



# Η γραμμή φορτώσεως και ο Samuel Plimsoll

Ο αγώνας για την καθιέρωση της γραμμής φορτώσεως στα πλοία διήρκεσε πάνω από 100 χρόνια. Το σωτήριο αυτό μέτρο για την ασφάλεια των πλοίων και των πληρωμάτων εφαρμόστηκε στην Αγγλία πρώτη φορά με τη θέσπιση νόμου το 1876 χάρη στην επιμονή των James Hall και Samuel Plimsoll, και διεθνώς το 1930

**Μ**ια συνηθισμένη περίπτωση που συχνά τίθεται στους ναυτικούς από τους ανθρώπους της στεριάς είναι τι σημαίνουν ή τι χρειάζονται εκείνες οι γραμμές και τα γράμματα που ζωγραφίζονται στα πλευρά του σκάφους. Πρόκειται φυσικά για τις γραμμές φορτώσεως, που δείχνουν σε ποιο επίπεδο βρίσκεται το όριο που μπορεί να βυθιστεί το σκάφος όταν φορτωθεί σε διάφορες περιοχές του ωκεανού και σε διαφορετικές εποχές, προκειμένου να εκτελέσει το ταξίδι με ασφάλεια και να αποφευχθεί η υπερφόρτωση. Η υπερφόρτωση των πλοίων δεν είχε ως αποτέλεσμα μονάχα την απώλεια του πλοίου και του φορτίου, αλλά, το σοβαρότερο, και την απώλεια εκείνων που ταξίδευαν με αυτά και που συχνότατα ήταν εκείνοι που τα υπερφόρτωναν, με αποτέλεσμα να πληρώνουν οι ίδιοι με τη ζωή τους τη δική τους απληστία ή εκείνη των αφεντικών τους.

Η ιστορία της υπερφορτώσεως με τις μοιραίες συχνά συνέπειές της πηγαιίνει πολύ μακριά. Σε μια τέτοια περίπτωση, με τραγικές συνέπειες μάλιστα, αναφέρεται ο περίφημος ρήτορας της αρχαίας Αθήνας, ο Δημοσθένης (384 - 322 π.Χ.) στον λόγο του «Προς Φορμίωνα-Περί δανείου». Συγκεκριμένα λέει: «Γεγεμισμένη γαρ ήδη της νεώς, ως ακούομεν, μάλλον του δέοντος προσέλαβεν επί του καταστρώματος χιλιάς βύρσας, όθεν και η διαφθορά, τη νήσιν έβη. Και αυτός μεν απεσώθη εν τω λέμβω μετά των άλλων παιδων του Δίωνος, απώλεσεν δε πλέον ή τρία κοντα σώματα ελεύθερα χωρίς άλλων». Δηλαδή: «Διότι ενώ το πλοίο ήτο φορτωμένο, όπως πληροφορούμαστε, περισσότερο από όσο έπρεπε, φόρτωσε στο κατάστρωμα



Ο Samuel Plimsoll

χιλία δέρματα ακατέργαστα, από αυτό δε προήλθε και η καταστροφή του πλοίου. Και αυτός μεν σώθηκε με τη βάρκα μαζί με τα άλλα παιδιά του Δίωνος, χάθηκαν όμως περισσότεροι από τριάντα ελεύθεροι, χωρίς τους άλλους».

Η πρακτική να σημειώνονται τα επίπεδα βυθίσεως του σκάφους, στη σημερινή της μορφή, παρουσιάζεται προς το τέλος του 19ου αιώνα, σπέρματα όμως της προσπάθειας αυτής μπορούμε να βρούμε στο Ναυτικό Νόμο των Ροδίων, που κατά την επικρατέστερη άποψη αποτελεί ι-διωτική κωδικοποίηση των μεταξύ έκτης και όγδοης εκατονταετίας ναυτικών συνηθειών που επικρατούσαν στην ανατολική λεκάνη της Μεσογείου. Συγκεκριμένα στο άρθρο 11 ο νόμος όριζε πως ο φορτω-

τής, καθώς δεν υπήρχε επιθεώρηση από την πολιτεία, έπρεπε να εξετάζει εάν το πλοίο είχε: «... πάσαν την επιχειρίαν τελείως, ιστόν, κεραίαν ισχυρά, άρμενά τε και διφθέρας, αγκύρας τε και σχοινία καννάβινα διάφορα και καράβους εξαρτημένους, και αυχένους επιτηδείους, ναυτικούς γοργούς και ναύτας τους αρκούντας, και πλάγια μη παραλελυμένα, και απλώς οι έμποροι τα πάντα επιζητείτωσαν, και ούτως επιβαλλέτωσαν».

Την εποχή της ακμής των ιταλικών κρατών-πόλεων, 10ος με 16ος αιώνας, εφαρμοζόταν κάποιος έλεγχος για την αποφυγή της υπερφορτώσεως. Ο νόμος της Βενετίας, για παράδειγμα, απαιτούσε το πλοίο να φορτώνεται στο μέγιστο βύθισμα, που σημειωνόταν από μία σταθερή γραμμή. Η γραμμή αυτή σημειωνόταν στην πλευρά του σκάφους και διέφερε σε μορφή για κάθε πόλη της Ιταλίας. Στα πλοία της Βενετίας χαρασσόταν ένας σταυρός, σε εκείνα της Γένοβας τρεις οριζόντιες σιδερένιες λά-



Το έτος 1681 ο Γάλλος υπουργός των Ναυτικών, Κάρολος Κολμπέρ, έθεσε σε εφαρμογή μέτρα που αφορούσαν στην καταμέτρηση της χωρητικότητας και στη νηολόγηση των πλοίων

40  
20  
8M