

Γιάννης Κουιμάνης

1933-2017

Ο ναυπηγός και η εποχή του

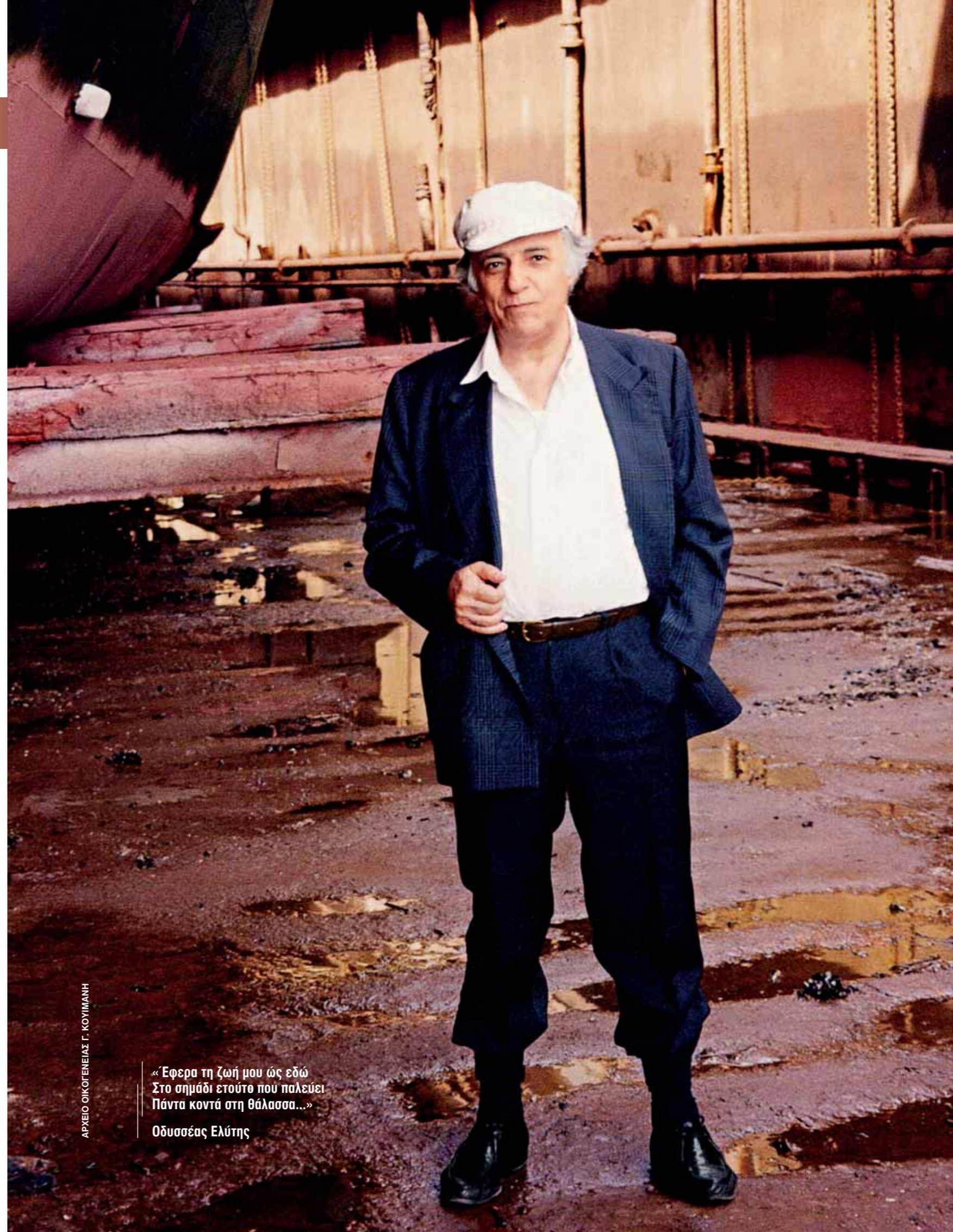
ΓΡΑΦΟΥΝ: ΒΥΡΩΝ ΤΟΜΑΖΟΣ, ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΔΟΜΒΡΟΣ,
ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ, ΑΡΗΣ ΘΕΟΔΩΡΙΔΗΣ,
ΝΙΚΟΣ ΠΡΑΤΙΚΑΚΗΣ, ΚΩΣΤΑΣ ΣΠΥΡΟΥ, ΕΛΙΝΤ,
ΝΙΚΟΛΑΣ Ι. ΚΟΥΙΜΑΝΗΣ

Ο θάνατος του Γιάννη Κουιμάνη στις 15 Φεβρουαρίου 2017 δεν στάθηκε αφορμή μόνο για να ανασύρουμε ξανά από τα αρχεία μας τις συμπαγείς παρεμβάσεις του (βλ. τεύχος Απριλίου 2017, σελ. 142), αλλά και για να αναζητήσουμε μαρτυρίες από τους ανθρώπους που πορεύτηκαν δίπλα του. Σκοπός είναι να τιμηθεί ο μεγάλος ναυπηγός από τις πρωτογενείς καταθέσεις των ίδιων των συμπρωταγωνιστών της ζωής του. Και πέρα

από την παρουσίαση του έργου του, στο αφιέρωμα αναδεικνύεται μοιραία και η εποχή κατά την οποία δραστηριοποιήθηκε. Κανείς άλλωστε δεν δημιουργεί και δεν αναπτύσσεται σε ιστορικό κενό. Οι άνθρωποι που έζησαν δίπλα στον Γιάννη Κουιμάνη προσεγγίζουν διαφορετικές πτυχές της ζωής του, που συμπίπτουν με την ίδια τη ναυπηγική ζωή της Ελλάδας. Οι αναμνήσεις και οι καταθέσεις τους, σε συνδυασμό με το φωτογραφικό υλικό που απλόχερα μας προσφέρθηκε, φωτίζουν όψεις

του σύγχρονου τεχνικού μας πολιτισμού, τον οποίο σε γενικές γραμμές αγνοούμε. Έτσι, δεν συναντούμε μόνο μια χαρακτηριστική προσωπικότητα που υπήρξε «πετυχημένο κράμα επισημόνα-επιχειρηματία» και τον οποίο εκτίμησαν οι συνεργάτες και αναγνώρισαν οι ανταγωνιστές, αλλά κατανοούμε καλύτερα μια «πιονιέρικη εποχή», τότε που «χτίζονταν καράβια στα παραθαλάσσια οικόπεδα του Περάματος» και που προϋπόθεση για την υπέρβαση ήταν η ευρηματικότητα. Οι ίδιες οι αφηγήσεις –καθεμιά

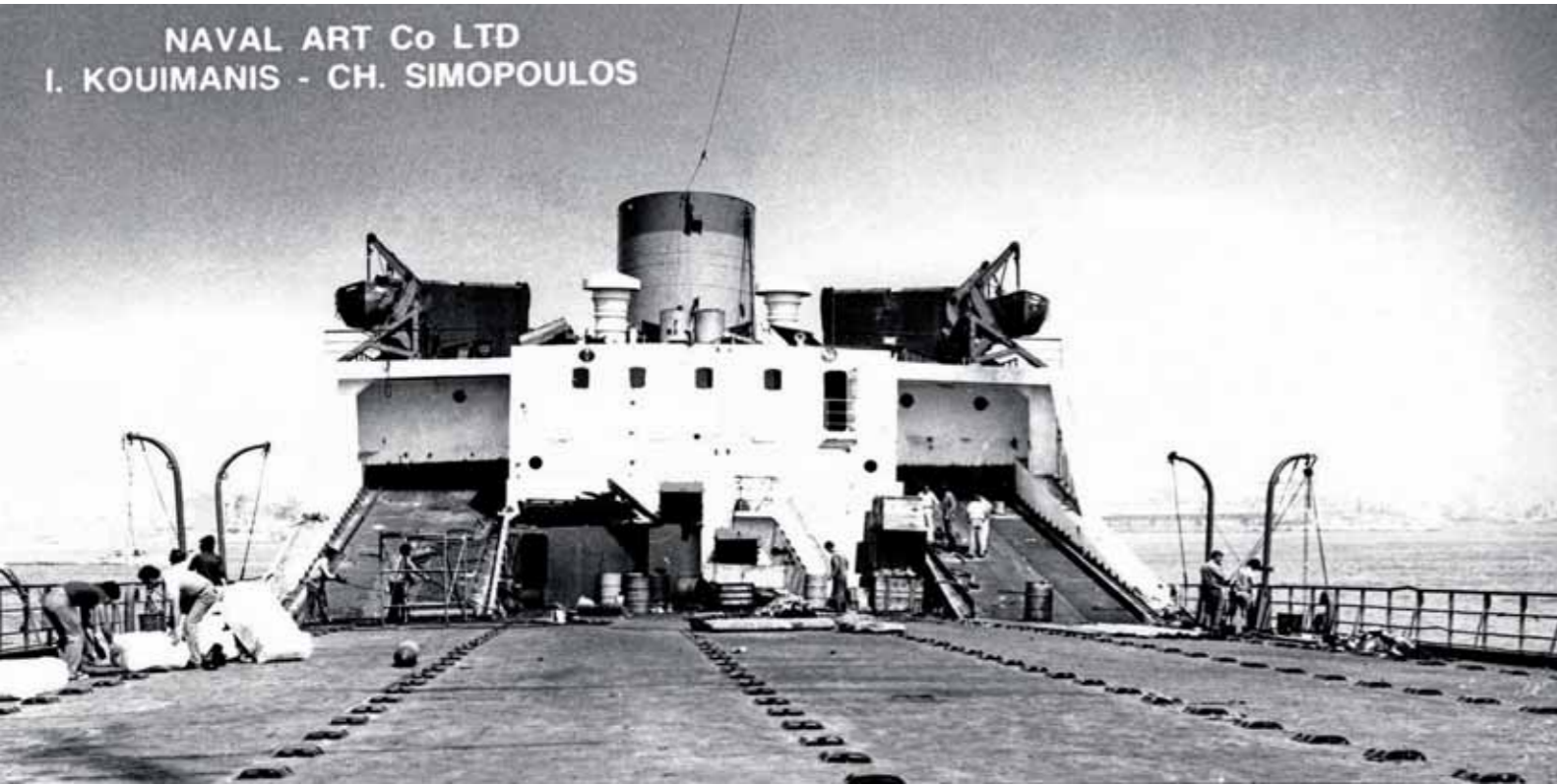
από τη δική της σκοπιά– δείχνουν πώς ο Γιάννης Κουιμάνης, ο ναυπηγός που «έπαιξε πρωταγωνιστικό ρόλο στην κατασκευή ή μετασκευή περίπου 250 πλοίων διαφόρων τύπων», ανέπτυξε μια δυναμική σχέση με την εποχή του. Όχι μόνο τον διαμόρφωσε εκείνη, αλλά με τη δράση του, που ξεκινάει με τη σύσταση του πρώτου ναυπηγικού του γραφείου στα χρόνια του 1960 και ολοκληρώνεται συμβολικά με τη βράβευσή του από το ΕΛΙΝΤ το 2010, τη διαμόρφωσε εξίσου κι αυτός. **Δ.Ν.**



ΑΡΧΕΙΟ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΣ Γ. ΚΟΥΙΜΑΝΗ

«Έφερα τη ζωή μου ως εδώ
Στο σημάδι ετούτο που παλεύει
Πάντα κοντά στη θάλασσα...»

Οδυσσέας Ελύτης



Το DOLPHIN ELENA μετασκευάζεται από τάνκερ σε Ro/Ro. Μέσα δεκαετίας 1970. Ναυπηγικό γραφείο Κουιμάνη-Σιμόπουλου

Βύρων Τομάζος

Μηχανολόγος μηχανικός, διευθυντής της Technava

«Η θάλασσα μέσα του»

Στις 15 Φεβρουαρίου 2017 έφυγε για το μεγάλο ταξίδι ο αγαπητός μας φίλος και συνεργάτης Γιάννης Κουιμάνης. Είχα την τιμή, πριν από επτά χρόνια, να τον προσφωνήσω όταν το ΕΛΙΝΤ τον βράβευσε για τη συμβολή του στη ναυτική τεχνολογία. Τότε ήταν πολύ πιο ευχάριστο για μένα, γιατί προτιμώ να τιμώ τους ανθρώπους που αγωνίζονται στην παλαιότερα της ζωής και να μιλώ γι' αυτούς με εκτίμηση όταν είναι παρόντες. Με τον Γιάννη ήμασταν μακρινοί συγγενείς και γνωστοί από πολλά χρόνια, από φοιτητές ακόμη, καθώς πέραν της συγγένειας οι οικογένειές μας είχαν και φιλία. Μετά την επιστροφή μου από την Αμερική το 1969, μας συνέδεσε επαγγελματική συνεργασία και στενή φιλία. Ήταν πράγ-

ματι από τους πιο αξιόλογους συνεργάτες που έχω γνωρίσει στον Πειραιά. Μου είναι δύσκολο να περιγράψω το έργο του, τη σταδιοδρομία του, τη συμβολή του στη ναυπηγική τεχνολογία και στην ελληνική ναυτιλία γενικότερα. Θα προσπαθήσω, όμως, συνοπτικά να αναφέρω τα σημαντικότερα κατά τη γνώμη μου. Γεννήθηκε στα Καρδάμυλα της Χίου, ένα ναυτότοπο γνωστό σε όσους ασχολούνται με τη θάλασσα, όπου έζησε μέχρι τα 16 του χρόνια. Φοίτησε στο Γυμνάσιο Καρδαμύλων. Είχε την τύχη να είναι ο πατέρας του ναυτικού, όπως και άλλοι άντρες στο στενό συγγενικό του περιβάλλον, κι αυτό τον βοήθησε να γαλουχηθεί με τα βιώματα της ναυτοσύνης. Η αλμύρα της θάλασσας διαπέρασε το σώμα του, άγγιξε την ψυχή και το πνεύμα του, έκα-

νε την καρδιά του να φτερουγίζει και τη φαντασία του να οργιάζει. Έτσι, ανυπομονούσε κι αυτός να εισέλθει το συντομότερο στο ναυτικό στίβο.

Στα 18 του τελείωσε το Β' Γυμνάσιο Πειραιά. Τρεις μέρες μετά την αποφοίτησή του, βρέθηκε στο Ηράκλειο της Κρήτης μπαρκάροντας σαν τζόβενο με το πλοίο SAINT GEORGE της εταιρείας Λεμού, με σκοπό να γίνει αργότερα καπετάνιος, όπως επιθυμούσε. Δυστυχώς, ή ευτυχώς –όπως αποδείχθηκε στη συνέχεια–, δεν μπόρεσε να ξεπεράσει το ανυπόφορο αίσθημα της ναυτίας και αναγκάστηκε να εγκαταλείψει την προσπάθεια, νιώθοντας να υποχωρεί η γη –ή μάλλον η θάλασσα– κάτω απ' τα πόδια του. Δεν είχε άλλη επιλογή παρά να σπουδάσει ναυπηγός. Κάθε άλλο επάγγελμα, μακριά από τη θάλασσα, του ήταν αδιανόητο. Έτσι, με την προτροπή και τη στήριξη του αλησμόνητου πατέρα του, η πορεία του συνεχίστηκε με σπουδές στη γειτονι-

κή Ιταλία, στο Πανεπιστήμιο της Τεργέστης, ένα από τα πιο γνωστά στην Ευρώπη, μια και στην Ελλάδα δεν υπήρχε ακόμη Σχολή Ναυπηγών. Αφού πήρε το πτυχίο του, υπηρέτησε στο Πολεμικό Ναυτικό ως έφεδρος αξιωματικός στο Ναύσταθμο της Σαλαμίνας, για δύο χρόνια περίπου. Εκεί του δόθηκε η δυνατότητα να ασχοληθεί με πολλά και διαφορετικά ναυπηγικά θέματα –γραφείο μελετών, επιθεωρήσεις πλοίων, πλωτές δεξαμενές, μηχανουργεία κ.ά. Ήταν μια καθοριστική ευκαιρία για την καριέρα του, καθώς εκείνη την εποχή και σε τόσο νεαρή ηλικία ήταν αδύνατον με άλλο τρόπο να έρθει σε επαφή με ένα τόσο ευρύ φάσμα θεμάτων του ενδιαφέροντός του. Το 1965, μετά την απόλυσή του από το Π.Ν., ίδρυσε ναυπηγικό γραφείο μελετών το οποίο λίγο αργότερα, και με τη συμβολή των συνεργατών του, έγινε γνωστό στην Ελλάδα και το εξωτερικό. Από τότε μέχρι σήμερα, τουλάχιστον διακόσια πλοία διαφόρων τύπων (επιβατη-



Στιγμιότυπα μιας ζωής αφιερωμένης στη ναυπηγική

γά, οχηματαγωγά, κρουαζιερόπλοια, mega yachts, πετρελαιοφόρα, φορτηγά, containerships, αλιευτικά, ριμουλκά, πλωτές πλατφόρμες κ.λπ.), μικρού και μεγάλου μεγέθους, και πάντοτε στην αιχμή της τεχνολογίας, κατασκευάστηκαν και μετασκευάστηκαν στην Ελλάδα και στο εξωτερικό με μελέτες και προδιαγραφές του γραφείου του Γιάννη Κουιμάνη. Σύντομα το γραφείο ανέπτυξε δραστηριότητες και σε άλλους τομείς, όπως claims, επιθεωρήσεις, εργολαβίες μελέτης, κατασκευής και μετασκευής πλοίων διαφόρων τύπων «με το κλειδί στο χέρι», πραγματογνωμοσύνες, ship management, συνεργασίες με μεγάλα ναυπηγεία, ασφαλιστικές και πλοιοκτήτριες εταιρείες, τράπεζες κ.λπ. Αυτό τον βοήθησε να διευρύνει τις δεξιότητές του και να αποκτήσει σφαιρικές γνώσεις σχεδόν σε όλο το φάσμα της ναυτιλίας.

Η τραγωδία του ΕΓ/ΟΓ ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ το 1966 άλλαξε ριζικά το πλαίσιο των ναυπηγικών κατασκευών και μετασκευών στην Ελλάδα. Μια νέα εποχή ξεκίνησε, με την αλλαγή των κανονισμών και την αναβάθμιση των υπηρεσιών ελέγχου και πιστοποίησης της ασφάλειας των πλοίων. Έπρεπε όλοι να αλλάξουν νοοτροπία και να προσαρμοστούν ανάλογα. Το γραφείο του Γιάννη ήταν το πρώτο που ανταποκρίθηκε στις νέες απαιτήσεις και συνέβαλε αποφασιστικά στην ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας στη χώρα μας. Ειδικότερα, υπήρξε πρωτοπόρο στη μετασκευή μεγάλων πετρελαιοφόρων και ΕΓ/ΟΓ πλοίων στα οποία έπρεπε να λυθεί πληθώρα τεχνικών θεμάτων. Οι ναυτικοί τεχνολόγοι γνωρίζουμε πολύ καλά ότι σ' αυτά τα θέματα οι λύσεις βαδίζουν από «αδιέξοδο σε αδιέξοδο». Το γραφείο του Γιάννη έγραψε τη δική του ιστορία στις ελληνικές θαλάσσιες ακτοπλοϊκές γραμμές, δημιουργώντας μια σχολή που ακολούθησαν με μεγάλη επιτυχία πολλοί αξιόλογοι νέοι ναυπηγοί. Η συνεισφορά του στην ελληνική ναυτιλία και γενικά στην εθνική μας οικονομία είναι τεράστια! ➤



ΑΡΧΕΙΟ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΣ Γ. ΚΟΥΙΜΑΝΗΣ

Στα χρυσά χρόνια του «ναυπηγικού Περάματος». Καθέλκυση νεότευκτου και αγιασμός

δεν είναι υπερβολή αν επιμείνω ότι το γραφείο του άλλαξε την πορεία της επιβατικής ναυτιλίας. Η Technava, το δικό μου γραφείο, είχε την τιμή να συνεργαστεί με το γραφείο του Γιάννη σε μεγάλο αριθμό πλοίων, με άριστα αποτελέσματα. Υπήρξε ένα επιτυχημένο κράμα επιστήμονα-επιχειρηματία. Υπήρξε επιστήμονας που μετέφερε την επιστήμη στην πρά-

ξη, και αυτό ήταν και είναι το μέγα ζητούμενο. Ειδικά στη σημερινή εποχή, πρέπει όλες οι επιστημονικές ανακαλύψεις να υλοποιούνται. Ο Γιάννης σ' αυτό ήταν πρωτοπόρος. Και ιδιαίτερα χαρισματικός στην επικοινωνία με τους ανθρώπους. Σ' έναν επιτυχημένο άνθρωπο, με τεράστιο και πρωτοποριακό έργο, κατά τη γνώμη μου συνυπάρχουν

πολλοί παράγοντες: γνώση, εργασία, μεθοδικότητα, τόλμη, τύχη. Πέρα απ' όλα αυτά, για τον Γιάννη υπήρχε ακόμη η εξαιρετική οικογένειά του και τα Καρδάμυλα. Πολλά άρθρα του έχουν δημοσιευθεί στον Τύπο, με θέματα που αφορούν τη ναυπηγική επιστήμη και γενικότερα την ελληνική ναυτιλία. Ιδιαίτερα δραστήριος, συμμετείχε σε πολλούς φορείς,

μα ειδικότερα θα αναφέρω ότι υπήρξε αντιπρόεδρος στο Καρδαμύλειο Foundation, πραγματογνώμων των δικαστηρίων Πειραιά, μέλος της Τεχνικής Επιτροπής και της Επιτροπής Διατησίας του ΝΕΕ κ.ά. Τέλος, η συμβολή του στα δρώμενα του ΕΛΙΝΤ υπήρξε μεγάλη. Είχε περάσει απ' όλες τις ηγετικές θέσεις του, πάντοτε πνευματικός και οικονομικός αρωγός, και πολλές φορές, μάλιστα, «πυροσβέστης» και χαρισματικός διαπραγματευτής.

Στη μνήμη μας θα μείνει ένας άνθρωπος με επιστημονική και επαγγελματική συνεισφορά στη ναυτιλία, με ήθος, αξίες, ακεραιότητα, ταλέντο, ποιότητα, αποδοτικότητα. Τον εκτίμησαν απεριόριστα όλοι όσοι συνεργάστηκαν μαζί του. Το τέλος ήρθε αναπόφευκτο.

*Έφερα τη ζωή μου ως εδώ
Στο σημάδι ετούτο που παλεύει
Πάντα κοντά στη θάλασσα
Νιάτα στα βράχια επάνω, στήθος
Με στήθος προς τον άνεμο
Πού να πηγαίνει ένας άνθρωπος
Που δεν είναι άλλο από άνθρωπος [...]
Οδυσσέας Ελύτης*

Απόστολος Δόμβρος

Ηλεκτρολόγος μηχανολόγος, διευθυντής της Technoship, πρώτος πρόεδρος του ΕΛΙΝΤ (1974)

«Ήταν μια πιονιέρικη εποχή»

Οι δεκαετίες του 1960 και του 1970 συμπίπτουν με την ακμή του ναυπηγικού Περάματος. Οι προπολεμικοί ναυπηγοί, οι πρώτοι διδάξαντες, σπουδαγμένοι ως επί το πλείστον στη Γερμανία του Μεσοπολέμου, παρέδωσαν τη σκυτάλη στην επόμενη γενιά. Με αρχή τον Χρήστο Μεσσήνη, μια σειρά από ζεύγη ναυπηγών, όπως οι Αναστασιάδης-Τσορτανίδης, Κουιμάνης-Σιμόπουλος,

Ερμιογένης-Νέγκας και Ασφής-Σκουνάκης, σφράγισαν τη ναυπηγική προσπάθεια που συντελέστηκε στο Πέραμα. Το ναυπηγικό αποτύπωμα της γενιάς αυτής είναι σημαντικό και η μείνεια σ' αυτούς απαραίτητη, καθώς η συνδρομή τους δεν αναγνωρίστηκε. Τα χρόνια εκείνα ήταν περιπετειώδη και οι συνθήκες πρωτόγονες. Υπάρχει μια θάλασσα εντυπώσεων και γεγονότων και είναι δύσκολο για κάποιον να οριοθετήσει την αρχή και

το τέλος της αφήγησης, να ξεκινήσει και να καταλήξει κάπου. Οι ναυπηγοί της εποχής ήταν σε θέση να ναυπηγήσουν ένα καράβι σ' ένα παραθαλάσσιο οικόπεδο. Και αυτή η φράση πρέπει να νοηθεί ως κυριολεκτική. Τους διέκρινε η ικανότητα να παρακάμπουν τις δυσκολίες. Έφτιαξαν πλοία, ωστόσο δεν κατάφεραν να φτιάξουν ναυπηγεία. Το Πέραμα, άλλωστε, είχε να αντιμετωπίσει μεταξύ άλλων την Ελευσίνα και τον Σκαρμα-

γκά, όπου τα ναυπηγεία ήταν μεγάλα και οργανωμένα. Η εξέλιξη του Περάματος σίγουρα προσέκρουσε και εκεί.

Ο δικός μου ρόλος ως ηλεκτρολόγου μηχανολόγου σχετιζόταν με το μηχανολογικό εξοπλισμό των νέων πλοίων. Αποτελούσε ακρογωνιαίό λίθο. Ίδρυσα την πρώτη βιομηχανία ελικών πλοίων στην Ελλάδα και στο εργοστάσιό μου στον Ασπρόπυργο, χυτεύτηκαν για πρώτη φορά έλικες για το Πολεμικό Ναυτικό και παραδόθηκαν σε τορπιλακάτους. Μπορώ να ανακαλέσω μια σειρά λεπτομέρειες που έκριναν την πορεία των νέων ναυπηγήσεων. Θυμάμαι πλοίαρχο σε δοκιμα-



ΑΡΧΕΙΟ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΔΟΜΒΡΟΥ

«Τα χρόνια εκείνα ήταν περιπετειώδη και οι συνθήκες πρωτόγονες». Αντιπροσωπευτική φωτογραφία της εποχής, που κόσμησε το εξώφυλλο του βιβλίου του Απόστολου Δόμβρου «Ιστορίες από το Πέραμα» (1989)

στικά να πειραματίζεται στη γέφυρα μ' ένα μοχλό και, όταν το πλοίο κατευθύνθηκε προς τα βράχια, να του επισημαίνω ότι υπάρχει χειροϋδραυλικό πηδάλιο. Θυμάμαι τους πλοιοκτίητες του ΑΦΑΙΑ να βιάζονται να πραγματοποιούν δοκιμαστικό χωρίς εμένα. Εκεί, για πρώτη φορά στην Ελλάδα είχα εγκαταστήσει σύστημα ηλεκτροϋδραυλικού πηδαλίου. Είδα το σκάφος ακινητοποιημένο στην απέναντι ακτή ανάμεσα σε δύο άλλα πλοία και αμέσως σκέφτηκα πως έχει ανακύψει ζήτημα με το πηδάλιο. Πήρα λάντζα για να πάω εκεί και στη διαδρομή αισθανόμουν σαν να πηγαίνω σε στρατοδικείο. Όλοι περίμεναν να τους πω τι γίνεται. Έπρεπε να γίνει μια εξαέρωση στο τιμόνι και αμέσως το σκάφος έκανε το ταξίδι του στην Αίγινα.

Λίγα χρόνια αργότερα, όλη η πιάτσα κρεμόταν από τη ναυπήγηση του ΝΑΞΟΣ, από το δίδυμο Κουιμάνη-Σιμόπουλου. Το πλοίο είχε προβλήματα που δεν οφείλονταν στην κατασκευή του. Δεν μπορούσε να πιάσει την προβλεπόμενη ταχύτητα και οι μηχανές υπερθερμαίνονταν, κάτι που είχε προκαλέσει την οργή των μετόχων. Το πρόβλημα λύθηκε με την αναστροφή των ανεμιστήρων-εξαεριστήρων, που είχαν διπτή λειτουργία. Την εποχή εκείνη είχαμε να κάνουμε με λεπτομέρειες που ήταν άγνωστες στον κόσμο, ο οποίος δεν ήξερε και πού να ψάξει. Δημιουργήθηκαν καταστάσεις πρωτόγνωρες και για μας τους ίδιους. Ήταν ωστόσο μια πιονιέρικη εποχή. Έπρεπε να πάρουμε τους μαστόρες από το χέρι, που μέχρι τότε δούλευαν με κοπίδι και σφυρί, και να πάμε παρακάτω. Τους βοηθήσαμε να μπορέσουν να περπατήσουν σ' αυτό το άγνωστο τοπίο.

Στο πλαίσιο αυτό δημιούργησε ο Γιάννης Κουιμάνης. Ήταν πρόσωπο αγαπητό, που ήξερε καλά τη δουλειά του, και μαζί με τον Χρήστο Σιμόπουλο εξέλιξαν τη ναυπηγική τέχνη. Είχε το σπάνιο χάρισμα της ευχέρειας στη ναυπηγική και τεχνική έκφραση. Από τα χέρια του πέρασαν πολλά καράβια. Κατάφερε να ναυπηγήσει στα παραθαλάσσια οικόπεδα του Περάματος και να υπερβεί με ευρηματικούς τρόπους όλες τις σημαντικές λεπτομέρειες-προκλήσεις εκείνου του καιρού.

Γιάννης Κουιμάνης «Η μελέτη κατακλίσεως σε



ΑΡΧΕΙΟ ΟΙΚΟΥ ΓΕΝΕΙΑΣ Γ. ΚΟΥΙΜΑΝΗ

«Με πάθος, σοβαρότητα και επιστημονική βαρύτητα συνέβαλε πρωτοποριακά στο ελληνικό ναυπηγικό θαύμα. Τότε γεννήθηκαν ναυπηγεία που γέννησαν δουλειές, γέννησαν πολλά πλοία, και αυτά γέννησαν πόλεις, όπως το Πέραμα και το Κερατσίνι. Μεγάλωσαν τη Δραπετσώνα και έδωσαν πνοή στη Σαλαμίνα και στην Ελευσίνα». Νίκος Πρατικάκης

Χρήστος Σιμόπουλος

Ναυπηγός μηχανολόγος μηχανικός

«Η πρώτη πρωτοποριακή μελέτη μας»

Λίγα λόγια για τη γνωριμία μου και τη σχεδόν 20ετή συνεργασία μου στον Πειραιά και το εξωτερικό με το φίλο μας και συνάδελφο Γιάννη Κουιμάνη. Η πολύ καλή συνεργασία μας, ο άριστος χαρακτήρας του και η άρτια επιστημοσύνη του είναι στοιχεία αυταπόδεικτα, που επιβεβαιώθηκαν με τα έργα που εκτελέσαμε από κοινού στο πλαίσιο της άτυπης εταιρείας Κουιμάνη-Σιμόπουλου. Γνωριστήκαμε στην Τεργέστη πριν από πολλά χρόνια και στη συνέχεια βρεθήκαμε στον Πειραιά με κοινά εργασιακά ενδιαφέροντα. Μετά και την άφιξη του φίλου και συναδέλφου Μανώλη Γαλλιάκη, συστήσαμε κοινοπρακτική εταιρεία για σχεδιά-

σεις, επισκευές και κατασκευές πλοίων, με πολλές επιτυχίες. Μελετήσαμε και κατασκευάσαμε αρκετά και ενδιαφέροντα έργα. Ξεκινήσαμε από τα επιβατηγά/οχηματαγωγά των εταιρειών Κωνσταντίνου Ευθυμιάδη, το ΣΟΦΙΑ και το ΜΙΝΩΣ, πρώτο πλοίο της τότε νεοουσταθείας εταιρείας των Μινωικών Γραμμών, και μελετήσαμε το ΗΕΛΕΑΝΑ, το νέο απόκτημα της εταιρείας Ευθυμιάδη, όπου οι τρεις φίλοι δείξαμε τις δυνατότητές μας και την επιστημονική μας επάρκεια. Βέβαια, πριν ξεκινήσουμε τις μελέτες, είχαμε προχωρήσει στην προσαρμογή πλοίων σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς που ίσχυαν τότε (1966-67), διότι δυστυχώς τα περισσότερα πλοία δεν πλη-

ρούσαν τις απαιτήσεις ασφαλείας της SOLAS· μερικά, μάλιστα, ήταν επικίνδυνα για την ανθρώπινη ζωή. Η πατρίδα μας δεν είχε θεσπίσει κατάλληλους κανονισμούς, ούτε διέθετε υποδομές για την εφαρμογή τους.

Επειδή απαιτούνται πολλές σελίδες για να γίνει αναφορά στην επιστημονική επάρκεια του Γιάννη Κουιμάνη και των συνεργατών του, θα περιοριστώ μόνο σ' ένα σκέλος της «μελέτης κατακλίσεως» του ΕΓ/ΟΓ ΗΕΛΕΑΝΑ σε περίπτωση βλάβης. Το θέμα αυτό, σε συνδυασμό με την ευστάθεια έναντι βλάβης, πέρα από στέρεες γνώσεις απαιτούσε και φαντασία για να αντιμετωπιστεί. Η διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS, 1960) αναφερόταν μόνο στις μέγιστες διαστάσεις βλάβης που έπρεπε να αντέχουν τα πλοία προκειμένου να μη βυθιστούν, και βέβαια στις αποστάσεις των εγκάρσιων διαιμερισμάτων ώστε να διατηρείται σε ικανοποιητικά επίπεδα ασφαλείας

η ευστάθεια. Να σημειώσουμε πως τα κριτήρια της εποχής εκείνης δεν έχουν καμία σχέση με τα σημερινά. Δεδομένου ότι ήταν μεγάλη η ανάγκη να μεταφέρονται πολλά φορτία με φορτηγά αυτοκίνητα, σκεφτήκαμε να εκμεταλλευτούμε ως χώρο φόρτωσης (γκαράζ) και το χώρο κάτω από το κύριο κατάστρωμα, με βάση την απαίτηση της SOLAS για τη μέγιστη διάσταση της βλάβης κατά το εγκάρσιο «στο 1/5 του πλάτους του πλοίου». Δεν γνωρίζαμε ότι ως τότε δεν είχε σκεφτεί κανείς αυτή τη σχεδίαση για τις φορτώσεις. Οι τρεις μας (Κουιμάνης, Γαλλιάκης, Σιμόπουλος) ήμασταν υπέρμαχοι αυτής της άποψης και βέβαιοι για την ορθότητά της, πράγμα που απέδειξε και η ολοκλήρωση της «μελέτης κατακλίσεως» από τον Μανώλη Γαλλιάκη.

Δυστυχώς, όταν υποβάλαμε τη μελέτη στην Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων, όπου προϊστάμενος ήταν ένας εξαιρετικός επιστήμονας, ο ναύαρχος Δημήτριος Ανδριτσόπουλος, δεν βρήκαμε κατανόηση και το σκεπτικό μας δεν έγινε αποδεκτό. Μάλιστα, επειδή ο αείμνηστος Ευθυμιάδης, πανέξυπνος άνθρωπος και επιχειρηματίας, είχε ζητήσει δάνειο από την ΕΤΒΑ, ο προϊστάμενος της τράπεζας Χάρης Μιχαλιτσιάνος, επίσης αείμνηστος συνάδελφος, κάλεσε τον Ανδριτσόπουλο να εξηγήσει τους λόγους της άρνησής του. Από τα πρακτικά του συμβουλίου καταγράφηκαν οι παρακάτω φράσεις: «Η αντιμετώπιση του προβλήματος είναι πρωτότυπος. Προσπάθησα να εντοπίσω κάποιο λάθος στη μελέτη κατά τις εφαρμογές των κανονισμών. Δεν υπάρχει πλοίο με χώρο φορτώσεως οχημάτων 50 μέτρων κάτω από το κύριο κατάστρωμα με παρόμοια αντιμετώπιση διατάξεως των δεξαμενών». Εμείς δεν μπορούσαμε να αποδεχτούμε αυτές τις απόψεις. Πήγα τα σχέδια και τις μελέτες

περίπτωση βλάβης του ΕΓ/ΟΓ ΗΕΛΕΑΝΑ»



ΑΡΧΕΙΟ ΧΡΗΣΤΟΥ ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΥ

Καθέλκυση του Ν. ΚΑΛΥΜΝΟΣ. Τέλη δεκαετίας 1980. Πάνω: Οι δύο συνάταιροι ναυπηγοί Γιάννης Κουιμάνης και Χρήστος Σιμόπουλος. Κάτω: Ο ναυπηγός Γιάννης Κουιμάνης κατά τη διάρκεια της ομιλίας του. Δίπλα του, ο τότε υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Ευάγγελος Γιαννόπουλος

Άρης Θεοδωρίδης

Ναυπηγός μηχανικός, ιδρυτής-διευθυντής της Vulcanus Technical Maritime Enterprises S.A.

«Συναγωνιζόμασταν με άμιλλα και χωρίς αντιζηλία»



στους καθηγητές μας στην Ιταλία, τη δεύτερη πατρίδα μας, κι αυτοί συμφώνησαν μαζί μας. Στη συνέχεια, από την Τεργέστη πήγα στη Γένοβα, όπου ο καθηγητής «Σπινέλης», διευθυντής του RINA, είδε τα σχέδια, κατάλαβε τη σκέψη μας και είπε: «Συγχαρητήρια για το σκεπτικό σας και τις λύσεις που δώσατε. Αν έχετε δυσκολίες στην Ελλάδα, αναλαμβάνουμε να εγγράψουμε το πλοίο στον Ιταλικό Νηογνώμονα και να εκδώσουμε πιστοποιητικά».

Μετά από δύο χρόνια περίπου, Ιταλοί συνάδελφοι ναυπηγισαν με αυτή τη φιλοσοφία στη Γένοβα τα ΕΓ/ΟΓ CANGURO, με την κλάση RINA. Μετά την ιταλική συμβολή και την αντικατάσταση του προϊσταμένου της ΕΕΠ από τον επίσης ναύαρχο Εμμανουήλ Ζωγραφάκη, η πρότασή μας έγινε μερικώς αποδεκτή, με χώρο οχημάτων κάπως περιορισμένου μήκους κάτω από το κύριο κατάστρωμα. Με τον Γιάννη η συνεργασία μας και η επιστημονική αντιμετώπιση των τεχνικών προβλημάτων ήταν άριστου επιπέδου και γι' αυτό κράτησε αυτά τα είκοσι χρόνια. Γιάννη, καλό ταξίδι...

Με τον Γιάννη Κουιμάνη ήμασταν αγαπητοί φίλοι και συνάδελφοι. Σπουδάσαμε ναυπηγική και οι δύο στην Ιταλία. Όταν τελείωσε τις σπουδές του και γύρισε στην Ελλάδα το 1963-64, εγώ είχα ήδη το δικό μου ναυπηγικό γραφείο. Του ανέθεσα να εκπονήσει τα υδροστατικά διαγράμματα του πρωτοπόρου F/B ΑΙΓΙΝΑ του Δημήτρη Γ. Σημαντώνη, που κατασκευαζόταν στα ναυπηγεία Ζέρβα στο Πέραμα. Τελείωσε τη δουλειά τέλεια και πολύ γρήγορα. Τότε, τα σχέδια γίνονταν στο χέρι με το γραμμοσύρτη και με σινική μελάνη πάνω σε διαφανές χαρτί, και όλοι οι υπολογισμοί με χειροκίνητες μηχανές. Πολλή δουλειά, αλλά ένιωθες, ζούσες και καταλάβαινες το σχέδιο και τους υπολογι-

Γιάννης Κουιμάνης «Επικοινωνιακό χάρισμα

και ναυπηγήσεις-ρεκόρ»



ΑΡΧΕΙΟ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΣ Γ. ΚΟΥΙΜΑΝΗ

γραφεία είχαν άφθονη δουλειά. Ναυπηγήθηκαν αξιόλογα πλοία, F/B, ρυμουλκά, πλωτοί γερανοί, βοηθητικά του πολεμικού στόλου κ.ά., όλα με την πιστοποίηση διεθνών Νηογνομώνων. Υποστηριζόμασταν και ανταλλάσαμε πληροφορίες με ταξύ μας. Δεν ένιωσα ποτέ επαγγελματική αντιπαλότητα προς τον Γιάννη. Αγαπούσαμε κι οι δυο πολύ τη δουλειά μας, της αφιερώναμε πολύ χρόνο από τη ζωή μας και τα αποτελέσματα ήταν εξαιρετικά.

Εγώ αργότερα έκανα στροφή και ασχολήθηκα με μετασκευές, ναυπηγήσεις και κατασκευές κρουαζιεροπλοίων στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Προχωρούσαμε παράλληλα. Στην επόμενη στροφή της καριέρας μου στράφηκα στην πλοιοκτησία, μετά από ένα ατύχημα, και οι δρόμοι μας χώρισαν επαγγελματικά. Ως ναυπηγός είχα περισσότερες και μεγαλύτερες χαρές και συγκινήσεις, μερικές φορές βέβαια και αποτυχίες, αλλά ήταν μια δουλειά που ταίριαζε περισσότερο στο πετσί μου. Ο Γιάννης συνέχισε την επιτυχημένη του καριέρα του στην Ελλάδα. Είχαμε πάντοτε επαφή, κάναμε παρέα, ανταλλάσαμε επισκέψεις στα γραφεία, μιλούσαμε. Ασχολήθηκε και με το ΕΛΙΝΤ, βραβεύτηκε και πρότεινε και τη δική μου βράβευση. Τον ευγνωμονώ. Θα τον θυμάμαι ως ειλικρινή άνθρωπο, άξιο συνάδελφο και καλό φίλο.

Την περίοδο εκείνη, δηλαδή από το 1960 έως το 1980, υπήρχε οργανισμός ναυπηγήσεων και μετασκευών στο Πέραμα. Όλα τα ναυπηγικά

βανε τη σχεδίαση και τη μελέτη και πολλές φορές ολοκλήρωνε το έργο και το παρέδιδε «με το κλειδί στο χέρι». Συν τους άλλους, ο Γιάννης είχε και επικοινωνιακό χάρισμα. Με τους σημαντικούς όρους, θα μπορούσαμε να πούμε πως είχε αναλάβει και το δύσκολο έργο των δημοσίων σχέσεων του γραφείου.

δημιουργήσει ένα από τα κορυφαία ναυπηγικά γραφεία στον Πειραιά. Και ο Χρήστος Σιμόπουλος είχε δουλέψει νωρίτερα στο γραφείο μου. Συναγωνιζόμασταν με άμιλλα και χωρίς αντιζηλία. Υπήρχε φιλία. Ήμουν ευχαριστημένος που πήγαιναν καλά. Σχεδίασαν και πραγματοποίησαν σπουδαία ναυπηγήματα. Αργότερα δημιουργήθηκαν και άλλα καλά ναυπηγικά γραφεία στον Πειραιά, όπως του Νότη Σπάνια, του Νίκου Πρατικάκη και άλλων. Το γραφείο Κουιμάνη-Σιμόπουλου αναλάμ-

μοούς σου. Καμία σχέση με τώρα, που όλα γίνονται ηλεκτρονικά. Σήμερα, τροφοδοτείς τον υπολογιστή με τα δεδομένα μιας μελέτης ή ενός σχεδίου, πατάς τρία κουμπιά και σου «ξερνάει» το αποτέλεσμα σε χρόνο μηδέν, ανάλογα με το πρόγραμμα που είναι εγκατεστημένο.

Ο Γιάννης, Χιώτης και μάλιστα γεννημένος στα Καρδάμυλα, κατάφερε μαζί με τον Χρήστο Σιμόπουλο, και χωρίς ιδιαίτερη υποστήριξη από τους συντοπίτες του, να

Νίκος Πρατικάκης

Ναυπηγός μηχανικός, ιδρυτής της NAP Engineering

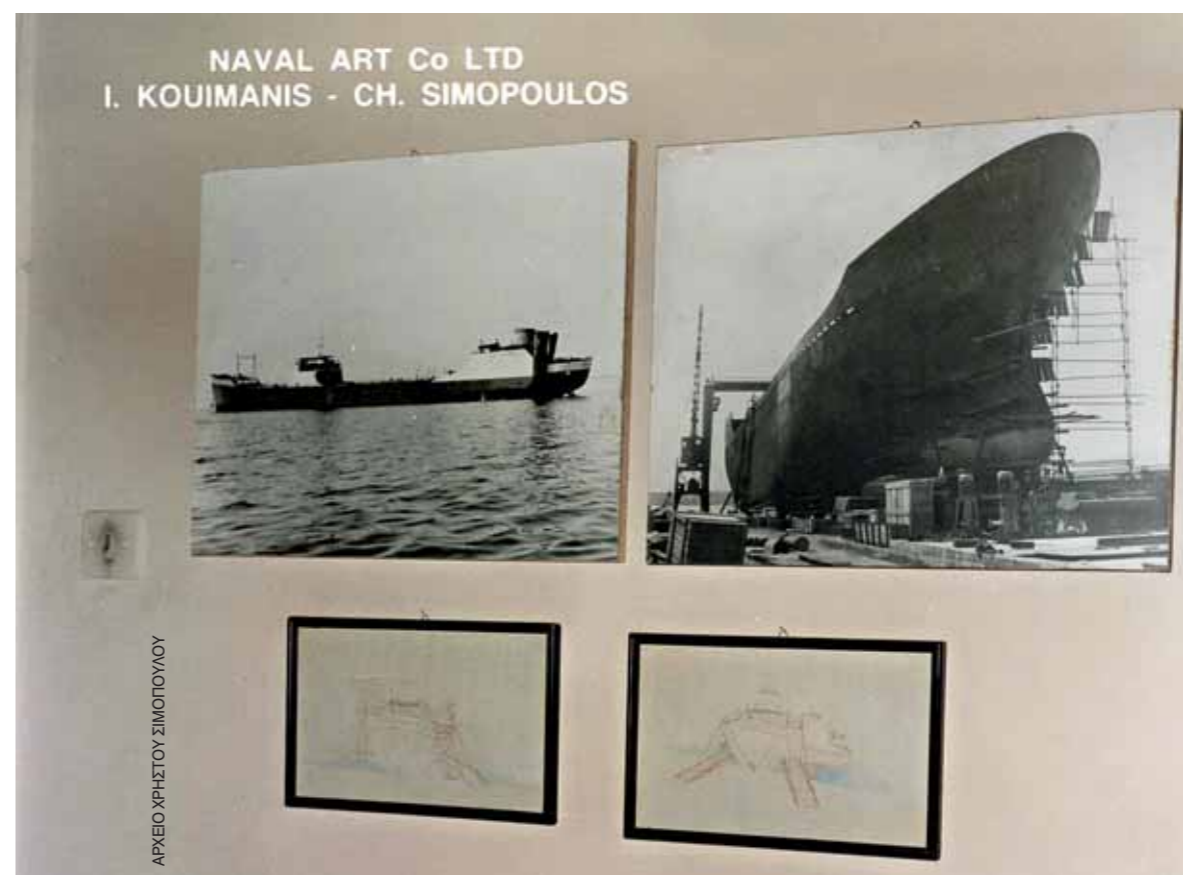
«Υπήρξε βαθιά χαρισματικός»

Ο Γιάννης Κουιμάνης ήταν ιδιαίτερα συμπαθής και αγαπητός σε όλους όσους τον γνώριζαν, συναδέλφους και μη, γι' αυτό και ο θάνατός του συγκλόνισε τους πάντες. Τον

γνώρισα λίγο πριν ξεκινήσω την επαγγελματική μου σταδιοδρομία, κατά το τελευταίο στάδιο της στρατιωτικής μου θητείας τότε που το πρώτο επαγγελματικό φτερούγισμα με έφερε στην «αυλή» του, στο ναυπηγικό

του γραφείο στον Πειραιά. Είδα έναν συνάδελφο νέο, γελαστό, πρόσχαρο, μετριόφρονα, ευγενικό, οικείο. Αυθόρμητη και αβίαστη η συμπάθειά μας, όπως και η συνεργασία μας, που κράτησε σχεδόν μια δεκαετία.

Αυτοδημιούργητος, συνέβαλε πρωτοποριακά στην ελληνική ναυπηγική εξέλιξη, με τον τρόπο, το πάθος, τη σοβαρότητα, την πειθώ, την επιστημονική βαρύτητα και την εργασία του, ώστε μαζί με άλλους συναδέλφους των χρόνων εκείνων να δημιουργήσουν το ελληνικό ναυπηγικό θαύμα. Πράγματι, εκείνη την περίοδο γεννήθηκαν ναυπηγεία και ανεξάρτητα ναυ-



Μετασκευή του DOLPHIN ELENA. Φωτογραφίες και σχέδια του πλοίου στους τοίχους του ναυπηγικού γραφείου Κουιμάνη-Σιμόπουλου. Κάτω δεξιά, το ΝΑΕΟΣ

πηγικά γραφεία, που με τη σειρά τους γέννησαν ακόμη περισσότερα ναυπηγεία και αμέτρητες εταιρείες και συνεργεία συμπληρωματικών και παραπληρωματικών εργασιών. Όλα αυτά μαζί γέννησαν δουλειές, γέννησαν πολλά πλοία, και αυτά γέννησαν πόλεις, όπως το Πέραμα και το Κερατσίνι. Μεγάλωσαν τη Δραπετσώνα και έδωσαν πνοή στη Σαλαμίνα και στην Ελευσίνα.

Πιστεύω πως αυτά τα χρόνια συνέβαλαν ώστε, για πρώτη φορά, να θεωρούμε ότι το ελληνικό φρόνημα ανέβηκε λίγο ψηλότερα. Οι προοπτικές ήταν έσοχες, απεριόριστες, χωρίς ανεργία και με εξασφαλισμένη πρόοδο σε βάθος χρόνου. Όμως, δυστυχώς, δεν υπήρξε συνέχεια. Ό,τι οικοδομήθηκε ναυπηγικά μέσα σ' αυτά τα χρυσά χρόνια καταστράφηκε από τους άφρονες και ασυγκράτητους συνδικαλιστές, αλλά και από τις ακατανόητες πολιτικές των κυβερνήσεων, που αγνόησαν και ακόμη αγνοούν ότι οι ψυχές των Ελλήνων είναι θαλασσινές, ότι όταν ξεριζώνεις τη θάλασσα από τον Έλληνα ξεριζώνεις την ψυχή του και δεν μένει τίποτα.

Αυτά τα χρυσά χρόνια, το όνομα του Γιάννη Κουιμάνη κυριαρχούσε. Είχε πολλές και μεγάλες επαγγελματικές επιτυχίες. Η εταιρεία του πραγματοποίησε τις περισσότερες ναυπηγήσεις νέων πλοίων και ίσως τις περισσότερες ναυπηγικές και μετασκευαστικές εργασίες στο Πέραμα και την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά. Τον έζησα και γνώριζω πως η ψυχή του ήταν θαλασσινή, πως η καρδιά του χτυπούσε στο κέντρο του απέραντου γαλάζιου. Αυτές οι αξίες πλοήγησαν τη ζωή του και αυτές πήρε μαζί στο τελευταίο ταξίδι του. Ως ύστατο χαιρετισμό, του αφιερώνω τους στίχους του Γ. Σεφέρη: «Είναι παλιό το λιμάνι, δεν μπορώ πια να περιμένω ούτε το φίλο που έφυγε στο νησί με τα πεύκα»

Γιάννης Κουιμάνης «Στ' ορθόπλωρο

καράβι ομπρός»



ΑΡΧΕΙΟ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΣ Γ. ΚΟΥΙΜΑΝΗ

στις φίλιες του, έδινε τον εαυτό του γι' αυτές και υπολόγιζε σ' αυτές. Μπορούσε με ευκολία να εμψυχώνει τους συνεργάτες του και να προτρέπει στην πρωτοπορία. Ενσάρκωνε ένα υπόδειγμα ψυχραιμίας και έβλεπε τον εαυτό του ως σταθερό και υπομονετικό κυματοθραύστη. Η υπομονή του ήταν ιώβειος και σε συνδυασμό με την ευγενή επιμονή του κάθε Βατερλό μπορούσε να μετατραπεί σε θρίαμβο. Αφήνει θετικό ίχνος τόσο ως επιστήμονας όσο και ως άνθρωπος. Το παράδειγμά του θα τίθεται προς μίμηση για τους νέους επιστήμονες. Θέλω να τον θυμάμαι όπως ήθελε να αισθάνεται, όπως οι σίχοι του Κ. Βάρναλη το αποδίδουν: «Εγώ του καραβιού γοργόνα στ' ορθόπλωρο καράβι ομπρός. Απάνω μου σπάνε φουρτούνες κι άγριος ενάντια μου καιρός»

Τέλος, ως ελάχιστη προσφορά παρηγοριάς αφιερώνω στην οικογένειά του τους στίχους του Γ. Ρίτσου: «Πίσω από απλά πράγματα κρύβομαι, για να με βρείτε· αν δε με βρείτε, θα βρείτε τα πράγματα, θ' αγγίξετε εκείνα που άγγιξε το χέρι μου, θα σμίξουν τα χνάρια των χεριών μας!»

«Όλη η πάσσα κρεμόταν από το δίδυμο Κουιμάνη-Σιμόπουλου. Από τα χέρια τους πέρασαν πολλά καράβια»

ούτε το φίλο που έφυγε στο νησί με τα πλατάνια
ούτε το φίλο που έφυγε για τ' ανοιχτά.
Χαϊδεύω τα σκουριασμένα κανόνια,
χαϊδεύω τα κουπίά να ζωντανέψει το κορμί μου και ν' αποφασίσει.
Τα καραβόπανα δίνουν μόνο τη μυρωδιά του αλατιού της άλλης τρικυμίας»

Ο Γιάννης υπήρξε βαθιά χαρισματικός. Ως επαγγελματία τον αντιπροσώπευε η φιλοσοφική έννοια του αριστοτελικού αγαθού. Πάντα αισιόδοξος, με θετική οπτική, προσπαθούσε να βλέπει το ποτήρι παραπάνω από μισογεμάτο. Είχε ευχάριστο χαρακτήρα, με ιδιαίτερη αίσθηση του χιούμορ, στο μέτρο της ευπρέπειας.

Του άρεσε να διηγείται αστείες ιστορίες την κατάλληλη στιγμή, προκειμένου μια σοβαρή και μονότονη συζήτηση να γίνει ενδιαφέρουσα και αποδοτική. Η συμπεριφορά του ήταν οικεία και απλή, διανθισμένη με τα συστατικά που εμπνέουν πειστικότητα και εμπιστοσύνη. Αγαπούσε πάρα πολύ τη δουλειά του και ήταν ακούρατος. Σταθερός

Κώστας Σπύρου

Κοσμήτορας της Σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών του ΕΜΠ, πρώην πρόεδρος του ΕΛΙΝΤ

«Ο Γιάννης Κουιμάνης όπως θα τον θυμάμαι»

Γνώρισα καλύτερα τον Γιάννη Κουιμάνη μετά το 2006, όταν ασχολήθηκα με τη διοίκηση του ΕΛΙΝΤ. Σιγά σιγά γίναμε καλοί φίλοι, και ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια. Ήταν σπουδαίος ναυπηγός. Από τα

τέλη της δεκαετίας του '60 και μετά –αρχικά με τον άξιο συνεταιίρο του Χρήστο Σιμόπουλο– έπαιξε πρωταγωνιστικό ρόλο στην κατασκευή ή μετασκευή περίπου 250 πλοίων διαφόρων τύπων, συμπεριλαμβανομένων bulk carriers, containerships,

πετρελαιοφόρων, κρουαζιεροπλοίων, πλοίων αναψυχής, αλιευτικών, ρυμουλκών, πλοίων ανοιχτού τύπου και επιβατηγών/οχηματαγωγών. Ήταν ένας από τους καλύτερους designers αλλά και managers γενικών εργασιών σχεδια-

σμού και κατασκευής πλοίων. Η ευρηματικότητά του στην επίλυση τεχνικών προβλημάτων ήταν μοναδική, σε μια εποχή που οι κανονισμοί δεν κάλυπταν πολλά από τα τεχνικά ζητήματα που είναι δυνατόν να προκύψουν κατά το σχεδια-



ΑΡΧΕΙΟ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΣ Γ. ΚΟΥΙΜΑΝΗ



ΑΡΧΕΙΟ ΚΩΣΤΑΣ ΣΠΥΡΟΥ



ΑΡΧΕΙΟ ΕΛΙΝΤ



1. Με τον Χιώτη εφοπλιστή καπετάν Νίκο Φράγκο. 2. Σε συνέδριο του ΕΛΙΝΤ. Στην πρώτη σειρά, ο καθηγητής Κώστας Σπύρου, ο Γιάννης Κουιμάνης, ο ναυπηγός και πρόεδρος του ελληνικού τμήματος της SNAME Πέτρος Λαλάγκας, ο καθηγητής Χαρίλαος Ψαράυτης και το στέλεχος του Lloyd's Register και σημερινός πρόεδρος του ΕΛΙΝΤ Μιχάλης Μαντζαφός. 3 και 4. Βράβευση του Γιάννη Κουιμάνη από το ΕΛΙΝΤ, το 2010

σμό ή τη μετασκευή ενός πλοίου. Αυτές οι ικανότητες του προσέδωσαν ξεχωριστή φήμη στην Ελλάδα αλλά και διεθνώς. Θυμάμαι, για παράδειγμα, το 2012, στη διάρκεια του επίσημου δείπνου του διεθνούς συνεδρίου για την ευστάθεια πλοίων που διοργάνωσε το ΕΜΠ, που ο φημισμένος καθηγητής του Πανεπιστημίου της Τεργέστης Alberto Francescutto με ρώτησε διακριτικά, αλλά και με έκδηλο θαυμασμό, αν αυτός που καθόταν απέναντί μου ήταν ο Γιάννης Κουιμάνης. Είχε αποφοιτήσει πάνω από πενήντα χρόνια πριν, όμως η φήμη του έχει περάσει και στους τωρινούς καθηγητές, που τον θεωρούν έναν από τους πιο διακεκριμένους αποφοίτους του Ιδρύματος.

Μου μιλούσε συχνά για την ιδέα του να τοποθετηθεί sronspons σε πλοία ώστε να βελτιωθεί η ευστάθειά τους μετά από βλάβη, σε μια εποχή που αυτό δεν γινόταν πουθενά. Μάλιστα, μου είχε διηγηθεί ότι σε επαγγελματική επίσκεψή του στη Φινλανδία είδε ένα πλοίο που έφερε sronspons και, όταν συστήθηκε στους μελετητές του, εκείνοι αμέσως παραδέχτηκαν ότι είχαν υιοθετήσει την ιδέα του.

Το ΕΛΙΝΤ αναγνώρισε τη συνεχή και πολύπλευρη συνεισφορά του Γιάννη Κουιμάνη στη ναυτική τεχνολογία και του απένειμε το ετήσιο βραβείο του Ινστιτούτου το 2010. Η συνολική επαγγελματική του δραστηριότητα διήρκεσε πάνω από μισό αιώνα και το ενδιαφέρον του για τις εξελίξεις στη ναυτική τεχνολογία ήταν διαρκές μέχρι την τελευταία στιγμή. Σε παρουσίασή του στο ΕΛΙΝΤ το 2014, είχε αναφερθεί στην ανάγκη να τροποποιηθεί ο συμβατικός σχεδιασμός των επιβατηγών πλοίων, ώστε να αποφεύγεται η ανατροπή και η βύθισή τους μετά από ρηγά ρήγματα, όπως αυτά που υπέστησαν τα πλοία COSTA CONCORDIA, SEA DIAMOND και ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ. Ήταν πεπεισμένος ότι η καταλληλότερη λύση είναι ο σχεδια-

NAVAL ART Co LTD
(Ι. ΚΟΥΙΜΑΝΗΣ — ΧΡ. ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ)
ΔΙΠΛ. ΝΑΥΠΗΓΟΙ — ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΙ

ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ, ΣΧΕΔΙΩΝ & ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ για την κατασκευή ή μετασκευή πλοίων κάθε τύπου.

Η **NAVAL ART** έχει επεκτείνει την δραστηριότητά της και στους τομείς:

- CLAIMS ● ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ
- ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ●

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 35-39 ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ. 452.2267 — 452.0156 — 451.1929

Διαφημιστική καταχώριση της Naval Art Co στο περιοδικό του ΕΛΙΝΤ «Επιθεώρηση Ναυτικής Τεχνολογίας» (τ. 30, Απρίλιος-Ιούνιος 1985)

σμός των νέων επιβατηγών με διπλά τοιχώματα.

Με το ΕΜΠ είχε συνεργαστεί επανειλημμένα σε σχεδιασμούς πλοίων και στη διεξαγωγή πειραμάτων με μοντέλα, προκειμένου να προβλεφθεί η απαιτούμενη ισχύς της προωστήριας εγκατάστασης. Έτρεφε ιδιαίτερη εκτίμηση για την επιστημονική γνώση και για τις μεγάλες δυνατότητες που αυτή προσφέρει με στόχο τη βελτίωση της απόδοσης και της ασφάλειας των κατασκευών. Παλαιότερα στο ναυπηγικό χώρο αυτή η αντίληψη δεν ήταν συνηθισμένη, καθώς τον πρωτεύοντα ρόλο διατηρούσε η τεχνική εμπειρία. Επιδίωκε την εισαγωγή επιστημονικών μεθόδων στο σχεδιασμό και την κατασκευή των πλοίων, και αυτό το υποστήριξε σε όλη τη διάρκεια της σταδιοδρομίας του. Προς τον ίδιο στόχο συνέτεινε και η δραστηριοποίησή του στο ΕΛΙΝΤ, του οποίου διετέλεσε αντιπρόεδρος για τέσσερα χρόνια. Εξάλλου, για πάνω από σαράντα χρόνια προσέφερε πολλά

στο Ινστιτούτο με ανιδιοτέλεια. Στην ουσία αποτέλεσε στυλοβάτη του, αν και ποτέ δεν ήθελε να εμφανίζεται σε πρωταγωνιστικό ρόλο.

Δεν θα ήθελα να παραλείψω να αναφερθώ με δυο λόγια και στην ανθρώπινη πλευρά του Γιάννη Κουιμάνη. Είχε ξεχωριστή ικανότητα να διακρίνει την ποιότητα όταν την έβρισκε μπροστά του. Λειτουργούσε με αρχές και αξίες, παρά το γεγονός ότι εργάστηκε σ' ένα χώρο δύσκολο και πολύ ανταγωνιστικό. Ενθάρρυνε και βοηθούσε τους νεότερους, για τους οποίους είχε πάντα μια καλή λέξη να πει, χωρίς όμως διάθεση κολακείας. Για μένα, ο Γιάννης αποτελούσε αυθεντική έκφραση της βαθιάς ιστορίας και κουλτούρας του τόπου όπου γεννήθηκε, της Χίου. Με την έμφυτη ευγένειά του, την οξυδέρκεια, την απαράμιλλη εμπειρία και την προσήλωσή του στην επίτευξη του καλύτερου αποτελέσματος, ήταν ο καταλύτης ώστε να επιτυγχάνονται συναινέσεις σε δύσκολες κατα-

στάσεις. Απόλαυσα ιδιαίτερα την κοινωνική συναστροφή μαζί του, τη βαθιά φιλία και αλληλοεκτίμησή μας.

Κάποια στιγμή τού είπα ότι σκοπεύω να αναλάβω πρωτοβουλία για να καταγραφούν οι εμπειρίες των πρωταγωνιστών του ναυπηγικού χώρου στην Ελλάδα του '60 και του '70 και ότι θα ήθελα να ξεκινήσω παίρνοντας μαγνητοσκοπημένη συνέντευξη απ' αυτόν. Ξέρω ότι προετοιμαζόταν. Ποτέ δεν πίστευσα ότι η απώλειά του θα ερχόταν τόσο ξαφνικά. Δυστυχώς αυτό το πρώτο βήμα δεν μπόρεσε να πραγματοποιηθεί. Επίσης, είχαμε συμφωνήσει στην ανάγκη να διασωθεί και να ψηφιοποιηθεί το αρχαιακό υλικό σχεδιάσεων πλοίων, μελετών κ.λπ. που έχουν στα χέρια τους οι παλαιότεροι ναυπηγοί. Ελπίζω να βρεθούν συμπαράστατες, ώστε να καταγραφεί όπως αρμόζει η ιστορία της ελληνικής ναυπηγικής κατά το β' μισό του 20ού αιώνα. Μεταξύ άλλων, θα είναι ένας πολύ καλός τρόπος να αναδειχθεί η τεχνική προσφορά σπουδαίων ανθρώπων, όπως ήταν ο Γιάννης Κουιμάνης.



ΑΡΧΕΙΟ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΣ Γ. ΚΟΥΙΜΑΝΗ

Νικόλας Ι. Κουιμάνης

Μηχανολόγος μηχανικός

«Μπαμπά, γιατί δουλεύεις και τις Κυριακές;»

Αρχές δεκαετίας 1980. Κυριακή πρωί. Ώρα για την καθιερωμένη βόλτα μας. Ντύνομαι γρήγορα. — «Θα περάσουμε από το γραφείο πρώτα να πάρουμε τα σχέδια και μετά Πέραμα», μου λες. — «Μπαμπά, γιατί δουλεύεις και τις Κυριακές;». — «Η καθέλκυση είναι σε δέκα μέρες. Δεν έχουμε πολύ χρόνο». — «Εντάξει, αλλά να ξέρεις, εγώ το έγγραφο στην έκθεση στο σχολείο». — «Τι έγγραφο;». — «Ότι μακάρι να μπορούσα να χαλάσω τις δουλειές». Γελάς. Φτάσαμε. Το Πέραμα σφύζει από ζωή. Μυρωδιές και ήχοι σχεδόν ερωτικοί. — «Μπαμπά, θα προλάβουμε

να πάμε στο γήπεδο μετά;» — «Εννοείται!» **Μέσα δεκαετίας '80.** Τεργέστη. Καλοκαίρι. Όταν με ρώτησες αν θέλω να έρθω μαζί σου για να δω το πανεπιστήμιο όπου σπούδασες, ούτε καν το σκέφτηκα δεύτερη φορά. Το κτίριο επιβλητικό. Έρχονται στο μυαλό μου εικόνες από σένα φοιτητή, με τον Φώτη, τον Μανώλη, τον Χρήστο. Η πειραματική δεξαμενή με το σύστημα παραγωγής κυματισμών και το μοντέλο βαποριού σαν παιχνίδι στα μάτια μου. Οι καθηγητές σου περήφανοι. Είστε συνάδελφοι, άλλωστε, τώρα. **Μέσα δεκαετίας '90.** Λονδίνο. Σπουδές. Έχεις κάνει στάση από κάποιο ταξίδι σου για να πε-

ράσουμε λίγες μέρες μαζί. Ο ταξιτζής που έχουμε κλείσει για όλη την ημέρα — πρώην ναυτικός από το Λίβερπουλ — έχει εντυπωσιαστεί από τις ναυτικές περιπέτειες του πατέρα και του παππού σου ανά τον κόσμο. Στο τέλος της ημέρας τού αφήνεις ένα γερό φιλοδώρημα. — «Καλέ πατέρα! Τι κάνεις;» — «Ο κύριος θα έχει να λέει καλά πράγματα για την Ελλάδα και τους Έλληνες», απαντάς. **2001.** Σε κάποιο ευρωπαϊκό ναυπηγείο. Η πρώτη δουλειά μαζί στο εξωτερικό. Η φόρμα είναι σαν στολή· κάποιος από την ομάδα με αποκαλεί «μάστορα». Με κοιτάς χαμογελώντας. «Σαν χτες φαίνεται που πηγαίναμε στο Πέραμα», μου λες. Δακρύζεις...

2017. Δεν ξέρω τι να κάνω. Η μεγάλη σου εγγώνη με έχει στριμώξει για τα καλά με απορίες για τα φουσκωτά σκάφη. Σε παίρνω με τηλεφώνω. Οι ερωτήσεις είναι καταπιεστικές. Ήρεμος, χαρούμενος, εξηγηματικός, μας διαφωτίζεις. Δακρύζω... ■

Αυτονόητες οι θερμές ευχαριστίες του «Ε» προς όλους τους συμμετέχοντες σ' αυτό το αφιέρωμα στη μνήμη του Γιάννη Κουιμάνη. Το φωτογραφικό υλικό παραχωρήθηκε ευγενώς από τα αρχεία της οικογένειας Κουιμάνη, του Απόστολου Δόμβρου, του Χρήστου Σιμόπουλου, του Κώστα Σπύρου και του ΕΛΙΝΤ. Ιδιαίτερες ευχαριστίες και προς τη γραμματέα του ΕΛΙΝΤ κυρία Ξένια Γκαλέτση για την αμέριστη βοήθειά της.

ΕΛΙΝΤ

«Θα συνεχίσουμε το έργο του»

Ο Γιάννης Κουιμάνης, πολύτιμο και αγαπημένο μέλος του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας, ήταν ένας εξαιρετικός ναυπηγός μηχανολόγος μηχανικός, με διακρίσεις στο ενεργητικό του και πολύχρονη εμπειρία — κοντά στα 60 χρόνια — στη ναυπηγική τεχνολογία και στο σχεδιασμό πλοίων. Είναι τεράστια η κοινωνική προσφορά του, διότι με το έργο του πρόσφερε το όραμα και το παράδειγμα για τη χρήση πρωτοποριακών επιστημονικών μεθόδων στο σχεδιασμό πλοίων τόσο στην Ελλάδα όσο και διεθνώς. Η επιβλητική παρουσία του στη ναυτική και ναυτιλιακή κοινότητα του Πειραιά θα αποτελεί διαρκές σημείο αναφοράς για όλους μας και διαρκή υπόμνηση του κενού που αφήνει. Ο Γιάννης είχε ιδιαίτε-

ρη ακτινοβολία. Ήταν, χωρίς υπερβολή, ο σύνδεσμος μεταξύ των μελών του Ινστιτούτου και του τεχνικού ναυτιλιακού κόσμου του Πειραιά. Η προσφορά του δεν αφορούσε μόνο τη σοφία και τη γνώση του αντικειμένου του, αλλά παράλληλα ήταν προσφορά ψυχής, οράματος, ιδέας, κατεύθυνσης, παρότρυνσης και ενθάρρυνσης προς τους νεότερους. Ήταν ένας άνθρωπος που σπινθηροβολούσε από ευφύια και χιούμορ, από πάθος για την επιστήμη του, από υπευθυνότητα, τόλμη, κριτική στάση, επιμονή και υπομονή. Το Ινστιτούτο θα συνεχίσει την προσπάθεια να πραγματοποιήσει τους στόχους που έθεσε ο Γιάννης, σε συνδυασμό με τις αξίες του ήθους, της ευγένειας, της καλοσύνης, και με γνώμονα τη μεταλαμπάδευση της τεχνολογικής ναυτικής γνώσης και καινοτομίας. ■

