και τα μηχανοκίνητα, και με αυτά εταξίδεψα μέχρι το 1939, ενώ έχω υπηρετήσει και ως ναύτης πυροβολητής στο θωρηκτό «Αβέρωφ» κατά τα έτη 1936 και 1937.

Το πρώτο μου βαπόρι ήτανε το ατμοκίνητο φορτηγό «Μαιώτις» του Συνοδινού, και με αυτό εμπάρκάρισα το 1939. Επειδή η Ελλάδα ήτανε τότε ουδέτερη, είχε ήδη ξεκινήσει ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος, εταξιδεύαμε το βράδυ με όλα τα φώτα αναμμένα και φωτισμένη την ελληνική σημαία, η οποία ήτανε σχεδιασμένη στο πλάι του βαποριού. Στο μεταξύ εμπήκε και η Ελλάδα στον πόλεμο, κι έτσι έχασα κάθε επικοινωνία με τους δικούς μου. Ξεμπάρκάρισα στην Αγγλία και μέχρι το 1941 μπαρκάρισα με τα φορτηγά ατμόπλοια «Μαριώγκα Δ. Θερμιώτη», «Δέσποινα» και «Βιργινία Νικολάου».

Το 1941 επήγα στο Μόντρεαλ, όπου εμπάρκάρισα με ένα φορτηγό της καναδικής κυβέρνησης, το ατμόπλοιο «Ericus». Προσπάθησα να δουλέψω έξω, αλλά είχα προβλήματα με το Ιμιγκρέσιο, και έτσι επέρασα στην Αμερική, όπου λόγω του πολέμου είχανε μεγάλες ελλείψεις σε πληρώματα αλλά και σε εργάτες στα ναυπηγεία, όπου είχανε αρχίσει ήδη να κατασκευάζουνε τα Liberty. Εδούλεψα στα ναυπηγεία του Χένρυ Κάιζερ στο Ρίτσμοντ της Καλιφόρνιας.”

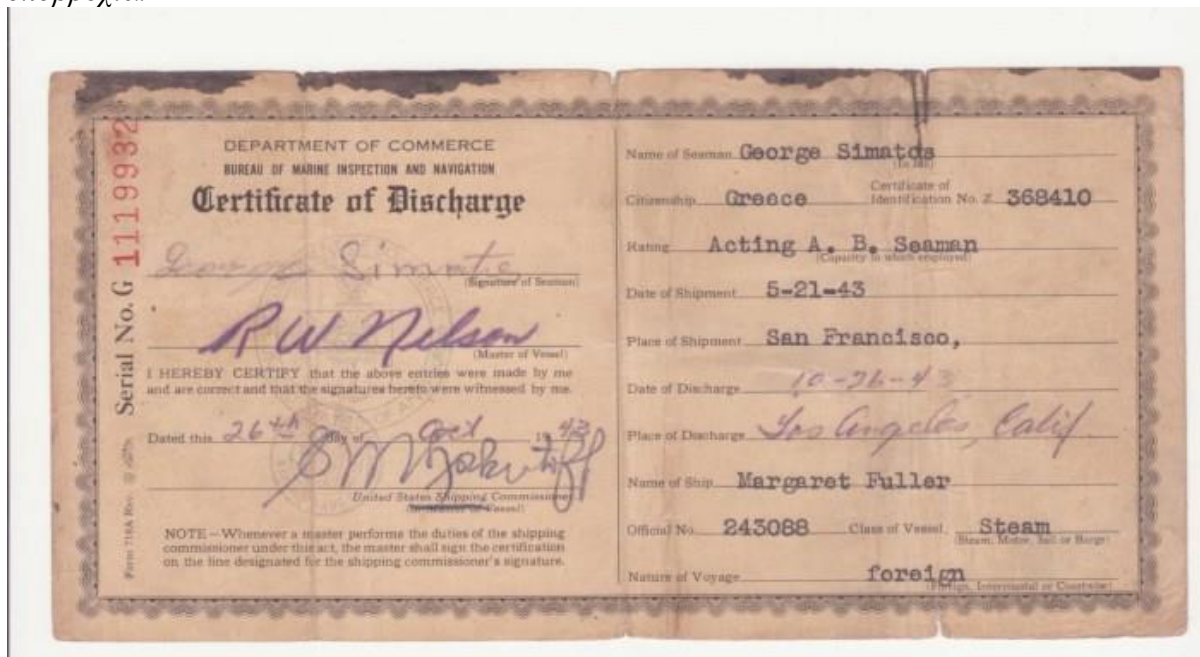


Εικόνα 19: Ο Γεώργιος Σιμάτος στο κουβουσι του Liberty «Margaret Fuller»

“Τα Liberty τα κατασκευάζανε σε κομμάτια, σε διάφορες μονάδες, από όπου τα μεταφέρανε και τα συναρμολογούσανε στη σχάρα του ναυπηγείου μας. Τα κάνανε κολλητά με ηλεκτροκόλληση και όχι καρφωτά, όπως ήτανε τα βαπόρια μέχρι τότε. Μόνο τα καναδέζικα Liberty ήτανε καρφωτά. Με την ηλεκτροκόλληση δεν επάταγε η μία λαμαρίνα επάνω στην άλλη για να καρφωθεί με πυρωμένα καρφιά, και έτσι το Liberty εφτιαχνότανε πιο γρήγορα, με λιγότερα υλικά και βάρος. Στο τμήμα που εδούλεψα φτιάχναμε όλες τις σκάλες και το κομμάτι της πρύμης. Εδουλεύανε και πολλές γυναίκες, κυρίως κολλάγανε τις λαμαρίνες με ηλεκτροκόλληση.

Στην αρχή, σε μερικά από αυτά παρουσιάστηκαν ρήγματα στην κουβέρτα και κάποια κοπήκανε στη μέση και βουλιάζανε. Για να αντιμετωπίσουνε αυτά τα προβλήματα, τοποθετήσανε καρφωτές λωρίδες λαμαρίνας στην κουβέρτα, κοντά στα κουβούσια των αμπαριών και μάντα κι άλλη εξωτερικά, κάτω από το κουρζέτο, σαν ζωνάρι, από το αμπάρι Νο 2 έως και το αμπάρι Νο 4.

Το πρώτο Liberty που έκανα ήτανε το «Margaret Fuller», το 1943. Σε αυτό έκατσα πέντε μήνες, παρόλο που τα ταξίδια στον Ατλαντικό ήτανε πολύ επικίνδυνα. Βέβαια είχανε καλύτερες τα πράγματα από πλευράς συνοδείας στα κομβία. Πλέον υπήρχανε περισσότερα αντιτορπιλικά, κυρίως όμως αεροπλάνα με ραντάρ, που μπορούσανε και εντοπίζανε τα υποβρύχια.”



Εικόνα 20: Πιστοποιητικό λήξης μάρκου του Γεωργίου Σιμάτου από το Liberty «Margaret Fuller»

“Τα Liberty, κατά τη διάρκεια του πολέμου, εκτός από τον εξοπλισμό σε κανόνια, είχανε και ένα χοντρό καλώδιο από χαλκό, σαν εσωτερικό ζωνάρι πλώρα-πρύμα κάτω από τον κουραδόρο, για να αποφεύγουνε τις μαγνητικές νάρκες που είχανε ρίξει οι Γερμανοί, κυρίως κοντά στα λιμάνια της Αγγλίας. Κάποια είχανε κρεμασμένα και δίχτυα, εξωτερικά από το αμπάρι Νο 3 μέχρι το Νο 4 για τις τορπίλες, αλλά δεν ήτανε αποτελεσματικά και τα καταργήσανε. Επίσης, υπήρχανε μεγάλες σχεδίες και οι βάρκες ήτανε κρεμασμένες απέξω όταν εταξιδεύαμε και κάναμε βάρδια look-out κάθε μία ώρα στην κόφα του πλωριού άρμπουρου. Μας εδίνανε ειδικές αδιάβροχες λαστιχένιες στολές, που, όταν έπεφτες στη θάλασσα, σε κρατούσανε όρθιο από το στήθος και πάνω έξω από το νερό, και έτσι δεν επέθαινες από το

κρύο. Μέχρι το 1952 εμπαρκάρισα με άλλα τρία πλοία τύπου Liberty, με δύο δεξαμενόπλοια T2, με δύο φορτηγά τύπου Βίκτορν, καθώς και με άλλα αμερικάνικα πλοία.

Τα Liberty, σε σύγκριση με τα ελληνικά που είχα κάνει πριν από τον πόλεμο, όλα πάνω από 25 χρονών εκτός από το «Βιργινία Νικολάου», μου φανήκανε υπερωκεάνια. Αν και φτιαγμένα για τις ανάγκες του πολέμου, είχανε ανέσεις που πρώτη φορά βλέπαμε. Στα προπολεμικά φορτηγά το κατώτερο πλήρωμα κοιμότανε στο καμπούνι της πλώρης σε άθλιες συνθήκες, χωρίς θέρμανση, τρεχούμενο νερό και άλλα αναγκαία. Τις περισσότερες φορές επιάρναμε το κουτάλι και το πιάτο μας και ετρώγαμε απάνω στο κουβούσι του αμπαριού, όπως στα καϊκία. Όσο για ψυγεία, ούτε λόγος. Γι' αυτό είχανε ζωντανά βόδια, πρόβατα και κότες, για να τρώμε λίγο κρέας. Θυμάμαι σε ένα Βίκτορν που είχα κάνει, κουβεντιάζανε δύο Αμερικάνοι και τον ερώτησε ο ένας τι θα κάνει όταν τελειώσει ο πόλεμος και ο άλλος τού είπε ότι «θα πάω καουμπόι σε κανένα ελληνικό».



Εικόνα 21: Το Liberty «Ionian Trader» της εταιρείας Βεργωτή

Οι καμπίνες για το κατώτερο πλήρωμα ήτανε τετράκλινες με νιπτήρα, καλοριφέρ και ανεμιστήρα. Υπήρχανε αποχωρητήρια και ντουζ με ζεστό νερό, ξεχωριστά για το πλήρωμα, τους αξιωματικούς και τους στρατιώτες. Υπήρχανε cooler με τρεχούμενο νερό, ξεχωριστές τραπεζαρίες και κάθε μέρα η κουζίνα έβγαζε, πρωί βράδυ, τρία είδη φαγητών, και ο καμαρότος ερχότανε και έπαιρνε παραγγελία όπως στο εστιατόριο. Το βαπόρι διέθετε σεντόνια, κουβέρτες, πετσέτες και άλλα λευκά είδη και μέρα νύχτα δουλεύανε τα πλυντήρια για τα ρούχα. Εντύπωση μου κάνανε τα πολλά ρολόγια τοίχου που υπήρχανε σε διάφορους χώρους του πλοίου.

Στον πόλεμο, λόγω της μεγάλης ανάγκης σε πληρώματα, συναντούσες στα Liberty ναυτικούς, κυρίως αξιωματικούς, είτε πολύ μεγάλης ηλικίας είτε πολύ νέους, αλλά και πρωτόμπαρκους. Μάλιστα, είχα δει και πρωτόμπαρκους που φοράγανε μπότες με σπιρούνια. Γενικά τα πληρώματα της κουβέρτας δεν ήτανε ναυτικοί με πείρα, και αυτό ήτανε πρόβλημα, γιατί τα Liberty ήτανε βαριά βαπόρια, είχανε πέντε αμπάρια με δέκα μίγιες των πέντε τόνων και δύο μαγγιώρες, η μία πλώρα 50 και η άλλη πρύμα 30 τόνων.

Το φορτίο τις περισσότερες φορές ήτανε πολεμικό υλικό, αυτοκίνητα, τανκς, πυρομαχικά, γεγονός που απαιτούσε γνώση και προσοχή σε φόρτωμα και ξεφόρτωμα. Επίσης, το κλείσιμο

των αμπαριών, το σπατσαμέντο, έπαιρνε ώρες, γιατί έπρεπε να βάλουμε πρώτα τα μπίμια, ύστερα τις ξύλινες μπουκαπόρτες, να τις σκεπάσουμε με μουσαμάδες, να σφηνωθούνε οι μουσαμάδες και τέλος να σιγουρευτούνε με μεταλλικές λάμες και πλεχτά σχοινιά από πάνω.

Εμπαρκάρισα ναύτης και μετά μαραγκός. Σα μαραγκός, είχα δική μου καμπίνα, έπαιρνα εντολές από τον υποπλοίαρχο και δεν είχα δουλειά με τους ναύτες. Αν ήθελα κάποια φορά τούς βοηθούσα στις μπίγες, σε περίπτωση που ήτανε βαριά τα φορτία. Εκτός από διάφορες επισκευές σε ξύλινες κατασκευές, βασική μου δουλειά ήτανε να είμαι στην μπόμπα στο φουντάρισμα και, όταν βιράραμε τις άγκυρες, να σιγουρέψω τις καδένες και να τσιμεντάρω τα όκκια, όταν ήτανε να πάμε μεγάλο ταξίδι, για να μην μπαίνει η θάλασσα στο μπαλαούρο. Εγγρασάριζα τα βίντζια στις μπίγες και στις βάρκες, όταν εσκεπάζανε τα αμπάρια οι ναύτες και βάζανε τις σφήνες στους μουσαμάδες, τις χτύπαγα και τσεκάριζα αν ήταν καλά στερεωμένες. Τσεκάριζα τη στάθμη των νερών καθημερινά και έδινα αναφορά στον υποπλοίαρχο. Στο πόρτο ήμουνα υπεύθυνος για την τροφοδοσία του βαποριού με γλυκό νερό. Όταν φορτώναμε αυτοκίνητα και τανκς, τα μποτσάριζα και τα στερέωνα μεταξύ τους με χοντρά ξύλα για να μη μετακινούνται στη φουρτούνα.΄΄

Απόσπασμα από τη συνέντευξη του Γεωργίου Α. Σιμάτου, που δημοσιεύτηκε στην ειδική έκδοση των "Ναυτικών Χρονικών": Η Γενιά των Liberty. Εβδομήντα χρόνια από την αναγέννηση του ελληνόκτητου στόλου, Gratia Εκδοτική, Αθήνα 2016, σ. 127-131.

Ευάγγελος Κούζιλος, πλοίαρχος του εμπορικού ναυτικού, πρόεδρος του ομίλου φίλων Liberty

« Το Liberty ήταν μεγάλο σχολείο για όλους τους ναυτικούς. Το πρώτο μου βαπόρι ήταν Liberty, είχα υπηρετήσει ως δόκιμος πλοίαρχος στα τέλη της δεκαετίας του '60. Τα ονομάζομαι «βασιλοβάπορα» γιατί σε σχέση με τα προηγούμενα πλοία είχε μεγάλες ανέσεις για το πλήρωμα δηλαδή είχε καμπίνες, τραπεζαρία, καπνιστήριο αλλά το σημαντικότερο ήταν ότι είχε κρύο και ζεστό νερό. Οι παλιοί ναυτικοί που έρχονται εδώ δακρύνουν γιατί θυμούνται τα ταξίδια και τα νιάτα τους. Γίνονται ημερίδες, παρουσιάσεις βιβλίων, ελεγχόμενες δεξιώσεις και γίνονται όλες οι προσπάθειες ώστε να παραμείνει στην κατάσταση που του αξίζει».

Παράρτημα Β. Έκθεση

Η έκθεση πραγματοποιήθηκε στην Τεργέστη από τις 2 ως 8 Οκτωβρίου 2017. Η συνδιοργάνωση πραγματοποιήθηκε από το Ελληνικό Ίδρυμα Πολιτισμού Ιταλίας , το Ναυτικό Μουσείο Κρήτης και την Κοινότητα Ελλήνων Ορθοδόξων Τεργέστης. Η έκθεση ζωγραφικής έφερε τον τίτλο Μνήμες πλοίων Liberty και πραγματοποιήθηκε υπό την αιγίδα του Επίτιμου Γενικού Προξενείου της Ελλάδας στην Τεργέστη, του Επίτιμου Προξενείου της Κύπρου στην Τεργέστη και του Πανεπιστημίου Τεργέστης .

Στην εκδήλωση μίλησαν ο αρχιπλοίαρχος Εμμανουήλ Πετράκης ο οποίος είναι πρόεδρος του Ναυτικού Μουσείου Κρήτης , η Αλίκη Κεφαλογιάννη η οποία είναι διευθύντρια του Ιδρύματος Ελληνικού Πολιτισμού Ιταλίας και ο ναύαρχος Στέλιος Ρίτσος ο οποίος είναι πρόεδρος της κοινότητας των Ελλήνων Ορθοδόξων Τεργέστης .

Ακολούθησε παρουσίαση από το ναυπηγό Κοσμά Κοσμίδη ο οποίος μίλησε για την ιστορία , τα τεχνικά χαρακτηριστικά αλλά και το σημαντικό ρόλο που έπαιξαν τα πλοία Liberty στην ανάπτυξη , κυρίως την οικονομική της ελληνικής ναυτιλίας.

Κατάλογος εικόνων

Σελ

Εικόνα 1: Απεικόνιση ενός από τα πρώτα πλοία Liberty	8
Εικόνα 2: Ένα από τα πλοία Liberty του ελληνικού στόλου	10
Εικόνα 3: Νυχτερινή λήψη του Hellas Liberty	12
Εικόνα 4: Διακρίνεται εμφανώς το μέγεθος του Hellas Liberty το λιμάνι	13
Εικόνα 5: Το κατάστρωμα του πλοίου Hellas Liberty	13
Εικόνα 6: Η είσοδος μιας από τις καμπίνες του πλοίου Hellas Liberty	15
Εικόνα 7: Η γέφυρα του πλοίου	15
Εικόνα 8: Ο χώρος της έκθεσης του πλοίου Hellas Liberty	14
Εικόνα 9: Μινιατούρα του πλοίου Hellas Liberty	18
Εικόνα 10: Το πηδάλιο του πλοίου	19
Εικόνα 11: Ένα από τα ιστορικά έγγραφα που αφορούν το πλοίο	21
Εικόνα 12: Το πλοίο Hellas Liberty σήμερα	25
Εικόνα 13: Το κατάστρωμα του πλοίου σήμερα	28
Εικόνα 14: Παλιά απεικόνιση πλοίου Liberty	29
Εικόνα 15: Στόλος πλοίων Liberty	32
Εικόνα 16: Ένα πλοίο Liberty από το παρελθόν	35
Εικόνα 17: Οικογένεια Ωνάση	37
Εικόνα 18: Τα πρώτα πλοία Liberty που αποκτήθηκαν από τους Έλληνες	38
Εικόνα 19: Ο Γεώργιος Σιμάτος στο κουβουσι του Liberty «Margaret Fuller»	42
Εικόνα 20: Πιστοποιητικό λήξης μάρκου του Γεωργίου Σιμάτου από το Liberty «Margaret Fuller»	43
Εικόνα 21: Το Liberty «Ionian Trader» της εταιρείας Βεργωτή	44

Βιβλιογραφία

Ελληνική βιβλιογραφία

2. Βαγγέλας Γ., (2015), *Ευκράντη. Οι προσωπικότητες της χρονιάς, Fafalios Ltd*, Ναυτικά χρονικά 179
3. Εμπειρικός Α., (1998), *Η ιστορία της οικογένειας των Εμπειρικών. Ρίζες- δράση , Βιογραφία διακριθέντων . Γενεολογικό δέντρο 1765-1996, Β' έκδοση, Τυπωθήτω Γιώργος Δάρδανος, Αθήνα*
4. Θεοτοκάς Γ., Χαρλαύτη Τ., (2004), *Ευπόμπη, ΕΛΙΑ, Αθήνα*
5. Θεοτοκάς Γ., Χαρλαύτη Τ., (2007), *Έλληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις, Οργάνωση , διοίκηση και στρατηγική, Αλεξάνδρεια*
6. Κουζίλος Ε. ,(2016), *HELLAS LIBERTY, Ο φάρος της ελληνικής ναυτιλίας και ο όμιλος φίλων Liberty*, Η γενιά των Liberty, Ναυτικά χρονικά, Αθήνα
7. Λαιμός Α. Γ., (1969), *Το Ναυτικόν του Γένους των Ελλήνων, Αθήνα*
8. Μιχαηλίδης Σ.Γ., (2004), *Σταύρος Γ. Λιβανός. Η χιώτικη παράδοση στην κορυφή της παγκόσμιας ναυτιλίας, Χίος Πορτραίτα σε μπλε φόντο, Finatex, Αθήνα:1999, σελ. 176*
9. Ντούνης Χ., (1998), *Των Ελλήνων τα Liberty. Η ταυτότητα και η ιστορία τους , mgbbooks, Αθήνα*
10. Παπαευθυμίου Γ. , (2017), *Βιώσιμη πολιτιστική ανάπτυξη του Πειραιά, Αθήνα*
11. Ρεθύμνης Ν.Β., (1946), *Η ναυπηγική βιομηχανία, Ναυτικά χρονικά*
12. Φουστάνος Γ. 100 & 7, (1996), *Η ανασυγκρότηση της μεταπολεμικής ελληνικής ναυτιλίας, Αργώ, Αθήνα*
13. Χαρλαύτη Τ., Χαριτάτος Μ., Μπενέκη Ε., (2002), *Πλωτώ, ΕΛΙΑ, Αθήνα*
14. Χαρλαύτη Τ., (2016), *Τα Liberty και η "Ωνασιάδα"*, στο Η γενιά των Liberty, Ναυτικά χρονικά, Αθήνα
15. Χαρλαύτη Τ. (2001), *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας. 19ος - 20ος αιώνας, Αθήνα, Νεφέλη*
16. Χαρλαύτη Τ. , (χ.χ.), *Κράτος και εφοπλιστές στην Ελλάδα (1945-1975). Μία άρρηκτη σχέση. στο Οικονομία και πολιτική στη σύγχρονη Ελλάδα , τομ. Α', επιμ. Θ. Σακελλαρόπουλος*
17. Χαρλαύτη Τ. , *Cornerstone of greek shipping: 100 liberties*
18. Χατζηγηρηγόρης Σ., Λιάδης Π., (2016), *Failures and lessons learned- προβλήματα στους ατμολέβητες (boilers), Ναυτικά χρονικά, Αθήνα*

Ξενόγλωσση βιβλιογραφία

19. Harlaftis G., (1993), *Greek shippowners and Greece 1945-1975. From separate development to mutual indimendencen, The Athlone press, London and Atlantic Highlands NJ, σελ. 36-37*

Ιστοσελίδες

20. Greekshippinghalloffame.org/gr
21. [greekshippinghalloffame. Org/gr/lemos.html](http://greekshippinghalloffame.Org/gr/lemos.html)

22. https://www.efsyn.gr/nisides/57654_ploio-tis-eleytherias-fortomeno-istories
23. <https://www.newmoney.gr/palmos-oikonomias/nautilia/356713-mithoi-kai-alitheies-gia-ta-ploia-Liberty>
24. <http://www.hellasLiberty.gr/el/to-ploio/ellas-limperty.html>
25. <https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9B%CE%AF%CE%BC%CF%80%CE%B5%CF%81%CF%84%CF%85>
26. Πηγή: <https://m.popaganda.gr/to-ellas-limperti-tha-sas-kani-na-niosete-thalassolikos/>
27. Πηγή: <http://hfc-worldwide.org/athens/%CE%BC%CE%BD%CE%AE%CE%BC%CE%B5%CF%82-%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%AF%CF%89%CE%BD-Liberty-%CF%84%CE%B5%CF%81%CE%B3%CE%AD%CF%83%CF%84%CE%B7/>