2

Η επιχειρηματική πορεία του Αριστοτέλη Ωνάση

1924–1975

Τζελίνα Χαρλαύτη

Η επιχειρηματική πορεία του Αριστοτέλη Ωνάση καλύπτει πέντε δεκαετίες, από το 1924 μέχρι το 1975. Σε αυτή την πορεία εντοπίζουμε τέσσερις διακριτές περιόδους. Η πρώτη καλύπτει τα πρώτα οκτώ χρόνια της επιχειρηματικής του δραστηριότητας στο Μπουένος Άιρες, από το 1924 μέχρι το 1932, κατά την οποία ανέπτυξε τις εμπορικές επιχειρήσεις του με όχημα το οικογενειακό επιχειρηματικό δίκτυο. Τότε συγκέντρωσε τα πρώτα του κεφάλαια στο πλαίσιο της οικογενειακής επιχείρησης με την εισαγωγή και την επεξεργασία ελληνικών καπνών και άλλων ειδών, με επιχειρηματικές βάσεις τον Πειραιά, το Μπουένος Άιρες και το Μοντεβιδέο. Η περίοδος αυτή ολοκληρώνεται με τον θάνατο του πατέρα του το 1932.

Κατά τη δεύτερη περίοδο, από το 1932 ώς το 1946, ο Αριστοτέλης Ωνάσης εισέρχεται στη ναυτιλία και εδραιώνεται ως εφοπλιστής πλοίων ξηρού και υγρού φορτίου, με έδρα των επιχειρήσεών του το Μπουένος Άιρες, το Μοντεβιδέο και τη Νέα Υόρκη. Αρχικά συνεργάστηκε με τα δύο πρώτα του ξαδέρφια Νίκο και Κώστα Κονιαλίδη, αλλά στο τέλος της περιόδου απέκτησε τον αποκλειστικό και πλήρη έλεγχο των πλοίων του. Την περίοδο αυτή ήταν ένας μεσαίος εφοπλιστής με ιδιοκτησία τριών έως έξι πλοίων. Στα χρόνια αυτά, και ιδιαίτερα κατά τη δεκαετία του 1930, περνάει το μεγαλύτερο διάστημα της επιχειρηματικής του ζωής στο Λονδίνο, τη Γαλλία και τη Σκανδιναβία, ενώ κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο στη Νέα Υόρκη. Αυτή η περίοδος χαρακτηρίστηκε από τις διαμάχες του τόσο με τους Έλληνες της Αργεντινής όσο και με τη διεθνή ομάδα των Ελλήνων εφοπλιστών που ήταν εγκατεστημένοι στη Νέα Υόρκη, στο Λονδίνο και στον Πειραιά. Στο ναυτιλιακό πεδίο, κρίσιμη ήταν η απόφασή του να δραστηριοποιηθεί στον τομέα των δεξαμενόπλοιων, κίνηση πρωτοποριακή για την ελληνόκτητη ναυτιλία το 1939· η άλλη καθοριστική απόφαση αυτής της περιόδου ήταν η δημιουργία της πρώτης παναμαϊκής εταιρείας, της Sociedad Marítima Miraflores, και η χρήση των σημαιών ευκαιρίας.

Η τρίτη περίοδος, 1946–1958, είναι εκείνη της απογείωσής του, καθώς ο Ωνάσης συγκροτεί έναν στόλο 60 πλοίων και καθιερώνεται ως εφοπλιστής διεθνούς διαμετρήματος. Η περίοδος αυτή σηματοδοτήθηκε από την εξειδίκευσή του στα δεξαμενόπλοια και χαρακτηρίστηκε από συγκρούσεις με την αμερικανική κυβέρνηση και τα αμερικανικά εφοπλιστικά και πετρελαϊκά συμφέροντα σε παγκόσμιο επίπεδο. Στο τέλος της περιόδου μετέφερε την έδρα της εταιρείας του στην Ευρώπη, στο Μόντε Κάρλο, και απέκτησε παγκόσμια φήμη. Οι κρίσιμες

αποφάσεις που πήρε στα χρόνια αυτά είναι κατ' αρχήν το άνοιγμα της αμερικανικής πιστωτικής αγοράς —και ιδιαίτερα της μόνης διεθνικής αμερικανικής τράπεζας, της National City Bank of New York— στη ναυτιλία, η εξαγορά από την Αμερικανική Ναυτιλιακή Επιτροπή μεγάλου αριθμού δεξαμενόπλοιων υπό αμερικανική σημαία και οι μαζικές ναυπηγήσεις δεξαμενόπλοιων σε αμερικανικά, γερμανικά και γαλλικά ναυπηγεία με την εγγύηση χρονοναυλώσεων από αμερικανικές πετρελαϊκές εταιρείες.

Κατά την τέταρτη φάση της πορείας του, από το 1959 ώς το 1975, ο Ωνάσης είναι αδιαμφισβήτητα ο μεγαλύτερος εφοπλιστής δεξαμενόπλοιων στον κόσμο, με στόλο 80 πλοίων. Γίνεται το πρότυπο του διεθνούς μεγιστάνα εφοπλιστή, κορυφαίο μέλος του διεθνούς «τζετ σετ» της εποχής, και περνά πλέον τον περισσότερο χρόνο του στη Μεσόγειο, μεταξύ Μόντε Κάρλο, Γαλλίας και Ελλάδας, και στη θαλαμηγό του «Χριστίνα». Στην περίοδο αυτή οι βάσεις των επιχειρήσεών του εξακολουθούν να είναι το Μόντε Κάρλο και το Μοντεβιδέο, ύστερα όμως από την απόκτηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας η Αθήνα γίνεται το τρίτο κέντρο διαχείρισης των επιχειρήσεών του, αλλά πλέον και η Ελλάδα γίνεται εν γένει ο κύριος τόπος διαμονής του μέχρι τον θάνατό του.

Η πρώτη περίοδος, 1924–1932

Η πρώτη επιχειρηματική περίοδος του Αριστοτέλη Ωνάση αφορά την εμπορική του δράση μέσα από το οικογενειακό επιχειρηματικό δίκτυο της οικογένειας Ωνάση την περίοδο 1924–1932. Δεν ξεκίνησε μόνος του τις επιχειρήσεις, αλλά με τα κεφάλαια και τις διασυνδέσεις του πατέρα του Σωκράτη και του θείου του Όμηρου στην Ελλάδα, που του εξασφάλισαν εισαγωγές ελληνικών καπνών στην Αργεντινή, και σε συνεργασία με τον εξάδελφό του Νίκο Κονιαλίδη και αργότερα με τον Κώστα Κονιαλίδη. Όπως είδαμε στο Κεφάλαιο 1, οι Σωκράτης και Όμηρος Ωνάσης, τον Δεκέμβριο του 1922, δύο μήνες μετά την εγκατάστασή τους στην Αθήνα, έκαναν το νέο τους ξεκίνημα στη νέα πατρίδα ιδρύοντας εμπορική επιχείρηση με την ίδια επωνυμία που είχαν και στη Σμύρνη, «Σ. & Ο. Ωνάσης», στην οδό Σωτείρας 1 στον Πειραιά.

Φιλοξενώντας ήδη σημαντική μικρασιατική ελληνική κοινότητα, το Μπουένος Άιρες ήταν προσφιλής τόπος μετανάστευσης, και ο νεαρός Αριστοτέλης εστάλη εκεί από την οικογένεια για να ιχνηλατήσει το επιχειρηματικό πεδίο, όπως παρουσιάζει διεξοδικά στο Κεφάλαιο 3 η Μαρία Δαμηλάκου. Στη Νότια Αμερική ο Αριστοτέλης Ωνάσης έφτασε τον Σεπτέμβριο του 1923. Οι πρώτοι οκτώ μήνες ήταν απογοητευτικοί, και στις 16 Ιουνίου 1924 έγραφε στην αδελφή του Άρτεμη από το Μπουένος Άιρες, «απεφάσισα να σπουδάσω για να μπορέσω μετά 6 χρόνια να κατέχω μια περιουσία πνευματική, την οποία κανείς δεν μπορεί να μου την πάρη. Όταν δε ζήσω και 25–26 ετών βγω ένας μηχανικός στην κοινωνία … Έπειτα δε από 3 μήνες φεύγω για το Λονδίνον» (βλ. Εικόνα 2.1).[1] Ενάμιση μήνα μετά την

1. Επιστολή Αριστοτέλη Ωνάση προς την αδελφή του Άρτεμη Παπανικολάου, Μπουένος Άιρες,

επιστολή που έστειλε όλο απογοήτευση στην αδελφή του, ο Αριστοτέλης Ωνάσης στρέφεται, οριστικά πλέον, στο εμπόριο. Την απόφαση αυτή την έλαβε τον Αύγουστο του 1924, όταν ο Σωκράτης Ωνάσης έστειλε στον γιο του τον 16χρονο ανιψιό του Νίκο Κονιαλίδη.[2] Η άφιξη του πρώτου του εξαδέλφου, με πακέτα καπνού ως δείγματα προς πώληση αλλά και με κεφάλαιο ή συναλλαγματικές, άλλαξε τις διαθέσεις του Αριστοτέλη και του έδωσε νέες δυνατότητες επαγγελματικής ανέλιξης.[3]

Το φθινόπωρο του 1924 ο Α. Ωνάσης ίδρυσε την οικογενειακή επιχείρηση η οποία το 1927 εμφανίζεται με την επωνυμία «Aristóteles S. Onassis, Import-Export» (βλ. Εικόνα 2.2). Όπως και στην επιχείρηση του πατέρα του, διέθετε τηλεγραφική διεύθυνση με όνομα «Arisona», τηλέφωνο και γραφομηχανή. Με την εγκατάσταση δικού του ανθρώπου στην επιχείρηση ο Αριστοτέλης Ωνάσης αρχίζει να ξεδιπλώνει το επιχειρηματικό του δαιμόνιο. Λίγους μήνες αργότερα φεύγει για τον Πειραιά και συνομιλεί με τον πατέρα του και τον θείο του για την ανάπτυξη του εμπορίου μεταξύ Πειραιά και Μπουένος Άιρες. Επιστρέφει στο Μπουένος Άιρες τον Νοέμβριο του 1925, ενώ έκτοτε συνεχίζει να ταξιδεύει σε τακτά χρονικά διαστήματα στην Ελλάδα.[4] Καταφέρνει να βρει επιχειρηματίες για να διαθέσει τα ανατολικά καπνά, φτάνοντας στους κορυφαίους, και το οικογενειακό επιχειρηματικό δίκτυο αναπτύσσεται στον άξονα Μπουένος Άιρες – Πειραιάς με κύρια δραστηριότητα τις εισαγωγές ανατολικών καπνών· οι επιχειρήσεις γνωρίζουν άνθηση τα επόμενα χρόνια (βλ. Κεφάλαιο 3).

Στην ιστορία της National City Bank of New York, γνωστής ως Citibank, αναφέρεται ότι η σχέση του Αριστοτέλη Ωνάση με τη μεγάλη αμερικανική τράπεζα, που ήταν και η μόνη διεθνής τράπεζα των ΗΠΑ, ξεκίνησε από το κατάστημα της Citibank στο Μπουένος Άιρες.[5] Σύμφωνα με αυτή τη μαρτυρία, ο Αριστοτέλης Ωνάσης έλαβε το πρώτο του δάνειο μερικών χιλιάδων δολαρίων από την αμερικανική τράπεζα με εγγύηση μία από τις συναλλαγματικές του πατέρα του από

---

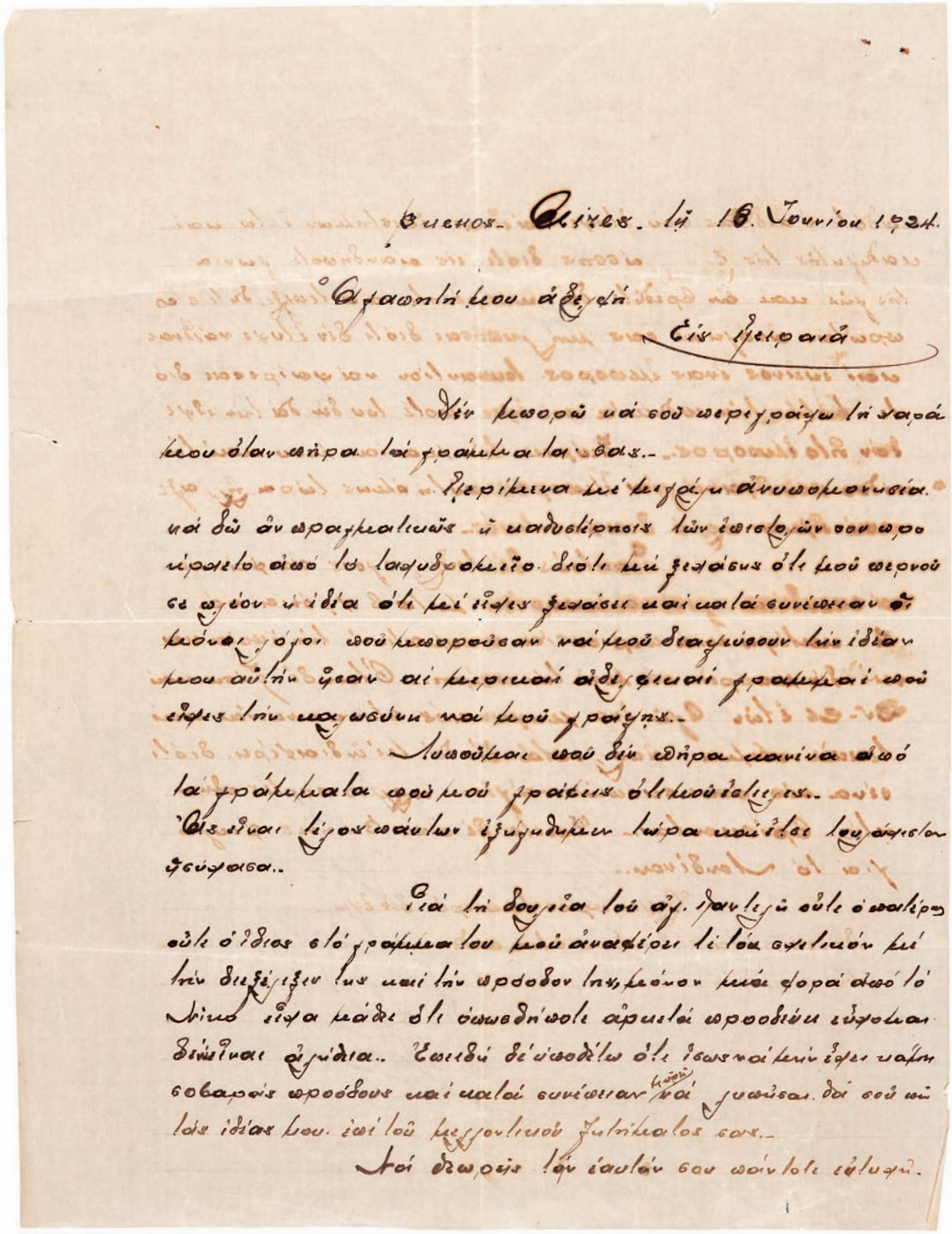
16 Ιουνίου 1924· Αρχείο Ωνάση, «Handwritten letter», Papanicolaou, Pantelis (OAB.S06. F001.043).

2. Επιστολή του Σωκράτη Ωνάση προς τη συμπεθέρα του Καλλιρρόη Παπανικολάου, την 1η Αυγούστου 1924· Αρχείο Ωνάση, «Handwritten letter», Papanicolaou, Pantelis (OAB.S06. F001.044). Για την καταγραφή της άφιξης του Νικόλαου Κονιαλίδη στα αρχεία της Αργεντινής, βλ. Μαρία Δαμηλάκου, «Η περίοδος του Ωνάση στην Αργεντινή (1923–1940): η διαμόρφωση ενός επιχειρηματία», Κεφάλαιο 3 στον παρόντα τόμο.

3. Για τη συνεργασία του Σωκράτη Ωνάση με τους Whittall και τις συναλλαγματικές για ένα φορτίο καπνών το 1922 τις οποίες μπόρεσε να εξαργυρώσει το 1924, βλ. Κεφάλαιο 1.

4. Βλ. Κεφάλαιο 3, υποσ. 4 και 5.

5. Phillip L. Zweig, *Wriston. Walter Wriston, Citibank, and the Rise and Fall of American Financial Supremacy*, Νέα Υόρκη: Crown Publishers, 1995, σ. 62. Το «Citibank» είναι το «παρατσούκλι» της Τράπεζας από τη δεκαετία του 1860, και αποτελεί τον τηλεγραφικό κωδικό της Τράπεζας. Η City Bank of New York ιδρύθηκε το 1812, το 1955 μετονομάστηκε σε The First National City Bank of New York, το 1962 σε First National City Bank, το 1967 σε First National City Corporation και το 1974 σε Citicorp.



Buenos-Aires. τῇ 16. Ἰουνίου 1924.

Ἀγαπητέ μου ἀδελφέ

Εἰς ἡμερονύχτια

Δὲν μπορῶ νὰ σοῦ περιγράψω τὴν χαρά μου ὅλαν πῆρα τὰ γράμματα σας.-

Περίμενα μὲ λαχτάρα ἀνυπομονησία. καὶ δὲν ἀνταμοιβόμουν τῶν ἐπιστολῶν σου πρὶν ἀπὸ τὸ λαμπροκαίρο. διότι μὲ ξεχάσες ὅλη μοῦ πεπνοῦ σε μιὰν ἰδέα ὅλη μὲ εἶχες ξεχάσει καὶ κατὰ συνέπειαν οἱ μόνοι λόγοι ποὺ μπορούσαν νὰ μοῦ διαλύσουν τὴν ἰδέαν μου αὐτὴν ἦσαν αἱ μερικαὶ ἀδελφικαὶ γράμματά σου ποὺ εἶχες τὴν καλωσύνη νὰ μοῦ γράψῃς.-

Λυποῦμαι πολὺ δὲν πῆρα κανένα ἀπὸ τὰ γράμματα ποὺ μοῦ γράψες ὅλη μοῦ ἔλεγες.-

Θὰ εἶναι λίγον πάντων ἐξηγημένην τώρα καὶ ἔλα τὴν ἀφίσαν ἡσύχασα..

Ἡ κυρία τοῦ ἀγ. Ἡρακλῆ οὔτε ἀκούει οὔτε ὁ ἴδιος τὸ γράμμα τοῦ μοῦ ἀναφέρει τὶ τὸν ἀγκιστρόν μὲ τὴν διεξέλεξιν τῶν καὶ τὴν πρόσδον τῆς πρόνοιαν μὲ φορὰ ἀπὸ τὸ λίνο εἶχα πάει ὅλη ἀπαραδήποτε ἀρκετὰ πρόσβασιν ἐκφόβιαν δόκιμαν ἀγάπιδια.. Ἐπειδὴ δὲ ἀπαραδέλω ὅλη ἔκανα καὶ κεῖνη ἔφερε κάθε σοβαρὰς προόδους καὶ κατὰ συνέπειαν καὶ χωρίσαν. δὲ σοῦ κῶ τὰς ἰδίας μου. ἐκεῖ τοῦ μεγάλου Ἡλιακοῦ σας.-

Καὶ δώρησε τὴν ἑαυτόν σου πάντοτε εὐλογῶ.

Εικονα 2.1
Επιστολή του Αριστοτέλη Ωνάση προς την αδελφή του Άρτεμη Παπανικολάου, Μπουένος Άιρες, 16 Ιουνίου 1924.

ΠΗΓΗ:
Αρχείο Ωνάση, «Handwritten letter», Papanicolaou, Pantelis (OAB.S06.F001.043).

καθόλ. ὁ ἄνδρας σου ἔλυσε καὶ εἶναι ἐπιτήδειος ἐδῶ καὶ
καθηγητὴς τῆς Ἐμπορικῆς Σχολῆς διότι εἶν' ἀκαταδόκητος γνωστὸς
τῆς χώρας καὶ ὅν βρίσκετε δὲ κωφεύοντε καὶ ἀντιπαθεῖ δυστυχῶς σέ
πρωΐας ἀπάγκας σας μὴ γνωρίσας διότι δὲν ἔλυσε κάθαρα
καὶ ἐκείνος ἕνας ἔμπορος τοιαῦτ. καὶ φαίνεται διότι
τὴν ὑπόθεσιν τὴν ὑπόθεσιν ποὺ ἔχει τοῦ δὲν δίδει τὴν εἰδικὴ
τὸν ἀπὸ ἔμπορος... Ζεύρεις τὴν κατάστασιν μου καὶ τὸν
πόθον ποὺ ἔχω νὰ γίνω ἔμπορος αὐτὴ ὅλως τώρα ἀγὲ
καὶ ἔρχεται πρὸς διαφορετικὸς..

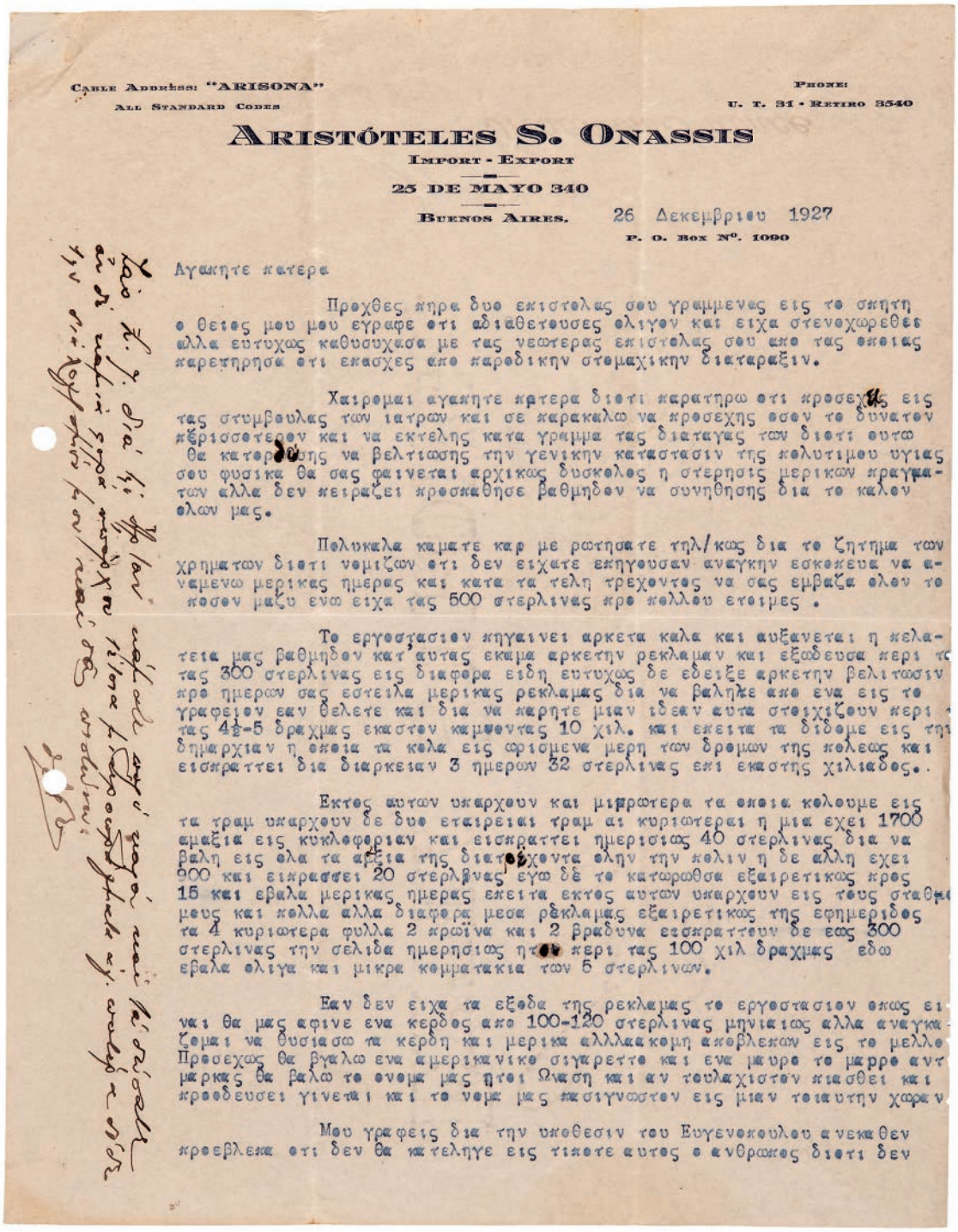
Ἐπαυτοὺς δὲ τοὺς λόγους ἀπαφάσισαν
καὶ σκουδάσω γιὰ νὰ κυκορέσω κατὰ βρόνται νὰ
κατέχω καὶ πρόσοψιν σωστὴ τὴν ὁποία καὶ
νὰ δὲν κυκορεῖ νὰ κοῦ τὴν πάρω.. Ὅταν δὲ γίνω καὶ
ἐτῶν ἐγὼ ἔνα κυφανικὸς εἰς κοινωνίαν καὶ
λεκτὴς νόμου ἀπὸ γιατὶ δὲν δὲ κι' ἐὰν διαφέρει. διότι
εἶνα νὰ ὁ ἄνας συνοικία καὶ γίνω πρὸς πολὺς ἀλλὰ
νὰ βρίσκεται.. Ἔχει δὲ ἀπὸ 3 χρόνες φεύγω
γιὰ τὸ Λονδίνον..

Ἐγὼ πρὸς τὸ παρὸν δὲν ἔχω..

Ἀποφασίζεται εἶν' τοῦ εἶν' πατέρας σου καὶ φίλος σου
καὶ παιδιά

Σὲ φιλῶ

Ἀριστοτέλης



Cable Address: "ARISONA"
All Standard Codes

Phone:
U. T. 31 - Retiro 3540

ARISTÓTELES S. ONASSIS
Import - Export
25 de Mayo 340
Buenos Aires.

26 Δεκεμβριου 1927

P. O. Box Nº. 1090

Αγαπητε πατερα

Προχθες πηρα δυο επιστολας σου γραμμενας εις το σπιτη ο θειος μου μου εγραφε οτι αδιαθετουσες ολιγον και ειχα στενοχωρεθεε αλλα ευτυχως καθυσυχασα με τας νεωτερας επιστολας σου απο τας οποιας παρατηρησα οτι εκασχες απο παροδικην στομαχικην διαταραξιν.

Χαιρομαι αγαπητε πατερα διοτι παρατηρω οτι προσεχεις εις τας συμβουλας των ιατρων και σε παρακαλω να προσεχης οσον το δυνατον περισσοτερον και να εκτελης κατα γραμμα τας διαταγας των διοτι ουτω θα κατορθωσης να βελτιωσης την γενικην κατασταση της κολυτιμου υγιας σου φυσικα θα σας φαινεται αρχικως δυσκολος η στερησις μερικων πραγματων αλλα δεν πειραζει προσπαθησε βαθμηδον να συνηθησης δια το καλον ολων μας.

Πολυκαλα καματε καρ με ρωτησατε τηλ/κως δια το ζητημα των χρηματων διοτι νομιζων οτι δεν ειχατε επηγουσαν ανεγκην εσκεφθεν να αναμενω μερικας ημερας και κατα τα τελη τρεχοντος να σας εμβαζα ολον το ποσον μαζυ ενω ειχα τας 500 στερλινας προ πολλου ετοιμες.

Το εργοστασιον πηγαινει αρκετα καλα και αυξανεται η πελατεια μας βαθμηδον κατ' αυτας εκαμα αρκετην ρεκλαμαν και εξοδευσα περι τας 300 στερλινας εις διαφορα ειδη ευτυχως δε εδειξε αρκετην βελτιωσιν προ ημερων σας εστειλα μερικας ρεκλαμας δια να βαληθε απο ενα εις το γραφειον εαν θελετε και δια να παρητε μιαν ιδεαν αυτα στοιχιζουν περι τας 4½-5 δραχμας εκαστον καμωντας 10 χιλ. και επειτα τα διδομε εις τη δημαρχιαν η οποια τα κολα εις ωρισμενα μερη των δρομων της πολεως και εισπραττει δια διαρκειαν 3 ημερων 32 στερλινας επι εκαστης χιλιαδος.

Εκτος αυτων υπαρχουν και μικροτερα τα οποια κολουμε εις τα τραμ υπαρχουν δε δυο εταιρειαι τραμ αι κυριωτεραι η μια εχει 1700 αμαξια εις κυκλοφοριαν και εισπραττει ημερησιως 40 στερλινας δια να βαλη εις ολα τα αρξια της διατοιχοντα ολην την πολιν η δε αλλη εχει 900 και εισπρασσει 20 στερλινας εγω δε το κατωρωθσα εξαιρετικως προς 15 και εβαλα μερικας ημερας επειτα εκτος αυτων υπαρχουν εις τους σταθμους και πολλα αλλα διαφορα μεσα ρεκλαμας εξαιρετικως της εφημεριδος τα 4 κυριωτερα φυλλα 2 πρωϊνα και 2 βραδυνα εισπραττευν δε εως 300 στερλινας την σελιδα ημερησιως ητοι περι τας 100 χιλ δραχμας εδω εβαλα ολιγα και μικρα κομματακια των 5 στερλινων.

Εαν δεν ειχα τα εξοδα της ρεκλαμας το εργοστασιον οπως ειναι θα μας αφινε ενα κερδος απο 100-120 στερλινας μηνιαιως αλλα αναγκαζομαι να θυσιασω τα κερδη και μερικα αλλα ακομη αποβλεπων εις το μελλον Προσεχως θα βγαλω ενα αμερικανικο σιγαρετο και ενα μαυρο το μαρρο αντι μαρκας θα βαλω το ονομα μας ητοι Ωναση και αν τουλαχιστον πιασθει και προοδευσει γινεται και το ονομα μας πασιγνωστον εις μιαν τοιαυτην χωραν.

Μου γραφεις δια την υποθεσιν του Ευγενοπουλου ανεκαθεν προεβλεπα οτι δεν θα κατεληγε εις τιποτε αυτος ο ανθρωπος διοτι δεν

Εικονα 2.2
Επιστολή του Αριστοτέλη Ωνάση προς τον πατέρα του Σωκράτη Ωνάση, 26 Δεκεμβρίου 1927.

Πηγη: Αρχείο Ωνάση, «Handwritten and typed letter», Papanicolaou, Pantelis (OAB.S06.F001.048).

CABLE ADDRESS: "ARISONA"
ALL STANDARD CODES

PHONE:
U. T. 31 - RETIRO 3540

ARISTÓTELES S. ONASSIS
IMPORT - EXPORT
25 DE MAYO 340
BUENOS AIRES.
P. O. BOX Nº. 1090

ειναι ανθρωπος δια συνοικεσια και δια πραγματα παρομοιας σημασιας διοτι ειναι Φανταγμενος ανοητος Βραμηκος και εις το σωμα του εις εις τας πραξεις του και εις εκιμετρον Ακενταρος τωρα βρηκε η μικρια του στη μεση εχει ενα σπιτακη του οποιου η αξια μολις θα ειναι 1500 στερλινων και απο τας οποιας χρεωστει τας 850 περιπου εις την τραπεζαν που του τε εκτησε εχει δε και το μαγαζακη το οποιον μολις του αφινει 50 στερλινας μηνιαιως και απο τας οποιας εξοδευει 20 ζων ως Ζωον βρωμερωτερα και του γουρουνιου ακομη.

Ξεξηκωτος μεχρι απηδειας, χωρις να ντρεπεται ζητει δανικα 500 στερλινας τας οποια δεν ειδε ουτε κατ' ονειρ και το σκουδαιωτερον δια να παγη να κανονισθη ανεκαθεν θα σας εγραφα αλλα οταν παρατηρησα οτι ευρισκεσθε προ προχωρημενου ζητηματος δεν ηθελησα να αναμιχθω εγω μαζυ του δεν τα εχω διελου καλα διοτι αυτος κακοτε ειχε δωσει εγγυησι δια το ενοικιον του εργοστασιου το οποιον ειχε καμει ο Νικος χωρις εγω να εχω ειδησιν καθοτι θα προτιμουσα οποιονδηποτε αλλον παρ αυταν και οποιδη τελευταιως ειχε παρατηρησει οτι κηζτεν χαηρ τσηκμαζ δια τας 500 στερλινας που ζητουσε ως δανειον δια την παντρειαν του εγραψε ενα γραμμα με κενεφικε υφος ζηταν να του επιστραφει η εγγυησις δια την οποιαν ουδεποτε θα ηνοχλειτο παρ απλως δια τον τυπον ητου

Εγω θα του την επιστρεφον αμεσως αλλα δια να τον πειραξω δεν του την επιστρεψα και ενας ακομη λογος ειναι οτι τελος του ληγοντος μηνος τελειωνει η υποχρεωσις του ωστε δεν εβλεπα τον λογον να καμνω δια τυπωσεις δια μιαν κακιαν και ανοησιαν του αλλωστε ο Νοικοκυρης του κτηματος με εγναρισε τωρα και ειναι τοσον ενθουσιασμενος μαζυ μου που δεν θελει ουδεμιας φυσεως εγγυησιν, αφου και το ενοικιον τοσην εμπιστοσυνην μου εχει που πρεπει να τον φωναζω εγω δια να ερχητε να υπογραψετε.

Δια τον Νικον μου γραφεις εις την επιστολην σου σχετικως με τα παρακατω που καμει δυστυχως δεν εχω να πω τιποτε ~~[illegible]~~ αγαπητε πατερα διοτι τον θεωρω ακομη πολυ παιδι και δεν βλεπω ευλογον να χανω τον καιρον μου σχολιαζων και τας ανοησιας του διοτι αρκετα με κοστιζει η εδω σχολιασις μαζυ μας προς την κατασταση του εαν δεν ~~[illegible]~~ και την μικραν ελπιδα οτι αργοτερα κανονιζομενη η εργασια θα διορθωθη και ο ιδιος προ πολλου θα τον εστελνα εις αλλην χωραν δια να κυταξη και αυτος μονος του τον τοπον του και να μαθη πως γινονται και πως λυονται τα προβληματα της ζωης διοτι αυτος απο τα μαθηματικα τα οποια επιστος ανθρωπος χρειαζεται δια την λυσιν των προβληματων του βιου δεν εχει καμια ιδεαν και δυστυχως ακομη εχει μεσανυχτα· δυστυχως εγω ειμαι και ισως να εγινα τελευταιως πολυ νευρικος και οταν ακουω ηλιθιοτητας και κουταμαρες απο τον απεναντι μου δεν μπορω να τας υποφερω προτιμω καλυτερα να μου δωση μια γροθια κατα κεφαλα παρα να μου κατεβαζη κουταμαρες εντελως αχρηστες και ανοητες και το χειροτερο να εχη και την ανοητον απαιτησιν να διδω σημασιαν.

Τραμερον ελαττωμα του ειναι η μεχρι απηδειας ανεσθησια του κοσμος χαλα αυτος δεν παρα δεν διδει ασχετως αν εγω τιγανιζομαι και κοματιαζομαι με λαδη κακης προελευσεως εις το τηγανη της εργασιας και του βιου με λιγα λογια ευρισκεται πολλακις εις μιαν κτηναδη καταστασιν απο τη οποιαν πρεπει να τον ξυπνω.

Πέρα από τη λύση του Νίγκελ θέλω κι εγώ μια λύση γιατί μπορεί η κατάσταση αυτή ν' αλλάξει. Θέλω μια λύση γιατί μπορεί η κατάσταση αυτή ν' αλλάξει. Σ. Ω.

φορτίο καπνών, για να ιδρύσει βιομηχανία παραγωγής τσιγάρων για γυναίκες.[6] Το επόμενο δάνειο μερικών εκατομμυρίων δολαρίων από τη Citibank θα το λάβει ο Αριστοτέλης Ωνάσης είκοσι χρόνια αργότερα για την αγορά πλοίων (βλ. Κεφάλαιο 7). Η ASO Tobacco Co. δεν γνωρίζουμε ακριβώς πότε ιδρύθηκε, αλλά γνωρίζουμε ότι τον Οκτώβριο του 1927 ήταν ήδη ενεργή. Ο Αριστοτέλης Ωνάσης νοίκιασε έναν χώρο για να εγκαταστήσει το εργοστάσιο με την εγγύηση ενός Ευγενόπουλου, συγγενή του Σωκράτη Ωνάση από τη μητέρα του Γεσθημανή. Τον Δεκέμβριο του 1927 γράφει στον πατέρα του ότι «το εργοστάσιον πηγαίνει αρκετά καλά και αυξάνεται η πελατεία μας βαθμηδόν». Για την προώθηση των σιγαρέττων του, επενδύει σε μια σοβαρή διαφημιστική εκστρατεία, στους δρόμους, στα τραμ, στις εφημερίδες, επιδεικνύοντας τον επιχειρηματικό του δυναμισμό προς όλες τις κατευθύνσεις (βλ. Εικόνα 2.2).[7]

Όπως αναφέρεται διεξοδικά στο επόμενο κεφάλαιο, τα ανατολικά καπνά που εισήγαν οι Ωνάση στο Μπουένος Άιρες ήταν ελαφρύτερα από τα κουβανέζικα και τα βραζιλιάνικα καπνά που χρησιμοποιούνταν στην αγορά και την καπνοβιομηχανία της Αργεντινής. Με αυτό τον ελαφρύτερο καπνό ο Αριστοτέλης Ωνάσης αποφάσισε να στοχεύσει σε μια νέα εξειδικευμένη αγορά, των γυναικών καπνιστριών, εκδηλώνοντας έτσι το επιχειρηματικό του δαιμόνιο. Ας μη λησμονούμε ότι ο Μεσοπόλεμος είναι η περίοδος της ανόδου του φεμινιστικού κινήματος και της χειραφέτησης των γυναικών. Όπως η θεωρία υποδηλώνει, μια νέα επιχείρηση φτιάχνει μια νέα αγορά, και σίγουρα αυτό ακριβώς έκανε ο Αριστοτέλης Ωνάσης, πρώτον με τις εισαγωγές ανατολικών καπνών και, δεύτερον, με τη δημιουργία μονάδας παραγωγής σιγαρέττων για την ανερχόμενη αγορά των γυναικών καπνιστριών.[8] Ένα άλλο σημαντικό χάρισμα του ταλαντούχου επιχειρηματία είναι να αντιλαμβάνεται πότε πρέπει να σταματήσει ή να συνεχίσει μια επιχείρηση. Το «εργοστάσιο» δεν απέδωσε τα αναμενόμενα, λόγω διαφόρων εμποδίων που αντιμετώπισε, και ο Αριστοτέλης Ωνάσης, δείχνοντας την οξυδέρκειά του, πρέπει να το έκλεισε μετά από δύο-τρία χρόνια και να επικεντρώθηκε στο εμπόριο (βλ. Κεφάλαιο 3).

Ο Σωκράτης Ωνάσης, όπως διαφαίνεται από την επιστολογραφία με τον γιο του, είχε ο ίδιος διασυνδέσεις με Έλληνες του Μπουένος Άιρες αλλά και του Μοντεβιδέο και απευθείας επικοινωνία από τον Πειραιά. Το 1929 κάνει την επόμενη κίνηση που επέκτεινε και ενίσχυσε τις δραστηριότητες του εμπορικού οίκου της οικογένειας Ωνάση. Ταξίδεψε ο ίδιος στο Μπουένος Άιρες έξι μήνες μετά τον 16χρονο

---

6. Ο Zweig αναφέρει ότι για τη δημιουργία του εργοστασίου ο Ωνάσης δανείστηκε 20.000 δολάρια από το υποκατάστημα της National City του Μπουένος Άιρες. Δεν είμαι σίγουρη αν το ποσό είναι πραγματικό, καθώς ο συγγραφέας δεν παραθέτει αρχειακή παραπομπή. Zweig, *Wriston*, σ. 62.

7. Επιστολή Αριστοτέλη Ωνάση προς τον πατέρα του Σωκράτη Ωνάση, Μπουένος Άιρες, 26 Δεκεμβρίου 1927· Αρχείο Ωνάση, «Handwritten and typed letter», Papanicolaou, Pantelis (OAB.S06.F001.048).

8. Martin Carter, «Entrepreneurship and Marketing», στο Mark Casson κ.ά. (επιμ.), *The Oxford Handbook of Entrepreneurship*, Οξφόρδη: Oxford University Press, 2006, σ. 115–137.

Εικονα 2.3
Εμπορικός Οίκος Ωνάση, Μπουένος Άιρες, 29 Δεκεμβρίου 1929.

Καθισμένοι από αριστερά: Σωκράτης Ωνάσης, Αριστοτέλης Ωνάσης.

Όρθιοι πίσω από αριστερά: Νίκος Κονιαλίδης, Κώστας Κονιαλίδης.

Πηγη: Προσωπική συλλογή Ρίτσας Κονιαλίδη.

ανιψιό του Κωνσταντίνο Κονιαλίδη (βλ. Εικόνα 2.3), που έφτασε στην Αργεντινή τον Ιούλιο του 1929.[9] Ο Κωνσταντίνος Κονιαλίδης αποδείχθηκε από τους πιο σημαντικούς συνεργάτες του Αριστοτέλη Ωνάση μέχρι το τέλος της ζωής του. Σε αυτή την πρώιμη περίοδο, ο Κωνσταντίνος Κονιαλίδης πρέπει να συνεργάστηκε με τον θείο του Σωκράτη, τον αδελφό του και τα ξαδέρφια του για την επέκταση των δραστηριοτήτων της οικογενειακής επιχείρησης στην Ουρουγουάη.

Το Μοντεβιδέο βρίσκεται πάνω στον ποταμό Ρίο ντε λα Πλάτα, δύο ώρες με το πλοίο από το Μπουένος Άιρες, και ο Σωκράτης Ωνάσης εγκατέστησε εκεί τον Κ. Κονιαλίδη για να αναπτύξει γενικό εμπόριο από την Ελλάδα με την Ουρουγουάη υπό την επίβλεψη του γιου του Αριστοτέλη και του άλλου ανιψιού του Νίκου Κονιαλίδη.[10] Βασικός σύνδεσμος στην ουρουγουανή πρωτεύουσα ήταν ο Γρηγόριος Πανταζόγλου, επίτιμος πρόξενος της Ελλάδας στο Μοντεβιδέο, που εξελίχθηκε σε στενό συνεργάτη του Κωνσταντίνου Κονιαλίδη και του Αριστοτέλη Ωνάση τις επόμενες δεκαετίες. Με σημαντική ελληνική κοινότητα περίπου 3.000 μεταναστών κυρίως από τη Μικρά Ασία και τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου, το Μοντεβιδέο ήταν μια ανερχόμενη αγορά ενός κράτους που τις επόμενες δεκαετίες υπήρξε το κράτος με τη μεγαλύτερη πολιτική και οικονομική σταθερότητα στη Λατινική Αμερική.[11] Ο Κωνσταντίνος Κονιαλίδης παρέμεινε στο Μοντεβιδέο τα επόμενα τριάντα χρόνια, ενώ διατήρησε στενούς επιχειρηματικούς και οικογενειακούς δεσμούς με την πόλη μέχρι το τέλος της ζωής του. Παρόλο που το Μοντεβιδέο, όπως θα δούμε αργότερα, εξελίχθηκε μεταπολεμικά σε διαχειριστικό πόλο του επιχειρηματικού ομίλου του Αριστοτέλη Ωνάση, ο Κωνσταντίνος Κονιαλίδης διατήρησε τη δική του εταιρεία γενικού εμπορίου «Greco-Uruguaya» στο Μοντεβιδέο, η οποία ιδρύθηκε το 1936.

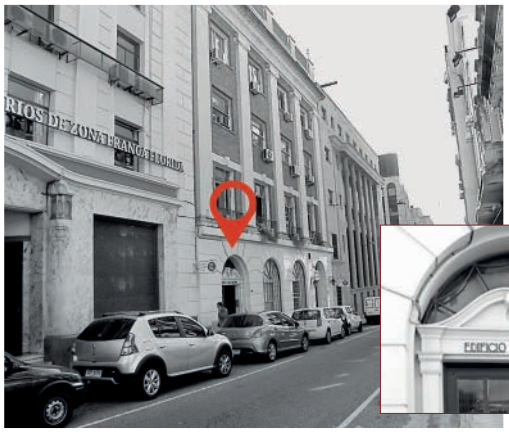
Έχει ενδιαφέρον να παρατηρήσει κανείς ότι η γεωγραφική επιλογή των γραφείων της οικογενειακής επιχείρησης Ωνάση σε όλες τις πόλεις ακολουθεί εκείνη της Σμύρνης: στην καρδιά του επιχειρηματικού κέντρου και δίπλα στο λιμάνι. Στον Πειραιά τα γραφεία της οικογενειακής εμπορικής εταιρείας βρίσκονταν στο κέντρο περίπου της σημερινής Ακτής Μιαούλη, κέντρου του λιμανιού και, σήμερα, του κέντρου του ελληνικού εφοπλισμού. Στο Μπουένος Άιρες ο νεαρός Ωνάσης νοίκιασε το πρώτο του γραφείο στην οδό 25 de Mayo, αρ. 340, ακριβώς απέναντι από την Μπούρσα, το Χρηματιστήριο της πόλης, ένα επιβλητικό κτίριο που καταλαμβάνει ένα τετράγωνο. Το παλιό κτίριο όπου στεγαζόταν το γραφείο του Ωνάση έχει σήμερα κατεδαφιστεί και στη θέση του ορθώνεται μια άχαρη και κακοδιατηρημένη νεότερη κατασκευή. Όμως η 25 de Mayo, που ξεκινά από την περίφημη Plaza de Mayo, βρίσκεται στην καρδιά του «City» του Μπουένος Άιρες.

9. Για τις αφίξεις των Σωκράτη Ωνάση και Κώστα Κονιαλίδη στο Μπουένος Άιρες, βλ. Δαμηλάκου, «Η περίοδος του Ωνάση στην Αργεντινή», Κεφάλαιο 3 στον παρόντα τόμο, υποσ. 22 και 24.

10. Βλ. φωτογραφία του Σωκράτη Ωνάση με σφραγίδα στην πίσω όψη «Μοντεβιδέο», που αποδεικνύει ότι ο Σωκράτης Ωνάσης είχε πάει στην πρωτεύουσα της Ουρουγουάης το 1929· Αρχείο Ωνάση, «Notes-photos», Maros, Vassilis (OAB.S07.SS02.F004).

11. Anastasios M. Tamis, «Greek Migration and Settlement in South America», The University of Notre Dame Australia, ResearchOnline@ND, Arts Book Chapters, School of Arts 2009.

1854
2018



EDIFICIO GRECO-URUGUAYA

Scotiabank
Scotiabank

Εικονα 2.4
Το πρώτο γραφείο στο Μπουένος Άιρες, οδός 25 de Mayo αρ. 340.

ΠΗΓΗ:
(*Επάνω*) Luis Priamo, *Buenos Aires. Memoria Antigua Fotografías / Ancient Memory. Photographs 1850–1900*, Μπουένος Άιρες: Fundación Ceppa Ediciones, 2017, σ. 307.
(*Κάτω*) Φωτογραφίες από Τζελίνα Χαρλαύτη, Μάρτιος 2019.

Τα γραφεία επίσης βρίσκονταν δίπλα στο λιμάνι, σε απόσταση 10-15 λεπτών με τα πόδια. Η περιοχή αποτελεί μέχρι και σήμερα το οικονομικό κέντρο της πόλης, γεμάτο με αργεντίνικες και ξένες τράπεζες (βλ. Εικόνες 2.4–2.5). Αντίστοιχα στο Μοντεβιδέο το πρώτο γραφείο που άνοιξαν οι Ωνάσης–Κονιαλίδης στεγαζόταν στο ίδιο κτίριο με το ελληνικό προξενείο, στην οδό Misiones αρ. 1481, θέση στην οποία παρέμειναν μέχρι που έκλεισαν το 1986. Το τετραώροφο κτίριο αργότερα αγοράστηκε από τον Κωνσταντίνο Κονιαλίδη, και μέχρι σήμερα ακόμα η επιγραφή «Greco-Uruguaya Compañía» στην πρόσοψη (βλ. Εικόνα 2.5, στη μέση) μαρτυρεί την ιστορική του πορεία. Όπως και στην περίπτωση του Μπουένος Άιρες, τα γραφεία βρίσκονταν στο εμπορικό και οικονομικό κέντρο του Μοντεβιδέο ανάμεσα στις κύριες τράπεζες και σε δρόμο που κατέβαινε κατηφορικά και κάθετα κατευθείαν στο λιμάνι.

Στο πρώιμο αυτό στάδιο είναι επίσης εμφανές το χάρισμα του Ωνάση να αναπτύσσει αποτελεσματικά τις κοινωνικές δικτυώσεις του και να οικοδομεί σχέσεις με τις επιχειρηματικές και πολιτικές ελίτ προκειμένου να επεκτείνει και να προστατεύει την επιχείρησή του σε ένα αβέβαιο περιβάλλον. Όπως πολλοί Έλληνες έμποροι της διασποράς που διέβλεψαν πόσο μεγάλη σημασία είχε η ανάπτυξη σχέσεων με τις πολιτικές αρχές τόσο στη χώρα υποδοχής όσο και στη χώρα προέλευσής τους,[12] ο Αριστοτέλης Ωνάσης, όταν, σε μια περίοδο διεθνούς κρίσης, κινδύνευσαν οι εξαγωγές καπνών προς την Αργεντινή, χτύπησε κατευθείαν ψηλά σε πολιτικό επίπεδο. Έδειξε νωρίς στην καριέρα του την επιμονή και την πειθώ που τον διέκριναν σε όλη του τη ζωή, καθώς και την ικανότητα να αξιοποιεί όλες τις δυνατότητες. Για παράδειγμα, κατάφερε να συναντηθεί με τον Ανδρέα Μιχαλακόπουλο, υπουργό Εξωτερικών της κυβέρνησης Βενιζέλου στα χρόνια 1930–1932· άλλωστε όλοι στην οικογένειά του ήταν ένθερμοι βενιζελικοί. Ο διορισμός του ως Έκτακτου Απεσταλμένου της Ελληνικής Κυβερνήσεως στο Μπουένος Άιρες και Αναπληρωτή Γενικού Προξένου από το 1933 για μία τριετία μπορεί να οφειλόταν εν μέρει στην οικογενειακή πολιτική δικτύωση αλλά δεν έπαυε να είναι και μια αποκλειστικά προσωπική του επιτυχία.[13]

Ο Σωκράτης Ωνάσης πέθανε από ανακοπή καρδιάς στις 21 Μαρτίου 1932. Εκτός των δικών του κερδών, ο Αριστοτέλης Ωνάσης τη χρονιά αυτή κληρονομεί το μερίδιο των κερδών της επιχείρησης του πατέρα του και έτσι βρίσκεται το 1932, εν μέσω μεγάλης διεθνούς οικονομικής ύφεσης, με ένα σεβαστό κεφάλαιο στη διάθεσή του. Είναι έτοιμος για αλλαγή πλεύσης. Παρ' όλα αυτά, στις 6 Ιουλίου 1932 ιδρύει νέα ομόρρυθμη εμπορική επιχείρηση, «κατ' εικόνα και καθ' ομοίωση» εκείνης του πατέρα του, με τον θείο του Όμηρο με εταιρικό κεφάλαιο 50.000 δρχ. (25.000 δρχ. έκαστος) συνεχίζοντας τη «Σωκράτης & Όμηρος Ωνάσης», ως «Αριστοτέλης & Όμηρος Ωνάσης». Όμως την εταιρεία αυτή τη διαλύει το 1935

Εικονα 2.5
Το γραφείο στο Μοντεβιδέο, οδός Misiones αρ. 1481.

ΠΗΓΗ:
Φωτογραφίες από Τζελίνα Χαρλαύτη, Μάρτιος 2019.

12. Harlaftis, *Creating Global Shipping*, σ. 100–121, 205–230.

13. Πλάτων Ξ. Φιλιππίδης, *Εμπορικός και κοινωνικός οδηγός των Ελλήνων της Νοτίου Αμερικής*, Μπουένος Άιρες 1938, σ. 92–97. Βλ. και τη μαρτυρία του ίδιου του Ωνάση, «Η ναυτιλία μας μετά τον πόλεμον», *Εθνικός Κήρυξ*, 22 Μαρτίου 1953.

και παραλαμβάνει τα δύο τρίτα από το κεφάλαιο και τα κέρδη της. Εδώ θεωρούμε λήξασα την ενασχόλησή του με το εμπόριο.[14]

Μέσα σε μια δεκαετία ο Αριστοτέλης Ωνάσης είχε συγκεντρώσει αρκετό κεφάλαιο για να στραφεί προς τη ναυτιλία και είχε κάνει σημαντικές γνωριμίες με την πολιτική και οικονομική ελίτ στην Ελλάδα και την Αργεντινή. Στην πρώτη αυτή επαγγελματική του περίοδο διαγράφεται αυτό που τον χαρακτήρισε στο υπόλοιπο της ζωής του: συνεχής κινητικότητα μεταξύ Αμερικής και Ευρώπης και επιχειρηματική δράση πέρα από σύνορα. Έδειξε εξαρχής την ικανότητά του να στοχεύει ψηλά και να διεισδύει σε εδραιωμένα πολιτικά και οικονομικά δίκτυα εξουσίας μέσω των οποίων κατάφερε όχι μόνο να επιβιώσει αλλά και να διακριθεί.

Η δεύτερη περίοδος, 1932–1946

Το 1932 ο Ωνάσης πήρε την απόφαση που καθόρισε το μέλλον του. Οπωσδήποτε δεν διέθετε ένα εκατομμύριο δολάρια το 1931, όπως υποστηρίζουν οι περισσότεροι βιογράφοι του, ίσως ούτε καν 50.000 αγγλικές λίρες, όπως υποστηρίζει στενός συνεργάτης του.[15] Και 10.000 ή 20.000 λίρες αν διέθετε αρκούσαν και με το παραπάνω για να επενδύσει στη ναυτιλία εκείνη την εποχή των απίθανων ευκαιριών. Όπως έγραψε ο ίδιος: «Ερχόμεθα στο 1932. Όσο χρεωκοπημένος και εάν ήτο κανείς, με λίγη θέλησι και κόπο μπορούσε να ξαναρχίση. Δέκα ετών καράβι 8.500 τόννων επωλείτο αντί 4.000 λιρών. Με 1.500 λίρες στο χέρι εύρισκε τις υπόλοιπες 2.500 λίρες δανεικές και γραφείον [του Λονδίνου] να του προκαταβάλη 3.400 λίρας διά την κίνησίν του έως ότου εισπραχθή ο από 5–6.000 λίρας ναύλος ταξιδίου διαρκείας 90 ημερών».[16] Δηλαδή οι τιμές των ατμοπλοίων είχαν τόσο καταβαραθρωθεί, ώστε η αγορά ενός πλοίου μπορούσε να αποπληρωθεί με ναύλους ταξιδιών τριών μηνών.[17] Είναι λοιπόν τη χειρότερη στιγμή της οικονομικής κρίσης, την καλύτερη για την αγορά πλοίων, όταν οι τιμές των πλοίων είχαν φτάσει στο ναδίρ, που ο Αριστοτέλης Ωνάσης αγοράζει τα δύο πρώτα του ατμόπλοια μέσω του Γραφείου Δρακούλη του Λονδίνου ακριβώς με τον τρόπο που περιγράφει παραπάνω.[18]

---

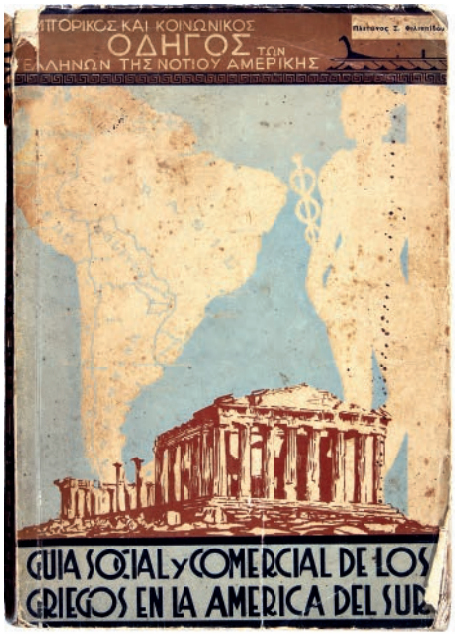
14. «Διάλυσις ομορρύθμου εταιρείας στις 5 Οκτωβρίου 1935 διά 248.142,50 δρχ. των Ομήρου Χ. Ωνάση και Αριστοτέλους Σ. Ωνάση»· Αρχείο Ωνάση, «Πρωτότυπα», Maros, Vassilis (OAB.S07.SS02.F001.SF003.002).

15. Κώστας Βλασσόπουλος, *Σελίδες μιας ζωής*, Αθήνα: Ζαχαρόπουλος, 1994, σ. 86.

16. Αριστοτέλης Ωνάσης, «Η ναυτιλία μας μετά τον πόλεμον και η δράσις των Ελλήνων εφοπλιστών. Μια εξιστόρησις αγνώστων και καταπληκτικών γεγονότων, από τον δαιμόνιον Έλληνα εφοπλιστήν κ. Ωνάσην», *Εθνικός Κήρυξ*, 17 Μαρτίου 1953.

17. Εις επίρρωσιν των λόγων του Ωνάση, βλ. για τις τιμές των πλοίων εκείνη την εποχή το Παράρτημα 6.4 στο Τζελίνα Χαρλαύτη, *Η ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19ος–20ός αι.*, Αθήνα: Νεφέλη, 2001, σ. 571.

18. Για την πορεία της ναυλαγοράς, βλ. το Διάγραμμα 6.3 που παρατίθεται στο Harlaftis, *Creating Global Shipping*, σ. 163.



Εικονα 2.6
Το «Πηνελόπη Ωνάση» στο Μπουένος Άιρες. Ήταν ένα από τα δύο πρώτα πλοία του Αριστοτέλη Ωνάση.

Πηγη:
Πλάτων Ξ. Φιλιππίδης, *Εμπορικός και Κοινωνικός Οδηγός των Ελλήνων της Νοτίου Αμερικής*, Μπουένος Άιρες 1938, στο Αρχείο Ωνάση (OAB.S07.SS01.F018).

Τα δύο πρώτα του πλοία αγοράστηκαν αντί τιμήματος 3.750 αγγλικών λιρών έκαστο[19] —και ίσως, όπως γράφει, παίρνει δανεικά για τρεις μήνες από το Γραφείο Δρακούλη— και ήταν κατά 80% ιδιοκτησία του Αριστοτέλη Ωνάση και κατά 20% ιδιοκτησία του Νίκου Κονιαλίδη. Είναι και τα δύο μεταχειρισμένα φορτηγά ατμόπλοια 5.500 κοχ (κόροι ολικής χωρητικότητας) ή 8.500 τνβ (τόνοι νεκρού βάρους), από καναδικά ναυπηγεία, ηλικίας 13 ετών.[20] Τα βάφτισε στη μνήμη των γονιών του «Σωκράτης Ωνάσης» και «Πηνελόπη Ωνάση», ήταν ιδιοκτησία της πρώτης του, ελληνικής, ναυτιλιακής εταιρείας με την επωνυμία «Α.Σ. Ωνάσης» και ανήρτησαν την ελληνική σημαία (βλ. Παράρτημα 3). Όπως θα γινόταν με όλα τα πλοία του αργότερα, και τα δύο πρώτα εορτάστηκαν θριαμβευτικά. Η ελληνική κοινότητα του Μπουένος Άιρες επιφύλαξε στα δύο πλοία ενθουσιώδη υποδοχή στο λιμάνι της πόλης· εξάλλου, η έδρα του Ωνάση, ως Αναπληρωτή Γενικού Προξένου της Ελλάδας, ήταν εκείνη την εποχή το Μπουένος Άιρες (βλ. Εικόνα 2.6). Το 1934 αγοράστηκε και τρίτο ατμόπλοιο, που ονομάστηκε «Μαρία Ωνάση», στη μνήμη της μητέρας των αδελφών Κονιαλίδη· το κόστος αγοράς ανήλθε σε 1.947 λίρες Αγγλίας (ή 33.100 πέσος), πάλι κατά 80% ιδιοκτησίας Αριστοτέλη Ωνάση και 20% Νίκου Κονιαλίδη.[21] Η αγορά αυτή ήταν εξαιρετική ευκαιρία. Το φορτηγό

19. Η πληροφόρηση από τα Νηολόγια Πειραιώς στο Γεώργιος Μ. Φουστάνος, *Ωνάσης. Πρωτοπόρος στη Ναυτιλία*, Πειραιάς: Αργώ Εκδοτική, 2006, σ. 27.

20. Τα πλοία ήταν τύπου Standard B και ναυπηγούνταν μαζικά μετά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο. Τα συγκεκριμένα δύο πλοία ναυπηγήθηκαν το 1920 και το 1921 στα καναδικά ναυπηγεία Canadian Vickers Ltd. Βλ. άρθρο με τίτλο «Νέαι αγοραί φορτηγών παρ' Ελλήνων εφοπλιστών», *Ναυτικά Χρονικά* 32 (15 Απριλίου 1932), σ. 17.

21. Ιδιωτικό συμφωνητικό μεταξύ Αριστοτέλη Ωνάση και Νίκου Κονιαλίδη, Νέα Υόρκη 17 Ιουλίου

ατμόπλοιο «Μαρία Ωνάση», ίδιας χωρητικότητας με τα άλλα δύο, ηλικίας 19 ετών και βρετανικής ναυπήγησης, είχε περιέλθει στην κυριότητα του ουρουγουανού κράτους, από το οποίο το αγόρασαν οι Ωνάσης και Κονιαλίδης.

Η στροφή στη ναυτιλία δεν ήταν μια ξαφνική απόφαση. Τη δεκαετία του 1920 το Μπουένος Άιρες είχε αναδειχθεί σε σημαντικό κόμβο της διεθνούς και της ελληνικής ναυτιλίας. Όταν, μετά το ξέσπασμα του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, έκλεισαν τα Δαρδανέλλια, τα ελληνικά πλοία που το κύριο έργο τους ήταν η μεταφορά δημητριακών από τη Μαύρη Θάλασσα στη Δυτική Ευρώπη αναγκάστηκαν να εγκαταλείψουν τις μεσογειακές αγορές και να αναζητήσουν νέα φορτία και άλλες θαλάσσιες διαδρομές. Ο Μεσοπόλεμος είναι μια μεταβατική περίοδος αλλαγών στη διεθνή ναυτιλία. Η μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη του κόσμου παραμένει η βρετανική, με τις ναυτιλιακές της επιχειρήσεις τακτικών γραμμών και ελεύθερων φορτηγών πλοίων να είναι οι μεγαλύτερες παγκοσμίως. Όμως κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου, στον απόηχο του Α' Παγκοσμίου Πολέμου και της μεγάλης διεθνούς οικονομικής και ναυτιλιακής κρίσης του '29, η βρετανική ναυτιλία πλήττεται περισσότερο από τις άλλες και συρρικνώνεται δραματικά, με την πτώχευση ή την απόσυρση από τη μία μεγάλων ναυτιλιακών γιγάντων όπως η Royal Mail και από την άλλη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων τραμπ (ελεύθερων φορτηγών πλοίων). Οι τελευταίες απασχολούνταν σε μεγάλο βαθμό στις ρότες του Ατλαντικού και ιδιαίτερα στη διαδρομή «Λα Πλάτα – Κόντινεντ» μεταφέροντας κάρβουνο από την Αγγλία προς την Αργεντινή (Ρίο ντε λα Πλάτα) και δημητριακά από την Αργεντινή προς τα λιμάνια της ηπειρωτικής Ευρώπης («Κόντινεντ»). Τη θέση της ολοένα συρρικνούμενης βρετανικής ναυτιλίας τραμπ σε αυτές τις θαλάσσιες διαδρομές του Ατλαντικού την παίρνουν οι Έλληνες.[22] Όπως ανέφερε ο εμπορικός ακόλουθος (Commercial Secretary) της βρετανικής πρεσβείας στο Μπουένος Άιρες το 1932, «τα ελληνικά πλοία εξακολουθούν να εξασφαλίζουν ολοένα αυξανόμενο ποσοστό των ναύλων και φαίνεται να είναι σε θέση να επιβιώνουν, σε αντίθεση με άλλες ναυτιλίες».[23] Σε όλο το διάστημα που ο Αριστοτέλης Ωνάσης βρισκόταν στο Μπουένος Άιρες, τα ελληνικά ατμόπλοια πλημμύριζαν τον Ρίο ντε λα Πλάτα. Από μόλις δύο το 1920, το 1934 έφταναν στο κύριο λιμάνι της Αργεντινής 400 ελληνικά ατμόπλοια (βλ. Πίνακα 3.2, σ. 134).[24] Ο μεγάλος αριθμός ελληνικών πλοίων συνεπαγόταν πληθώρα πλοιοκτητών, καπετάνιων, ναυτικών, προμηθευτών και ναυτιλιακών πρακτόρων στο λιμάνι του Μπουένος Άιρες, με το οποίο ο έμπορος

1946· Αρχείο Ωνάση, «From N.K. Handwritten signed document ASO NK MOK Ritz Tower» (OAB.S10.F001.003).

22. Για τη συρρίκνωση της βρετανικής ναυτιλίας καθώς και την άνοδο και την ανθεκτικότητα της ελληνικής ναυτιλίας στη διάρκεια του Μεσοπολέμου, βλ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας*, σ. 320–352.

23. Βλ. *Report on the Financial, Commercial and Industrial Situation of Argentina, Department of Overseas Trade*, Λονδίνο: His Majesty's Stationary Office, 1932, σ. 133.

24. Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας*, Σχήμα 7.7, σ. 332.

εισαγωγών καπνών και Αναπληρωτής Γενικός Πρόξενος Αριστοτέλης Ωνάσης είχε καθημερινές συναλλαγές.

Στο Μπουένος Άιρες ο Αριστοτέλης Ωνάσης εξοικειώθηκε με την ελληνική ναυτιλία και γνώρισε τον Κώστα Γράτσο, γόνο παραδοσιακής ναυτιλιακής οικογένειας από την Ιθάκη. Ο Κώστας Γράτσος αποδείχθηκε ο πρώτος μέντοράς του στα ενδότερα της ελληνικής ναυτιλίας και εκείνος που τον συνέστησε στο ελληνικό ναυτιλιακό γραφείο των θείων του, των αδελφών Δρακούλη, στο Λονδίνο.[25] Παρέμεινε μάλιστα ένα από τα κύρια στελέχη του ομίλου επιχειρήσεων Ωνάση για το υπόλοιπο της ζωής του. Στο Μπουένος Άιρες όμως ο Ωνάσης γνώρισε και στελέχη της άλλης ναυτιλιακής δύναμης τραμπ της εποχής, της νορβηγικής. Οι μεγαλύτεροι ανεξάρτητοι ιδιοκτήτες δεξαμενόπλοιων στον Μεσοπόλεμο ήταν οι Νορβηγοί.[26] Με την οξυδέρκειά του να διαβλέπει ευκαιρίες σε νέες αγορές, ανοιχτός σε νέες ιδέες, αντιλήφθηκε τις δυνατότητες και τις προοπτικές ανάπτυξης του πετρελαίου ως ανερχόμενης πηγής ενέργειας.

Ο Αριστοτέλης Ωνάσης το 1931 αποφάσισε να ταξιδέψει στο διεθνές ναυτιλιακό κέντρο του κόσμου, το Λονδίνο, για να θητεύσει στην ελληνική, την αγγλική και τη νορβηγική ναυτιλία. Στη βρετανική πρωτεύουσα ήταν συγκεντρωμένα περίπου δέκα ελληνικά ναυτιλιακά γραφεία (βλ. Κεφάλαιο 4). Παρέμεινε λίγους μήνες στη βρετανική πρωτεύουσα και με την καθημερινή «μαθητεία» του στα στριμωγμένα γραφεία των αδελφών Δρακούλη εμπλούτισε τις γνώσεις του για τη διεθνή ναυτιλιακή αγορά του Λονδίνου, τη ναυλαγορά, τις αγοραπωλησίες και ναυπηγήσεις πλοίων, τους θεσμούς της σε νηογνώμονες, ασφαλιστικούς και τραπεζικούς οργανισμούς, καθώς και τις δυνατότητες που παρείχε η τραμπ ναυτιλία στους εφοπλιστές, μια αγορά που χαρακτηρίζεται από έντονες διακυμάνσεις ναύλων.[27] Στο Λονδίνο, μέσω των Δρακούλη και του Κώστα Γράτσου συνάντησε και όλο το ελληνικό μεγαλοεφοπλιστικό κατεστημένο που διατηρούσε γραφεία στη βρετανική μητρόπολη, όπως τους αδελφούς Κουλουκουντή, τον Σταύρο Λιβανό, τους αδελφούς Χανδρή, τον Ν. Δ. Λυκιαρδόπουλο.[28]

Το ναυτιλιακό γραφείο των αδελφών Δρακούλη και ο Κώστας Γράτσος παρείχαν επί προμηθεία στον Ωνάση ό,τι δεν διέθετε ο ίδιος: τεχνογνωσία διαχείρισης, πρόσβαση σε έμπειρο ανθρώπινο δυναμικό, Ιθακήσιους ναυτικούς και μηχανικούς, καθώς και έμπειρα στελέχη για τη ναύλωση και λειτουργία των πλοίων. Στους

---

25. Για τα ναυτιλιακά γραφεία του Λονδίνου, βλ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας*, σ. 337–349.

26. Stig Tenold, *Norwegian Shipping in the 20th Century. Norway's Successful Navigation of the World's Most Global Industry*, Χαμ, Ελβετία: Palgrave Macmilan, 2019· Stanley G. Sturmey, *British Shipping and World Competition*, Λονδίνο: Athlone Press, 1962, σ. 61–97· Stig Tenold, «Crisis? What Crisis? – The expansion of Norwegian Shipping in the Interwar Period», στο Lars U. Scholl & David M. Williams (επιμ.), *Crisis and Transition – Maritime Sectors in the North Sea Region, 1790–1940*, Βρέμη: Hauschild Verlag, 2005.

27. Basil N. Metaxas, *The Economics of Tramp Shipping*, Λονδίνο: Athlone Press, 1971· Martin Stopford, *Maritime Economics*, Λονδίνο: Routledge, 1997, σ. 37–61.

28. Βλ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας*, σ. 337–349.

Εικονα 2.7
Το ατύχημα του «Μαρία Ωνάση» στις ακτές της Κορσικής το 1935.

Πηγη:
Ναυτικά Χρονικά 121 (1 Ιαν. 1936), σ. 22.

αδελφούς Δρακούλη γνώρισε τον Γεώργιο Καλλίνικο, που υπήρξε ο προσωπικός του «δάσκαλος» στην τεχνολογία των πλοίων, για την οποία ο Ωνάσης ανέπτυξε βαθύ και διαρκές ενδιαφέρον. Η Ιθάκη έγινε έκτοτε ο «ναυτότοπος» του Ωνάση, και στις δεκαετίες που ακολούθησαν ο Ωνάσης έγινε για τους Ιθακήσιους ο δικός τους άνθρωπος.[29] Η είσοδος στη ναυτιλία έγινε την καλύτερη στιγμή για αγορά πλοίων, αλλά τη χειρότερη δυνατή στιγμή για τους ναύλους, οι οποίοι όμως έκτοτε πήραν την ανιούσα. Την επόμενη πενταετία ο Ωνάσης αποκόμισε μεγάλα κέρδη από τη διαχείριση των φορτηγών ατμοπλοίων του στις θαλάσσιες διαδρομές μεταξύ Νότιας Αμερικής, Βόρειας Ευρώπης και Μεσογείου. Το 1935 το ατμόπλοιο «Μαρία Ωνάση» στην πορεία του προς τη Γένοβα προσάραξε στις ακτές της Κορσικής και χαρακτηρίστηκε ολική απώλεια (βλ. Εικόνα 2.7). Ο Ωνάσης το είχε ασφαλίσει στη Βρετανία με ασφάλιστρα που ακολουθούσαν την ανοδική πορεία των τιμών των πλοίων, που εν τω μεταξύ είχαν εκτοξευτεί σε άνευ προηγουμένου επίπεδα. Έτσι, για ένα πλοίο για το οποίο είχε πληρώσει 1.947 λίρες το 1934, το 1936 έλαβε αποζημίωση 19.000 λίρες (94.430 δολάρια). Παρ' όλα αυτά, θεωρούσε ότι ήταν και υποασφαλισμένο: «Ένα καράβι μόνον έχασα προ του πολέμου τω 1935 και εκείνο ήτο υποασφαλισμένο, ήτοι 19.000 λίρας αντί των 22.000 της αξίας του»· και είχε δίκιο όσον αφορά τις αξίες των πλοίων αυτής της εποχής.[30]

Το 1936, σε μια πρωτοποριακή κίνηση, παραγγέλνει σε σουηδικά ναυπηγεία το δεξαμενόπλοιο «Άριστον». Φαίνεται ότι το ποσό της ασφάλειας του «Μαρία Ωνάση» τού έδωσε τη δυνατότητα να αδράξει την ευκαιρία και να στραφεί για

29. Χρήστος Ντούνης, *Ιθακήσιοι Πλοίαρχοι. Οι παλιοί και οι νεότεροι*, Αθήνα: Ένωση Απανταχού Ιθακησίων, 2007, σ. 337.

30. Ωνάσης, «Η ναυτιλία μας μετά τον πόλεμον», *Εθνικός Κήρυξ*, 15 Μαρτίου 1953.

Το ρεπορτάζ των *Ναυτικών Χρονικών* (τόμ. 114, σ. 23) για το ατύχημα του «Μαρία Ωνάση» αναφέρει στις 15 Σεπτεμβρίου 1935:

«Την 9.12′ μ.μ. της 6ης Σεπτεμβρίου οι διάφοροι σταθμοί ασυρμάτου ελάμβανον το σήμα κινδύνου S.O.S. εκπεμφθέν από το φορτηγόν "Ωνάση Μαρία", όπερ είχεν αποπλεύσει κενόν εκ Γένοβας και κατηυθύνετο εις Πειραιά διά μικράς τινάς επισκευάς και προς αντικατάστασιν του πληρώματός του. Η θέσις κινδύνου ωρίζετο τρία μίλια ΝΑ του ακρωτηρίου Κόρσο, της Κορσικής. … Ώρας τινάς βραδύτερον έφθασαν πράγματι εις την θέσιν του κινδύνου τρία Ιταλικά αντιτορπιλλικά και το ναυαγοσωστικόν, άτινα και επεδόθησαν εις την διάσωσιν των ναυαγών.

Η προσάραξις επήλθε περί ώραν 8ην νυκτερινήν επί αποκρήμνου ακτής εις θέσιν πλάτους 43-4′ Β. και μήκους 9-48′ Α. και εν ω χρόνω το φορτηγόν εκινείτο ηρέμα, λόγω της επικρατούσης πυκνής ομίχλης. Έπνεεν ελαφρός ΝΔ άνεμος, τα δε θαλάσσια ρεύματα προεκάλεσαν ελαφράν παρέκκλισιν από της κανονικής πορείας του, ήτις και επέφερε την προσάραξιν. Εκ της δονήσεως και των αλλεπαλλήλων, λόγω του κυματισμού, προσκρούσεων του πλοίου επί των βράχων, υπέστησαν εκτεταμένας ζημίας τα ύφαλά του, εκ δε της επακολουθησάσης ακατασχέτου διαρροής κατεκλύσθησαν άπαντα τα κύτη του, καθώς και τα διαμερίσματα του μηχανοστασίου και του λεβητοστασίου. …

Η θέσις του πληρώματος κατέστη απελπιστική, διότι και τα μικρά Ιταλικά πολεμικά δεν ηδύναντο να προσεγγίσουν, αλλ' ούτε και ν' αποστείλουν τας μικράς λέμβους των. … Διά του τρόπου τούτου επραγματοποιήθη η διάσωσις ολοκλήρου του πληρώματος και δύο λαθρεπιβατών, οίτινες είχον επιβή του πλοίου εκ Γένοβας. …

Κατά τας επομένας ημέρας το πλοίον υπέστη και νέας ζημίας, οι δε ναυαγοσώσται εδήλωσαν εγκατάλειψιν κάθε προσπαθείας, διότι θεωρούν την ανέλκυσιν ανέφικτον.»

πρώτη φορά σε ναυπηγεία και στη ναυπήγηση ολοκαίνουργιου πλοίου. Είχε παρακολουθήσει τη στροφή ηγετικών εφοπλιστικών μορφών της εποχής, όπως ο Μανώλης Κουλουκουντής και ο Σταύρος Λιβανός, στις ναυπηγικές κλίνες. Η διαφορά έγκειται στη διορατική και κρίσιμη απόφαση του Ωνάση να μπει στη νέα αγορά δεξαμενόπλοιων και χύδην υγρών φορτίων, όταν όλοι οι υπόλοιποι Έλληνες εφοπλιστές ενδιαφέρονταν για την αγορά των φορτηγών πλοίων χύδην ξηρών φορτίων. Το 1939 κάνει την επόμενη καθοριστική κίνηση: ιδρύει στο προξενείο του Παναμά στο Λονδίνο την πρώτη του παναμαϊκή εταιρεία, τη Sociedad Marítima Miraflores Ltd., στην οποία μεταφέρει τα φορτηγά του ατμόπλοια και αναρτά σ' αυτά την παναμαϊκή σημαία. Από εκείνη τη στιγμή υιοθετεί την αποκλειστική χρήση των υπεράκτιων εταιρειών και των σημαιών ευκαιρίας για τις επιχειρηματικές του δράσεις είτε στη θάλασσα είτε στον αέρα.

Ο Ωνάσης είχε το πλεονέκτημα ότι δεν ανήκε σε καμία εφοπλιστική «κλίκα» και έβλεπε με καθαρό βλέμμα τις τάσεις της εποχής, υιοθετώντας με μια επιλεκτική προσέγγιση τα δυνατά σημεία των επιτυχημένων ναυτιλιών της Ευρώπης. Κατά τη δεκαετία του 1930 συναντήθηκε με κορυφαίους Νορβηγούς εφοπλιστές, όπως ο Anders Jahre, ο Erling Dekke Naess και ο Lars Christensen, με τους οποίους διατήρησε έκτοτε στενή επαφή. Οι Νορβηγοί εφοπλιστές, εκτός από δεξαμενόπλοια για τη μεταφορά αργού πετρελαίου, είχαν κυρίως στην ιδιοκτησία τους φαλαινοθηρικά και δεξαμενόπλοια μεταφοράς φαλαινέλαιου. Αυτοί κέντρισαν το ενδιαφέρον του Ωνάση για τη φαλαινοθηρία, στην οποία επένδυσε μια δεκαετία αργότερα. Και πάλι μέσω της κοινωνικής του δικτύωσης και υπό την καθοδήγηση του μελλοντικού επιχειρηματικού εταίρου και διά βίου φίλου του Anders Jahre

εισήλθε στην αγορά πετρελαίου και δεξαμενόπλοιων παραγγέλλοντας το νέο του δεξαμενόπλοιο σε σουηδικά ναυπηγεία.[31] Σύμφωνα με τον ίδιο τον Ωνάση: «Ξεκίνησα και εγώ και πήγα στους γείτονάς των (πριν να συνδεθώ όχι μόνον με θήλυ Σκανδιναυικόν, αλλ' ούτε με άρρεν, το βάζω δε και αυτό διότι γνωρίζετε τι μου σέρνουν). Μόνον η φυσιολογική μου εμφάνισις ήταν αρκετή για να τους κάμη σκεπτικούς. Πήρα το κακόν Ελληνικόν όνομα και εντός εβδομάδων κατώρθωσα να τους κάμω να αλλάξουν γνώμην για μας, να μας αγαπήσουν, να μας εκτιμήσουν και να μου ανοίξουν απεριορίστους πιστώσεις».[32]

Το «Άριστον» (10.227 κοχ) καθελκύστηκε το 1938 στα ναυπηγεία Götaverken, στο Γκέτεμποργκ της Σουηδίας —για την επαφή με τον διευθυντή των σουηδικών ναυπηγείων Hug Hammar και τον ιδιοκτήτη τους Ernst Heden μεσολάβησε ο Anders Jahre—,[33] και ιδρύθηκε η σουηδική εταιρεία A.S. Onassis Gothenburg Ltd., με εταίρους τους Σουηδούς Gustav Sandström και Gunnar Carlsson.[34] Το πλοίο, που ανήρτησε τη σουηδική σημαία, κόστισε γύρω στις 100.000 αγγλικές λίρες (497.000 δολάρια) και χρηματοδοτήθηκε σε μικρό ποσοστό με ίδια κεφάλαια και, κυρίως, με χαμηλότοκο μακροπρόθεσμο δάνειο από τα ίδια τα ναυπηγεία.[35] Το «Άριστον» ναυλώθηκε από την Tidewater Oil Company του Jean Paul Getty για μεταφορά πετρελαίου μεταξύ Ηνωμένων Πολιτειών και Ιαπωνίας. Αυτή ήταν η αφετηρία και της σχέσης του Ωνάση με τις πετρελαϊκές εταιρείες.

Η είσοδος στην αγορά των δεξαμενόπλοιων ήταν μια απόφαση που καθόρισε την πορεία του Ωνάση και, εντέλει, σε μια αμφίδρομη σχέση, τη ναυτιλία των δεξαμενόπλοιων παγκοσμίως. Ο Ωνάσης είχε όλα τα χαρακτηριστικά που αναφέρει ο οικονομολόγος Mark Casson: «αισιοδοξία, τόλμη, αποτελεσματική κοινωνική δικτύωση, και δεν αποστρεφόταν καθόλου το επιχειρηματικό ρίσκο…».[36] Για τους Έλληνες και τους Βρετανούς παραδοσιακούς εφοπλιστές της ναυτιλίας τραμπ που ασχολούνταν με τις θαλάσσιες μεταφορές χύδην ξηρών φορτίων οι επενδύσεις στα δεξαμενόπλοια το 1936 ήταν αδιανόητες λόγω του υψηλού ρίσκου.[37] Ένας επιχειρηματίας με διορατικότητα και τόλμη μπορεί να διαβλέψει ευκαιρίες εκεί όπου άλλοι βλέπουν σημαντικό επιχειρηματικό κίνδυνο. Έτσι, η είσοδος του Αριστοτέλη Ωνάση στην αγορά δεξαμενόπλοιων τη συγκεκριμένη στιγμή καταδεικνύει την έγκαιρη και σωστή απόφασή του. Αυτή η κίνηση τον

---

31. Alf R. Jacobsen, *Eventyret Anders Jahre*, Όσλο: Forlaget, October A/S, 1982· Erling D. Naess, *Autobiography of a Shipping Man*, Κόλτσεστερ: Seatrade, 1977, σ. 103.
32. Ωνάσης, «Η ναυτιλία μας μετά τον πόλεμον», *Εθνικός Κήρυξ*, 15 Μαρτίου 1953.
33. Jacobsen, *Eventyret Anders Jahre*, σ. 191.
34. Atle Thowsen, *Handelsflåten i krig 1939–1945. Nortraship. Profit tog patriotism*, Όσλο: Dreyer, 1992, τόμ. 1, σ. 97.
35. Βλασσόπουλος, *Σελίδες μιας ζωής*, σ. 82–83.
36. Mark Casson, «Entrepreneurship and the theory of the firm», *Journal of Economic Behavior & Organization* 58/2 (Οκτ. 2005), σ. 327–348.
37. Gelina Harlaftis & John Theotokas, «Maritime business during the 20th century: continuity and change», στο C. Th. Grammenos (επιμ.), *Handbook of Maritime Economics and Business*, Λονδίνο: Lloyd's of London Press, 2002, σ. 9–34.

έκανε πρωτοπόρο ανάμεσα στους Έλληνες εφοπλιστές, οι οποίοι ακολούθησαν στα χνάρια του μια δεκαετία αργότερα. Επιπλέον, η επένδυση σε νεότευκτα πλοία υψηλής τεχνολογίας ήταν άλλη μία κρίσιμη κίνηση που αποτέλεσε μία από τις μακρόχρονες καινοτόμες στρατηγικές του.

Το «Άριστον» ήταν μόνο η αρχή. Το 1939 παρήγγειλε, και πάλι στα σουηδικά ναυπηγεία του Götaverken στο Γκέτεμποργκ, το δεξαμενόπλοιο «Αριστοφάνης» (10.224 κοχ), το οποίο παρέλαβε το 1940, και το «Μπουένος Άιρες» (11.106 κοχ), το οποίο παρέλαβε το 1942.[38] Ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος έφερε μεγάλες ευκαιρίες αλλά και μεγάλα προβλήματα. Η μεγάλη ευκαιρία έγκαιρης εξόφλησης των δεξαμενόπλοιων ήλθε με την πώληση, το 1940, των ατμόπλοιων «Σωκράτης Ωνάσης» και «Πηνελόπη Ωνάση» σε ιαπωνικά συμφέροντα αντί 90.000 δολαρίων έκαστο (ή 24.480 λίρες), δηλαδή με τίμημα περίπου έξι φορές μεγαλύτερο από ό,τι είχε καταβάλει γι' αυτά οκτώ χρόνια προηγουμένως.[39] Τα μεγάλα προβλήματα προέκυψαν όταν η Σουηδία απαγόρευσε τις εξαγωγές των πλοίων που είχαν ναυπηγηθεί σε σουηδικά ναυπηγεία για λογαριασμό αλλοδαπών. Για να μπορέσει να γλιτώσει το δεξαμενόπλοιο «Αριστοφάνης» από αυτή την απαγόρευση, ο Ωνάσης αποπλήρωσε το 1940 το δάνειο του πλοίου, με τη ρευστότητα που μόλις είχε αποκτήσει από την πώληση των φορτηγών πλοίων του. Στη συνέχεια ίδρυσε με τον Anders Jahre μια νορβηγική ναυτιλιακή εταιρεία, τη Skibs A/S Jaris, εγγράφοντας το πλοίο στο νορβηγικό νηολόγιο. Η περιπέτεια όμως συνεχίστηκε. Με την εμπλοκή της Νορβηγίας στον πόλεμο, τον Απρίλιο του 1940, όλος ο νορβηγικός εμπορικός στόλος επιτάχθηκε για να συνδράμει τους σκοπούς των Συμμάχων και διοικούνταν από τη Νορβηγική Ναυτιλιακή και Εμπορική Αποστολή (γνωστή ως Nortraship). Το «Αριστοφάνης», που είχε νορβηγική σημαία, επιτάχθηκε και αυτό. Ο Ωνάσης όμως, ο οποίος είχε ήδη ναυλώσει το πλοίο του σε πολύ υψηλότερους ναύλους απ' ό,τι έδινε η Nortraship στα επιταγμένα πλοία, δεν παραιτήθηκε των δικαιωμάτων του επί του πλοίου. Η Nortraship είχε να αντιμετωπίσει σοβαρό πρόβλημα.[40]

Όταν το «Αριστοφάνης» έφτασε στο Ρίο ντε Ζανέιρο, το πλοίο το περίμενε στο λιμάνι ο Νίκος Κονιαλίδης, εξουσιοδοτημένος από τον Αριστοτέλη Ωνάση

---

38. Jacobsen, *Eventyret Anders Jahre*, σ. 191.

39. Ιδιωτικό συμφωνητικό μεταξύ Αριστοτέλη Ωνάση και Νίκου Κονιαλίδη, Νέα Υόρκη 17 Ιουλίου 1946· Αρχείο Ωνάση, «From N.K. Handwritten signed document ASO NK MOK Ritz Tower» (OAB.S10.F001.003). «Ο κ. Α.Σ. Ωνάσης έχει συμπεριλάβει τον κ. Ν. Κονιαλίδη ως μέτοχο στην ιδιοκτησία των παναμαϊκών πλοίων α/π "Ωνάσης Σωκράτης" και α/π "Ωνάση Πηνελόπη". Αυτό έγινε σε ιδιωτικό συμφωνητικό μεταξύ των δύο και αντιπροσώπευε 20% ιδιοκτησία [από τον Ν. Κονιαλίδη]. Το 1940 μετά από πώληση που έκανε ο κ. Α.Σ. Ωνάσης ως πράκτορας της Sociedad Marítima Miraflores Sociedad de Panama, η αξία καθορίστηκε στο ποσό των 180.000 δολλαρίων τα οποία ο εν λόγω κύριος επένδυσε σε άλλες αγορές πλοίων»· πρβλ. Jacobsen, *Eventyret Anders Jahre*, σ. 191, και Βλασσόπουλος, *Σελίδες μιας ζωής*, σ. 46.

40. Thowsen, *Handelsflåten i krig 1939–1945*, τόμ. 1, σ. 97. Βλ. «Norwegian Merchant Fleet 1939–1945», <http://warsailors.com/singleships/aristophanes.html>. Πρβλ. Jacobsen, *Eventyret Anders Jahre*, σ. 183.

να το κατάσχει.[41] Όπως αναφέρει ο ίδιος ο Ωνάσης, «όταν επετάχθη το "Αριστοφάνης" επέταξαν και πλουσιώτατον ναυλοσύμφωνον που είχα συνάψει εγώ πολύ ανώτερον της αγοράς και προ αυτού απήτησα και μου κατέβαλον υποθήκην από 800.000 δολλ.».[42] Μετά από διαπραγματεύσεις με τη Nortraship, συμφώνησε να λάβει 815.000 δολάρια, συμπεριλαμβανομένων των νομικών εξόδων και κάποιων διαφυγόντων κερδών. Η συμφωνία υπεγράφη στις 15 Αυγούστου 1940.[43] Ο Ωνάσης δεν στάθηκε το ίδιο τυχερός με τα άλλα δύο πλοία που ήταν νηολογημένα υπό σουηδική σημαία. Το «Άριστον», που ο πόλεμος το βρήκε σε σουηδικό λιμάνι, δεν μπόρεσε να αποπλεύσει λόγω των σουηδικών απαγορεύσεων απόπλου, ενώ το νεότευκτο «Μπουένος Άιρες», που καθελκύστηκε το 1942, επίσης παρέμεινε δεμένο και ανενεργό στη Βαλτική σε όλη τη διάρκεια του πολέμου.[44] Μετά το πέρας του πολέμου και τα δύο πλοία επιστράφηκαν στον Ωνάση.[45]

Μετά την παραλαβή της αποζημίωσης για το «Αριστοφάνης» και με δεδομένο τον αποκλεισμό των δύο άλλων νεότευκτων δεξαμενόπλοιών του στη Σουηδία, το επόμενο σημαντικό βήμα του Ωνάση, σε συνεργασία με τους αδελφούς Κονιαλίδη, ήταν η αγορά τριών μεταχειρισμένων δεξαμενόπλοιων. Το 1942 και το 1943 αγόρασαν τρία δεξαμενόπλοια, στα οποία έδωσαν τα ονόματα από τις αδελφές τους: το «Καλλιρρόη», ναυπήγησης του 1922 και χωρητικότητας 8.432 κοχ, το «Αντιόπη», ναυπήγησης του 1914 και χωρητικότητας 4.046 κοχ, και το «Άρτεμις», ναυπήγησης 1919 και χωρητικότητας 6.599 κοχ (για τις αδελφές του Ωνάση βλ. Εικόνες 2.8–2.9). Τα πλοία αυτά το 1946 είχαν αξία: το πρώτο 266.000 δολάρια, το δεύτερο 480.050 δολάρια και το τρίτο 268.500 δολάρια.[46] Όλα τα πλοία τέθηκαν υπό παναμαϊκή

---

41. Από τη συμμετοχή του σε αυτή την υπόθεση ο Νίκος Κονιαλίδης έλαβε το 10% του τελικού τιμήματος· βλ. ιδιωτικό συμφωνητικό μεταξύ Αριστοτέλη Ωνάση και Νίκου Κονιαλίδη, Νέα Υόρκη 17 Ιουλίου 1946, «Ότι ο κ. Νικόλας Κονιαλίδης το 1940, με την εξουσιοδότηση του κ. Α. Ωνάση, εισέπραξε υφιστάμενη υποθήκη για λογαριασμό του, μετά το εμπάργκο στο Ρίο ντε Ζανέιρο της Βραζιλίας του πετρελαιοφόρου "Αριστοφάνης" (νορβηγικής σημαίας). Αναγνωρίζεται προμήθεια των 81.500 δολαρίων που αντιπροσωπεύει το 10% του ποσού της υποθήκης που ελήφθη ως αποζημίωση»· Αρχείο Ωνάση, «From N.K. Handwritten signed document ASO NK MOK Ritz Tower» (OAB.S10.F001.003).

42. Ωνάσης, «Η ναυτιλία μας μετά τον πόλεμον», *Εθνικός Κήρυξ*, 18 Μαρτίου 1953.

43. Thowsen, *Handelsflåten i krig 1939–1945*, σ. 180. Ο Thowsen στηρίζεται στα αρχεία του βρετανικού Foreign Office: «Telegramme from Sir R. Craigie, Tokyo, to the Foreign Office» 15 Απριλίου 1940, FO 371/25180, General Archives, U.K. Η πληροφορία επίσης επιβεβαιώνεται από τα αρχεία του FBI, «Aristotle Onassis», Bufile 100-125834, Document 100-125834-5, 14 Σεπτεμβρίου 1942· FBI στο Αρχείο Ωνάση, «Federal Bureau of Investigation (FBI) and The National Archives and Records Administration (NARA) on Aristoteles Onassis» (OAA.SF03.SSF04.S02).

44. Ωνάσης, «Η ναυτιλία μας μετά τον πόλεμον», *Εθνικός Κήρυξ*, 18 Μαρτίου 1953.

45. FBI, «Aristotle Onassis», part 2, Bufile 46-17783, «Fraud against the government»· New York office 46-2507 report, 10 Μαΐου 1952, σ. 50· FBI στο Αρχείο Ωνάση, «Federal Bureau of Investigation (FBI) and The National Archives and Records Administration (NARA) on Aristoteles Onassis» (OAA.SF03.SSF04.S02).

46. Για το «Αντιόπη» αναφέρει ο Ωνάσης ότι αγοράστηκε για 500.000 δολάρια· βλ. Ωνάσης, «Η ναυτιλία μας μετά τον πόλεμον», *Εθνικός Κήρυξ*, 19 Μαρτίου 1953. Η λεπτομερής αναφορά για την αξία των πλοίων προέρχεται από το ιδιωτικό συμφωνητικό του 1946 μεταξύ

Εικονα 2.8 (αριστερά) Μερόπη Κονιαλίδη και Άρτεμη Γαροφαλίδη.

Πηγη: Αρχείο Ωνάση, «Birthday of Alexander», Maros, Vassilis (OAB.S07.SS03.F001.SF002).

Εικονα 2.9 (δεξιά) Άρτεμη Γαροφαλίδη (μπροστά), Καλλιρρόη Πατρονικόλα και Μερόπη Κονιαλίδη (από αριστερά).

Πηγη: Αρχείο Ωνάση, «Artemis, Calliroe Patronicola and Meropi Onassis», Maros, Vassilis (OAB.S07.SS03.F001.SF001.004).

σημαία και τον Ιούλιο του 1942 ναυλώθηκαν στην Πολεμική Ναυτιλιακή Διαχείριση των ΗΠΑ (U.S. War Shipping Administration) διεξάγοντας μεταφορές στο εξωτερικό εμπόριο των Ηνωμένων Πολιτειών.

Ο Ωνάσης έφτασε για πρώτη φορά στη Νέα Υόρκη τον Ιούλιο του 1940 με το «Samaria» της εταιρείας Cunard, αλλά δεν εγκαταστάθηκε στις Ηνωμένες Πολιτείες παρά το 1942· στις αρχές των ΗΠΑ δήλωσε ότι η επιχειρηματική του δραστηριότητα ήταν ο εφοπλισμός.[47] Έχει ενδιαφέρον να σημειωθεί ότι μετά από σύσταση

Αριστοτέλη Ωνάση και Νίκου Κονιαλίδη, σύμφωνα με το οποίο ο Νίκος Κονιαλίδης κατέχει το «Δεκαέξι τοις εκατό της συνολικής ιδιοκτησίας του πετρελαιοφόρου "Καλλιρρόη" που σήμερα αποτιμάται σε 76.936 δολάρια. Δώδεκα τοις εκατό του πετρελαιοφόρου "Αντιόπη" που σήμερα αποτιμάται σε 32.220 δολάρια. Είκοσι τοις εκατό του πετρελαιοφόρου "Άρτεμις" που αποτιμάται σε 53.200 δολάρια».

47. FBI, «Aristotle Onassis», Bufile 100-125834, Document 100-125834-3, 9 Φεβρουαρίου 1944, Λος Άντζελες. Δήλωσε στην αίτησή του στο Έλλις Άιλαντ ότι είχε προηγουμένως επισκεφθεί τις Ηνωμένες Πολιτείες στις 10 Ιουλίου 1940 και στις 17 Απριλίου 1942. FBI στο Αρχείο Ωνάση, «Federal Bureau of Investigation (FBI) and The National Archives and Records Administration (NARA) on Aristoteles Onassis» (OAA.SF03.SSF04.S02).

του J. Edgar Hoover, ιδρυτή και διευθυντή του FBI, ο Ωνάσης τέθηκε υπό παρακολούθηση από πράκτορες του FBI μεταξύ 1942 και 1944.[48] Παρότι ο Edgar Hoover ήταν γνωστός για την ξενοφοβία του,[49] και αυτή ήταν μια επικίνδυνη περίοδος πολέμου, δεν αποφάσισε από μόνος του να θέσει υπό παρακολούθηση τον Ωνάση. Οι εκθέσεις του FBI αναφέρουν ότι ο Ωνάσης ήταν ύποπτος για «αισθήματα που μπορούσαν να βλάψουν την πολεμική προσπάθεια». Οι πληροφορίες διέρρευσαν στις Ηνωμένες Πολιτείες από την ελληνική πρεσβεία του Μπουένος Άιρες, και συγκεκριμένα από τον πρέσβη Βασίλειο Δενδραμή.[50] Το FBI σταμάτησε να παρακολουθεί τον Ωνάση το 1944, εφόσον δεν διαπιστώθηκε εντέλει τίποτα ύποπτο στις δραστηριότητές του (βλ. Εικόνα 4.4, σ. 165).[51]

Στις Ηνωμένες Πολιτείες ο Ωνάσης επέδειξε τη γνωστή του κινητικότητα ταξιδεύοντας διαρκώς μεταξύ ανατολικής και δυτικής ακτής. Εν τω μεταξύ, στη Νέα Υόρκη συγχρωτίστηκε και γνωρίστηκε καλύτερα με την ομάδα των Ελλήνων εφοπλιστών που διέμεναν κυρίως στο πολυτελές ξενοδοχείο «The Pierre», στη γωνία της Πέμπτης Λεωφόρου και της 61ης Οδού με θέα το Σέντραλ Παρκ. Στα ταξίδια του στο Σαν Φρανσίσκο ασχολήθηκε με την ανάπτυξη δραστηριοτήτων στη φαλαινοθηρία, συνεργαζόμενος με τον Κώστα Γράτσο, που ήταν εγκατεστημένος στην πόλη. Εκεί προσπάθησαν από κοινού να αναπτύξουν μια μικρή παραγωγική μονάδα φαλαινοθηρίας, την οποία όμως έκλεισαν γρήγορα. Αμέσως μετά το πέρας του πολέμου, συνεχίζοντας πάντα με τον Κώστα Γράτσο, προχώρησε σε συνεργασία με τον Σταύρο Νιάρχο και τον Μανουήλ Κουλουκουντή, οι οποίοι αργότερα έγιναν οι βασικοί του ανταγωνιστές. Έκαναν μια πρώτη συλλογική προσπάθεια στον χώρο των τακτικών γραμμών δημιουργώντας τη βραχύβια Μεσογειακή Γραμμή του Ειρηνικού, η οποία λειτούργησε έναν χρόνο, το

48. FBI, «Aristotle Onassis», Bufile 100-125834, Document 100-125834-1, 18 Ιουλίου 1942· FBI στο Αρχείο Ωνάση, «Federal Bureau of Investigation (FBI) and The National Archives and Records Administration (NARA) on Aristoteles Onassis» (OAA.SF03.SSF04.S02).

49. Athan G. Theoharis & John Stuart Cox, *The Boss. J. Edgar Hoover and the Great American Inquisition*, Νέα Υόρκη/Φιλαδέλφεια: Bantam Books/Temple University Press, 1990, σ. 49–53. Για τις απόψεις Hoover και McCarthy και την «κόκκινη απειλή», καθώς και για τις προσπάθειές τους να αποκαλύψουν την κομμουνιστική διείσδυση στην αμερικανική κοινωνία επί κυβερνήσεων Ρούσβελτ και Τρούμαν, βλ. Athan Theoharis, *Chasing Spies. How the FBI Failed in Counterintelligence but Promoted the Politics of McCarthyism in the Cold War Years*, Σικάγο: Ivan R. Dee, 2002, κεφ. 6 και 7.

50. «Sentiments inimical to the war efforts», FBI, «Aristotle Onassis», Bufile 100-125834, Document 100-125834-1, 18 Ιουλίου 1942. Πρβλ. Gelina Harlaftis, «Aristotle Onassis and FBI archives in the 1940s», *Entreprises et Histoire* 2 (2011), σ. 80–85· FBI στο Αρχείο Ωνάση, «Federal Bureau of Investigation (FBI) and The National Archives and Records Administration (NARA) on Aristoteles Onassis» (OAA.SF03.SSF04.S02).

51. FBI, «Aristotle Onassis», Bufile 100-125834, Espionage on «Aristotelis Onassis», Los Angeles Bureau, 22/3/1944· FBI στο Αρχείο Ωνάση, «Federal Bureau of Investigation (FBI) and The National Archives and Records Administration (NARA) on Aristoteles Onassis» (OAA.SF03.SSF04.S02).

1946–1947, ωσότου εγκαταλείφθηκε λόγω ασυμφωνίας ως προς την πολιτική που θα ακολουθούσε η εταιρεία.[52]

Το άνοιγμα στη Βόρεια Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική καθώς και η είσοδος στη ναυτιλία και σε νεότευκτα δεξαμενόπλοια επηρέασαν τη συνεργασία του με τους μόνιμους ώς τότε συνεργάτες του, τους αδελφούς Κονιαλίδη. Από τα δύο αδέλφια η πιο δύσκολη σχέση αποδείχθηκε εκείνη με τον Νίκο Κονιαλίδη, που το 1938 είχε παντρευτεί και την ετεροθαλή αδελφή του Μερόπη. Με τον Νίκο Κονιαλίδη είχε αρχικά τις πιο στενές σχέσεις, μια και μαζί έκαναν το ξεκίνημα στο Μπουένος Άιρες τη δεκαετία του 1920 και συνέχιζαν τη συνεργασία τους τη δεκαετία του 1940. Στις εμπορικές επιχειρήσεις στο Μπουένος Άιρες η συμφωνία μεταξύ τους ήταν η διανομή κερδών κατά 80% στον Ωνάση και 20% στον Νίκο Κονιαλίδη, αλλά φαίνεται ότι η συνεργασία ήταν δύσκολη εξαρχής. Στο διάστημα αυτό αποδέκτης και ρυθμιστής των παραπόνων μεταξύ τους είναι ο πατέρας Σωκράτης Ωνάσης. Ο 23χρονος «Αρίστος» εκείνης της εποχής δακτυλογράφησε στις 26 Δεκεμβρίου 1927 από το Μπουένος Άιρες επιστολή στον πατέρα του, όπου ανάμεσα στα άλλα αναφέρει και τα εξής για τον 19χρονο εξάδελφό του (βλ. Εικόνα 2.2, σ. 68–69):[53]

> Διά τον Νίκον μού γράφεις εις την επιστολήν σου σχετικώς με τα παράπονα που κάμει δυστυχώς δεν έχω να πω τίποτε αγαπητέ πατέρα διότι τον θεωρώ ακόμη πολύ παιδή και δεν βλέπω εύλογον να χάνω τον καιρόν μου σχολιάζων και τας ανοησίας του διότι αρκετά με κοστίζει η εδώ σχολίασις μαζύ του ως προς την κατάστασίν του εάν δεν είχα και την μικράν ελπίδα ότι αργώτερα κανονιζόμενη η εργασία θα διορθωθή και ο ίδιος προ πολλού θα τον έστελα εις άλλην χώραν διά να κυτάξη και αυτός μόνος του τον τσάρεν του και να μάθη πώς γίνονται και πώς λύονται τα προβλήματα της ζωής διότι αυτός από τα μαθηματικά τα οποία έκαστος άνθρωπος χρειάζεται διά την λύσιν των προβλημάτων του βίου δεν έχει καμία ιδέαν και δυστυχώς ακόμη έχει μεσάνυχτα … Τρωμερόν ελάττωμά του είναι [ότι ο] … κόσμος χαλά αυτός δεκάρα δεν δίδει ασχέτως αν εγώ τιγανίζομαι και κοματιάζομαι με λάδη κακής προελεύσεως εις το τηγάνη της εργασίας και του βίου.

Τελικά το 1946–1947 η επαγγελματική συνεργατική σχέση, όπως την είχαν ξεκινήσει το 1924, διακόπτεται. Σε δύο χειρόγραφα ιδιωτικά συμφωνητικά που συντάχθηκαν στο διαμέρισμα του Ωνάση στο Ritz Tower αναγράφεται η λύση της συμμετοχικής συνεργασίας στις ναυτιλιακές δραστηριότητες μεταξύ Αριστοτέλη Ωνάση και Νίκου Κονιαλίδη, μια πράξη που ήταν η θέληση περισσότερο του Ωνάση παρά του Κονιαλίδη. Όπως έχουμε αναφέρει παραπάνω, η συμμετοχή του Νίκου Κονιαλίδη στα μεταχειρισμένα ατμόπλοια «Σωκράτης Ωνάσης», «Πηνελόπη Ωνάση», «Μαρία Ωνάση» και στα μεταχειρισμένα δεξαμενόπλοια «Άρτεμις», «Καλλιρρόη»

---

52. Ωνάσης, «Η ναυτιλία μας μετά τον πόλεμον», *Εθνικός Κήρυξ*, 10 Μαρτίου 1953. Πρβλ. *Ναυτικά Χρονικά* 259/18 (15 Μαρ. 1946), 296/55 (1 Οκτ. 1947).

53. Επιστολή Αριστοτέλη Ωνάση προς Σωκράτη Ωνάση, 26 Δεκεμβρίου 1927, Μπουένος Άιρες· Αρχείο Ωνάση, «Handwritten and typed letter», Papanicolaou, Pantelis (OAB.S06. F001.048).

και «Αντιόπη» κυμαινόταν από 12% έως 20%. Με το ιδιωτικό συμφωνητικό του 1946 γίνεται η μοιρασιά με βάση τα οικονομικά αποτελέσματα των παραπάνω πλοίων. Να σημειωθεί ότι σε κανένα από τα τρία νεότευκτα στη Σουηδία δεξαμενόπλοια δεν συμμετείχε ο Νίκος Κονιαλίδης. Ο Νίκος Κονιαλίδης παίρνει το δεξαμενόπλοιο «Άρτεμις», που είναι εγγεγραμμένο στην Compañía Uruguaya de Comercio y Marítima του Μοντεβιδέο, και ο Αριστοτέλης Ωνάσης τα «Καλλιρρόη» και «Αντιόπη», δίνοντας το αντίστοιχο μερίδιο σε μετρητά στον Νίκο Κονιαλίδη.[54] Έκτοτε ο Νίκος Κονιαλίδης παύει να είναι συνεργάτης πλέον με ποσοστά σε οποιαδήποτε εταιρεία του Ωνάση. Ο Αριστοτέλης Ωνάσης, που προτίθεται να προβεί σε μαζικές αγορές πλοίων και ναυπηγήσεις, ανεξαρτητοποιείται πλήρως και διαχωρίζει τη θέση του.

Η σχέση τους όμως δεν διαρρηγνύεται. Τουναντίον· το αίμα νερό δεν γίνεται. Ο Νίκος Κονιαλίδης εξακολουθεί να είναι «έμπιστη οικογένεια» και παραμένει ή γίνεται «εικονικό» μέλος στα διοικητικά συμβούλια των δεκάδων παναμαϊκών εταιρειών του επιχειρηματικού ομίλου Ωνάση, χωρίς όμως καμία ιδιοκτησιακή συμμετοχή (βλ. Κεφάλαιο 6). Συνεχίζει τις δικές του ξεχωριστές επιχειρηματικές δραστηριότητες πάντα με βάση το Μπουένος Άιρες, όπου παραμένει η έδρα του μέχρι τον θάνατό του. Από την άλλη, ο Κωνσταντίνος Κονιαλίδης αναδεικνύεται στο υψηλότερο επιχειρηματικό και διαχειριστικό στέλεχος του ομίλου επιχειρήσεων Ωνάση και στον πιο έμπιστό του άνθρωπο. Με βάση το Μοντεβιδέο, όπου ο Κωνσταντίνος Κονιαλίδης αναπτύσσει τον κύριο πόλο διαχείρισης των επιχειρήσεων Ωνάση αυτή την περίοδο, διαθέτει και τη δική του ξεχωριστή εταιρεία, την Greco-Uruguaya γενικού εμπορίου, χωρίς συμμετοχή σε πλοία του ομίλου επιχειρήσεων Ωνάση (βλ. Κεφάλαιο 6).

Η δεύτερη αυτή περίοδος της επιχειρηματικής δράσης του Αριστοτέλη Ωνάση είναι καθοριστική. Εισέρχεται στη ναυτιλία στην καλύτερη δυνατή στιγμή για επενδύσεις, το 1932, όταν οι τιμές των πλοίων έχουν φτάσει στο ναδίρ. Γίνεται πλοιοκτήτης δύο μεταχειρισμένων φορτηγών ατμόπλοιων ξηρού φορτίου, που τα αγόρασε από το λονδρέζικο γραφείο των αδελφών Δρακούλη, και στη συνέχεια ενός τρίτου ατμόπλοιου, που το αγοράζει από την Ουρουγουάη. Στο Λονδίνο τη δεκαετία του 1930 μαθαίνει τη δουλειά του εφοπλιστή και, μαζί με την εμπειρία που αποκτά για τις πρακτικές που ακολουθούν οι Έλληνες πλοιοκτήτες στην αγορά πλοίων ξηρού φορτίου, συγχρωτίζεται με Νορβηγούς και εξοικειώνεται με τις πρακτικές που ακολουθούνται στην αγορά των δεξαμενόπλοιων, στη ναυπηγική βιομηχανία και στη διοίκηση ναυτιλιακών εταιρειών. Το μεγάλο τόλμημά του αυτή την περίοδο, που τον βάζει στην πρωτοπορία του ελληνικού εφοπλισμού, είναι η στροφή το 1936 στα νεότευκτα δεξαμενόπλοια και στις ναυπηγικές σχάρες των σκανδιναβικών χωρών. Η δεύτερη καθοριστική

54. Βλ. υποσ. 46.

κίνηση είναι η στροφή το 1939 από τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες σε υπεράκτιες εταιρείες, όπως λέγονται σήμερα, και στη χρήση σημαιών ευκαιρίας, ανοιχτά νηολόγια όπως λέγονται σήμερα, υιοθετώντας τις εταιρείες και το νηολόγιο του Παναμά για τα πλοία του. Το να επενδύει τη σωστή χρονική στιγμή υπήρξε ένα από τα δυνατά του σημεία, όπως αποδείχθηκε και στη συνέχεια. Κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο ο Αριστοτέλης Ωνάσης ήταν ένας μεσαίου μεγέθους πλοιοκτήτης έξι δεξαμενόπλοιων: τα τρία παναμαϊκά τάνκερ του ήταν ναυλωμένα στην κυβέρνηση των ΗΠΑ· από τα υπόλοιπα τρία, το ένα υπό νορβηγική σημαία είχε επιταχθεί από τη νορβηγική κυβέρνηση και τα άλλα δύο, που βρίσκονταν υπό σουηδική σημαία, ήταν αποκλεισμένα στη Σουηδία.

Στη δεύτερη αυτή περίοδο της επιχειρηματικής του καριέρας, 1932–1946, ο Ωνάσης επέκτεινε τις δραστηριότητές του από την Ελλάδα στην Αγγλία, τη Σουηδία και τη Νορβηγία, από την Αργεντινή και την Ουρουγουάη στον Παναμά και τις Ηνωμένες Πολιτείες. Το 1946 είχε ήδη πίσω του είκοσι χρόνια επιτυχημένης επιχειρηματικής πορείας και μεγάλη πείρα στο πώς να διοικεί μια ναυτιλιακή επιχείρηση σε διεθνές επίπεδο.

Η τρίτη περίοδος, 1946–1958

Αυτό το χρονικό διάστημα είναι το πιο έντονο της επιχειρηματικής ζωής του Αριστοτέλη Ωνάση, ο οποίος πλέον καθιερώνεται σε παγκόσμιο επίπεδο και εισάγει τη μεγαλύτερη καινοτομία του: το μοντέλο οργάνωσης και διαχείρισης της παγκόσμιας ναυτιλιακής επιχείρησης. Επρόκειτο για ένα πολύπλοκο, πολυεθνικό οικοδόμημα που αποτελούνταν από υπεράκτιες εταιρείες και περιλάμβανε πολλά γεωγραφικά σημεία διαχείρισης, το οποίο θα αναλύσουμε ενδελεχώς στο Κεφάλαιο 5.

Η μεγάλη ανάπτυξη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων του Αριστοτέλη Ωνάση συνέπεσε με την εποχή του δεύτερου κύματος της παγκοσμιοποίησης.[55] Το παγκόσμιο εμπόριο στα μέσα της δεκαετίας του 1940 είχε φτάσει στην κορύφωσή του για τα μέχρι τότε δεδομένα, τα 500 εκατομμύρια μετρικούς τόνους, για να εκτοξευθεί τρεις δεκαετίες αργότερα, στα μέσα της δεκαετίας του 1970, σε περισσότερα από 3 δισεκατομμύρια μετρικούς τόνους. Σχεδόν το 60% αυτής της εκθετικής ανόδου οφειλόταν στην απίστευτη μεγέθυνση των θαλάσσιων μεταφορών πετρελαίου με δεξαμενόπλοια.[56] Σε αυτή τη νέα εποχή όπου οι επιχειρηματίες έπρεπε να προσαρμοστούν στο νέο παγκόσμιο περιβάλλον, ο Ωνάσης αποδείχθηκε ένας από τους πρωταγωνιστές. Αντλώντας από την εμπειρία της ελληνικής, της βρετανικής και της νορβηγικής ναυτιλίας, συνέδεσε την οργάνωση της ναυτιλιακής επιχείρησης, όπου η διαχείριση και η πλοιοκτησία αποτελούν δύο ξεχωριστές οντότητες που λειτουργούν στη βάση σχέσης εντολέα-πράκτορα,[57] με τη

55. Geoffrey Jones, «Business Enterprises and Global Worlds», *Enterprise and Society* 3 (Δεκ. 2002), σ. 581–605.

56. Harlaftis & Theotokas, «Maritime business during the 20th century».

57. Για την ανάλυση του οργανωτικού μοντέλου της ελληνόκτητης ναυτιλίας, βλ. Γιάννης

δημιουργία υπεράκτιων ανώνυμων εταιρειών στους λεγόμενους «φορολογικούς παραδείσους», στον Παναμά, τη Λιβερία και την Ονδούρα.[58] Για κάθε νέο πλοίο ιδρυόταν και μια νέα εταιρεία. Το όλο οικοδόμημα, όπως θα αναπτύξουμε στο Κεφάλαιο 5, ήταν έτσι σχεδιασμένο ώστε να παρέχει ευελιξία δράσης στα διεθνή ύδατα σε πολλές χώρες και, σε περίπτωση προβλημάτων, να περιορίζει το ρίσκο του πλοιοκτήτη σε ένα πλοίο και όχι σε όλο τον στόλο. Οι ικανότητες του Αριστοτέλη Ωνάση, η ανθεκτικότητα και η αποτελεσματικότητα της οργάνωσης των ναυτιλιακών του επιχειρήσεων, δοκιμάστηκαν κατεξοχήν στη σύγκρουσή του με την κυβέρνηση των Ηνωμένων Πολιτειών στο διάστημα 1954–1956. Το 1955 ο Ωνάσης διέθετε 70 εταιρείες στην Ευρώπη, στη Βόρεια, την Κεντρική και τη Νότια Αμερική, στην Αφρική και την Ασία, με στόλο σχεδόν 80 πλοίων των 800.000 κοχ και πληρώματα ελληνικά, αμερικανικά και γερμανικά (βλ. Κεφάλαια 6 και 7).

Πώς γιγαντώθηκε όμως ο στόλος του σε αυτό το σύντομο χρονικό διάστημα; Αμέσως μετά το πέρας του Β' Παγκοσμίου Πολέμου κύρια μέριμνά του ήταν η εξασφάλιση πλοίων από τα Λίμπερτυ που είχαν ναυπηγηθεί μαζικά στις Ηνωμένες Πολιτείες κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και τα οποία έγιναν διαθέσιμα στην αγορά των συμμάχων, κρατών και ιδιωτών, όπως θα δούμε λεπτομερέστερα στο επόμενο κεφάλαιο. Ο Ωνάσης στράφηκε στο ελληνικό κράτος και ζήτησε την υποστήριξή του για να αγοράσει πλοία με μειωμένο κόστος. Η Ελλάδα ως συμμαχικό κράτος κατάφερε να αγοράσει για λογαριασμό των εφοπλιστών της 100 Λίμπερτυ σε πολύ χαμηλές τιμές, παρέχοντας κρατική εγγύηση. Παρά το γεγονός ότι ο Ωνάσης ήταν από τους πρώτους υποστηρικτές της αγοράς πλοίων Λίμπερτυ, τα οποία για πολλά χρόνια πολλοί παραδοσιακοί εφοπλιστές του Λονδίνου αντιμετώπιζαν με καχυποψία, ζήτησε από το ελληνικό κράτος δέκα Λίμπερτυ και δύο δεξαμενόπλοια Τ2. Δεν έλαβε ούτε ένα από τα εκατό Λίμπερτυ και τα επτά δεξαμενόπλοια τύπου Τ2 που απέκτησαν οι άλλοι Έλληνες εφοπλιστές με εξαιρετικά ευνοϊκούς όρους. Η αντίδρασή του στις ενέργειες των συναδέλφων του έλαβε τη μορφή ενός περίφημου μνημονίου, έκτασης 55 σελίδων, που γράφτηκε το 1947, της «Ωνασιάδας», όπως αποκλήθηκε από μερικούς, ενός λιβέλλου ουσιαστικά

Θεοτοκάς & Τζελίνα Χαρλαύτη, *Έλληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Οργάνωση, διοίκηση και στρατηγική*, Αθήνα: Αλεξάνδρεια, 2007, σ. 63–64.

58. Η αθρόα χρήση των σημαιών ευκαιρίας αντί των εθνικών σημαιών ήταν χαρακτηριστικό της μεταπολεμικής ναυτιλίας. Τις σημαίες αυτές κατά τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες τις χρησιμοποίησαν κυρίως Έλληνες και Αμερικανοί εφοπλιστές. Οι σημαίες ευκαιρίας του Παναμά, της Ονδούρας και της Λιβερίας εξασφάλιζαν χαμηλή φορολογία και ελαστικούς κανόνες σύνθεσης πληρωμάτων και λειτουργίας. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι οι περισσότεροι εφοπλιστές που χρησιμοποιούσαν σημαίες ευκαιρίας δεν ακολουθούσαν τους διεθνείς νόμους σύνθεσης πληρωμάτων. Άλλωστε, δεν θα μπορούσαν να ναυλωθούν αν δεν το έκαναν. Βλ. Alan Cafruny, *Ruling the Waves: The Political Economy of International Shipping*, Μπέρκλυ: University of California Press, 1987. Για μια κλασική μελέτη για τις σημαίες ευκαιρίας, βλέπε Basil N. Metaxas, *Flags of Convenience*, Λονδίνο: Gower Publishing Company, 1985. Για τη χρήση των σημαιών ευκαιρίας από Αμερικανούς εφοπλιστές, βλ. René de la Pedraja, *Rise and Decline of US Merchant Shipping in the Twentieth Century*, Νέα Υόρκη/Τορόντο: Twayne Pub, 1992.

εναντίον του ελληνικού εφοπλιστικού κατεστημένου, τον οποίο αναλύουμε στο Κεφάλαιο 4. Είναι ενδιαφέρον να δει κανείς ότι η «Ωνασιάδα» καταφέρεται και εναντίον του ίδιου του πεθερού του Σταύρου Λιβανού, καθώς λίγους μήνες προηγουμένως είχε παντρευτεί την κόρη του. Ήταν σαφές ότι το λόμπυ των Ελλήνων εφοπλιστών θα έκανε δύσκολη τη ζωή σε φιλόδοξους νεοεισερχόμενους εφοπλιστές όπως ο Ωνάσης.

Αφού δεν βρήκε βοήθεια ούτε από τον ελληνικό εφοπλιστικό κύκλο της Νέας Υόρκης ούτε από το ελληνικό κράτος, ο Ωνάσης αποφάσισε να δράσει μόνος. Προχώρησε στην αγορά δέκα Λίμπερτυ στην τιμή των 600.000 δολαρίων έκαστο από τη Ναυτιλιακή Επιτροπή των Ηνωμένων Πολιτειών. Για την αγορά των δέκα πλοίων χρειαζόταν έξι εκατομμύρια δολάρια. Τα τρία εκατομμύρια τα έβαλε ο ίδιος· τα άντλησε κυρίως από την επιτυχή πώληση του νεότευκτου και αχρησιμοποίητου δεξαμενόπλοιου «Buenos Aires» αντί 2.335.000 δολαρίων στην κυβέρνηση της Αργεντινής το 1945.[59] Τα άλλα τρία εκατομμύρια δολάρια του τα παρείχε η Citibank με την εγγύηση ναυλοσυμφώνων που είχε συνάψει για πέντε από αυτά τα πλοία με τη γαλλική κυβέρνηση· οι υψηλοί ναύλοι της εποχής εξασφάλιζαν την αποπληρωμή του χρέους μέσα στα επόμενα δύο χρόνια.[60] Αυτή η κίνηση του Ωνάση ήταν καθοριστική και πρωτοποριακή στον κόσμο της παγκόσμιας ναυτιλίας, όπως θα δούμε και στο Κεφάλαιο 7, αφού μέχρι τότε καμία αμερικανική τράπεζα δεν δάνειζε μη Αμερικανούς υπηκόους για ναυτιλιακές δραστηριότητες. Τα πλοία τέθηκαν υπό σημαία Παναμά και Ονδούρας, και τους δόθηκαν ονόματα με το πρόθεμα «Αριστο-», όπως «Αριστογείτων» κ.ο.κ. (βλ. Παράρτημα 3). Εφαρμόζοντας τη στρατηγική της αγοραπωλησίας των πλοίων με σκοπό το κέρδος και όχι τη θαλάσσια μεταφορά (ό,τι στη σημερινή ναυτιλιακή ορολογία ονομάζεται «asset play»),[61] όταν οι ναύλοι και οι τιμές των πλοίων εκτοξεύθηκαν, πούλησε όλα τα Λίμπερτυ μεταξύ 1948–1951 με τίμημα περίπου ένα εκατομμύριο δολάρια το καθένα, συγκεντρώνοντας σχεδόν το μισό ποσό από τα 20 εκατομμύρια που

59. Ιδιωτικό συμφωνητικό μεταξύ Αριστοτέλη Ωνάση και Νίκου Κονιαλίδη, Νέα Υόρκη 17 Ιουλίου 1946· Αρχείο Ωνάση, «From N.K. Handwritten signed document ASO NK MOK Ritz Tower» (OAB.S10.F001.003). Στην αγορά αυτών των δέκα πλοίων Λίμπερτυ συμμετείχε και ο Νίκος Κονιαλίδης με 300.000 δολάρια, συμμετοχή που επίσης εξαγοράστηκε από τον Αριστοτέλη Ωνάση με το συμφωνητικό της 26ης Ιουνίου 1947. Βλ. «Ιδιωτικό συμφωνητικό μεταξύ Αριστοτέλη Ωνάση και Νίκου Κονιαλίδη, Νέα Υόρκη 26 Ιουνίου 1947», Αρχείο Ωνάση, «Convenio», Konialidis, Marios (OAB.S10.F001.006).

60. Βλ. «Sociedad Armadora Aristomenis Panama S.A., 1.», Corporate documents of Sociedad Armadora Aristomenis Panama S.A., τόμ. 1, Αρχείο Ωνάση (OAA.SF01.SSF01.S02.SS01.SSS004.F001.SF001).

61. Με τον όρο asset play δηλώνεται «η στρατηγική της αντιμετώπισης των πλοίων ως περιουσιακών στοιχείων που μπορούν με αυτό το χαρακτηριστικό να αποφέρουν κέρδη, και όχι μόνο μέσω της παραγωγής και προσφοράς θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών»· βλ. Γιάννης Θεοτοκάς, *Οργάνωση και διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων*, Αθήνα: Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, 2014, σ. 67. Πρβλ. Stopford, *Maritime Economics*, σ. 95–104. Γι' αυτή την πρακτική βλ. και Naess, *Autobiography*, σ. 113.

χρειαζόταν για να κάνει την επόμενη κίνησή του: την αγορά δεξαμενόπλοιων Τ2 από τη Ναυτιλιακή Επιτροπή των Ηνωμένων Πολιτειών.

Ο Κώστας Κονιαλίδης είχε ήδη καταθέσει αίτηση, για λογαριασμό του Ωνάση, για αγορά 18 δεξαμενόπλοιων από τη Ναυτιλιακή Επιτροπή των Ηνωμένων Πολιτειών. Η αίτηση απορρίφθηκε, καθώς η αμερικανική πολιτική ήταν να μην πωλούνται δεξαμενόπλοια σε ξένους εφοπλιστές.[62] Για να μπορέσει να αγοράσει τα αμερικανικά δεξαμενόπλοια ο Ωνάσης έπρεπε να ξεπεράσει δύο εμπόδια, ένα νομικό και ένα χρηματοπιστωτικό. Για να ξεπεράσει το πρώτο εμπόδιο ζήτησε τις νομικές συμβουλές κορυφαίων αμερικανικών δικηγορικών γραφείων εξειδικευμένων σε ναυτιλιακά θέματα, καθώς και τη συνδρομή, από τον πολιτικό χώρο, του γερουσιαστή του Δημοκρατικού Κόμματος Joseph E. Casey. Ο Casey τού σύστησε το γνωστό νομικό γραφείο της Ουάσινγκτον Goodwin, Rosenbaum and Meacham. Ακολουθώντας τις συμβουλές των Αμερικανών δικηγόρων, ο Ωνάσης δημιούργησε τις αμερικανικές εταιρείες του νομότυπα, χρησιμοποιώντας ως «βιτρίνα» παθητικούς Αμερικανούς μετόχους που εμφανίζονταν να κατέχουν την πλειοψηφία των μετοχών. Η πρώτη του αμερικανική ναυτιλιακή εταιρεία ήταν η United States Petroleum Carriers Inc. (USPC), η οποία ιδρύθηκε στις 27 Σεπτεμβρίου 1947 με μετόχους τον ναύαρχο N. I. Bowen (τον οποίο σύστησε στον Ωνάση ο Casey), τον Robert W. Dudley (κουνιάδο του Casey) και τον Robert L. Berenson, στέλεχος της American Grace Lines, γνωστό του Ωνάση.[63] Την ίδια ακριβώς ημέρα που ιδρύθηκε η USPC αιτήθηκε την αγορά δέκα δεξαμενόπλοιων, και στις 30 Δεκεμβρίου 1947 η Ναυτιλιακή Επιτροπή των Ηνωμένων Πολιτειών ενέκρινε την πώληση τεσσάρων δεξαμενόπλοιων. Ο Ωνάσης ίδρυσε και άλλες αμερικανικές εταιρείες, μέσω των οποίων, μέχρι το 1949, κατάφερε να αγοράσει από τη Ναυτιλιακή Επιτροπή 23 πλοία: 14 δεξαμενόπλοια, επτά φορτηγά τύπου Βίκτορυ και δύο Λίμπερτυ.[64]

Το δεύτερο εμπόδιο που έπρεπε να ξεπεράσει ήταν η εύρεση χρηματοδότησης για την αγορά αυτών των πλοίων. Έπεισε τα αμερικανικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα να ασχοληθούν αυτή τη φορά με μεγαλύτερου εύρους χρηματοδότηση δεξαμενόπλοιων. Κατάφερε να αντλήσει χρηματοδότηση 20 εκατομμυρίων δολαρίων από τη Citibank με τη συμμετοχή της μεγάλης αμερικανικής ασφαλιστικής

---

62. Η πληροφόρηση από το FBI, «Aristotelis Onassis», part 2, Bufile 46-17783, επιστολή Director FBI προς Assistant Attorney General James M. McInerney, 9 Ιανουαρίου 1952, και από τον Allen J. Krouse προς τον Fred E. Strine, Administrative Regulations Section, «U.S. Petroleum Carriers, Inc.», 31 Οκτωβρίου 1951· FBI στο Αρχείο Ωνάση, «Federal Bureau of Investigation (FBI) and The National Archives and Records Administration (NARA) on Aristoteles Onassis» (OAA.SF03.SSF04.S02).

63. FBI, «Aristotelis Onassis», part 2, Bufile 46-17783, «Fraud against the government»· New York office 46-2507 report (10 May 1952)· FBI στο Αρχείο Ωνάση, «Federal Bureau of Investigation (FBI) and The National Archives and Records Administration (NARA) on Aristoteles Onassis» (OAA.SF03.SSF04.S02).

64. Gelina Harlaftis, «The Onassis global shipping business: 1920s–1950s», *Business History Review* 88/2 (καλοκαίρι 2014), σ. 241–271.

εταιρείας Metropolitan Life και την εξασφάλιση χρονοναυλοσυμφώνων με πετρελαϊκές εταιρείες. Με τον τρόπο αυτό, τα αναμενόμενα έσοδα χρησιμοποιήθηκαν ως ασφάλεια για υποθήκες πλοίων, με την τράπεζα να λαμβάνει τις αποπληρωμές της απευθείας από την εταιρεία ναύλωσης, δηλαδή την πετρελαϊκή εταιρεία (βλ. Κεφάλαιο 7 και 8).

Ύστερα από αυτή την εξαιρετική επιτυχία, ο Ωνάσης στράφηκε αμέσως στα ναυπηγεία. Ο Ωνάσης αποδείχθηκε καινοτόμος στην προώθηση της ναυπηγικής τεχνολογίας και του γιγαντισμού των πλοίων σε συνεργασία με τα αμερικανικά και τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία. Άλλωστε, είχε αντιληφθεί ότι η μεγέθυνση των πλοίων απέφερε υψηλά κέρδη λόγω των οικονομιών κλίμακας. Τα πρώτα δεξαμενόπλοιά του, που κατασκευάστηκαν στα σουηδικά ναυπηγεία την παραμονή του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, ήταν κατά μέσον όρο 16.000 τνβ και θεωρήθηκαν τεχνολογικά επιτεύγματα. Όπως αναφέρει ο ίδιος, «όταν παρεδόθη το "Αριστοφάνης" στο 1940, ο Τύπος το ανέφερεν ως το ταχύτατον ποτέ ναυπηγηθέν Ευρωπαϊκόν πετρελαιοφόρον με όση ταχύτητα φορτωμένον 15,10 κόμβων, ηλεκτρικόν πειραματικόν πηδάλιον και τετράπτερον έλικα. Κατόπιν το *B. Aires* ανεφέρθη ως το μεγαλύτερον ναυπηγηθέν φορτηγόν εν Σκανδιναυΐα (17.500 τόννων)».[65] Στις ΗΠΑ ξεκίνησε το δεύτερο πρόγραμμα ναυπήγησης δεξαμενόπλοιων στα Ναυπηγεία Bethlehem Steel Company στο Σπάρροους Πόιντ του Μέρυλαντ. Μεταξύ 1948 και 1950, παρήγγειλε μια σειρά από έξι δεξαμενόπλοια που κυμαίνονταν από 18.000 έως και 28.000 τνβ.[66] Όμως το 1951 άλλαξε πορεία και στράφηκε στα γερμανικά ναυπηγεία. Όπως θα δούμε παρακάτω, οι λόγοι ήταν πολιτικοί.

Ο Ωνάσης είχε ήδη στραφεί στα γερμανικά ναυπηγεία με στόχο να ολοκληρώσει το όραμά του —όπως το είχε συλλάβει από τη δεκαετία του 1930— για τη δημιουργία φαλαινοθηρικού στόλου. Η φιλία του με κορυφαίους Νορβηγούς εφοπλιστές που είχαν ενεργά συμφέροντα στη φαλαινοθηρία, όπως ο Anders Jahre και ο Erling Dekke Naess, του εξασφάλισε πολύτιμη πληροφόρηση και του έδωσε το έναυσμα να επιδοθεί σε αυτό το εγχείρημα. Όπως θα αναλυθεί και στο Κεφάλαιο 8, από το 1950 μέχρι το 1956 ο Ωνάσης ναυπήγησε έναν φαλαινοθηρικό στόλο 16 πλοίων, τα οποία αλίευσαν στην Ανταρκτική αποδίδοντας υψηλά κέρδη. Επικεφαλής των φαλαινοθηρικών αποστολών ήταν δύο ειδικοί, ένας Νορβηγός και ένας Γερμανός, και τα φαλαινοθηρικά ήταν στελεχωμένα κατά 99% με γερμανικά πληρώματα· επρόκειτο λοιπόν για ένα εγχείρημα του Ωνάση που στηρίχθηκε στο γερμανικό ανθρώπινο δυναμικό και στη νορβηγική τεχνογνωσία. Η «εισβολή» στο νορβηγικό, εν πολλοίς, μονοπώλιο στην αγορά του λαδιού της φάλαινας τάραξε τα νερά. Η μεγάλη ζήτηση για ζωικά λίπη στην κατεστραμμένη από τον πόλεμο

---

65. Ωνάσης, «Η ναυτιλία μας μετά τον πόλεμον», *Εθνικός Κήρυξ*, 20 Μαρτίου 1953.

66. *The New York Times*, 21 Νοεμβρίου 1948, 23 Φεβρουαρίου 1950, 9 Μαρτίου 1950. Βλ. σειρά δημοσιευμάτων για τα αμερικανικά ναυπηγεία και τις ναυπηγήσεις δεξαμενόπλοιων: «New Tanker Sails On Maiden Voyage», *The New York Times*, 21 Νοεμβρίου 1948, «New Supertanker Set for Launching», *The New York Times*, 23 Φεβρουαρίου 1950, «Last Supertanker in Group Launched», *The New York Times*, 25 Φεβρουαρίου 1950.

Ευρώπη είχε ως συνέπεια να εκτοξευθεί και η ζήτηση για λάδι φάλαινας και να τριπλασιαστούν οι τιμές ήδη από τις παραμονές του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Η διάρθρωση της αγοράς του λαδιού της φάλαινας ήταν και ολιγοπωλιακή και ολιγοψωνιακή. Σε ό,τι αφορά την προσφορά, κυριαρχούσαν οι Νορβηγοί ακολουθούμενοι από τους Βρετανούς, τους Γερμανούς και τους Ιάπωνες, ενώ σε ό,τι αφορά τη ζήτηση, ο κύριος αγοραστής και ρυθμιστής της τιμής του λαδιού της φάλαινας ήταν ο επιχειρηματικός όμιλος της Unilever.[67]

Προπολεμικά οι Γερμανοί διέθεταν αξιόλογο φαλαινοθηρικό στόλο (βλ. Κεφάλαιο 8). Λόγω της μεγάλης οικονομικής ύφεσης, η Γερμανία υπέφερε από έλλειψη λιπών και ελαίων, και μετά την άνοδο των Ναζί το 1933 στην εξουσία η δημιουργία φαλαινοθηρικού στόλου υπήρξε μία από τις προτεραιότητες στα οικονομικά σχέδια του Τρίτου Ράιχ. Η ιδέα, η οποία και υλοποιήθηκε, ήταν να χρησιμοποιείται στο εξής ως πρώτη ύλη για τη βιομηχανική παραγωγή μαργαρίνης το λάδι της φάλαινας, έτσι ώστε να υποκατασταθούν οι εισαγωγές, κυρίως από την Ολλανδία, και να στηριχθεί η οικονομική πολιτική αυτάρκειας της δεκαετίας του 1930. Το γερμανικό υποκατάστημα πωλήσεων μαργαρίνης της Unilever αγόραζε την παραγωγή του γερμανικού φαλαινοθηρικού στόλου στο Αμβούργο, ενώ νορβηγικά φαλαινοθηρικά λειτουργούσαν επίσης υπό τη γερμανική σημαία. Η σημαντικότερη γερμανική εταιρεία ήταν η Erste Deutsche Walfang Gesellschaft m.b.H., με έδρα το Αμβούργο. Ο γερμανικός στόλος στην τελευταία προπολεμική περίοδο 1938/1939 απαρτιζόταν από 56 φαλαινοθηρικά, τρίτος σε δυναμικότητα μετά τον νορβηγικό και τον βρετανικό.[68]

Ο Ωνάσης αναβίωσε τον γερμανικό φαλαινοθηρικό στόλο, χρησιμοποιώντας την τεχνογνωσία του και αξιοποιώντας τα άνεργα γερμανικά πληρώματα, τρεις μήνες μετά την άρση της Συνθήκης του Πότσνταμ τον Νοέμβριο του 1949.[69] Σύναψε σύμβαση με την Erste Deutsche Walfang Gesellschaft m.b.H. με έδρα το Αμβούργο, όπου άνοιξε δικό του γραφείο προσλαμβάνοντας ως διευθυντή τον Kurt Reiter. Προσέλαβε ως επικεφαλής του φαλαινοθηρικού στόλου τον Wilhelm Reichert και αρχιμηχανικό τον Johannes Doorenz, και στον στόλο εργάστηκαν 500 Γερμανοί ναυτικοί και Νορβηγοί πυροβολητές φαλαινών. Στο πλαίσιο της σύμβασης με τον Ωνάση, τη μετατροπή, τη διαρρύθμιση και τη στελέχωση του φαλαινοθηρικού στόλου ανέλαβε η εταιρεία Erste Deutsche Walfang Gesellschaft.

---

67. Nicholas Fraser, Philip Jacobson, Mark Ottaway & Lewis Chester, *Aristotle Onassis*, Νέα Υόρκη: Ballantine Books, 1977, σ. 116.

68. Lars U. Scholl, «German whaling in the 1930s», στο Lewis R. Fischer, Helge W. Nordvik & Walter E. Minchinton (επιμ.), *Shipping and Trade in the Northern Seas 1600–1939*, Μπέργκεν: χ.ε., 1988, σ. 103–121· Klaus Barthelmess, «A century of German Interests in Modern Whaling, 1860s–1960s», στο Bjørn L. Basberg, Jan Erik Ringstad & Einar Wexeilsen, *Whaling and History. Perspectives on the Evolution of the Industry*, Σάντεφιορτ: Sandefjordmuseene, 1993, σ. 121–138.

69. Η Συνθήκη του Πότσνταμ το 1945 απαγόρευε τη ναυπήγηση σε γερμανικά ναυπηγεία πλοίων άνω των 1.500 κοχ, αλλά απαγόρευε επίσης σε γερμανικά πληρώματα να δουλεύουν σε ξένα πλοία.

Ένα δεξαμενόπλοιο T2, το «Olympic Challenger», 16.000 τνβ, με παναμαϊκή σημαία, μετατράπηκε σε πλοίο-εργοστάσιο φαλαινών, ενώ 16 καναδικές και αγγλικές κορβέτες, τις οποίες είχε εν τω μεταξύ αγοράσει ο Ωνάσης, μετατράπηκαν σε φαλαινοθηρικά.[70] Η χρηματοδότηση προήλθε από τη συνήθη πηγή, τη Citibank, και ήταν της τάξεως των 3.750.000 δολαρίων[71] (βλ. Κεφάλαιο 7).

Ενώ ο φαλαινοθηρικός στόλος βρισκόταν υπό ναυπήγηση στη Γερμανία, στις Ηνωμένες Πολιτείες ο Αριστοτέλης Ωνάσης αντιμετώπιζε πρωτόγνωρες καταστάσεις. Το 1951 μια ομάδα πρακτόρων του FBI εγκαταστάθηκαν στα γραφεία των αμερικανικών εταιρειών του United States Petroleum Carriers Inc. και Victory Carriers Inc. στον ένατο όροφο της οδού Madison 655 ερευνώντας για μέρες τα βιβλία τους με σκοπό να αποδείξουν ότι ο πραγματικός ιδιοκτήτης των εταιρειών δεν ήταν οι Αμερικανοί μέτοχοι όπως εμφανίζονταν αλλά ο ίδιος ο Αριστοτέλης Ωνάσης. Στα διπλανά γραφεία των παραπάνω εταιρειών βρισκόταν το γραφείο του Ωνάση και του ναυτιλιακού πρακτορείου Central American Steamship Agency Inc. Οι πράκτορες του FBI, αφού ερεύνησαν τα εταιρικά βιβλία της United States Petroleum Carriers και των άλλων αμερικανικών εταιρειών του Ωνάση, ανέκριναν και εξέτασαν όλους όσοι είχαν ασχοληθεί με την αγορά των 23 αμερικανικών πλοίων από τη Ναυτιλιακή Επιτροπή των Ηνωμένων Πολιτειών, τους μετόχους, το Διοικητικό Συμβούλιο των Εταιρειών, τα ναυτιλιακά πρακτορεία με τα οποία συνεργάζονταν, τους προμηθευτές, τους καπετάνιους των πλοίων, τους τραπεζίτες, τους ναυλομεσίτες. Το ίδιο συνέβαινε και στα γραφεία του Σταύρου Νιάρχου, του Σταύρου Λιβανού και των αδελφών Κουλουκουντή. Γιατί συνέβη αυτό; Η στροφή της κυβέρνησης των Ηνωμένων Πολιτειών εναντίον των ισχυρών Ελλήνων εφοπλιστών της Νέας Υόρκης, όπως θα δούμε και στο Κεφάλαιο 9, ήταν εντέλει ένα πολιτικό παιχνίδι των αμερικανικών πολιτικών κομμάτων ενόψει των εκλογών του 1954, καθώς και των αμερικανικών ναυτιλιακών συμφερόντων που έβλεπαν τους Έλληνες να νέμονται μεγάλο τμήμα της θαλάσσιας μεταφοράς του εξωτερικού εμπορίου της χώρας.

Το έναυσμα για την επίθεση της αμερικανικής κυβέρνησης εναντίον των Ελλήνων εφοπλιστών το έδωσε η σύγκρουση συμφερόντων στη διάρκεια του πολέμου της Κορέας (25 Ιουνίου 1950 – 27 Ιουλίου 1953). Οι πόλεμοι είναι εξαιρετικά προσοδοφόροι για τη ναυτιλία τραμπ. Στη διάρκεια του πολέμου της Κορέας οι ναύλοι είχαν εκτοξευτεί στα ύψη λόγω των μεγάλων αναγκών μεταφοράς πολεμοφοδίων.[72] Οι Έλληνες εφοπλιστές παρείχαν θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες σε διεθνές επίπεδο σε όποιον τους έδινε υψηλούς ναύλους, χωρίς να εξαρτώνται από κανένα κράτος. Εάν οι «κόκκινοι κομμουνιστές» τούς εξασφάλιζαν υψηλούς ναύλους, δεν είχαν κανένα απολύτως πρόβλημα να τους εξυπηρετήσουν. Στην αιχμή του μακαρθισμού, της ακραίας αντικομμουνιστικής φοβίας και της ξενοφοβικής

---

70. Αρχείο Ωνάση, Corporate documents of Balleneros Limited S.A., «Balleneros Limited S.A.» (OAA.SF01.SSF01.S02.SS01.SSS012.F001.SF001).

71. *Στο ίδιο*.

72. Harlaftis, *Greek Shipowners and Greece*, Σχήμα 7.2, σ. 142.

ρητορικής, τέτοιου είδους πρακτικές δεν ήταν αποδεκτές. Για την αμερικανική κυβέρνηση, αυτοί οι ξένοι εφοπλιστές όχι μόνο είχαν αγοράσει πλοία από τον αμερικανικό κρατικό στόλο αλλά και τα χρησιμοποιούσαν για να υπονομεύσουν την εθνική ασφάλεια κάνοντας συναλλαγές με κομμουνιστικά κράτη.[73] Ακόμα χειρότερα: οι Αμερικανοί θεωρούσαν ότι οι Έλληνες είχαν αγοράσει τα πλοία αυτά από τη Ναυτιλιακή Επιτροπή των Ηνωμένων Πολιτειών με αμερικανικές εταιρείες-βιτρίνα, ενώ πραγματικοί ιδιοκτήτες ήταν εκείνοι· δηλαδή είχαν εξαπατήσει την κυβέρνηση των Ηνωμένων Πολιτειών.

Η ειρωνεία είναι ότι ούτε ο Ωνάσης ούτε ο Νιάρχος εκτελούσαν ναύλους για λογαριασμό της Κίνας ή της Βόρειας Κορέας. Σε τέτοιες δραστηριότητες είχαν εμπλακεί ο Σταύρος Λιβανός, ο πεθερός τους, και ο πρόεδρος των Ελλήνων εφοπλιστών στη Νέα Υόρκη, ο Μανώλης Κουλουκουντής. Εδώ θα πρέπει να επισημάνουμε ότι τις θαλάσσιες μεταφορές των κομμουνιστικών κρατών εκείνη την εποχή δεν τις εξυπηρετούσαν μόνο οι Έλληνες εφοπλιστές της ναυτιλίας τραμπ, αλλά και πολλοί Βρετανοί εφοπλιστές, που εμπορεύονταν με την Κίνα. Όμως οι Βρετανοί εφοπλιστές δεν διέμεναν στις Ηνωμένες Πολιτείες, όπως οι συγκεκριμένοι Έλληνες. Σε ένα υπόμνημα που ετοίμασε ο διευθυντής του FBI Edgar Hoover αναφερόταν ότι «κανένα πλοίο του Σταύρου Νιάρχου του οποίου είναι είτε ιδιοκτήτης είτε διαχειριστής δεν έχει διεξαγάγει εμπόριο πίσω από το Σιδηρούν Παραπέτασμα. … Εντούτοις, στην πορεία της εξέτασης προέκυψε ότι ο Λιβανός και τα πλοία του ερευνώνται εδώ και κάποιο διάστημα από το Υπουργείο Αμύνης. Μερικά από τα πλοία τα αγόρασαν από τη Ναυτιλιακή Επιτροπή και ακόμα αποπληρώνουν την υποθήκη των πλοίων στη Ναυτιλιακή Επιτροπή από τα κέρδη του εμπορίου με την Κομμουνιστική Κίνα. … Φωτογραφίες που πήρε το Ναυτικό μας στα τέλη του 1952».[74]

Η αμερικανική κυβέρνηση από τον Φεβρουάριο του 1953 και έπειτα προχώρησε σε κατάσχεση πλοίων υπό αμερικανική σημαία, πολλά από τα οποία ανήκαν σε Έλληνες εφοπλιστές. Τα πλοία κατάσχονταν από Αμερικανούς τελωνειακούς υπαλλήλους μόλις προσέγγιζαν ένα αμερικανικό λιμάνι. Εν τω μεταξύ, έγινε

---

73. Για την ενασχόληση του Σταύρου Λιβανού με το «κόκκινο εμπόριο», βλ. Arthur H. Richter, «Livanos Predicts Shipping Revival», *The New York Times*, 21 Μαρτίου 1954. «Τουλάχιστον 28 πλοία του Λιβανού που τα είχε αγοράσει στην Αμερική εντοπίστηκαν να μπαίνουν και να βγαίνουν σε κομμουνιστικά λιμάνια», έγραφε ο Drew Pearson στο άρθρο του «Greeks Grow Rich with U.S. Ships», *The Washington Post*, 27 Μαρτίου 1953. Πρβλ. Drew Pearson, «McCarthy Charge Boomerangs», *The Washington Post and Times Herald*, 18 Μαρτίου 1954, και το άρθρο «Red Cargoes Reported Few», *The New York Times*, 30 Μαρτίου 1953. Ο Σταύρος Λιβανός και ο Μανώλης Κουλουκουντής συμφώνησαν με τον McCarthy να σταματήσουν «το εμπόριο με τους Κόκκινους»· βλ. «Greek Ship Owners to Stop Red Trade», *The New York Times*, 29 Μαρτίου 1953, και Edward F. Ryan, «Greek Owners of 242 Ships Bar Red Trade», *The Washington Post*, 29 Μαρτίου 1953.

74. FBI, «Aristotle Onassis», part 1, Bufile 1100-125834, Department of Justice, Memorandum for Mr J. Edgar Hoover, Director FBI by Warren Burger, Assistant Attorney General, 4 Φεβρουαρίου 1953· FBI στο Αρχείο Ωνάση, «Federal Bureau of Investigation (FBI) and The National Archives and Records Administration (NARA) on Aristoteles Onassis» (OAA. SF03.SSF04.S02).

προετοιμασία ώστε να ασκηθούν δύο τύποι διώξεων. Ο πρώτος ήταν η άσκηση αστικής αγωγής και αφορούσε την κατάσχεση των πλοίων που θεωρούνταν ότι ελέγχονταν από ξένα και όχι από αμερικανικά συμφέροντα· ο δεύτερος ήταν η άσκηση ποινικής αγωγής και αφορούσε «συνωμοσία για εξαπάτηση της αμερικανικής κυβέρνησης».[75] Οι αγωγές, λόγω της σοβαρότητάς τους, μπορούσαν να καταστρέψουν τον Αριστοτέλη Ωνάση.

Παρόλο που γνώριζε ότι επρόκειτο να του απαγγελθούν και οι δύο κατηγορίες, την 1η Φεβρουαρίου 1954 επέστρεψε από την Ευρώπη στις Ηνωμένες Πολιτείες για να βρεθεί ενώπιον της αμερικανικής δικαιοσύνης. Προτού όμως επιστρέψει στην Αμερική, ο Ωνάσης από το 1951 ώς το 1954 είχε προβεί σε ένα άνευ προηγουμένου «διεθνές παίγνιο», κάνοντας σημαντικές κινήσεις για αντιπερισπασμό. Με προσοχή κίνησε τα πιόνια του σε τρεις κινήσεις.

Η πρώτη κίνηση έπληξε τα αμερικανικά ναυτιλιακά συμφέροντα και ιδιαίτερα τα αμερικανικά ναυπηγεία, που μετά την εξαιρετικά έντονη ναυπηγική δραστηριότητα κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου είχαν αρχίσει να αντιμετωπίζουν μεγάλο πρόβλημα επιβίωσης. Τον Απρίλιο του 1951, όταν οι Αμερικανοί πράκτορες του FBI εισέβαλαν στα γραφεία του στη Νέα Υόρκη, ο Ωνάσης πέταξε στη Γερμανία και στη Γαλλία, και ξεκίνησε ένα άνευ προηγουμένου φιλόδοξο ναυπηγικό πρόγραμμα, όπως αναλύεται λεπτομερώς στο Κεφάλαιο 7. Τα ναυπηγεία Kieler Howaldtswerke στο Κίελο, Howaldtswerke στο Αμβούργο και Weser στη Βρέμη κυριολεκτικά αναγεννήθηκαν από την τέφρα τους χάρη στις παραγγελίες του Ωνάση. Ο Ωνάσης, με όπλα την ελληνική επιχειρηματικότητα, την αμερικανική χρηματοδότηση και τη γερμανική τεχνογνωσία, έκανε θαύματα στη Γηραιά Ήπειρο. Σε τέσσερα χρόνια οι Γερμανοί ναυπήγησαν 18 δεξαμενόπλοια που χαρακτηρίστηκαν «σούπερ τάνκερ», τα μεγαλύτερα στον κόσμο, ενώ ναυπήγησε και σε γαλλικά ναυπηγεία άλλα τρία τέτοια δεξαμενόπλοια.[76]

Με τη δεύτερη κίνηση επίσης «γύρισε την πλάτη» στις Ηνωμένες Πολιτείες. Μετέφερε την οικογένειά του στο Παρίσι και στις Κάννες, και στις αρχές του 1953 βρήκε την ιδανική ευρωπαϊκή βάση για τις επιχειρήσεις του, το Μόντε Κάρλο του Πριγκιπάτου του Μονακό. Προς αυτή την κατεύθυνση αγόρασε τις μετοχές της Société des Bains de Mer και απέκτησε τον έλεγχο της εταιρείας στην οποία ανήκαν οι σημαντικότερες επιχειρήσεις του Μονακό: το Καζίνο, η Όπερα και το περίφημο Hôtel de Paris. Η έδρα των εταιρειών του Ωνάση από το 1954 μέχρι τον θάνατό του παρέμεινε στο Old Sporting Club στην Avenue d'Ostende του Μονακό. Το Μονακό θεωρούνταν και «φορολογικός παράδεισος», λόγω της χαμηλής φορολογίας που επέβαλλε στις ξένες εταιρείες καθώς και του τραπεζικού

---

75. FBI, «Aristotle Onassis», part 3, Bufile 46-17783, Office Memorandum from C.A. Evans to Rosen, «North American Shipping and Trading, Inc, et al., Fraud against the Government», 8 Φεβρουαρίου 1954· FBI στο Αρχείο Ωνάση, «Federal Bureau of Investigation (FBI) and The National Archives and Records Administration (NARA) on Aristoteles Onassis» (OAA.SF03.SSF04.S02).

76. «Shipbuilding Deal on German Ways. Greek-American capital said to be backing purchase of half-interest in Kiel yard», *The New York Times*, 22 Ιουνίου 1952.

απορρήτου. Το πριγκιπάτο, για αιώνες υπό τη γενουάτικη οικογένεια των Γκριμάλντι, το διοικούσε ο Πρίγκιπας Rainier, ο οποίος τότε καλωσόρισε τον Ωνάση, καθώς το Μονακό σ' αυτή την πρώτη μεταπολεμική περίοδο είχε ανάγκη από έναν νέο και δυναμικό επενδυτή.

Όταν έγινε γνωστή η μεταφορά της έδρας των επιχειρήσεών του στο Μονακό, ο Ωνάσης έγινε πρωτοσέλιδο παγκοσμίως. Το Μόντε Κάρλο, στο κέντρο της Κυανής Ακτής, ήταν το σημείο αναφοράς του πλούτου, της αριστοκρατίας και των καλλιτεχνικών διασημοτήτων ολόκληρου του κόσμου. Εκτός της αίγλης που του προσέφερε, η μεγάλη δημοσιότητα διευκόλυνε τις σχέσεις του με την ευρωπαϊκή πολιτική και επιχειρηματική ελίτ, ενώ λειτούργησε σαν ασπίδα απέναντι στις επιθετικές πλέον κινήσεις της κυβέρνησης των Ηνωμένων Πολιτειών.

Στο Μόντε Κάρλο οργανώθηκε και η τρίτη κίνηση του Ωνάση, που στόχευσε κατευθείαν στην καρδιά των αμερικανικών πετρελαϊκών συμφερόντων στη Μέση Ανατολή. Στις 20 Ιανουαρίου 1954 υπέγραψε με τον υπουργό Οικονομικών της Σαουδικής Αραβίας Αμπντουλλάχ μπιν Σουλεϊμάν, και με την πλήρη έγκριση του Βασιλιά Σαούντ, σύμβαση που θα ετίθετο σε ισχύ από τις 9 Απριλίου 1954 (βλ. Εικόνα 2.10): ο Ωνάσης αποκτούσε το δικαίωμα να μεταφέρει όλο το επιπλέον πετρέλαιο που δεν μπορούσε να μεταφέρει ο στόλος δεξαμενόπλοιων της Arabian-American Oil Company (Aramco). Να σημειώσουμε ότι τα δεξαμενόπλοια της Aramco μετέφεραν μόλις το 10%–20% της παραγωγής πετρελαίου της Σαουδικής Αραβίας. Η συμφωνία απαγόρευε τη μεταφορά πετρελαίου από δεξαμενόπλοια άλλων, εκτός του Αριστοτέλη Ωνάση.[77]

Η συμφωνία Ωνάση – Σαουδικής Αραβίας αποτελούσε μεγάλο πλήγμα για τις πετρελαϊκές και ναυτιλιακές εταιρείες, με παγκόσμιες επιπτώσεις. Επέτρεπε στον Ωνάση να ιδρύσει ναυτιλιακή εταιρεία με έδρα την Τζέντα, με την επωνυμία Saudi Arabian Maritime Tankers Co., η οποία θα ανέπτυσσε στόλο νηολογημένο στη Σαουδική Αραβία με δεξαμενόπλοια υπό τη σαουδαραβική σημαία και με αραβικά ονόματα. Επιπλέον ο Ωνάσης θα έστηνε μια Ναυτική Ακαδημία της οποίας οι απόφοιτοι θα στελέχωναν τον σαουδαραβικό στόλο. Η Saudi Arabian Tankers Co. θα κατέβαλλε στην κυβέρνηση της Σαουδικής Αραβίας δικαιώματα για κάθε εξαγόμενο τόνο πετρελαίου, αλλά θα απαλλασσόταν πλήρως από φόρους εισοδήματος. Η εταιρεία θα είχε προτεραιότητα μεταφοράς πετρελαίου για τα επόμενα 30 χρόνια. Η συμφωνία, η οποία επικυρώθηκε με Βασιλικό Διάταγμα στις 18 Μαΐου 1954 και απέκτησε ισχύ νόμου,[78] έπληττε τον πυρήνα των συμφερόντων των αμερικανικών πετρελαϊκών εταιρειών, και ήταν βέβαιο ότι δεν θα άφηναν το ζήτημα να περάσει χωρίς αντιδράσεις σε μια περίοδο εκτόξευσης των εξαγωγών πετρελαίου και των κερδών τους. Η Aramco θεώρησε τη συμφωνία απαράδεκτη και

77. Αρχείο Ωνάση, «Royal Government of Saudi Arabia. Memorial» (OAA.SF01.SSF01.S02.SS01.SSS170.F001.SF003).

78. Judge Stephen M. Schwebel, «The Kingdom of Saudi Arabia and Aramco Arbitrate the Onassis Agreement», *The Journal of World Energy Law and Business* XX (2010), σ. 2–12.

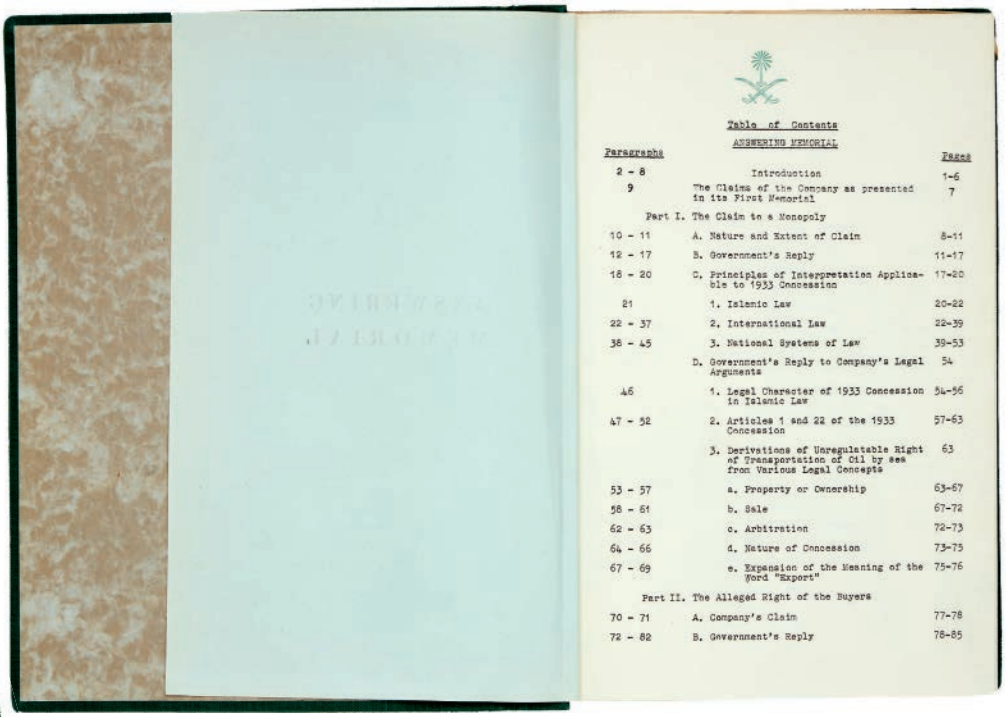
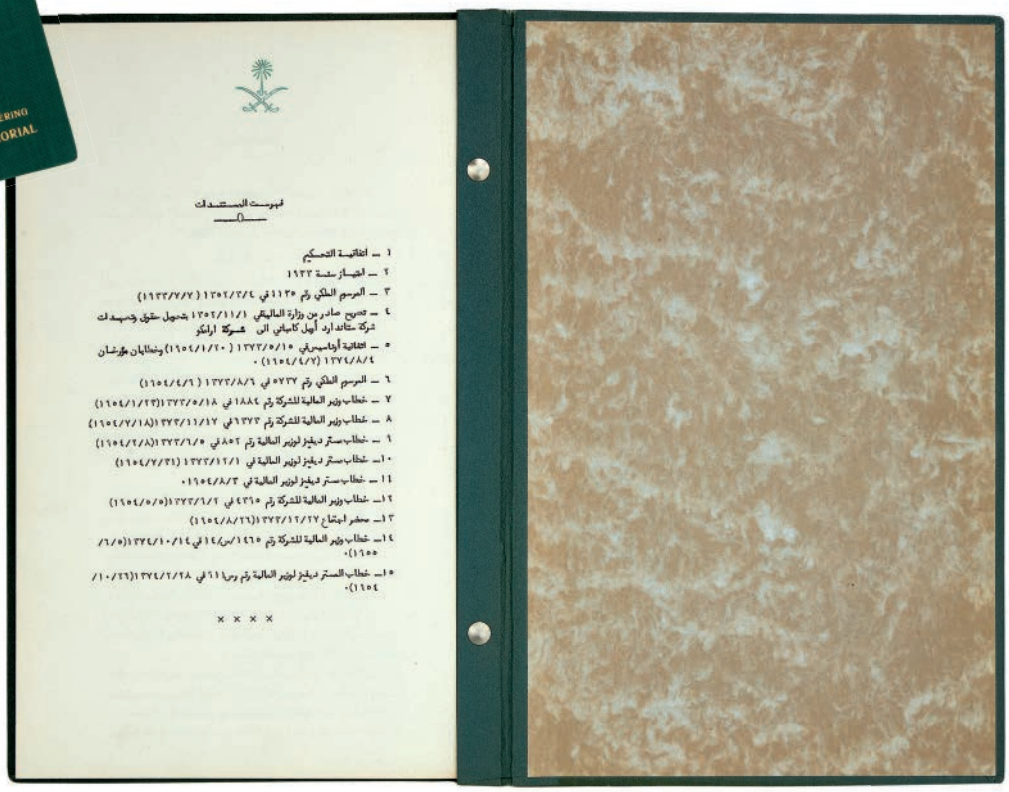


Table of Contents
ANSWERING MEMORIAL

Paragraphs		Pages
2 - 8	Introduction	1-6
9	The Claims of the Company as presented in its First Memorial	7
	Part I. The Claim to a Monopoly	
10 - 11	A. Nature and Extent of Claim	8-11
12 - 17	B. Government's Reply	11-17
18 - 20	C. Principles of Interpretation Applicable to 1933 Concession	17-20
21	1. Islamic Law	20-22
22 - 37	2. International Law	22-39
38 - 45	3. National Systems of Law	39-53
	D. Government's Reply to Company's Legal Arguments	54
46	1. Legal Character of 1933 Concession in Islamic Law	54-56
47 - 52	2. Articles 1 and 22 of the 1933 Concession	57-63
	3. Derivations of Unregulatable Right of Transportation of Oil by sea from Various Legal Concepts	63
53 - 57	a. Property or Ownership	63-67
58 - 61	b. Sale	67-72
62 - 63	c. Arbitration	72-73
64 - 66	d. Nature of Concession	73-75
67 - 69	e. Expansion of the Meaning of the Word "Export"	75-76
	Part II. The Alleged Right of the Buyers	
70 - 71	A. Company's Claim	77-78
72 - 82	B. Government's Reply	78-85



فهرست المستندات

١ – اتفاقية التحكيم
٢ – الميثاق سنة ١٩٣٣
٣ – المرسوم الملكي رقم ١١٣٥ في ١٣٥٢/٣/٤ (١٩٣٣/٧/٧)
٤ – تصريح صادر من وزارة المالية في ١٣٥٢/١١/١ بتحويل حقوق وتعهدات شركة ستاندارد أويل كامباني الى شركة ارامكو
٥ – اتفاقية أرامكو في ١٣٧٢/٥/١٥ (١٩٥٤/١/٢٠) وخطابان مؤرخان ١٣٧٤/٨/٤ (١٩٥٤/٤/٧)
٦ – المرسوم الملكي رقم ٥٧٣٧ في ١٣٧٢/٨/٦ (١٩٥٤/٤/٦)
٧ – خطاب وزير المالية للشركة رقم ١٨٨٤ في ١٣٧٢/٥/١٨ (١٩٥٤/١/٢٣)
٨ – خطاب وزير المالية للشركة رقم ٦٣٧٣ في ١٣٧٣/١١/١٧ (١٩٥٤/٧/١٨)
٩ – خطاب مستر ديفيز لوزير المالية رقم ٨٥٢ في ١٣٧٣/٦/٥ (١٩٥٤/٢/٨)
١٠ – خطاب مستر ديفيز لوزير المالية في ١٣٧٣/١٢/١ (١٩٥٤/٧/٣١)
١١ – خطاب مستر ديفيز لوزير المالية في ١٩٥٤/٨/٣
١٢ – خطاب وزير المالية للشركة رقم ٤٣١٥ في ١٣٧٣/١/٢ (١٩٥٤/٥/٥)
١٣ – محضر اجتماع ١٣٧٣/١٢/٢٧ (١٩٥٤/٨/٢٦)
١٤ – خطاب وزير المالية للشركة رقم ١٤٦٥/س/١٤ في ١٣٧٤/١٠/١٤ (١٩٥٥/٦/٥)
١٥ – خطاب المستر ديفيز لوزير المالية رقم س/١١ في ١٣٧٤/٢/٢٨ (١٩٥٤/١٠/٢٦)

× × × ×

Εικονα 2.10
Τα επίσημα τεύχη της συμφωνίας του Ωνάση με τη Σαουδική Αραβία (επάνω στα αγγλικά και κάτω στα αραβικά).

ΠΗΓΗ:
Αρχείο Ωνάση, «Royal Government of Saudi Arabia» (OAA.SF01.SSF01.S02.SS01.SSS170.F001.SF001- SF005).

αρνήθηκε να συμμορφωθεί με το περιεχόμενό της. Ο Ωνάσης, από την πλευρά του, αρνήθηκε να διαπραγματευτεί οτιδήποτε λιγότερο.

Όπως θα αναλύσουμε στο Κεφάλαιο 9, μεταξύ του 1954 και του 1956 ξέσπασε μια σκληρή παρασκηνιακή σύγκρουση, με τις δυνάμεις της αμερικανικής κυβέρνησης, της CIA, του FBI, των αμερικανικών και των ευρωπαϊκών πετρελαϊκών εταιρειών, των Αμερικανών και των Ευρωπαίων εφοπλιστών να έχουν συγκροτήσει κοινό μέτωπο εναντίον του Αριστοτέλη Ωνάση. Έγραφαν τα *Ναυτικά Χρονικά* εκείνη την περίοδο: «Ίσως ποτέ μέχρι τούδε ένα και μόνον άτομον αντιμετώπισεν εις το ευρύτερον διεθνές πεδίον την ωργανωμένην αντίδρασιν πανισχύρων Κυβερνήσεων, την απροκάλυπτον εχθρότητα των μεγάλων εταιριών πετρελαίου, την αποκήρυξιν των επιδιώξεών του από τας εφοπλιστικάς οργανώσεις όλων των ναυτικών χωρών. … Το παγκόσμιον κοινόν κατάπληκτον παρακολουθεί τα περί τον κ. Ωνάσην γεγονότα. Οι Αμερικανοί ομολογούν, ότι κανείς άλλος επιχειρηματίας εις τον κόσμον δεν εγνώρισε την τόσην δημοσιότητα. Τας ημέρας αυτάς περισσότερα γράφονται διά τα έργα και τας ημέρας του κ. Ωνάση, παρά δι' αυτόν τον Πρόεδρον Αϊζενχάουερ».[79] Σοβαρή επίπτωση της ενορχηστρωμένης αντίδρασης ήταν ένα «σιωπηλά» συντονισμένο μποϊκοτάζ εις βάρος των δεξαμενόπλοιων του Ωνάση. Τα πλοία του ταλαιπωρούνταν με εσκεμμένες και αναίτιες καθυστερήσεις σε όλα τα αμερικανικά και ευρωπαϊκά λιμάνια, τα νεότευκτα πλοία του έμεναν αναύλωτα και τα πλοία των οποίων οι χρονοναυλώσεις τελείωναν δεν επαναναυλώνονταν. Ο Ωνάσης έχανε εκατομμύρια δολάρια.

Στο μεταξύ, στις Ηνωμένες Πολιτείες, η κυβέρνηση ήταν έτοιμη να σταματήσει το κυνήγι των μαγισσών και να διαπραγματευτεί έναν συμβιβασμό με τους Έλληνες. Παρ' όλη τη θορυβώδη και μειωτική καμπάνια εναντίον αυτών των «ξένων», του Ωνάση συμπεριλαμβανομένου, σε όλο τον αμερικανικό Τύπο, τα αποτελέσματα της έρευνας έδειχναν ότι, αν η αμερικανική κυβέρνηση οδηγούσε στη δικαιοσύνη τους Έλληνες εφοπλιστές με την κατηγορία ότι την «εξαπάτησαν» αγοράζοντας πλοία από αμερικανικές εταιρείες που στην πραγματικότητα ελέγχονταν από τους Έλληνες και όχι από Αμερικανούς, όχι μόνο δεν θα μπορούσε να κερδίσει τις αγωγές αλλά και άθελά της θα αποκάλυπτε ατασθαλίες βασικών αμερικανικών θεσμών.

Η συμφωνία διακανονισμού μεταξύ του Ωνάση και της αμερικανικής κυβέρνησης έγινε στις 21 Δεκεμβρίου 1955. Για να κλείσει η συμφωνία ο Ωνάσης εξαναγκάστηκε να παραδεχτεί την ενοχή του στο United States District Court για κατηγορίες όπως «συνωμοσία για εξαπάτηση» και να προβεί σε ψευδείς δηλώσεις που του επέβαλαν. Σε τελική ανάλυση, εκτός από αυτή τη δημόσια ταπείνωση, αυτός ο συμβιβασμός τού κόστισε ελάχιστα. Του επετράπη να κρατήσει και τα 23 αμερικανικά πλοία του, τα οποία θα μπορούσε να μεταφέρει σε παναμαϊκή ή λιβεριανή σημαία αν ναυπηγούσε δύο νέα πλοία σε αμερικανικά ναυπηγεία, και του επέβαλαν πρόστιμο 7 εκατομμυρίων δολαρίων το οποίο θα αποπλήρωνε

79. «Τα κατά τον κ. Ωνάσην», *Ναυτικά Χρονικά* 468/227 (1 Δεκ. 1954), σ. 9.

σε βάθος χρόνου αρκετών ετών.[80] Το σημαντικότερο ήταν όμως ότι εξακολουθούσε να υφίσταται μεγάλες οικονομικές απώλειες εξαιτίας του μποϊκοτάζ των δεξαμενόπλοιών του καθώς το ζήτημα της συμφωνίας με τη Σαουδική Αραβία είχε παραπεμφθεί στο Δικαστήριο της Χάγης και παρέμενε σε εκκρεμότητα. Η απόφαση βγήκε το 1958, χωρίς εκπλήξεις: υπέρ της Aramco και κατά του Ωνάση.

Εν τω μεταξύ, όμως, το μποϊκοτάζ των δεξαμενόπλοιών του από τις πετρελαϊκές εταιρείες όχι μόνο δεν τον κατέστρεψε αλλά τον έκανε ακόμα πιο πλούσιο. Το κλείσιμο της Διώρυγας του Σουέζ από τον Αιγύπτιο Πρόεδρο Νάσερ από τον Οκτώβριο του 1956 μέχρι τον Μάρτιο του 1957 ήρθε ως μάννα εξ ουρανού. Αφού η μεταφορά πετρελαίου από και προς τον Περσικό Κόλπο δεν μπορούσε να γίνει μέσω Σουέζ, διεξαγόταν υποχρεωτικά μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας, δηλαδή μέσω του διάπλου της Αφρικής. Αυτό διπλασίασε το μήκος των θαλάσσιων διαδρομών και εκτόξευσε τη ζήτηση δεξαμενόπλοιων, συμπαρασύροντας στα ύψη τους ναύλους. Ο Αριστοτέλης Ωνάσης ήταν ο μόνος εφοπλιστής παγκοσμίως που διέθετε αναύλωτο στόλο μεγάλων δεξαμενόπλοιων, και βέβαια τον ναύλωσε σε εξαιρετικά υψηλούς ναύλους κερδίζοντας πολλαπλάσια από όσα είχε χάσει στο μεσοδιάστημα.

80. Luther A. Huston, «Ship Owner Pays 7 Million Penalty», *The New York Times*, 22 Δεκεμβρίου 1955.