

Μνήμων

Τόμ. 42 (2025)

Μνήμων

ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ ΝΕΟΥ ΕΛΛΗΝΙΣΜΟΥ

ΜΝΗΜΩΝ



ΜΕΛΕΤΕΣ

ΚΩΣΤΑΣ ΓΑΓΑΝΑΚΗΣ, Πολεμώντας τη λήθη: Εθνικό αφήγημα και προτεσταντική ιστοριογραφία στη Γαλλία των Βουρβόνων ● ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΛΙΟΥΡΑΣ, Δυσχέρειες στην εδραίωση του φορολογικού μηχανισμού στην επαναστατημένη Πελοπόννησο μέσα από το παράδειγμα της επαρχίας Πύργου ● ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΟΚΚΙΝΑΣ, Η «τρακτοურική» του καπετάν Κώστα. Ιστορία μιάς φήμης ● ΣΠΥΡΙΔΟΥΣ ΠΥΡΡΙΑΝ, Μουσειολογική επισκόπηση του περιοδικού *Προμηθεύς* (1890-1892): Το Φωτιστογραφικό Μουσείο του Πανεπιστημίου Αθηνών και μουσεία Φυσικών Επιστημών του εξωτερικού στο τέλος του 19ου αιώνα ● ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΕΔΕ, «Το μάνιγερ και την λόγην αντικαθιστά το ψηφοδέλτιον και η πένα». Η ψήφος του στρατού στις εκλογές του 1920 ● ΚΩΣΤΗΣ ΓΚΟΤΣΙΝΑΣ, «Η μάστιγα των ναρκωτικών»: Καταναλωτικές τάσεις και κοινωνικοί φόβοι στην Ελλάδα της Μεταπολίτευσης ● ΝΙΚΟΣ Ε. ΑΛΕΒΥΖΑΚΗΣ, Η μελέτη της θαλάσσιας βιοποικιλότητας και του θαλάσσιου περιβάλλοντος στη διαδρομή της επιστημονικής σκέψης

ΑΦΙΕΡΩΜΑ

ΒΑΓΓΕΛΗΣ ΚΑΡΑΜΑΝΩΛΑΚΗΣ, Νεοελληνική ιστορία και εκδόσεις στον Μεσοπόλεμο ● ΧΡΗΣΤΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ, Το πρόσφατο παρελθόν στην ιστοριογραφία και την εκδοτική παραγωγή του ελληνικού Μεσοπολέμου ● ΒΑΓΓΕΛΗΣ ΖΙΩΓΑΣ, Εκδοτική παραγωγή, ιστορικά βιβλία και Αριστοτέλη στη μεσοπολεμική Ελλάδα ● ΝΙΚΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ, Προς μια επισκόπηση της εκδοτικής παραγωγής του Μεσοπολέμου για την ιστορία του Νέου Ελληνισμού

ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΛΟΥΚΟΣ, Οι σπουδές για την Ελληνική Επανάσταση και η ανανέωση της διδασκαλίας της στην εκπαίδευση ● ΝΙΚΟΣ ΧΑΤΖΗΝΙΚΟΛΑΟΥ, Δεκεμβριανά: Η απαγόρευση του συλλαλητηρίου στο Σύνταγμα

ΒΙΒΛΙΟΚΡΙΣΕΙΣ

Βασιλική Χ. Τζώγα, Χριστίνα Αγριαντώνη, Γιώργος Β. Νικολάου, Δημήτρης Δημητρώπουλος, Καλλιόπη Γερονιμάκη, Σίμος Μποζίκης, Χριστίνα Κουσιούρη, Χρήστος Χατζημωσήφ, Θάνος Αγγελόπουλος

42

ΑΘΗΝΑ 2025

Τζελίνα Χαρλαύτη (επιστ. επιμ.), Ιστορία των επιχειρήσεων Ωνάση, 1924-1975

Χριστίνα Αγριαντώνη

doi: [10.12681/mnimon.45000](https://doi.org/10.12681/mnimon.45000)

Copyright © 2026

Άδεια χρήσης [Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/).

Βιβλιογραφική αναφορά:

Αγριαντώνη Χ. (2025). Τζελίνα Χαρλαύτη (επιστ. επιμ.), Ιστορία των επιχειρήσεων Ωνάση, 1924-1975. *Μνήμων*, 42, 289-297. <https://doi.org/10.12681/mnimon.45000>

Τζελίνα Χαρλαύτη (επιστ. επιμ.), *Ιστορία των επιχειρήσεων Ωνάση, 1924-1975*, Ίδρυμα Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης – Ινστιτούτο Μεσογειακών Σπουδών / ΙΤΕ, Ηράκλειο, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, 2023, 704 σ.

Με 14 κεφάλαια και πλούσιο φωτογραφικό υλικό, πίνακες και διαγράμματα, το εκτεταμένο αυτό έργο αποτελεί σημαντική συμβολή στην ιστορία των επιχειρήσεων, ιδίως στον χώρο της ναυτιλίας. Για πρώτη φορά αξιοποιείται ένα σημαντικό αρχείο μιας από τις μεγαλύτερες, παγκοσμίως, επιχειρήσεις του κλάδου, το οποίο ταξινομήθηκε χάρη στον ενθουσιασμό και τις φροντίδες της Τζελίνας Χαρλαύτη, με τη συνεργασία της Αμαλίας Παππά και ομάδας νεότερων ιστορικών, και με τη στήριξη και χρηματοδότηση του Ιδρύματος Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης.

Πρόκειται για ένα εξαιρετικά πλούσιο έργο. Η Τζελίνα Χαρλαύτη μελετά τις καταβολές και την εξέλιξη της οικογένειας Ωνάση – από τη Μουταλάσκη της Μικράς Ασίας στη Σμύρνη και έπειτα στην Ελλάδα (κεφ. 1)– και παρουσιάζει μια πανοραμική ιστορία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων του Αριστοτέλη Ωνάση, από το 1932 ως τον θάνατό του το 1975 (κεφ. 2). Αναλύει τη δομή του ομίλου Ωνάση, τη συγκρότηση της ομάδας των έμπιστων συνεργατών του και τον τρόπο διοίκησης και διαχείρισης, τη φυσιογνωμία του στόλου του και τους τρόπους χρηματοδότησης των αγορών και ναυπηγήσεων (κεφ. 5-7), τις συγκρούσεις του με τις αμερικανικές υπηρεσίες αλλά και με τους Έλληνες εφοπλιστές (κεφ. 4 και 9), την κοινωνική ζωή του Ωνάση και τη θεαματική άνοδο και ένταξή του στο διεθνές jet set (κεφ. 12). Αφιερώνει, τέλος, ένα κεφάλαιο στην εξέλιξη των επιχειρήσεων Ωνάση μετά τον θάνατό του (κεφ. 13). Η Μαρία Δαμηλάκου μελετά τα πρώτα βήματα του επιχειρηματία Ωνάση στην Αργεντινή (1924-1923, κεφ. 3)· ο Lars Scholl εξιστορεί τη σύντομη εμπλοκή του στη φαλαίνοθηρία (1950-1956, κεφ. 8) και συμπληρώνει την εικόνα για την κοινωνικότητα και τις πολιτικές δικτυώσεις του Ωνάση με το ιστορικό της θαλαμηγού «Χριστίνα» (κεφ. 12)· η Αλεξάνδρα Παπαδοπούλου μελετά την ιστορία της Ολυμπιακής Αεροπορίας (1956-1974, κεφ. 10) και, τέλος, ο Χρήστος Τσάκας αναλύει το ατελέσφορο εγχείρημα των ΩΜΕΓΑ Βιομηχανικών Επενδύσεων ΑΕ στην Ελλάδα (1968-1971, κεφ. 11). Στο τελευταίο κεφάλαιο του βιβλίου οι Αμαλία Παππά, Αλεξάνδρα Παπαδοπούλου και Τζελίνα Χαρλαύτη παρουσιάζουν τις εργασίες εντοπισμού, συγκέντρωσης και ταξινόμησης του αρχείου. Η δομή του έργου δεν αποφεύγει τις επαναλήψεις, ωστόσο έχει συγχρόνως το πλεονέκτημα ότι κάθε κεφάλαιο μπορεί να διαβαστεί αυτοτελώς, χωρίς να αφήνει σημαντικά κενά πληροφόρησης.

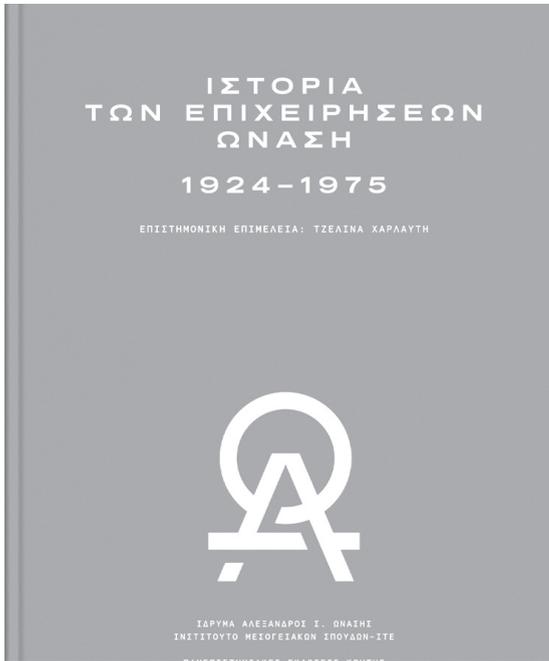
Οι εντυπωσιακές επιδόσεις του Αριστοτέλη Ωνάση στο επιχειρείν δεν προέκυψαν εκ του μηδενός. Επιχειρηματική οξύνοια και ταχύτητα στις αποφάσεις διακρίνουν και τον πατέρα του, Σωκράτη Ωνάση (πρώην Ωνάσογλου), έμπορο και τραπεζίτη στη Σμύρνη, ο οποίος, αμέσως μετά τη φυγή της οικογένειας από την εστία της, στις δραματικές συνθήκες του Σεπτεμβρίου 1922, κατόρθω-

σε να ανασυγκροτηθεί στην Αθήνα επιχείρηση εμπορίας καπνού με τον αδελφό του Όμηρο και, πριν κλείσει ένας χρόνος, έστειλε τον γιο του Αριστοτέλη στην Αργεντινή, με σκοπό να προωθήσει εκεί τις εξαγωγές ελληνικών καπνών.

Η Δαμηλάκου σκιαγραφεί τη φυσιογνωμία της ελληνικής παροικίας, που είχε ήδη συγκροτηθεί από τις αρχές του αιώνα στο κοσμοπολίτικο Μπουένος Άιρες. Εκεί ο Ωνάσης δημιούργησε στις αρχές του 1925 την πρώτη του επιχείρηση εισαγωγής και εμπορίας ανατολικών καπνών, με τη συνεργασία των αδελφών Νίκου και Κωνσταντίνου Κονιαλίδη, που ήταν πρώτα ξαδέλφια του (παιδιά της αδελφής του πατέρα του, Μαρίας Κονιαλίδη). Αφού δοκίμασε, χωρίς ιδιαίτερη επιτυχία, την τύχη του και στην παραγωγή τσιγάρων, ο Ωνάσης θα στραφεί στη ναυτιλία το 1932, έτος-τομή στη σταδιοδρομία του και έτος θανάτου του πατέρα του, που ενδεχομένως τον απελευθέρωσε από τις όποιες ψυχικές δεσμεύσεις και παραδόσεις εκείνου, και του επέτρεψε να χαράξει τον δικό του δρόμο. Το διάβημα είχε προετοιμαστεί από το 1931, όταν ο Ωνάσης ταξιδεύει για το Λονδίνο με τον Ιθακήσιο Κώστα Γράτσο, ο οποίος τον συστήνει εκεί στο ναυτιλιακό γραφείο των συγγενών του αδελφών Δρακούλη, επίσης από την Ιθάκη. Έμεινε στο Λονδίνο μερικούς μήνες, γνώρισε τους μεγαλύτερους Έλληνες εφοπλιστές (Κουλουκουντή, Λιβανό, Χανδρή κ.ά.) και «μυήθηκε» στις πρακτικές της ναυτιλίας.

Οι συνθήκες της εποχής, που αναλύει η Χαρλαύτη, υποστήριζαν την επιλογή της ναυτιλίας για όποιον ήταν τολμηρός και διορατικός. Η παγκόσμια οικονομική κρίση είχε οδηγήσει σε κατάρρευση το διεθνές εμπόριο, η βρετανική ναυτιλία είχε πάρει την κατιούσα και τα πλοία ξεπουλιώνταν όσο-όσο στη ναυτιλιακή αγορά. Σε ένα ταξίδι του στην Αθήνα, το 1932, ο Ωνάσης γνωρίζει τον τότε υπουργό Εξωτερικών Ανδρέα Μιχαλακόπουλο (η οικογένεια Ωνάση ήταν βενιζελική), ο οποίος τον διορίζει ειδικό ακόλουθο και έπειτα αναπληρωτή πρόξενο της πρεσβείας στο Μπουένος Άιρες (1933-1936), θέση που θα διευκολύνει τις επαφές του με τους ναυτιλλομένους και θα εμπλουτίσει τις γνώσεις του για όλα τα ζητήματα της ναυτιλίας, θεσμικά και διαχειριστικά.

Από το 1932 έως τις αρχές της δεκαετίας του 1950, ο Ωνάσης αξιοποιεί με μαεστρία τις έντονες διακυμάνσεις των τιμών των πλοίων και των ναύλων, που προκάλεσε πρώτα η κρίση του 1929-1933 και έπειτα ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος. Αγοράζει σε χαμηλές τιμές μεταχειρισμένα πλοία σε περιόδους ύφεσης ή πληθωρικής προσφοράς, και τα πουλά σε πολλαπλάσιες τιμές σε καιρούς υψηλής ζήτησης: τα πρώτα τρία φορτηγά στα 1932-1934, 10 αμερικανικά Λίμπερτυ το 1946, άλλα 24 (δεξαμενόπλοια, φορτηγά και Λίμπερτυ) στα 1947-1949 και, τέλος, 17 πλοία στα 1949-1951, που αφιέρωσε στη φαλαινοθηρία –επιχείρηση που εγκαταλείφθηκε το 1956. Μεσολάβησε η πρώτη παραγγελία ναυπήγησης τριών νέων δεξαμενόπλοιων στα 1936-1939 –που δεν αξιοποιήθηκαν άμεσα, λόγω του πολέμου. Οι αγορές χρηματοδοτούνται εν μέρει από τις πωλήσεις και εν μέρει από δάνεια, που εξασφαλίζει με ιδιοφυείς συνδυασμούς κυρίως από



τη National City Bank της Νέας Υόρκης, με την οποία ο Ωνάσης είχε δοσοληψίες από τον καιρό του Μπουένος Άιρες, ενώ από το 1942 έχει πλέον εγκατασταθεί στο Μανχάταν.

Γύρω στις αρχές της δεκαετίας του 1950, σταματά η κούρσα των αγοραπωλησιών μεταχειρισμένων σκαφών και ο Ωνάσης αφοσιώνεται στη συγκρότηση στόλου δεξαμενόπλοιων, με στόχο τη μεταφορά πετρελαίου, που έχει γίνει πλέον το βασικό καύσιμο παγκοσμίως. Σε σύγκρουση, τότε, με τις αμερικανικές υπηρεσίες, παραγγέλλει 18 σούπερ τάνκερ σε γερμανικά ναυπη-

γεία, συμβάλλοντας έτσι στη μεταπολεμική αναγέννηση της γερμανικής ναυπηγικής βιομηχανίας του Κιέλου και του Αμβούργου. Το 1951 εγκαταλείπει τη Νέα Υόρκη για το Παρίσι, και από το 1953 μεταφέρει την έδρα του στο Μόντε Κάρλο. Έκτοτε αποκτά μόνο νέα πλοία, που παραγγέλλει σε ναυπηγεία της Γερμανίας και της Γαλλίας, και από το 1965 πιο συχνά στα ναυπηγεία της Ιαπωνίας, όλα σχεδόν τάνκερ με συνεχώς μεγαλύτερη χωρητικότητα, φθάνοντας να αξιοποιεί έναν στόλο 80 πλοίων το 1970. Είχε γίνει πλέον «ένας από τους μεγιστάνες του παγκόσμιου εφοπλισμού» (Χαρλαύτη, σ. 100).

Η διεξοδική ανάλυση, που προσφέρει το βιβλίο, για τη μετεωρική άνοδο ενός μεγάλου επιχειρηματία θέτει πολλά ζητήματα για σκέψη και προβληματισμό, που δεν είναι φυσικά δυνατό να συζητηθούν όλα εδώ. Στο επίκεντρο βρίσκεται ασφαλώς το πρόσωπο και ειδικότερα τα χαρακτηριστικά που κάνουν τον «πραγματικό» επιχειρηματία. Η περίπτωση του Ωνάση ανταποκρίνεται όντως στη «συνταγή» του Σουμπέτερ: καινοτομία και ανάληψη ρίσκου· ας προσθέσουμε την ευελιξία και την ταχύτητα στις αποφάσεις. Η Χαρλαύτη αναδεικνύει ως καινοτομίες την έγκαιρη στροφή στα δεξαμενόπλοια, τη χρήση ιδιοφυών συνδυασμών για τη χρηματοδότηση των αγορών και κυρίως την οργάνωση του ομίλου των επιχειρήσεων Ωνάση.

Ως προς τη χρηματοδότηση, ο Ωνάσης κατόρθωσε να «σύρει» μια μεγάλη αμερικανική τράπεζα, τη Citibank, στον δανεισμό της ναυτιλίας, κάτι που ώς

τότε απέφευγαν οι τράπεζες των ΗΠΑ, με πρωτοπόρους χρηματοπιστωτικούς συνδυασμούς, παρέχοντας, στα 1947-1948, ως ενέχυρο τα ναυλοσύμφωνα που είχε ήδη συνάψει, εμπλέκοντας στον συνδυασμό και μια μεγάλη ασφαλιστική εταιρεία, τη Metropolitan Life κ.λπ. Η έγκαιρη εξόφληση των δανείων θα κα-
ταστήσει τη Citibank μόνιμο συμπαραστάτη στη σταδιοδρομία του.

Η οργάνωση του ομίλου των επιχειρήσεων Ωνάση είχε τη μορφή πυραμίδας, με τρεις εταιρείες στην κορυφή (τα holdings, θα λέγαμε σήμερα), που είχαν την ιδιοκτησία των 20 εταιρειών της επόμενης βαθμίδας, οι οποίες ήταν εταιρείες ελέγχου και με τη σειρά τους ιδιοκτήτριες των 165 εταιρειών της τρίτης βαθμίδας στη βάση της πυραμίδας. Αυτές οι τελευταίες, οι «θυγατρικές», είχαν την ιδιοκτησία των πλοίων και των άλλων περιουσιακών στοιχείων του ομίλου. Κάθε πλοίο ανήκε σε μια θυγατρική και το διαχειριζόταν ένα ή δύο πρακτορεία. Εκτός από τις ναυτιλιακές, άλλες εταιρείες αναλάμβαναν τις επενδύσεις του Ωνάση σε τουριστικές επιχειρήσεις, ναυπηγεία, πετρελαϊκές εταιρείες, την Ολυμπιακή Αεροπορία (1957) κ.λπ. Η συντριπτική πλειονότητα των εταιρειών ήταν υπεράκτιες (offshore), καθώς οι χώρες που τις δέχονταν εξασφάλιζαν «φορολογικούς παραδείσους» και κυρίως εχεμύθεια (τραπεζικό απόρρητο) και την ανωνυμία των μετοχών. Ο Ωνάσης υιοθέτησε (και απογείωσε) την πρακτική των υπεράκτιων εταιρειών και τα πλοία του έπλεαν με σημαίες Παναμά, Ονδούρας και Λιβερίας. Συνολικά, ο πίνακας όλων των πλοίων που αγοράστηκαν ή ναυπηγήθηκαν από τον Ωνάση (σ. 654-668) αθροίζει 162 πλοία, ενώ στα 50 χρόνια του ενεργού επιχειρηματικού βίου του (1924-1974) δημιούργησε 240 εταιρείες. Είναι προφανές ότι η δαιδαλώδης αυτή δομή του ομίλου εξασφάλιζε αδιαφάνεια ως προς τη ροή του χρήματος και τον πραγματικό ιδιοκτήτη. Η ευρηματικότητα του Ωνάση έγκειται μάλλον στον συνδυασμό πρακτικών που ήταν συνήθεις στη ναυτιλία, όπως οι υπεράκτιες εταιρείες και τα ποικίλα χρηματοπιστωτικά εργαλεία.

Δεν μπορεί ωστόσο κανείς να μη συμπεριλάβει στους παράγοντες της επιτυχίας και τα ιδιαίτερα ψυχοκοινωνικά κίνητρα του προσώπου. Ο «άπατρις» νεαρός πρόσφυγας από τη Σμύρνη, ο περιφρονημένος ως «αλεξιπτωτιστής» από την ελίτ των παλαιών ελληνικών εφοπλιστικών οικογενειών, είχε έντονη ανάγκη για κοινωνική αναγνώριση και πήρε την εκδίκησή του με την ένταξή του στα ανώτατα στρώματα της διεθνούς ελίτ, με τη μεγάλη δημοσιότητα που δόθηκε στη φανταχτερή κοινωνική ζωή του, με τις ονομαστές συζύγους και συντρόφους του, και τις σχέσεις του με υψηλά πολιτικά πρόσωπα, που καταγράφει με πλούσιο υλικό ο Lars Scholl. Είχε ένα ασίγαστο, σχεδόν βουλιμικό πάθος για συνεχή επέκταση των επιχειρήσεών του. Δεν επαναπαύτηκε ποτέ στα κεκτημένα, ανοίγοντας συνεχώς νέα μέτωπα: από το καπνεμπόριο στη ναυτιλία, από τα φορτηγά στα δεξαμενόπλοια και τα φαλινοθηρικά, από τη ναυτιλία στην αεροπορία, τις κτηματικές, τουριστικές και βιομηχανικές επιχειρήσεις. Αφοσιωμένος στις επιχειρήσεις του, βρισκόταν συνεχώς εν κινήσει, ταξιδεύοντας πολλές

φορές κάθε χρόνο σε όλα τα σημεία του πλανήτη, όπου βρίσκονταν οι έδρες των επιχειρήσεών του, για να έχει ο ίδιος εποπτεία επί των πάντων.

Κρίσιμος παράγοντας είναι επίσης τα πρόσωπα με τα οποία διασταυρώνεται ο καθένας, κάποτε τυχαία, στον δρόμο της ζωής· στη ζωή του Ωνάση ορισμένα πρόσωπα έπαιξαν κομβικό ρόλο στην εξέλιξή του. Ο Κώστας Γράτσος ήταν ένα από αυτά, όπως και η πρώτη σύντροφός του Ingeborg Dedichen, από νορβηγική εφοπλιστική οικογένεια, που τον έφερε σε επαφή με τους Νορβηγούς εφοπλιστές, οι οποίοι επηρέασαν, καθώς φαίνεται, τη στροφή του στις μεταφορές πετρελαίου και κυρίως την εμπλοκή του στη φαλαίνοθηρία. Επιρροή στον Ωνάση άσκησε επίσης ο Αργεντινός μεγαλοεφοπλιστής Alberto Dodero, όσον αφορά το ενδιαφέρον του για την αγορά των αμερικανικών πολεμικών πλοίων αλλά και για τις αερομεταφορές. Και, τέλος, η απόπειρα διείσδυσης στη μεταφορά πετρελαίου από τη Σαουδική Αραβία όφειλε πολλά στο παράδειγμα του Jean Paul Getty, φίλου του Ωνάση, ο οποίος είχε ήδη σπάσει το μονοπώλιο των αμερικανικών πετρελαϊκών εταιρειών στην εξόρυξη και μεταφορά του πετρελαίου της Μέσης Ανατολής.

Στα ιδιαίτερα προσόντα του Ωνάση πρέπει να συνυπολογιστεί και η ικανότητά του να επιλέγει ως συνεργάτες του τα πιο ικανά και κατάλληλα για τις επιδιώξεις του πρόσωπα. Πέρα από τα επιλεγμένα μέλη της ευρύτερης οικογένειας, όπως οι αδελφοί Κονιαλίδη —τους οποίους θα κρατήσει κοντά του ώς το τέλος—, ο Ωνάσης τοποθετούσε σε καίριες θέσεις του ομίλου ανθρώπους της επιλογής του με τα κατάλληλα προσόντα —Έλληνες και ξένους—, με τους οποίους δημιουργούσε σχέσεις απόλυτης εμπιστοσύνης. Πολλοί αναφέρονται ονομαστικά στο βιβλίο· εδώ ας τονιστεί το χαρακτηριστικό παράδειγμα του Στέλιου Παπαδημητρίου, που προσέλαβε ο Ωνάσης ως δικηγόρο για τη σύμβαση με τη Σαουδική Αραβία, το 1954, και το 1970 τον κάλεσε ξανά κοντά του για να τον διορίσει Γενικό Διευθυντή των επιχειρήσεών του. Είναι ο άνθρωπος που χειρίστηκε τη ντελικάτη υπόθεση της διαδοχής του Ωνάση. Ας σημειωθεί, τέλος, ότι μέσω του γραφείου Δρακούλη ο Ωνάσης απέκτησε και έναν σταθερό ναυτότοπο στην Ελλάδα, την Ιθάκη, τόπο καταγωγής των περισσότερων πλοιάρχων και άλλων μελών των πληρωμάτων των πλοίων του.

Ένα άλλο ζήτημα που αναδεικνύει η βιογραφία του Ωνάση, είναι αυτό των σχέσεων των επιχειρήσεων, ειδικότερα των ναυτιλιακών, με το κράτος. Η ναυτιλία είναι από τη φύση της μια δραστηριότητα διεθνής, ωστόσο οι εφοπλιστικές επιχειρήσεις, όσο κι αν τα πλοία τους ταξιδεύουν με σημαίες ευκαιρίας, έχουν εθνικότητα. Για τα κράτη, πέρα από τις όποιες θετικές οικονομικές επιπτώσεις, η ναυτική ισχύς τους μπορεί να αποδειχθεί κρίσιμος παράγοντας στις διεθνείς σχέσεις και διαπραγματεύσεις. Και για τους εφοπλιστές η στήριξη του κράτους μπορεί επίσης να είναι αναγκαία, ιδίως σε ανώμαλες εποχές συγκρούσεων και γεωπολιτικών ανακατατάξεων ή ακόμα και σε περίπτωση τεχνολογικών αλλαγών και νέων διεθνών κανονισμών.

Η πρώτη επαφή του Ωνάση με τις υπηρεσίες του ελληνικού κράτους, το 1932, όταν διορίστηκε στο προξενείο του Μπουένος Άιρες, μπορεί να θεωρηθεί κίνηση ευκαιριακή. Η εποχή του πολέμου, όμως, και των πρώτων μεταπολεμικών χρόνων ήταν εκείνη που τον έκανε να συνειδητοποιήσει την αδυναμία του: το ότι δεν είχε, δηλαδή, σταθερή αγκύρωση σε ένα κράτος, ούτε αναμφισβήτητη εθνική ταυτότητα ή δυνατότητα επιρροής μέσω της διπλωματίας. Η Χαρλαύτη ερευνά, με βάση πρωτότυπες αμερικανικές πηγές, τις περιπέτειες του Ωνάση την εποχή αυτή. Με την έναρξη του πολέμου, τα νεόκτιστα δεξαμενόπλοιά του ακινητοποιήθηκαν από την ουδέτερη Σουηδία, ενώ στα 1942-1943, όταν εγκαταστάθηκε στη Νέα Υόρκη, έγινε στόχος του FBI, καθώς θεωρήθηκε ύποπτος για κατασκοπία ως φίλος του Περόν. Και το κυριότερο, με τη λήξη του πολέμου, αποκλείστηκε από την αγορά των αμερικανικών Λίμπερτυ και των δεξαμενόπλοιων που διέθεσε η αμερικανική κυβέρνηση με την εγγύηση των ενδιαφερόμενων κρατών στα 1946-1947. Την εποχή εκείνη ο Ωνάσης έκανε ό,τι μπορούσε για να δελεάσει το ελληνικό κράτος, προκειμένου να συμπεριληφθεί στις αγορές αυτές, προτείνοντας την υπό όρους παραχώρηση δέκα φρεγατών του για την ελληνική ακτοπλοΐα και ανταποδοτικά οφέλη για τους Έλληνες ναυτικούς. Οι προτάσεις του απορρίφθηκαν.

Ο Ωνάσης αγόρασε τελικά τα πρώτα Λίμπερτυ ως ιδιώτης, αλλά τη δεύτερη αγορά των 24 πλοίων από τη Ναυτιλιακή Επιτροπή των ΗΠΑ την πραγματοποίησε μέσω αμερικανικών εταιρειών «βιτρίνας», καθώς οι ΗΠΑ είχαν απαγορεύσει τότε την πώληση πλοίων πολεμικής κατασκευής σε αλλοδαπούς. Άνοιξε έτσι η προοπτική της σύγκρουσης με τις αμερικανικές υπηρεσίες, η οποία θα εκδηλωθεί σε μια νέα γεωπολιτική κρίση, στον πόλεμο της Κορέας. Με αφορμή τις υποψίες ότι οι Έλληνες εφοπλιστές τροφοδοτούσαν την Κίνα και τη Βόρεια Κορέα εν μέσω του πολέμου, οι Αμερικανοί άρχισαν το 1951 να διερευνούν τις συνθήκες αγοράς των αμερικανικών πλοίων στα 1947-1949 από 4 Έλληνες –Ωνάση, Νιάρχο, Λιβανό και Κουλουκουντή. Διατύπωσαν κατηγορίες περί πλαστής ταυτότητας των εταιρειών και περί εξαπάτησης της αμερικανικής κυβέρνησης, και προχώρησαν σε κατασχέσεις των πλοίων το 1953, που ακυρώνονταν όμως στα δικαστήρια, γιατί δεν υπήρχαν αποδείξεις ότι ανήκαν σε μη Αμερικανούς πολίτες. Για να κάνει τα πράγματα ακόμα χειρότερα, ο Ωνάσης υπέγραψε, στις 20 Ιανουαρίου 1954, μια συμφωνία με τη Σαουδική Αραβία, η οποία του εκχωρούσε δικαίωμα προτεραιότητας για τη μεταφορά πετρελαίου από τη χώρα αυτή, με στόλο υπό σαουδαραβική σημαία. Η συμφωνία αυτή απειλούσε τα συμφέροντα των μεγάλων πετρελαϊκών εταιρειών και ειδικότερα τα συμφέροντα της Arabian American Oil Company (Aramco). Στις ψυχοπολεμικές συνθήκες της εποχής, η κυβέρνηση των ΗΠΑ θεώρησε την κίνηση του Ωνάση απειλή για τα γεωπολιτικά συμφέροντά της, καθώς ενείχε τον κίνδυνο εθνικοποίησης των πετρελαίων της Σαουδικής Αραβίας κατά το υπόδειγμα του Νάσερ και αύξηση της επιρροής της Σοβιετικής Ένωσης στον λεγόμενο Τρίτο Κόσμο.

Ήταν τότε, λοιπόν, με ανοιχτή τη διένεξη με τις αμερικανικές υπηρεσίες, που ο Ωνάσης έκανε την αποφασιστική στροφή προς το ελληνικό κράτος. Το καλοκαίρι του 1955 ανταποκρίθηκε στην πρόσκληση του Καραμανλή και κατέθεσε πρόταση για την ανάληψη των αεροπορικών συγκοινωνιών της Ελλάδας. Κέρδισε τον πλειστηριασμό της υπάρχουσας εταιρείας ΤΑΕ (Τεχνικά Αεροπορικά Εκμεταλλεύσεις) –με κύριο ανταγωνιστή τον Σταύρο Νιάρχο– και στις 30 Ιουλίου 1956 υπέγραψε σύμβαση με το ελληνικό κράτος. Και ενώ η Σαουδική Αραβία, υπό την πίεση των ΗΠΑ και της Aramco, δέχτηκε, το 1956, να παραπεμφθεί η υπόθεση στο Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης (που θα αποφανθεί το 1958 εις βάρος του Ωνάση), στις 21 Δεκεμβρίου 1956 ο Ωνάσης σπεύδει να κλείσει την εκκρεμότητα της δίωξης, καταλήγοντας σε διακανονισμό με την αμερικανική κυβέρνηση. Πέντε ημέρες αργότερα, στις 26 Δεκεμβρίου 1956, ιδρύει την Ολυμπιακή Αεροπορία, αποκτώντας έτσι «ένα προνομιακό πεδίο διασύνδεσης με το ελληνικό κράτος» (Παπαδοπούλου, σ. 381).

Οι επιχειρήσεις του Ωνάση στην Ελλάδα αποτελούν ένα χωριστό κεφάλαιο της ζωής του, που άνοιξε ένα νέο γι' αυτόν πεδίο προβλημάτων, με την εμπλοκή στις εσωτερικές πολιτικές διεργασίες, τις κρατικές υπηρεσίες και τις κοινωνικές συγκρούσεις. Η Ολυμπιακή δεν ήταν μια απλή ιδιωτική εταιρεία, ήταν ο εθνικός αερομεταφορέας και τελούσε υπό κρατική εποπτεία και έλεγχο. Δυο φορές ο Ωνάσης θα ζητήσει την αναθεώρηση της σύμβασης, με σκοπό την εξασφάλιση ευνοϊκότερων όρων. Την πρώτη φορά οι διαπραγματεύσεις κράτησαν 4 χρόνια (1958-1962), χάρη στη σθεναρή αντίρρηση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, και η τροποποιημένη σύμβαση πέρασε από τη Βουλή τον Οκτώβριο του 1962, αφού ο Ωνάσης απείλησε με παραίτηση. Τη δεύτερη φορά (1964) οι διαπραγματεύσεις διακόπτονται λόγω της πολιτικής κρίσης του 1965. Εν όψει και των δύο αναθεωρήσεων, το 1962 και το 1966, η Ολυμπιακή θα αντιμετωπίσει και τις πρώτες απεργίες του προσωπικού, με αιτήματα τη βελτίωση των αμοιβών και των συνθηκών εργασίας.

Ο Ωνάσης, όπως και οι άλλοι εφοπλιστές, εξάλλου, θα «ποντάρει» στη δικτατορική κυβέρνηση των συνταγματαρχών. Αποκτά προσωπικές σχέσεις με τον Παπαδόπουλο και στο τέλος του 1968 υπογράφεται η αναθεωρημένη σύμβαση με την Ολυμπιακή, που εκτός των άλλων ικανοποιεί και το αίτημά του για περιορισμό των πτήσεων τσάρτερ, προκαλώντας τις αντιδράσεις των ΗΠΑ και της Μ. Βρετανίας. Λίγο νωρίτερα, τον Φεβρουάριο του 1968, έχει καταθέσει προσφορά για την επέκταση του διυλιστηρίου του Ασπροπύργου και την κατασκευή 3ου διυλιστηρίου, στην Πάχη Μεγάρων. Από καιρό επιδίωκε τη διείσδυση στη διύλιση πετρελαίου, βασικού καυσίμου των πλοίων του, και είχε ήδη κάνει προσφορά το 1962 για το δεύτερο διυλιστήριο, της Θεσσαλονίκης, που ανατέθηκε τότε στην ESSO-Pappas. Αλλά τώρα η πρότασή του περιλαμβάνει και την κατασκευή βιομηχανικού συγκροτήματος αλουμίνας και αλουμινίου, ενός ναυπηγείου κ.ά., με ένα σύνολο επενδύσεων ύψους 400 εκατομμυρίων. Η

δικτατορική κυβέρνηση επιθυμεί την εισαγωγή κεφαλαίων και την εκτέλεση έργων που θα ενισχύσουν διεθνώς το κύρος της κι έτσι η προσφορά του προκρίνεται (έναντι των ανταγωνιστών Νιάρχου, Λάτση και Ανδρεάδη). Στο τέλος του χρόνου ο Ωνάσης ιδρύει την ΩΜΕΓΑ Βιομηχανικών Επενδύσεων ΑΕ.

Τις τύχες του γιγαντιαίου αυτού σχεδίου, που δεν επρόκειτο να υλοποιηθεί, παρακολουθεί αναλυτικά ο Τσάκας. Η τελική συμφωνία καθυστερεί, λόγω της παρέμβασης του Νιάρχου, ο οποίος στον τελικό συμβιβασμό κερδίζει το διυλιστήριο του Ασπροπύργου (αρχές του 1970) και ο Ωνάσης αναβαθμίζει την πρόταση, ανεβάζοντας το ύψος των επενδύσεων σε 600-700 εκατομμύρια, που περιλαμβάνουν τώρα και την ίδρυση ενός θερμοηλεκτρικού σταθμού. Οι Βρετανοί ασκούν συνεχώς έντονες πιέσεις για την εξασφάλιση της θέσης των εταιρειών BP και Shell στην προμήθεια αργού πετρελαίου στην Ελλάδα, ενώ η αραβοϊσραηλινή κρίση ανεβάζει τις τιμές του πετρελαίου και το κόστος των επενδύσεων. Αλλά το ουσιαστικό πρόβλημα του σχεδίου του Ωνάση είναι το βιομηχανικό συγκρότημα του αλουμινίου. Οι βρετανικές τράπεζες, στις οποίες απευθύνεται για την εξεύρεση κεφαλαίων, δεν κρίνουν το εγχείρημα βιώσιμο και ζητούν εγγυήσεις από ελληνικούς κρατικούς φορείς. Ο Ωνάσης ζητά τη συμμετοχή της ΕΤΒΑ και της ΔΕΗ, το αίτημα προκαλεί ενδοκυβερνητική κρίση και απορρίπτεται, και ύστερα από μερικές παλινωδίες ο Ωνάσης εγκαταλείπει το εγχείρημα. Στο τέλος του 1971 η ΩΜΕΓΑ περνά στον έλεγχο της ΕΤΒΑ.

Η Ολυμπιακή Αεροπορία αποδείχτηκε στο μεταξύ μια αναμφισβήτητη επιτυχία, με την ανανέωση του στόλου, την επέκταση του δικτύου των προορισμών στην Ελλάδα και στο εξωτερικό, τον πολλαπλασιασμό των επιβατών και του προσωπικού και τη σημαντική συμβολή της στην ανάπτυξη του ελληνικού τουρισμού. Οι αερομεταφορές έχουν αρκετά κοινά χαρακτηριστικά με τη ναυτιλία: εδώ ο Ωνάσης μπορούσε να κάνει χρήση των γνώριμων μέσων –μεσολάβηση των υπεράκτιων εταιρειών του, ναυλώσεις, χρηματοπιστωτικοί συνδυασμοί κ.λπ. Αλλά η μακρόχρονη επένδυση σε ένα πολυδιάστατο βιομηχανικό συγκρότημα υπακούει σε άλλη λογική και μάλλον ξεπερνούσε τα όριά του.

Ο Ωνάσης θα εγκαταλείψει και την Ολυμπιακή, αμέσως μετά τη μεταπολίτευση. Το πολιτικό τοπίο αλλάζει ριζικά, ενώ η πετρελαϊκή κρίση, οι διεθνείς πιέσεις για την απελευθέρωση των αερομεταφορών και η νέα κινητοποίηση του προσωπικού έχουν φέρει την εταιρεία σε δυσχερή θέση και ο ίδιος είναι μάλλον στιγματισμένος. Επιχειρεί ανεπιτυχώς να ξεκινήσει διαπραγματεύσεις, εκβιάζει με κήρυξη λοκ-άουτ και απολύσεις προσωπικού. Ο Καραμανλής δεν συγκινείται: έχει επιστρέψει στην Ελλάδα αποφασισμένος για οριστική ρήξη με το παρελθόν. Όταν η κυβέρνηση απαγορεύει τις απολύσεις, ο Ωνάσης καταγγέλλει τη σύμβαση. Η Ολυμπιακή θα είναι η πρώτη εταιρεία που κρατικοποιείται το 1975.

Βίος συναρπαστικός, που έχει αφήσει κληρονομιά ζωντανή ως σήμερα. Ο όμιλος Ωνάση θα ξεπεράσει τον κλονισμό από τον θάνατο του ιδρυτή του, τον Μάρτιο του 1975. Η διαθήκη του Ωνάση οργάνωσε τη συνέχιση των ναυτιλιακών

επιχειρήσεων και προέβλεψε τη σύσταση του Κοινοφελούς Ιδρύματος, που θα χρηματοδοτείται από τα έσοδα του ομίλου. Την εκτέλεσαν, με λεπτούς χειρισμούς, οι στενοί συνεργάτες του. Η έδρα των επιχειρήσεων μεταφέρθηκε στην Αθήνα, ο στόλος των δεξαμενόπλοιων ανανεώθηκε, και το Ίδρυμα έχει επιτελέσει ως σήμερα σημαντικό κοινοφελές έργο.

Ένας τεράστιος όγκος πληροφοριών έχει αξιοποιηθεί στο βιβλίο αυτό, που συνθέτει ένα πλούσιο και διεπισδυτικό αφήγημα για τη ζωή και το έργο του Ωνάση, και αποκρυπτογραφεί τους κώδικες της οργάνωσης και της λειτουργίας του επιχειρηματικού ομίλου, μαζί με τις συντεταγμένες της προσωπικότητας του ιδρυτή του.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΑΓΡΙΑΝΤΩΝΗ

Ελευθέριος Π. Περρωτής, *Διαθήκες Κορώνης Μεσσηνίας της Οθωνικής περιόδου (1836-1862). Παραδοσιακές δομές και αστικός εκσυγχρονισμός*, Ιωάννινα, Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων – Κοσμητεία Φιλοσοφικής Σχολής, 2023, 398 σ.

Το βιβλίο του Ελευθέριου Περρωτή *Διαθήκες Κορώνης Μεσσηνίας της Οθωνικής περιόδου (1836-1862)* έρχεται να προστεθεί στις σημαντικές μελέτες (μονογραφίες και μικρότερες εργασίες) που έχουν δημοσιευτεί τις τελευταίες δεκαετίες στη χώρα μας για τις διαθήκες, μια εξαιρετικής σημασίας κατηγορία πηγών, από τις οποίες οι ιστορικοί μπορούν να αντλήσουν πολλές πληροφορίες για τη μελέτη των κοινωνιών του παρελθόντος· εν προκειμένω για τις τοπικές κοινωνίες του ελληνικού χώρου κατά τα νεότερα και σύγχρονα χρόνια. Όπως δείχνει ο υπότιτλός του, στόχος του συγγραφέα δεν είναι η απλή δημοσίευση ενός σώματος διαθηκών, αλλά η μελέτη, μέσα από αυτές, των παραδοσιακών δομών μιας μικρής μεσσηνιακής πόλης της οθωνικής περιόδου, η οποία με αργό βήμα προχωρούσε προς τον αστικό εκσυγχρονισμό της. Αντικείμενό της, βέβαια, είναι οι διαθήκες αλλά ο αναγνώστης της ανακαλύπτει μέσα από τις σελίδες της την κοινωνία της Κορώνης και της γύρω περιοχής. Έτσι, αυτή η μελέτη καλύπτει ένα ουσιαστικό κενό της ιστοριογραφίας μας. Όπως επισημαίνουν όσοι έχουν μελετήσει διαθήκες,¹ τέτοιου είδους έγγραφα προσφέρουν στον

1. Βλ. τρία ωραία παραδείγματα από τη σχετική βιβλιογραφία –και τα τρία από τον νησιωτικό ελλαδικό χώρο: Ελευθερία Ζέη, «Ο γάμος, ο θάνατος και ακίνητη ιδιοκτησία στην Πάρο τον 18ο αιώνα: πρώτες προσεγγίσεις», *Τα Ιστορικά* 11/20 (1994), σ. 53-70· Χρήστος Λούκος, *Πεθαίνοντας στη Σύρο τον 19ο αιώνα. Οι μαρτυρίες των διαθηκών*, Ηράκλειο, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, 2000· Αγλαΐα Κάσδαγλη, «Λόγος περί νοταριακών και μία ανάγνωση διαθηκών του 16ου αιώνα από την Κρήτη. Στερεότυπες εκφράσεις και παράγοντες διαμόρφωσής τους», *Μνήμων* 35 (2016), σ. 43-62.