

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ: ΗΓΕΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ

ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΕΥΑΓΓΕΛΟΥ ΤΑΞΙΔΗ

Α.Γ.Μ: 4126

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας: 21 – 05 – 2019

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας: – 09 – 2020

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΑΝΑΣ

<i>A/A</i>	<i>Όνοματεπώνυμο</i>	<i>Ειδικότητα</i>	<i>Αξιολόγηση</i>	<i>Υπογραφή</i>
1.	ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΛΗΣ	ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Α' Ε.Ν.	ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΗ	
2.	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ ΡΩΣΣΙΑΔΟΥ	ΦΥΣΙΚΟΣ	ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΗ	
3.	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΑΝΑΣ	ΜΑΘΗΜΑΤΙΚΟΣ	ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΗ	
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ			ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΗ	

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ: ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΛΗΣ

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ**

**ΘΕΜΑ: ΗΓΕΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ
ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΕΥΑΓΓΕΛΟΥ ΤΑΞΙΔΗ**



ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΑΝΑΣ

ΝΕΑ ΜΗΧΑΝΙΩΝΑ 2020

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη	iv
Εισαγωγή	v
1. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	1
1.1 Τα πρώιμα χρόνια	1
1.2 Η περίοδος των πολέμων	2
1.3 Η πολιτική και όχι μόνο δράση του	3
2. ΛΙΒΑΝΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ	4
2.1 Τα πρώιμα χρόνια	4
2.2 Η περίοδος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου	5
2.3 Τα νεότερα χρόνια	5
3. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	8
3.1 Τα πρώιμα χρόνια	8
3.2 Η περίοδος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου	10
3.3 Τα νεότερα χρόνια	10
4. ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ ΕΥΓΕΝΙΟΣ	13
4.1 Τα πρώιμα χρόνια	13
4.2 Η περίοδος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου	14
4.3 Τα νεότερα χρόνια	14
5. ΩΝΑΣΗΣ ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	17
5.1 Τα πρώιμα χρόνια	17
5.2 Η περίοδος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου	18
5.3 Τα νεότερα χρόνια	19
6. ΛΑΤΣΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	24
6.1 Τα πρώιμα χρόνια	24
6.2 Η περίοδος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου	25
6.3 Τα νεότερα χρόνια	25
7. ΝΙΑΡΧΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ	28
7.1 Τα πρώιμα χρόνια	28
7.2 Η περίοδος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου	29
7.3 Τα νεότερα χρόνια	29
8. ΧΑΝΔΡΗΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	33

8.1 Τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια	33
8.2 Οι ηγετικές του δυνατότητες	34
9. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	37
9.1 Τα πρώιμα χρόνια	37
9.2 Η περίοδος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου	37
9.3 Τα νεότερα χρόνια	38
10. ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ	40
10.1 Η σημερινή κατάσταση της Ελληνόκτητης ναυτιλίας	40
10.2 Οι μεγαλύτεροι Έλληνες εφοπλιστές του 21ου αιώνα	40
11. ΕΠΙΛΟΓΟΣ	42
Κατάλογος εικόνων	43
Κατάλογος πινάκων	43
Βιβλιογραφία	44

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην παρούσα εργασία επιχειρείται η περιγραφή και η ανάλυση της πορείας ορισμένων εκ των σημαντικότερων Ελλήνων εφοπλιστών του 20ου αιώνα, οι οποίοι αποτέλεσαν ηγετικές μορφές, πρωτοστατώντας και διαμορφώνοντας την πορεία όχι μόνο της σύγχρονης Ελληνικής αλλά και της Παγκόσμιας Εμπορικής Ναυτιλίας.

Αρχικά αναλύονται τα πρώιμα χρόνια τους και η ζωή τους μέχρι την είσοδο και τα πρώτα τους βήματα στο δρόμο της ναυτιλίας. Πολλοί από αυτούς κατάγονταν από οικογένειες εφοπλιστών με μεγάλη οικογενειακή παράδοση, όμως δεν ήταν λίγοι και αυτοί οι οποίοι όντας αυτοδημιούργητοι κατάφεραν να φτάσουν στο ζενίθ του παγκόσμιου εφοπλισμού, ξεπερνώντας, σε πολλές περιπτώσεις, ακόμη και τα μεγαλύτερα ονόματα του ναυτιλιακού χώρου της εποχής των.

Στη συνέχεια περιγράφεται η πορεία τους κατά τη διάρκεια των πολέμων και οι τυχόν απώλειες που μπορεί να προέκυψαν, ενώ θα πρέπει να σημειώσουμε ότι κάποιοι από τους εφοπλιστές που παραθέτουμε δεν είχαν συμμετοχή στον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο.

Ακόμη, γίνεται ιδιαίτερη μνεία για την ανασυγκρότηση, και ουσιαστικά, την αναγέννηση της Ελληνικής ναυτιλίας ύστερα από την καταστροφή που υπέστη κατά την περίοδο των δύο παγκοσμίων πολέμων, πράγμα που στην συνέχεια την οδήγησε στο να κατέχει δεσπόζουσα θέση στο χάρτη της Παγκόσμιας Εμπορικής Ναυτιλίας.

Ακολούθως, παρουσιάζεται η υπόλοιπη πορεία τους, οι καινοτόμες ιδέες που ανέπτυξαν, η εξυπνάδα τους και το επιχειρηματικό τους δαιμόνιο που τους οδήγησε στο σημερινό θαύμα της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας.

Επίσης, θα πρέπει να τονίσουμε ότι γίνεται ιδιαίτερη αναφορά στο φιλανθρωπικό και κοινωνικό τους έργο, τόσο μέσω σημαντικών δωρεών όσο και με την δημιουργία διαφόρων ιδρυμάτων, τα οποία συνεχίζουν να αποτελούν σημαντικούς παράγοντες και φάρους ανάπτυξης για τους τόπους καταγωγής των αλλά και για ολόκληρη την Ελλάδα.

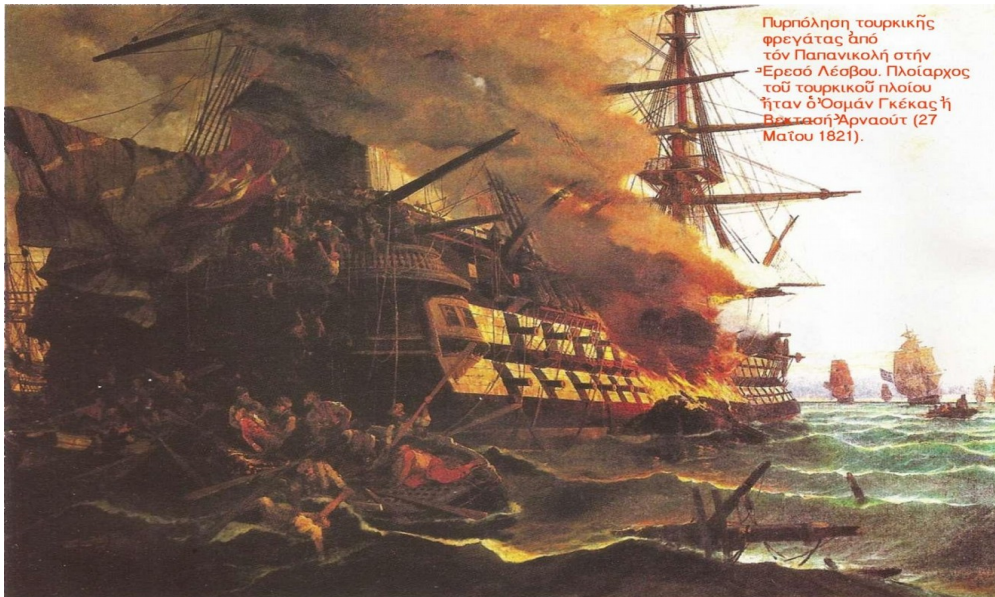
Τέλος, γίνεται μία σύντομη αναφορά στους μεγάλους Έλληνες εφοπλιστές του 21ου αιώνα, οι οποίοι συνεχίζουν, επάξια και σε πολλές περιπτώσεις καλύτερα από τους προηγούμενους, την ναυτική και επιχειρηματική παράδοση της χώρας, εξελίσσοντας τους υφιστάμενους κανόνες και θέτοντας νέες τάσεις στη Παγκόσμια Εμπορική Ναυτιλία.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ιστορία της χώρας μας ήταν πάντοτε συνυφασμένη με τη ναυτιλία. Από την αρχαιότητα ακόμα, η γεωγραφική της θέση οδήγησε τους Έλληνες στην επαγγελματική ενασχόληση με τη θάλασσα είτε μέσω της αλιείας, είτε μέσω της μεταφοράς αγαθών, ανθρώπων και εμπορευμάτων. Σύντομα οι κάτοικοι της χώρας έλεγχαν την περιοχή του Αιγαίου αλλά και της Μεσογείου, ιδρύοντας αποικίες σε όλα τα μήκη και πλάτη της. Τέλος πολύ σημαντικό ρόλο έπαιξε και στην άμυνά της, καθώς σε πολλές περιπτώσεις οι Έλληνες κατόρθωσαν να υπερασπιστούν τα εδάφη τους μέσω των πολεμικών πλοίων που διέθεταν.

Στα ίδια επίπεδα κυμάνθηκε η ναυτιλία και στα Βυζαντινά χρόνια, όπου στην περίοδο της ακμής του Βυζαντίου, οι κάτοικοί του έλεγχαν το θαλάσσιο εμπόριο όλου του τότε γνωστού κόσμου. Με την άλωση της Κωνσταντινούπολης από τους Φράγκους και στην συνέχεια από τους Οθωμανούς οι Έλληνες αντιμετώπισαν πολλές δυσκολίες κυρίως οικονομικές καθώς έπρεπε να καταβάλουν μεγάλους και δυσβάστακτους φόρους.

Παρ' όλα αυτά στα χρόνια της Οθωμανικής κυριαρχίας πάλι οι Έλληνες ήταν εκείνοι που είχαν στη κατοχή τους τα περισσότερα καράβια και εμπορεύονταν ότι έμπαινε και ότι έβγαινε από την Αυτοκρατορία. Μάλιστα η εμπειρία και οι ικανότητες των Ελλήνων ναυτικών δεν περνάνε απαρατήρητες από τους εκάστοτε τσάρους της Ρωσικής Αυτοκρατορίας οι οποίοι αποφασίζουν να στελεχώσουν τον στόλο τους με πολλούς απ' αυτούς.



Εικόνα 0: Η πυρπόληση της Τουρκικής φρεγάτας από τον Παπανικολή.

Μετά την υπογραφή της συνθήκης του Κιουτσούκ-Καϊναρτζή (1774), οι Έλληνες είχαν το δικαίωμα να υψώνουν τη Ρωσική σημαία στα καράβια τους. Αυτό έδωσε την δυνατότητα σε

πολλούς απ' αυτούς να μεταναστεύσουν σε γειτονικές χώρες και να ιδρύσουν εκεί Ελληνικές κοινότητες, μεταφέροντας ελεύθερα πλέον σιτηρά και άλλα εμπορεύματα από τη νότια Ρωσία στα λιμάνια της υπόλοιπης Ευρώπης. Μερικά από τα σημαντικότερα ονόματα Ελλήνων που διέπρεψαν είτε με το πολεμικό, είτε με το εμπορικό ναυτικό της Ρωσικής Αυτοκρατορίας ήταν ο Ιωάννης Θεοδοσίου Μπότσης, γνωστός ως Ιβάν Φιοντόσεβιτς, ο Λάμπρος Κατσώνης και ο Ιωάννης Βαρβάκης.

Κατά τη διάρκεια της Ελληνικής Επανάστασης ο εμπορικός στόλος των Ελλήνων μετατράπηκε σε πολεμικός έχοντας σημαντικότερες επιτυχίες εναντίων Τουρκικών και Αιγυπτιακών πλοίων, εμποδίζοντας έτσι τον σουλτάνο να στέλνει εφόδια στις επαναστατημένες περιοχές.

Στην περίοδο μετά την Επανάσταση μπορούμε να πούμε ότι η ναυτιλία ήταν ο μοναδικός κλάδος τού τότε Ελληνικού κράτους ο οποίος εμφανίζει ταχεία ανάπτυξη. Ο ρυθμός αύξησης του στόλου ήταν συνεχής και αλματώδης, ενώ συγχρόνως κατασκευάζονται έργα και υποδομές, όπως λιμάνια και σύστημα φάρων, τα οποία διευκόλυναν την ναυτική δραστηριότητα.

Η εποχή αυτή συμπίπτει με την περίοδο μιας σημαντικής αλλαγής για την ναυτιλία, του περάσματος από το ιστίο στον ατμό, όπου τα χρήματα για την αγορά, τη συντήρηση ή τη κατασκευή ατμόπλοίων ήταν πολλά και επομένως οι εφοπλιστές θα έπρεπε να βρουν τρόπους χρηματοδότησης. Εν τέλει, δέχθηκαν μεγάλη βοήθεια από τράπεζες, Έλληνες ομογενείς, αλλά και από το ίδιο το κράτος το οποίο τους χορήγησε σημαντικά κεφάλαια για να ανταπεξέλθουν σε αυτή την αλλαγή. Τα χρόνια που θα ακολουθήσουν θα αποτελέσουν το πρώτο από τα δύο μεγάλα βήματα του Ελληνικού εφοπλισμού για την ανάπτυξη του και την κατάκτηση περίοπτης θέσης στη παγκόσμια ναυτιλία.

Ο 20ος αιώνας θα μπορούσε να πει κανείς ότι αποτέλεσε την χρυσή περίοδο για την Ελληνόκτητη ναυτιλία ώστε αυτή να καθιερωθεί μεταξύ των πρώτων στην παγκόσμια ελίτ του εφοπλισμού. Ειδικότερα, στις αρχές του αιώνα κάνουν την εμφάνισή τους διάφοροι Έλληνες εφοπλιστές, είτε με καταγωγή από παραδοσιακές εφοπλιστικές οικογένειες είτε ως αυτοδημιούργητοι, οι οποίοι, επιδεικνύοντας έναν αξιοσημείωτο και υπέρμετρο ζήλο για δημιουργία με καινοτόμες ιδέες, πανέξυπνοι και αποφασιστικοί, καταφέρνουν να πρωταγωνιστήσουν σε σύντομο χρονικό διάστημα στις θαλάσσιες μεταφορές.

Στην περίοδο του Β' Παγκοσμίου Πολέμου η Ελληνική ναυτιλία θα δεχτεί το μεγαλύτερο πλήγμα σε σύγκριση με όλες τις άλλες χώρες. Παρόλα αυτά οι Έλληνες εφοπλιστές καταφέρνουν να βγουν πιο δυνατοί, ενώ με γρήγορες και έξυπνες κινήσεις παίρνουν και πάλι τον έλεγχο του εμπορίου, καταφέροντας πολύ σύντομα ο Ελληνικός εφοπλισμός να ξεπεράσει παραδοσιακές δυνάμεις όπως η Βρετανία και η Νορβηγία. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να γίνουν ευρέως γνωστοί, με κλασικά παραδείγματα μεταξύ άλλων αυτά του Αριστοτέλη Ωνάση και του Σταύρου Νιάρχου.

1. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ ΛΕΩΝΙΔΑΣ

1.1 Τα πρώιμα χρόνια

Βρισκόμαστε σε μια περίοδο όπου το κλίμα στην Ευρώπη είναι τεταμένο. Ακολουθεί ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος (ο Μεγάλος Πόλεμος) όπου οι Έλληνες εφοπλιστές θα έχουν σημαντικές απώλειες. Η Ελλάδα είναι στο πλευρό των νικητών αλλά δεν παίρνει όσα θα έπρεπε λόγω της καθυστερημένης εισόδου της χώρας στο πλευρό της Αντάντ. Έρχεται η Μικρασιατική καταστροφή και το κλίμα στην Ελλάδα είναι κακό, με όλο τον κόσμο να ασχολείται με τα πολιτικά θέματα της χώρας. Παρόλα αυτά η Ελληνική ναυτιλία συνεχίζει να κάνει βήματα μπροστά και να γίνεται σταδιακά μία μεγάλη και υπολογίσιμη δύναμη.

Ένας από τους γνωστότερους Έλληνες εφοπλιστές εκείνης της εποχής ήταν ο Λεωνίδας Εμπειρικός. Γεννημένος στην Άνδρο το 1872 και προερχόμενος από ναυτική οικογένεια, ακολούθησε την οικογενειακή παράδοση και δραστηριοποιήθηκε στον χώρο της ναυτιλίας στην αρχή του 20ου αιώνα.

Σπούδασε εμπορικές επιστήμες στη Ρουμανία, ενώ στον Ελληνο-τουρκικό πόλεμο του 1897 κατατάχτηκε ως εθελοντής και πολέμησε σαν δεκανέας στην Ήπειρο. Το 1901 ιδρύει στη Σύρο την Embiricos Brothers, ενώ στη συνέχεια, και συγκεκριμένα το 1908, τη μεταφέρει στον Πειραιά με την ονομασία Εθνική Ατμοπλοΐα.

Εκμεταλλούμενος το μεγάλο μεταναστευτικό ρεύμα προς την Αμερική δημιουργεί την εταιρεία Ελληνική Ατμοπλοΐα της Ελλάδος, η οποία συνδέει απευθείας τον Πειραιά με την Νέα Υόρκη, εξοπλίζοντας τα καράβια του έτσι ώστε οι Έλληνες ταξιδιώτες να ταξιδεύουν ευχάριστα και άνετα. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο θα φθάσει κάποια στιγμή να μεταφέρει το 80% των Ελλήνων μεταναστών, διαθέτοντας οκτώ υπερωκεάνια άλλα και αρκετά πλοία τα οποία κάλυπταν τις εσωτερικές μεταφορές. Όταν το κύμα της αποδημίας κοπάσει, θα μετατρέψει τα επιβατικά πλοία του σε πλοία αναψυχής.

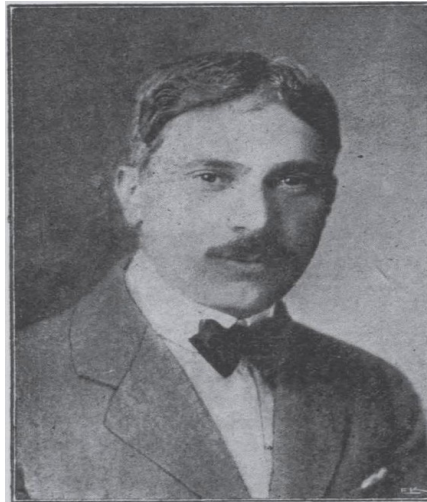


Εικόνα 1.1: Το υπερωκεάνιο Πατρίς 1.300 επιβατών.

1.2 Η περίοδος των πολέμων

Κατά την περίοδο των Βαλκανικών πολέμων αλλά και του Α΄ Παγκόσμιου Πολέμου η επιχείρηση θα δεχτεί ισχυρά χτυπήματα. Πιο συγκεκριμένα, το 1912 το υπερωκεάνιο Μακεδονία βυθίζεται στο λιμάνι της Σύρου από τους Οθωμανούς και ενώ βρισκόταν σε επιχείρηση υποστήριξης του Ελληνικού Βασιλικού Ναυτικού. Επίσης, το 1915 το υπερωκεάνιο Θεμιστοκλής βυθίστηκε σε ταξίδι από τον Πειραιά προς τη Νέα Υόρκη.

Στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο η Ελλάδα έμεινε ουδέτερη με συνέπεια τα ταξίδια της εταιρείας του Εμπειρικού να συνεχίζονται κανονικά. Το 1917 όμως η χώρα μας εισήλθε στον πόλεμο στο πλευρό της Αντάντ με συνέπεια να χάσει αρκετά εμπορικά πλοία. Ένα από αυτά ήταν το φορτηγό Φρίξος το οποίο κατά τη διάρκεια ταξιδιού του από την Νέα Υόρκη στο Μάντσεστερ βυθίστηκε από γερμανικό υποβρύχιο.



Εικόνα 1.2: Λεωνίδας Εμπειρικός

Με το τέλος του πολέμου η εταιρεία δεν αποζημιώθηκε για τις απώλειές της, αλλά βρήκε τον τρόπο να αναπτυχθεί εκ νέου. Η Ελλάδα είχε μπει αργά σχετικά στον πόλεμο το 1917. Αυτό οδήγησε τους συμμάχους στο να δώσουν ένα μικρό μέρος των αποζημιώσεων στη χώρα μας. Μέσω μιας θυγατρικής εταιρείας στο Λονδίνο, άλλαξε σημαία από Ελληνική σε Βρετανική και εξασφάλισε την απόκτηση πολλών Γερμανικών πλοίων, τα οποία ήταν μέρος των αποζημιώσεων προς την Βρετανία. Η δεκαετία του '20 αποτέλεσε το τέλος των υπερατλαντικών υπηρεσιών από την οικογένεια Εμπειρικού. Πολλές ξένες εταιρείες από το εξωτερικό αλλά και από την Ελλάδα είχαν μπει στο παιχνίδι των υπερατλαντικών ταξιδιών. Ταυτόχρονα οι ΗΠΑ αποφάσισαν να μειώσουν την διαρκή είσοδο μεταναστών στη χώρα, αλλά ίσως ο μεγαλύτερος λόγος αποτέλεσε η μεγάλη ύφεση η οποία ακολούθησε. Το 1935 η Εθνική Ατμοπλοΐα, η οποία στο απόγειο της έφτασε να μεταφέρει το 80% των Ελλήνων μεταναστών προς την Αμερική, σταμάτησε την λειτουργία της

και τα αδέρφια πήραν ο καθένας τον δρόμο του με την αγορά φορτηγών.

1.3 Η πολιτική και όχι μόνο δράση του

Παράλληλα με τις ναυτιλιακές του δραστηριότητες ασχολείται ενεργά και με την πολιτική ζωή της χώρας. Εξελέγη τρεις φορές βουλευτής Κυκλάδων και διετέλεσε Υπουργός Επισιτισμού και Ανάπτυξης ακολουθώντας πιστά τον Ελευθέριο Βενιζέλο. Κάποια στιγμή διαφώνησε προσωπικά μαζί του και απομακρύνθηκε από τη κυβέρνηση. Μάλιστα το 1918 είχε πει πως το κράτος δημιουργεί προβλήματα στην ανάπτυξη της ναυτιλίας μας *“όχι από κακήν διάθεσιν αλλά από κακήν αντίληψην”*.

Αποτέλεσε για την εποχή του κορυφαία μορφή της Ελληνικής οικονομίας, ιδρύοντας την Τράπεζα Εθνικής Οικονομίας, η οποία είχε αξιοσημείωτες επιτυχίες αλλά κατέρρευσε με την χρηματοοικονομική κρίση των αρχών της δεκαετίας του '30 και δύο ασφαλιστικές εταιρείες. Ακόμη, αγόρασε το πλειοψηφικό πακέτο των μετοχών του Μηχανουργείου και Ναυπηγείου Βασιλειάδη, όπου μπορούσε να κατασκευάζει και να μετασκευάζει έως και δύο πλοία τη φορά με χωρητικότητα μέχρι 3.500 τόνους. Στόχος των ναυπηγείων ήταν επίσης η αποκατάσταση του ελληνικού στόλου ο οποίος είχε πληγεί από τους συνεχόμενους πολέμους.

Επίσης, το 1916, διετέλεσε ιδρυτής και πρώτος πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, ενώ το 1921 διατέλεσε πρώτος πρόεδρος και της νεοϊδρυθείσας Πανελλήνιας Ακτοπλοϊκής Ένωσης. Τέλος, κατείχε μετοχές στα ορυχεία Ωρωπού και Αλιβερίου καθώς και των ασφαλιστικών εταιρειών Καλή Πίστης και Εθνική Ζωή. Βοήθησε ιδιαίτερα το νησί του την Άνδρο με πολλά έργα από δωρεές του. Το 1918 η κυβέρνηση Βενιζέλου του έδωσε τον τίτλο του Διοικητή του Δεύτερου Τάγματος της Σωτηρίας.

Από το 1935 και μετά έπαψε να δραστηριοποιείται με άλλα είδη επιχειρήσεων. Πέθανε το 1948 στο Παρίσι και μετά από χρόνια τα οστά του μεταφέρθηκαν στον τόπο γέννησής του, την Άνδρο, ενώ χαρακτηριστική αποτελεί η ρήση του *«Ο πόλεμος μας δίδαξε πως η ανεξαρτησία μας, αν όχι η ύπαρξή μας, εξαρτάται από τη ναυτιλία»*.

2. ΛΙΒΑΝΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ

2.1 Τα πρώιμα χρόνια

Έχει χαρακτηριστεί ως ο κορυφαίος εφοπλιστής του 20ου αιώνα. Η διορατικότητα του, ο δυναμικός του χαρακτήρας και η εξυπνάδα του, τού επέτρεψαν να ανέλθει γρήγορα στην παγκόσμια ιεραρχία των εφοπλιστών και να μη χάσει ποτέ.

Γεννημένος στις 4 Οκτωβρίου του 1887 στη Χίο και υιός του Γεωργίου Λιβανού (ναυτικός και εν συνεχεία εφοπλιστής) ήταν σίγουρο πως θα ασχοληθεί και αυτός με τη θάλασσα. Αφού τελείωσε την σχολική του εκπαίδευση στα Καρδάμυλα και στη Χίο, μετέβη στο Sunderland για να εργαστεί ως μαθητευόμενος μηχανικός σε τοπικό εργοστάσιο. Το 1910 διορίζεται ως δεύτερος μηχανικός στο Θεοφανώ Σιδερίδου, ενώ κατέχει και το δίπλωμα του ατμομηχανικού. Υπήρξε ο νεώτερος αρχιμηχανικός της εμπορικής ναυτιλίας.



Εικόνα 2.1: Σταύρος Λιβανός.

Εκείνη τη περίοδο τα νησιά του ανατολικού Αιγαίου ήταν υπό οθωμανική κυριαρχία. Ο Λιβανός κατατάσσεται με το ξέσπασμα του Α΄ Βαλκανικού πολέμου ως εθελοντής στο πολεμικό ναυτικό. Κατά τη διάρκεια του πολέμου τραυματίζεται στη μάχη για την απελευθέρωση της Λέσβου, ενώ συμμετέχει στην απελευθέρωση πολλών νησιών του ανατολικού Αιγαίου. Ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος τον βρίσκει αρχικά ως πλοίαρχο στο οικογενειακό ατμόπλοιο Γεώργιος και στη συνέχεια στο Λονδίνο όπου καταφέρνει και ιδρύει το δικό του γραφείο S. Livanos & Co. Κατά την διάρκεια του πολέμου διαχειρίζεται πέντε πλοία και στη συνέχεια γίνεται σημαντικός αγοραστής πολλών άλλων πλοίων. Χαρακτηριζόταν από την αποφασιστικότητα του να αγοράζει βαπόρια. Ποτέ μα ποτέ δεν ανοιγόταν περισσότερο από εκεί που έφτανε η τσέπη του.

Το 1924 παντρεύετε την Αριέττα Ζαφειράκη κόρη Χιώτη έμπορου. Αποκτούν μαζί τρία παιδιά την Ευγενία, την Αθηνά και τον Γιώργο. Στα χρόνια μέχρι το 1925 παρατηρείτε μια στασιμότητα όσων αφορά τις αγοραπωλησίες πλοίων της εταιρείας, αλλά εκείνη την χρονιά αποφασίζει να αγοράσει μεταχειρισμένα για την αύξηση του αριθμού του στόλου του.

Την περίοδο 1927-1929 μάλιστα ναυπηγεί τα πρώτα του πλοία στο ναυπηγείο της πόλης που σπούδασε, δηλαδή το Sunderland. Έτσι έφτασε μέσα σε μία πενταετία να τριπλασιάσει τον αριθμό της χωρητικότητας του στόλου του. Η μεγάλη ύφεση του 1930 τον βρήκε γεμάτο με μετρητά και χωρίς κανένα εκκρεμές δάνειο. Όπως είπαμε δεν αγόραζε ποτέ με περισσότερα λεφτά από εκείνα που μπορούσε. Έτσι αγόρασε πλοία από άλλους εφοπλιστές που είχαν ανάγκη από μετρητά. Την περίοδο που ακολούθησε μέχρι την έναρξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου λαμβάνει μία τεράστια απόφαση. Την ναυπήγηση έντεκα φορτηγών από τα ναυπηγεία William Gray & Co, από τα οποία παραλαμβάνει μέχρι και το τελευταίο και μάλιστα τα δύο τελευταία κατά τη κήρυξη του πολέμου.

2.2 Η περίοδος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου

Με την έναρξη του πολέμου και την εισβολή της Ιταλίας στην Ελλάδα, ο Λιβανός παίρνει την οικογένειά του και επιβιβάζεται στο πλοίο Μαραθών το οποίο μαζί με άλλα πλοία μεταβαίνει στο Μόντρεαλ του Καναδά. Εκεί θα παραμείνει μέχρι τον Ιούνιο του 1941 και στην συνέχεια θα μεταβεί στη Νέα Υόρκη. Την περίοδο εκείνη ανακαλύπτει την αγάπη του για τα παιχνίδια του γκολφ και του μπριτζ. Στην Ελλάδα τα αδέρφια του συλλαμβάνονται με την πρόφαση ότι βοηθούσαν την Ελληνική αντίσταση έναντι των κατακτητών και έτσι ο Λιβανός μένει μόνος του να διαχειριστεί τον στόλο της εταιρείας τους.

Στον πόλεμο, η χώρα μας τάχθηκε με το πλευρό των συμμάχων και ως εκ τούτου και ο Ελληνικός στόλος. Για ακόμα μία φορά η ναυτιλία μας δέχθηκε ισχυρό πλήγμα, σε σημείο να φτάσει κοντά στον αφανισμό. Να σημειωθεί ότι πριν τον πόλεμο ο Λιβανός είχε τριάντα πλοία, ενώ κατά την διάρκεια του πολέμου έχασε τα εννέα από αυτά.

2.3 Τα νεώτερα χρόνια

Με το τέλος του πολέμου καταφέρνει να αποκτήσει δώδεκα πλοία τύπου Liberty και ένα δεξαμενόπλοιο T-2, περισσότερα από κάθε άλλο Έλληνα εφοπλιστή, πράγμα που υποδηλώνει την υψηλή θέση επιρροής που κατείχε ανάμεσα στον στενό Ελληνικό ναυτιλιακό κύκλο.

Τα πλοία αυτά ήταν ένας αρκετά ικανός αριθμός για τη μεταπολεμική εποχή με τις ολοένα αυξανόμενες παγκόσμιες εμπορικές συναλλαγές και τις ραγδαία αυξητικές απαιτήσεις για μεταφορές προϊόντων και καυσίμων.

Μέχρι τον πόλεμο ο Σταύρος Λιβανός ασχολήθηκε μόνο με την αγορά φορτηγών πλοίων. Μετά το πέρας του όμως και την τεράστια παγκόσμια ζήτηση πετρελαίου, αποφάσισε να επενδύσει σε δεξαμενόπλοια. Αυτός μαζί με το Νιάρχο και τον Ωνάση ήταν οι κυριότεροι Έλληνες αγοραστές tanker, ενώ ήταν και συγγενείς εξ' αγχιστείας καθώς οι κόρες του Λιβανού παντρεύτηκαν τους δύο έτερους εφοπλιστές. Αξίζει να σημειωθεί η απουσία της χώρας μας το 1947 από την λίστα των χωρών που είχαν δεξαμενόπλοια, καθόσον την εποχή εκείνη ακόμη δεν υπήρχε σοβαρό ενδιαφέρον ή ενασχόληση με την αγορά δεξαμενόπλοιων εκ μέρους των Ελλήνων εφοπλιστών.

Χώρα	Αριθμός	DWT
ΗΠΑ	741	11.227.027
Αγγλία	322	3.833.824
Νορβηγία	196	2.513.850
Παναμάς	88	1.114.812
Σουηδία	37	501.091
Γαλλία	37	436.223
Ολλανδία	37	410.670
Ιταλία	37	404.990
Ρωσία	19	219.093
Ιαπωνία	12	189.131
Δανία	10	135.568
Μεξικό	10	104.232

Πίνακας 2.1: Παγκόσμια χωρητικότητα δεξαμενόπλοιων 1947.

(Πηγή: Σταύρος Μιχαηλίδης, «Σταύρος Γ. Λιβανός», Χίος 2014)

Το 1948 αγοράζει το πρώτο του δεξαμενόπλοιο. Ήταν το ένα από τα επτά Αμερικάνικα T-2 που αγόρασαν οι Έλληνες εφοπλιστές μαζί με τα πλοία Liberty και του δίνει το όνομα του πεθερού του «Ιωάννης Ζαφειράκης», ενώ μέσα σε δώδεκα χρόνια φτάνει να μετρά ένα στόλο τριάντα δεξαμενόπλοιων.

Καινοτόμος και πανέξυπνος βρίσκει πάντα λύσεις σε όλα τα προβλήματα που του παρουσιάζονται. Ναυπηγεί πλοία σε ΗΠΑ, Ιαπωνία και άλλες Βορειο-ευρωπαϊκές χώρες. Ακόμα και στην περίοδο της κρίσης του Σουέζ και του κλεισίματος της διώρυγας, αυτός δρα αστραπιαία.

Την ίδια περίοδο εμφανίζεται και το φαινόμενο με τις «σημαίες ευκαιρίας». Η Ελληνική κυβέρνηση σε συνεργασία με τους Έλληνες εφοπλιστές δημιουργεί ένα σχέδιο σύμφωνα με το οποίο στο Ελληνικό νηολόγιο θα έπρεπε να ξεπεραστεί ο αριθμός των 1.000 πλοίων, ενώ παρατηρεί

κανείς τιμητικά να καταγράφεται ως χιλιοστό πλοίο το Δ/Ξ «Atlantic Queen» που ανήκε στον ίδιο από το 1960.

Την περίοδο της υλοποίησης ενός προγράμματος κατασκευής μιας μεγάλης σειράς φορτηγών πλοίων στα Γιουγκοσλαβικά ναυπηγεία του Split και του Uljanik και συγκεκριμένα στις 28 Μαΐου 1963 θα πεθάνει στη Λωζάννη της Ελβετίας, στα 76 του χρόνια.

Υπήρξε εφοπλιστής – πλοίαρχος – μηχανικός – ναυτικός. Ήταν ένας άνθρωπος που πέρασε από όλες τις βαθμίδες του θαλάσσιου επαγγέλματος και αυτό τον βοήθησε στο να ξέρει πως να ελίσσεται. Αγαπούσε τη θάλασσα και αυτό φάνηκε αφήνοντας πίσω του μια μεγάλη ναυτική κληρονομιά αλλά και ένα τεράστιο φιλανθρωπικό έργο.

3. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ

3.1 Τα πρώιμα χρόνια

Γεννήθηκε το 1898 στη Κάσο. Ήταν γιος πλοιοκτήτη και ταυτόχρονα καπετάνιου. Από μικρός ασχολήθηκε με τη θάλασσα καθώς ακολουθούσε τον πατέρα του στις διακοπές του. Λάμβανε αναφορές για τις αγοραπωλησίες πλοίων και κατάφερε να εμπλουτίσει τις γνώσεις του σε αυτό τον τομέα. Μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο αποφασίζει να δουλέψει ως εκπαιδευόμενος σε ένα μεσιτικό γραφείο στο Λονδίνο.

Το 1921 ιδρύει μαζί με τον επίσης Κασιώτη Μηνά Ρεθύμνη την Rethimnis & Kulukuntis (R&K), όπου έφτασε σε σημείο να είναι το μεγαλύτερο ναυτιλιακό γραφείο του City του Λονδίνου. Παρείχε υπηρεσίες σε πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις της εποχής με σπουδαία ονόματα να προτιμούν την R&K όπως για παράδειγμα ο Ωνάσης και ο Νιάρχος. Οι παροχές της ποικίλαν από τις συνηθισμένες αγορές, πωλήσεις, ασφαλίσεις και ανεφοδιασμούς πλοίων, μέχρι την διαχείρισή τους και την καταβολή δανείων.



Εικόνα 3.1: Εμμανουήλ Κουλουκουντής

Σιγά-σιγά γίνεται κορυφαίος στις αγοραπωλησίες πλοίων. Η ίδρυση της εταιρείας του συμπίπτει με το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου οπότε, εκμεταλλευόμενος το γεγονός ότι πολλά από τα εμπορικά πλοία της ηττημένης Γερμανίας έχουν περάσει στα χέρια των συμμάχων αλλά και ότι πολλά ατμόπλοια δίνονταν ως αποζημιώσεις από το Γερμανικό κράτος, καταφέρνει και αγοράζει δεκαπέντε τέτοια πλοία σε αρκετά καλές τιμές.

Στην περίοδο της μεγάλης ύφεσης εκείνος καταφέρνει να μεγαλοουργήσει. Εκμεταλλευόμενος την διάλυση πολλών ναυτιλιακών κολοσσών, όπως του ομίλου Kysland, καταφέρνει και αγοράζει είκοσι-πέντε από τα πλοία που βγαίνουν στο σφυρί για την εταιρεία του αλλά και για τους πελάτες του, ενώ παρακινεί και άλλους εφοπλιστές να ακολουθήσουν το παράδειγμά του.

Το μεγαλύτερο επίτευγμα του όμως ήταν ότι κατάφερε εκείνη τη περίοδο να πουλάει πιο ακριβά από ότι αγόραζε τα πλοία του. Το πιο μεγάλο παράδειγμα είναι η πώληση του Mount Ida σε Γερμανική εταιρεία για £54.000, ενώ το είχε αγοράσει με μόλις £6.000. Έτσι λοιπόν μέσα σε μικρό χρονικό διάστημα πούλησε τα παλιά του καράβια και ανανέωσε τον στόλο του με πλοία που κατασκευάστηκαν μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, ενώ παράλληλα ειδικεύτηκε στην παραγγελία φορτηγών πλοίων από Βρετανικά ναυπηγεία.

Παρακάτω παρατίθεται η δήλωση του στα «Ναυτικά Χρονικά» στο τεύχος Ιανουαρίου 1934 με τη γνώμη του όσον αφορά την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων ή την ναυπήγηση καινούριων:

"Κύριον πρόβλημα της ναυτιλίας μας ήτο και είναι ακόμη η μείωσις του μέσου όρου της ηλικίας των σκαφών της, χωρίς ει δυνατόν να υποστή ελάττωσιν ο αριθμός των πλοίων, λόγω της ανεργίας των πληρωμάτων που θα εδημιουργείτο εκ της ελαττώσεως ταύτης.

Τα οικονομικά μας μέσα είναι περιορισμένα και δεν δυνάμεθα να επιχειρήσωμεν την ναυπήγησιν πλοίων νεωτάτου τύπου. Αλλά εγώ θα προχωρήσω έτι περαιτέρω και θα τονίσω ότι δεν έχομεν και την ανάγκην αυτών. Η συνήθης εργασία μας είναι το καθαρώς φορτηγόν πλοίον tramp, με το οποίον αναζητούμεν τα φορτία ανά την Υδρόγειον και η επιδίωξις μας είναι να εργασθώμεν εις τα διεθνείς μεταφοράς διαθέτοντες αναλόγως των περιστάσεων ευθηνά και κατάλληλα μέσα. Εάν αντί της αγοράς εξ μεταχειρισμένων πλοίων αντί εξήκοντα περίπου χιλιάδων λιρών, ηθέλαμεν ναυπηγήσει ένα φορτηγόν του νεωτάτου τύπου «Arcform Iserwood» θα εστοίχιζε περίπου τα αυτά κεφάλαια, δεν θα παρείχομεν όμως καμμίαν υπηρεσίαν εις της χώραν μας, ούτε και θα ηδυνάμεθα να απολαύσωμεν περισσότερα οφέλη. Θα συνέβαινε όλως το εναντίων.

Το αληθές είναι ότι το νεοναυπήγητον πλοίον θα απέφερεν από την εκμετάλλευσιν του μίαν οικονομίαν εντός έτους δύο και ήμισυ χιλιάδων λιρών περίπου, έναντι του παλαιότερας ναυπηγήσεως, αλλά η απόσβεσις του επί πλέον κεφαλαίου των πενήκοντα χιλιάδων λιρών θα απορροφήση σχεδόν όλην αυτήν την οικονομίαν και τα ασφάλιστρα, που θα κατεβάλλοντο διά την κάλυψιν ενός τόσον μεγάλου κεφαλαίου, είναι αρκετά να αποδείξουν το σφαλερόν μιας τοιαύτης επιχειρήσεως...

Αναλογισθήτε ακόμη ποια ωφελήματα ήθελεν αποκομίση η οικονομία της χώρας έχουσα εξ πλοία αντί του ενός. Εξ πληρώματα. Εξ μισθοδοσίας και πιθανόν ν' αποζήσουν εξ αυτών 130 Ελληνικαί οικογένειαι. Δεν έπεται όμως ότι αποκλείω και την αγοράν παρ' Ελλήνων νεωτέρων πλοίων. Και αυτό θα γίνει εν καιρό τω δέοντι».

Κατά τη διάρκεια της μεγάλης ύφεσης υπήρχε μια προστασία από διάφορες Ευρωπαϊκές κυβερνήσεις στους στόλους τους, κάτι το οποίο η Ελληνική κυβέρνηση δεν μπορούσε να υποστηρίξει λόγω της παλαιότητας των Ελληνικών πλοίων. Έτσι αποφασίζεται η δημιουργία ενός σχεδίου, του Minimum Rate Scheme.

Με το σχέδιο αυτό συμφωνήθηκε ο ορισμός ελάχιστης τιμής ναύλων, ώστε να μη πέσουν άλλο οι τιμές τους στη διεθνή ναυλαγορά. Αυτή η απόφαση αφορούσε κυρίως την μεταφορά σιτηρών από την Αργεντινή στην Ευρώπη. Την ίδια χρονιά πάλι με δική του πρωτοβουλία ιδρύεται η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, η οποία θα συντονίσει καλύτερα τους Έλληνες εφοπλιστές.

3.2 Η περίοδος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου

Ήδη πριν το ξέσπασμα του πολέμου ο Κουλουκουντής ήταν ο κύριος πρεσβευτής των Ελλήνων εφοπλιστών στο Λονδίνο. Βλέποντας πως ο πόλεμος ήταν κοντά ναύλωσε δεκαπέντε από τα πλοία του στην Ελβετική κυβέρνηση, με την ασφάλεια λόγω του πολέμου να καλύπτεται από τους ναυλωτές. Άλλα δεκαπέντε πλοία μίσθωσε στο Βρετανικό Υπουργείο Προμηθειών, όντας το πρώτο Ελληνικό γραφείο που έκανε μια τέτοια κίνηση. Βέβαια με την είσοδο της Ελλάδας στον πόλεμο τον Οκτώβριο του 1940 όλα τα πλοία του ελληνικού στόλου δόθηκαν στη διάθεση των συμμαχικών δυνάμεων.

Κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου θα εγκατασταθεί όπως και πολλοί άλλοι Έλληνες εφοπλιστές στη Νέα Υόρκη. Εκεί πολύ γρήγορα γίνεται και πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών. Οι κύριες προσπάθειές του αφορούσαν την εξεύρεση πληρωμάτων εν μέσω του πολέμου αλλά και την υποστήριξη αυτών με κάθε μέσο. Παράλληλα όμως δούλευε ώστε να επιτύχει κάτι το οποίο θα αποτελούσε ίσως τη πιο μεγάλη βοήθεια που δόθηκε στην κατεστραμμένη Ελληνόκτητη ναυτιλία μετά τον πόλεμο.

Εργάστηκε σκληρά για να καταφέρει να εξασφαλίσει δεκαπέντε πλοία τύπου Liberty το 1941 με την βοήθεια της Ελληνικής Πρεσβείας. Δημιούργησε μία εταιρεία η οποία εργάστηκε για συμμαχικούς σκοπούς και με το τέλος του πολέμου είχε βάλει τις βάσεις και για τους υπόλοιπους εφοπλιστές ώστε να συμμετέχουν και αυτοί στο πρόγραμμα των Liberty. Εν τέλει ο ίδιος παίρνει έντεκα, τον δεύτερο μεγαλύτερο αριθμό μεταξύ των Ελλήνων εφοπλιστών.

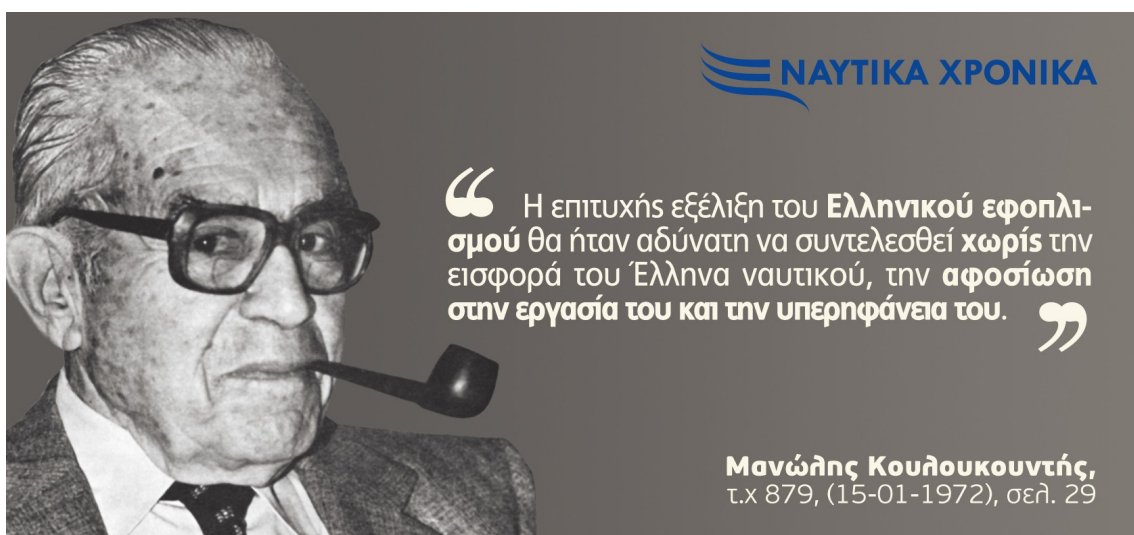
3.3 Τα νεότερα χρόνια

Μετά τον πόλεμο τα μέλη της οικογένειας Κουλουκουντή χωρίζουν τους δρόμους τους. Διασκορπίζονται σε διάφορα μέρη του κόσμου και στρέφονται στην αγορά των δεξαμενόπλοιων. Η R&K και ο ίδιος μπαίνουν στο στόχαστρο της Αμερικανικής κυβέρνησης και κατηγορούνται, ότι

πολλά από τα πλοία τύπου Liberty είτε άλλα δεξαμενόπλοια της εποχής αποκτήθηκαν μέσω πλαστών εταιρειών. Τελικά, ο Κουλουκουντής, ο Ωνάσης και ο Νιάρχος ήταν αυτοί που κατηγορήθηκαν και πλήρωσαν τσουχτερό πρόστιμο.

Μερικά από τα πλοία του μετέφεραν ζάχαρη από την Κούβα στην Σοβιετική Ένωση και από εκεί στη Κούβα πετρέλαιο. Αυτό ενόχλησε τους Αμερικάνους οι οποίοι δεν ήθελαν την μεταφορά φορτίων από και προς τις κομμουνιστικές χώρες. Αυτό τον ανάγκασε να υπογράψει συμφωνία με τον γεροϋσιαστή McCarthy ώστε να σταματήσει το εμπόριό του από και προς αυτές τις χώρες.

Εκτός από την αγορά δεξαμενόπλοιων ασχολείται και με άλλες επιχειρηματικές δραστηριότητες. Το 1948 ιδρύει στο Λονδίνο μαζί με τα αδέρφια του και τον Βασίλη Μαυρολέοντα την εταιρεία London and Overseas Freighters (LOF). Ασχολούνταν καθαρά με δεξαμενόπλοια και ήταν από τις πρώτες Ελληνικές εταιρείες που εισήχθησαν στο χρηματιστήριο. Το 1957 αγοράζει τα ναυπηγεία Austin και Pickersgiel του Sunderland, τα οποία ναυπήγησαν πλοία αντικαταστάτες των Liberties. Όμως, το 1970 χάνει τα ναυπηγεία με την κρατικοποίηση τους από το Βρετανικό κόμμα των εργατικών.



Εικόνα 3.2: Ναυτικά Χρονικά τεύχος 879 (1972).

Το 1961 αγοράζει το πλειοψηφικό πακέτο της Αμερικανικής ναυτιλιακής Bull Line. Μετά από δύο χρόνια όμως τα πράγματα δεν πήγαν όπως τα είχε υπολογίσει με συνέπεια να κηρύξει πτώχευση σε όλες τις εταιρείες του που είχαν έδρα την Αμερική. Μετά από αυτό το γεγονός είχε λιγότερη συμμετοχή στην ναυτιλία, αν και ποτέ δεν σταμάτησε να ασχολείται.

Στο διάστημα μεταξύ 1981 και 1987 έχασε ένα μεγάλο ποσό χρημάτων καθώς υπήρξε πτώση των ναύλων και των αξιών των πλοίων. Αυτό έγινε λόγω της LOF, την οποία και προσπάθησε να σώσει, από το να τη διαλύσει όσο ήταν νωρίς και να πωλήσει τα πλοία της.

Επίσης, κατάφερε να εκδώσει δύο βιβλία, το *Ships loved and painted* και το *Voyages on my father's ships and others*, ενώ υπήρξε ένας από τους καλύτερους στο είδος του παγκοσμίως για την εποχή του. Ήταν τυχερή η Ελληνική ναυτιλία που είχε έναν τέτοιο νου να την καθοδηγήσει και να την εμπλουτίσει με τις ιδέες του. Του χρωστάμε πολλά ακόμα και σήμερα, διότι στις δυσκολίες που πέρασε ο κλάδος αυτός ήταν εκεί να καινοτομήσει. Οι αγοραπωλησίες του ήταν πάντα προσεκτικές ώστε να μην έχει ποτέ ζημία. Χαρακτηριστική είναι η ρήση του ότι *«Οι Έλληνες εφοπλιστές ξέρουν να διαχειρίζονται τα πλοία τους, αλλά δεν ξέρουν να διαχειρίζονται χρήματα»*.

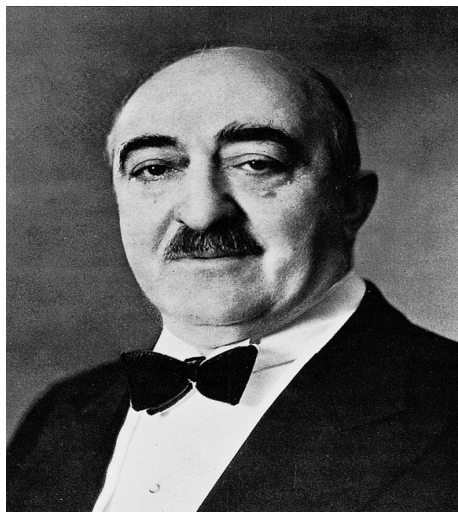
Ο «Πατριάρχης» όπως χαρακτηρίστηκε της Ελληνικής ναυτιλίας πέθανε στη Νέα Υόρκη το 1988, αφήνοντας πίσω του ένα τεράστιο έργο.

4. ΕΥΓΕΝΙΑΔΗΣ ΕΥΓΕΝΙΟΣ

4.1 Τα πρώιμα χρόνια

Ο Ευγένιος Ευγενίδης γεννήθηκε στο Διδυμότειχο της Θράκης στις 22 Δεκεμβρίου του 1882. Ήταν γιος του καδή (ανώτατου δικαστή) Αγάπιου Ευγενίδη και της Χαρίκλειας Αφεντάκη. Πήγε σχολείο στο Διδυμότειχο και με προτροπή του πατέρα του αποφασίζει να σπουδάσει στην Κωνσταντινούπολη. Αφού ολοκλήρωσε τις σπουδές του στο Robert College της Κωνσταντινούπολης στην ηλικία των 20 ετών, βρίσκει δουλειά στο Βρετανικό ναυτιλιακό πρακτορείο Doro's Brothers, όπου σε μικρό χρονικό διάστημα γίνεται γενικός διευθυντής στον πρακτορικό οίκο Reppen στην Κωνσταντινούπολη.

Σε πρώτη φάση ασχολήθηκε με την εισαγωγή ξυλείας από τη Σκανδιναβία. Οι δουλειές όμως δεν πήγαιναν και τόσο καλά με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί πλεόνασμα ξυλείας στην Κωνσταντινούπολη. Εκεί δείχνει την τόλμη του για καινοτόμες ιδέες και αποφασίζει την ίδρυση ενός μικρού ναυπηγείου για την κατασκευή φορτηγίδων ώστε να απορροφήσει τη πλεονάζουσα ξυλεία.



Εικόνα 4.1: Ευγένιος Ευγενίδης

Το 1923 λόγω της Μικρασιατικής καταστροφής εγκαταστάθηκε στον Πειραιά και δημιούργησε το πρακτορείο Scandinavian Near East, το οποίο αποτέλεσε θυγατρική εταιρεία της Σουηδικής Orient Line. Οι στενές σχέσεις του με τις χώρες της Σκανδιναβικής είχε ως αποτέλεσμα να διοριστεί γενικός πρόξενος της Φινλανδίας στη χώρα μας το 1926.

Το πρακτορείο του στον Πειραιά γίνεται υπόδειγμα οργανισμού στην Μεσόγειο. Τα Ελληνικά προϊόντα φεύγουν κατευθείαν από το λιμάνι του Πειραιά προς τη Σουηδία και τεράστια κεφάλαια καταλήγουν στη χώρα μας. Η Ελλάδα βρίσκει στο πρόσωπό του τον καινοτόμο επιχειρηματία που

μπορεί να βοηθήσει στην ανάκαμψη της αδύναμης οικονομίας της. Τέλος, το 1937 αγοράζει το πρώτου του πλοίο, το Α/Π “Αργώ”.

4.2 Η περίοδος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου

Πριν τον πόλεμο κατάφερε να κάνει τον Πειραιά το πρώτο λιμάνι σε εξαγωγές ξυλείας στα Βαλκάνια, ενώ μέσω του εμπορίου καταφέρνει να συνδέσει την Ελλάδα καθώς και άλλα σημαντικά λιμάνια της Μεσογείου με τις Σκανδιναβικές χώρες. Το πρακτορείο του άνοιξε γραφεία σε πολλά Ελληνικά λιμάνια αλλά και σε άλλες χώρες όπως Βουλγαρία, Ρουμανία, Παλαιστίνη, Τουρκία Συρία, και Αίγυπτο.

Λίγο πριν ο πόλεμος φτάσει στη χώρα μας, ο Ευγενίδης θα φύγει για να εγκατασταθεί στην Αίγυπτο και στη συνέχεια στη Νότια Αφρική. Εκεί δεν σταματάνε οι εμπορικές του δραστηριότητες, όπου με το φορτηγό Αργώ ενώνει το Cape Town με την Λατινική Αμερική. Όμως, κατά τη διάρκεια του πολέμου, το Αργώ θα βουλιάξει λίγο έξω από το Cape Town από γερμανικό υποβρύχιο.

Ο Ευγενίδης τελικά θα εγκατασταθεί στην Αργεντινή και συγκεκριμένα στο Buenos Aires, όπου και θα παραμείνει μέχρι το τέλος του πολέμου.

4.3 Τα νεότερα χρόνια

Μετά το τέλος του πολέμου, και συγκεκριμένα το 1946, ιδρύει την εταιρεία Home Lines. Ήταν επιβατική εταιρεία με έδρα τη Γένοβα και εξυπηρετούσε αρχικά τις γραμμές Ευρώπη-Νότια Αμερική, αλλά στη συνέχεια και τις γραμμές Ευρώπη-Βόρεια Αμερική λόγω του μεγάλου μεταναστευτικού ρεύματος προς τις ΗΠΑ και τον Καναδά.

Σιγά-σιγά η Home Line γίνεται μία από τις τρεις κορυφαίες εταιρείες υπερατλαντικών επιβατικών μεταφορών. Διέθετε και πλοίο μεταφοράς Ελλήνων προς τον Καναδά που το ονόμασε «Βασίλισσα Φρειδερίκη», το οποίο έγινε το αγαπημένο πλοίο των Ελλήνων μεταναστών. Το 1947 η έδρα της εταιρείας μεταφέρεται στο Veney της Ελβετίας.

Με το τέλος του εμφυλίου πολέμου ανοίγει ο δρόμος για επιστροφή του στη χώρα μας, όπως και για πολλούς φυσικά Έλληνες εφοπλιστές. Τελικά η απόφαση εγκρίνεται το 1953. Ο Ευγενίδης μάλιστα ήταν και ο πρώτος Έλληνας που μεταπολεμικά επαναπάτρισε το πρώτο πλοίο σε Ελληνικό νηολόγιο.

Στον Πειραιά ξεκινά απευθείας δρομολόγια μεταξύ Ελλάδας και Νότιας Αμερικής με το πλοίο Αθήναι, το οποίο ο Ευγενίδης αγόρασε σε πλειστηριασμό, καθώς αποτελούσε μέρος της πολεμικής αποζημίωσης της Ιταλίας προς την Ελλάδα. Μάλιστα ανέβαζε συνεχώς σκόπιμα την τιμή του θέλοντας ένα κρατικό περιουσιακό στοιχείο να μη χάσει την αξία του. Το Αθήναι αποτέλεσε για

μεγάλο διάστημα τη γέφυρα των Ελλήνων μεταναστών προς τις χώρες της Λατινικής Αμερικής και κυρίως της Αργεντινής.

Όμως δεν θα μπορούσαμε να μη κάνουμε αναφορά και στη κοινωνική προσφορά του, αρχής γενομένης από το Ίδρυμα Ευγενίδου. Χάρη σ' αυτό κάθε χρόνο από το 1967 χιλιάδες σπουδαστές των Ελληνικών Ακαδημιών του Εμπορικού Ναυτικού προμηθεύονται βιβλία, τα οποία είναι χρήσιμα για την σωστή τους εκπαίδευση. Το ίδρυμα ήταν επιθυμία του ίδιου του Ευγένιου Ευγενίδη, ο οποίος δύο χρόνια πριν πεθάνει σύνταξε μία διαθήκη στην οποία ξεχωριστή θέση είχε η δημιουργία ενός ιδρύματος με σκοπό *«να συμβάλει εις την εκπαίδευσιν νέων ελληνικής υπηκοότητας εν τω επιστημονικώ και τεχνικώ πεδίω»*, δηλαδή στην εκπαίδευση των νέων σε επιστημονικό επίπεδο με νέες τεχνολογικές τεχνικές.

Από το 1956 που λειτουργεί μέχρι και σήμερα, εκτός από την βιβλιοθήκη του Ναυτικού περιέχει και άλλες όπως, τη βιβλιοθήκη του Τεχνίτη, τη βιβλιοθήκη του Τεχνικού, τη Τεχνική βιβλιοθήκη, αυτή του τεχνικού Μηχανικού και άλλες. Υπολογίζεται ότι μέχρι σήμερα έχουν δαπανηθεί πάνω από 400 εκατομμύρια δολάρια σε κοινωνικά και εκπαιδευτικά προγράμματα. Το 1953 μετά από τους καταστροφικούς σεισμούς του Ιονίου αυτός έσπευσε να βοηθήσει άμεσα διαθέτοντας σημαντικά κεφάλαια, χτίζοντας σπίτια και πρόχειρο νοσοκομείο.

Για τη προσφορά του στο Ελληνικό κράτος του έχει απονεμηθεί ο Μεγαλόσταυρος του Τάγματος του Φοίνικα από τον Βασιλιά Παύλο. Έχει τιμηθεί και σε άλλες χώρες όπως Αργεντινή, Σουηδία, Νότια Αφρική, Γερμανία, Ιταλία, Δανία και Φινλανδία. Ο ακαδημαϊκός Σπύρος Μελάς είχε γράψει για τον Ευγενίδη *«Όταν τον πρωτογνώρισα ως γενικό πρόξενο της Φινλανδίας στην έπαυλη της Γλυφάδας, μου εξομολογήθηκε ότι ονειρευόταν να αποκτήσει πολλά χρήματα, όχι για τον εαυτό του μόνο αλλά για να μπορεί να φαίνεται χρήσιμος και στους άλλους. Και το έκανε ως καλός χριστιανός και πατριώτης, αθόρυβα και μυστικά. Πλήρωνε εκδόσεις, χρηματοδοτούσε αποστολές, έδινε υποτροφίες και όπως ο Αντρέας Συγγρός είχε λίστα με φτωχούς τους οποίους βοηθούσε. Μάλιστα λέγεται ότι ξεκινούσε τις μηνιαίες του υποχρεώσεις από αυτούς»*. Ο ίδιος είχε πει *«Η αρρώστια στον τόπον μας είναι ότι δεν έχουμε κατάλληλους ανθρώπους για εκεί που μας χρειάζονται. Όλοι λένε ότι η Ελλάδα έχει μεγάλο υπόγειο πλούτο. Σίδηρο, μολύβι, χρώμιο, βωξίτη κ.ά. Ωστόσο τα ελληνόπουλα σπουδάζουν γιατροί, δικηγόροι και φιλόλογοι που ύστερα δεν έχουμε τι να τους κάνουμε. Και μετά λέμε πως είμαστε λαός θαλασσινός. Όμως φτύνουμε αίμα για να βρούμε μηχανικούς πλοίων της προκοπής για νεώτερες μηχανές. Χωρίς τους ειδικούς και τους καταρτισμένους ανθρώπους, είναι αδύνατον να πάνε μπροστά οι κοινωνίες σήμερα»*.

Δυστυχώς για τον ίδιο και για τη χώρα μας ο Ευγένιος Ευγενίδης πεθαίνει ξαφνικά στις 22 Απριλίου 1954 σε μια δεξίωση στην Ελβετία, σε ηλικία 72 ετών, στο αποκορύφωμα της επιχειρηματικής του δραστηριότητας. Ο πρόεδρος του δικηγορικού συλλόγου της Ελβετίας Σοβερύ

είχε πει πως λίγες ημέρες πριν τον θάνατο του είχε πει πως δεν θα έπρεπε να εργάζεται τόσο και ότι θα πρέπει να ξεκουράζεται περισσότερο. Η απάντηση του ήταν η εξής «Αγαπώ φίλε μου την εργασία μου. Λατρεύω τη δίνη των υποθέσεων, την υπερνίκηση των δυσκολιών, τον αγώνα για την επίτευξη του σκοπού που επιδιώκω. Ακόμη χαίρομαι, και μη φανεί υπερβολικό, την αποτυχία, γιατί έτσι καταλαβαίνω μετά τη χαρά από το θρίαμβο. Όλα αυτά είναι το ενδιαφέρον της ζωής για μένα. Επιθυμώ όμως έναν αιφνίδιο θάνατο, εκεί, στη θέση μου, την ώρα που εργάζομαι, με όλες τις πνευματικές μου δυνάμεις ακέραιες και πριν τα γεράματα κι αρρώστια με καταβάλλουν. Μακάρι ο Θεός να μου χαρίσει και αυτήν την καλή τύχη».

5. ΩΝΑΣΗΣ ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ

5.1 Τα πρώιμα χρόνια

Μιλώντας για ηγετικές μορφές του Ελληνικού εφοπλισμού δεν θα μπορούσαμε να μην αναφερθούμε ίσως τον κορυφαίο Έλληνα εφοπλιστή του 20ου αιώνα, που δεν είναι άλλος από τον Αριστοτέλη Ωνάση. Ο άνθρωπος που με την ευφυΐα και την διορατικότητά του κατάφερε να κατακτήσει την κορυφή της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Γεννήθηκε το 1906 στη Σμύρνη. Πατέρας του ήταν ο εύπορος καπνέμπορος Σωκράτης Ωνάσης και μητέρα του η Πηνελόπη Δολόγλου. Τελειώνει την Ευαγγελική σχολή της Σμύρνης, τη καλύτερη της πόλης, αλλά το 1922 κατά τη Μικρασιατική καταστροφή ο ίδιος και η οικογένεια του καταφεύγουν στην Ελλάδα και συγκεκριμένα στην Αθήνα. Όμως, ένα χρόνο μετά και σε ηλικία μόλις 17 ετών επιβιβάζεται σε πλοίο με προορισμό την Αργεντινή.



Εικόνα 5.1: Αριστοτέλης Ωνάσης.

Εκεί αρχικά αντιμετωπίζει δυσκολίες και διορίζεται ως νυχτερινός φύλακας σε τηλεφωνική εταιρεία. Αποφασίζει πως η πρώτη του επιχειρηματική δραστηριότητα πρέπει να είναι η εμπορία καπνού από την Ανατολή στην Αργεντινή, με την οποία άλλωστε ασχολούνταν και η οικογένειά του στη Σμύρνη. Ιδρύει το πρώτο του γραφείο εισαγωγών-εξαγωγών το 1924 στο Μπουένος Άιρες, ενώ το ίδιο γραφείο υπάρχει και στον Πειραιά. Τα ανατολίτικα καπνά ήταν πιο ελαφριά από τα κουβανέζικα. Ο Ωνάσης προφανώς είχε ως σκοπό το να ελκύσει το γυναικείο πληθυσμό καπνιστριών όπου ήταν ολόενα και πιο αυξανόμενος. Έτσι, κατασκεύασε την πρώτη του βιοτεχνία τσιγάρων,

των Οσμάν και Primeros, όπου τα τσιγάρα είχαν χρυσό φίλτρο ώστε να είναι πιο ελκυστικά στις γυναίκες.

Από το 1925 αρχίζει και έχει στενές σχέσεις με τις πολιτικές δυνάμεις Ελλάδας και Αργεντινής. Το 1931 διορίζεται αναπληρωτής πρόξενος της χώρας μας στην Αργεντινή. Ένα χρόνο μετά αγοράζει τα τέσσερα πρώτα του φορτηγά πλοία από την Εθνική Εταιρεία Καναδικών Πλοίων. Βρισκόμαστε σε μια εποχή με χαμηλές τιμές πλοίων και υψηλών ναύλων. Ο Ωνάσης παράλληλα απέκτησε στενές σχέσεις με την Σκανδιναβική ναυτιλία και ταυτόχρονα, με την αύξηση των ναύλων, πήρε την απόφαση να ασχοληθεί με την αγορά δεξαμενόπλοιων.

Το 1938 ναυπηγεί το δεξαμενόπλοιο Άριστον ένα πραγματικό τέρας για την εποχή του, δεδομένου ότι το μεγαλύτερο πλοίο μεταφοράς πετρελαίου ήταν 9.000 τόνων, ενώ το Άριστον είχε μεταφορική ικανότητα 15.000 τόνων. Έτσι λοιπόν διέθετε το μεγαλύτερο δεξαμενόπλοιο στον πλανήτη και το πρώτο με μηχανές ντίζελ, το οποίο μαζί με το Αριστοφάνης και το Μπουένος Άιρες (17.500 τόνων), ναυπηγήθηκαν στο Γκέτεμποργκ της Σουηδίας και έπλεαν με Σουηδική σημαία. Η έναρξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου τον βρίσκει στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής.

5.2 Η περίοδος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου

Κατά τη διάρκεια του πολέμου οι επιχειρηματικές του δραστηριότητες δεν σταματούν. Το 1940 θα πουλήσει στους Ιάπωνες δύο πλοία του. Τα Socratis Onassi και Pinelopi Onassi, για \$200.000. Από την άλλη όμως η στάση της Σουηδίας να απαγορεύσει την εξαγωγή πλοίων από τα ναυπηγεία της, μπλόκαρε την απόκτηση του Aristophanes. Ο Ωνάσης τότε πλήρωσε τα δάνεια προς τους Σουηδούς και με μία πολύ έξυπνη απόφαση ανήρτησε Νορβηγική σημαία ιδρύοντας εταιρεία συνεταιρικά με τον Anders Jahre. Ο πόλεμος όμως οδήγησε την κρατική εταιρεία Nortaship στην επίταξη του Νορβηγικού στόλου, κατά συνέπεια και του Aristophanes. Τότε εκείνος μετά από πολλές διαπραγματεύσεις κατάφερε να εξασφαλίσει \$800.000.

Μετά το τέλος του πολέμου βέβαια του επιστράφηκαν όλα τα πλοία τα οποία είχε παραγγείλει από τους Σουηδούς. Αγοράζει άλλα δύο πλοία το Antiope και το Calliroy, στα οποία θα αναρτήσει Παναμαϊκή σημαία και το 1942 θα τα χρονοναυλώσει στη Ναυτιλιακή Επιτροπή Ηνωμένων Πολιτειών.

Από το 1942 εγκαταστάθηκε στη Νέα Υόρκη, περνώντας και μέρος του πολέμου στη Καλιφόρνια. Με το τέλος του πολέμου οι τεράστιες απώλειες του Ελληνικού στόλου, θα οδηγήσουν στην ανάγκη απόκτησης Αμερικανικών φορτηγών πλοίων μαζικής κατασκευής, ναυπηγημένων μεταξύ 1941-1945, τα γνωστά πλοία τύπου Liberty αλλά και τα δεξαμενόπλοια T-2.

Ο Ωνάσης μένει εκτός του προγράμματος αγοράς κάποιων εκ των εκατό Liberties αλλά και των επτά T-2. Τελικά μέσω εικονικών Αμερικανικών εταιρειών καταφέρνει να αγοράσει μερικά από

αυτά. Το γεγονός ότι έμεινε έξω από την Ελληνική ναυτιλιακή ελίτ της Αμερικής ήταν κάτι που τον πείραξε ιδιαίτερα. Άσκησε δριμυία κριτική στην «Ελληνική ναυτιλιακή αριστοκρατία», όπως την αποκαλούσε, ενώ παρουσίαζε τον εαυτό του ως αυτοδημιούργητο επαναστάτη και έναν πατριώτη που δεν βοηθήθηκε από τις ελληνικές εγγυήσεις για την αγορά των Liberties.

5.3 Τα νεότερα χρόνια

Το 1946 παντρεύεται την Τίνα, κόρη του Σταύρου Λιβανού. Αυτός ο γάμος ήταν μια μικρή παρηγοριά ύστερα από τον αποκλεισμό του από τους στενούς Ελληνικούς ναυτιλιακούς κύκλους. Χωρίς καμία βοήθεια από το Ελληνικό κράτος αγοράζει δέκα πλοία τύπου Liberty και δύο Empire, στα οποία υψώνει σημαίες Παναμά και Ονδούρας. Με τη μέθοδο asset play και επωφελούμενος την κορύφωση των ναύλων το 1948 τα πούλησε στη διπλάσια τιμή και έτσι απέκτησε ένα κεφάλαιο δέκα εκατομμυρίων δολαρίων, δηλαδή το μισό ποσό από το οποίο χρειαζόνταν για να επενδύσει στα Αμερικανικά δεξαμενόπλοια που είχε οραματιστεί.



Εικόνα 5.2: Δεξαμενόπλοιο τύπου T-2.

Η αίτηση του για αγορά δεκαοκτώ δεξαμενόπλοιων τύπου T-2 απορρίφθηκε. Εκείνος συνέχισε όμως να προσπαθεί. Για να κάνει πράξη την ιδέα του έπρεπε να υπερκεράσει δύο εμπόδια. Το νομικό και το χρηματοδοτικό. Όσον αφορά το πρώτο επέλεξε να συμβουλευτεί τους καλύτερους δικηγόρους σε ναυτιλιακά θέματα των ΗΠΑ. Εκείνοι τον συμβούλευσαν να δημιουργήσει Αμερικανικές εταιρείες, όπερ και εγένετο.

Η πρώτη του εταιρεία ιδρύθηκε στις 27 Σεπτεμβρίου του 1947 με την ονομασία Petroleum Carriers Corporation. Την ίδια ακριβώς μέρα έκανε και αίτηση στην Ναυτιλιακή Επιτροπή Ηνωμένων Πολιτειών για την αγορά δέκα δεξαμενόπλοιων, η οποία τελικά ενέκρινε την αγορά τεσσάρων από

αυτά. Με την ίδια πρακτική μέχρι το 1949 αγόρασε 23 πλοία: 14 δεξαμενόπλοια, 7 φορτηγά τύπου Victory και 2 τύπου Liberty.

Στο θέμα της χρηματοδότησης ήταν επίσης πρωτοποριακός, καθώς κατάφερε να πείσει τους Αμερικάνους τραπεζίτες να χρηματοδοτήσουν την αγορά των T-2 και συνάμα τη κατασκευή νεότευκτων δεξαμενόπλοιων από Αμερικανικά ναυπηγεία. Ήταν ο πρώτος ξένος εφοπλιστής στις ΗΠΑ που χρησιμοποίησε την διεθνή χρηματοδότηση δεξαμενόπλοιων. Ο Αμερικανός τραπεζίτης Walter Bigelow Wriston είχε πει: «*Ships loans were invented by Onassis. Everybody now takes credit for it, but the facts are that to my knowledge Onassis invented the concept and we all were pretty wise after the event*». Ως εγγύηση για τα δάνεια που έπαιρνε από τις Αμερικανικές τράπεζες έδινε τα συμβόλαια των χρονοναυλώσεων που είχε συνάψει με τις πετρελαϊκές εταιρείες.

Πολυάσχολος και με όρεξη για νέες ιδέες παράλληλα με τις υπόλοιπες του δραστηριότητες, αποφασίζει να ασχοληθεί με τη φαλαινοθηρία. Εκείνη την εποχή τα πρωτεία στο κυνήγι των φαλαινών κατείχαν η Ιαπωνία και η Νορβηγία. Ο Ωνάσης αντιλαμβάνεται ότι στη Γερμανία υπάρχει μετά τον πόλεμο μια κατεστραμμένη ναυπηγική βιομηχανία και δεν χάνει την ευκαιρία. Στα Γερμανικά ναυπηγεία αποφασίζει τη μετασκευή των πλεοναζόντων πλοίων μετά τον πόλεμο σε φαλαινοθηρικά. Η επιχείρηση του είχε έδρα την Ουρουγουάη με ονομασία Olympic Whaling. Η εταιρεία μπορούσε κάλλιστα να συγκριθεί με τις κορυφαίες εταιρείες φαλαινοθηρικών της Νορβηγίας και της Ιαπωνίας.

Τη δεκαετία του '50 σε ένα άνευ προηγουμένου πρόγραμμα ναυπηγήσεων εξασφαλίζει ένα δάνειο ύψους 100 εκατομμυρίων δολαρίων και παραγγέλνει δώδεκα δεξαμενόπλοια από τα ναυπηγεία του Κιέλου και του Αμβούργου και άλλα έξι από τα αυτά της Βρέμης. Έτσι το 1953 παραλαμβάνει από το Αμβούργο το 46.000 τόνων Tina Onassi. Πρόκειται για το πρώτο supertanker, ενώ την επόμενη χρονιά παραλαμβάνει και το λίγο μεγαλύτερο Al-Malik Saud Al-Awal, προς τιμήν του βασιλιά της Σαουδικής Αραβίας Saud.

Η ονομασία ήταν μέρος της συμφωνίας με το Αραβικό κράτος η οποία υπεγράφη το 1954 και συγκλόνησε τη διεθνή ναυτιλία. Η συμφωνία γνωστή ως Jeddah έλεγε πως η εταιρεία Samco η οποία άνηκε στον Ωνάση θα έχει την αποκλειστικότητα παροχής ενός εθνικού Σαουδαραβικού στόλου στη χώρα και θα μετέφερε το 10% των πετρελαϊκών εξαγωγών της. Έτσι οι εταιρείες ξένων συμφερόντων είδαν αυτή τη συμφωνία ως μία προσπάθεια μονοπώλησης του Αραβικού πετρελαίου και αποφάσισαν το μποϊκοτάρισμα του στόλου του Έλληνα εφοπλιστή. Αυτό εν τέλει του βγήκε σε καλό διότι, με τη κρίση του Σουέζ και το κλείσιμο του καναλιού το 1956, είχε διαθέσιμα πλοία και επωφεληθήκε από την ραγδαία αύξηση των ναύλων.

Το 1953 αγοράζει το πλειοψηφικό πακέτο του καζίνο του Μονακό, το Hotel de Paris, το Yacht club, ενώ θα προβεί και στην αγορά του ενός τρίτου της έκτασης του πριγκιπάτου. Όλα αυτά

αναγκάζουν τον πρίγκιπα Ραινιέ να συνάψει συμμαχία μαζί του και να γίνει ο δεύτερος ισχυρότερος άνδρας του πριγκιπάτου. Η έδρα της ναυτιλιακής του Olympic Maritime έχει έδρα στο Μονακό, ενώ στη πολυτελή θαλαμηγό του Χριστίνα, που φέρει το όνομα της κόρης του και βρίσκεται μόνιμα εκεί, φιλοξενεί μεγάλες διασημότητες της εποχής.

Το 1956 επενδύει για πρώτη φορά στις αερομεταφορές. Αγοράζει μια μικρή αεροπορική εταιρεία με ένα μόνο αεροσκάφος, σύντομα όμως θα γίνει ο εθνικός αερομεταφορέας της Ελλάδος. Το όνομα αυτής δεν είναι άλλο από την Ολυμπιακή Αεροπορία. Ήταν τόσο το μεράκι του για την ενασχόληση με την Ολυμπιακή που το 1972 κατάφερε να εξυπηρετεί πέντε ηπείρους. Σε δηλώσεις του έλεγε «*Η ναυτιλία είναι η σύζυγός μου, αλλά η αεροπορία είναι η ερωμένη μου*».



Εικόνα 5.3: Το έμβλημα της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Εν τω μεταξύ ο ίδιος διατηρούσε σχέση με την ντίβα της όπερας Μαρία Κάλλας. Αυτός ήταν και ο λόγος για τον οποίο ο ίδιος χώρισε με την Τίνα Λιβανού, η οποία στη συνέχεια παντρεύτηκε τον μεγαλύτερο ανταγωνιστή του, το Σταύρο Νιάρχο.

Εκείνη την εποχή μάλιστα ο Ωνάσης και η Κάλλας ήταν οι δύο διασημότεροι Έλληνες και η σχέση τους απασχόλησε, όπως ήταν αναμενόμενο, τους διεθνείς κοσμικούς κύκλους και όχι μόνο. Όμως, τον Οκτώβριο του 1968, παντρεύεται την Ζακλίν Μπουβιέ-Κέννεντυ, χήρα του δολοφονημένου πρόεδρου των ΗΠΑ Τζων Κέννεντυ.

Πίσω στο θέμα της ναυτιλίας δεν θα μπορούσαμε να παραλείψουμε τον ανταγωνισμό μεταξύ Ωνάση και Νιάρχου, ο οποίος αποδείχθηκε πολύ καλός για την Ελληνική ναυτιλία. Ο ένας προσπαθούσε να ξεπεράσει τον άλλο σε μια άτυπη κόντρα η οποία διήρκεσε πολλά χρόνια. Τη δεκαετία του '60 ο Ωνάσης είχε παραγγείλει έξι supertankers από Γαλλικά ναυπηγεία και πολλά VLCCs (δεξαμενόπλοια μεταφοράς περισσότερων από 200.000 τόνους) από Ιαπωνικά ναυπηγεία. Ο στόλος του έφτασε σε σημείο να αριθμεί εξήντα επτά πλοία τα οποία διακρίνονταν για τη ποιότητά τους. Πρώτα από όλα βάφονταν συνεχώς με αστραφτερό λευκό όντας πολύ όμορφα στην όψη. Διέθεταν πολλές ανέσεις, ανέσεις που για την εποχή ήταν αδύνατο να φανταστούν οι ναυτικοί, ακόμα και πιάνο. Ακόμα και τα αεροπλάνα της Ολυμπιακής ήταν φημισμένα για την ποιότητά τους.

Φυσικά δεν θα μπορούσαμε να αναφερθούμε και στη σχέση που ανέπτυξε ο Ωνάσης με τους υπαλλήλους του στα γραφεία και στα πλοία. Δεν θα ήταν υπερβολή να πούμε πως ήταν μια σχέση εμπιστοσύνης και υπερηφάνειας. Η επιτυχημένη πορεία των ναυτιλιακών επιχειρήσεών του που μέχρι και σήμερα συνεχίζουν τις δραστηριότητες τους οφείλεται ως ένα μεγάλο βαθμό από τους ικανούς ανθρώπους που ο ίδιος επέλεγε και όχι από άτομα της οικογένειάς του. Παρότι οι εφοπλιστές δεν ήταν γνωστοί για την γενναιοδωρία τους, εκείνος ήταν ακριβώς το αντίθετο, ενώ το 1947 είχε γράψει *«Πάντοτε είχα πολύ ανωτέραν μισθοτροφοδοσίαν από οποιονδήποτε, σε σημείο που θεωρούμην αδαής και κορόιδο»*. Πολύ σημαντικό γεγονός αποτελούσε ότι επισκέπτονταν συχνά τα πλοία του, δίνοντας στους ναυτικούς το αίσθημα ότι είναι μαζί τους.

Για τα υψηλόβαθμα στελέχη των επιχειρήσεων του εμπιστεύονταν λίγα άτομα. Με 5 στελέχη συνολικά πορεύθηκε μέχρι το τέλος της ζωής του. Αυτά ήταν τα ξαδέρφια του που ήταν οι πιο στενοί του συνεργάτες, ο Κώστας Γράτσος που γνώρισε στο Μπουένος Άιρες το 1920, ο Κώστας Βλασσόπουλος τον οποίο γνώρισε μία δεκαετία αργότερα στο Λονδίνο και ο Ν. Κοκκίνης που γνώρισε κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου στη Νέα Υόρκη.

Τα πληρώματα των πλοίων του κυρίως κατάγονταν από την Ιθάκη. Το νησί του Ιονίου μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο δεν είχε κάποιον εφοπλιστή με αποτέλεσμα όλοι σχεδόν οι ναυτικοί του να εργαστούν στον όλο και αυξανόμενο στόλο του Ωνάση. Πάντα μιλούσαν με τα καλύτερα λόγια για τις εξαιρετικές ανέσεις, τους καλούς μισθούς και τη καλή διατροφή που τους πρόσφερε στα πλοία του. Τέλος αξίζει να σημειωθεί πως ακόμα και το νησάκι που αγόρασε, ο φημισμένος Σκορπιός, βρίσκεται λίγα μίλια μακριά από την Ιθάκη.

Ένα αξιοσημείωτο γεγονός στην επιχειρηματική ζωή του Ωνάση είναι ότι η περιουσία του αποτελείτο από υπεράκτιες (offshore) επιχειρήσεις. Το 1954 μόνο είχε τριάντα εταιρείες στην Ευρώπη, τη Βόρεια και Νότια Αμερική, την Αφρική και την Ασία, διαχειριζόμενος εξήντα πλοία. Κάθε πλοίο αποτελούνταν από μία εταιρεία. Αυτό συνέβαινε για να περιορίσει την έκθεση του εφοπλιστή σε επιχειρηματικό κίνδυνο σε περίπτωση που ένα πλοίο βουλιάξει ή πάθει κάποια ζημιά μη αναστρέψιμη.

Τον Ιανουάριο του 1973 θα συμβεί ένα τραγικό γεγονός για τον ίδιο και την οικογένειά του, το οποίο θα τον πάρει από κάτω για το υπόλοιπο της ζωής του. Ο γιος του Αλέξανδρος σε ηλικία μόλις 25 ετών σκοτώνεται σε αεροπορικό δυστύχημα. Το μικρό αεροσκάφος το οποίο οδηγούσε ο ίδιος παρουσίασε πρόβλημα στο σύστημα καλωδίωσης και έπεσε στο αεροδρόμιο του Ελληνικού λίγα δευτερόλεπτα μετά την απογείωσή του. Ο Αριστοτέλης Ωνάσης από τη πρώτη στιγμή υποστήριξε πως ήταν εγκληματική ενέργεια. Πράγμα το οποίο επιβεβαιώθηκε από τα πορίσματα που έδειχναν πως το δυστύχημα προκλήθηκε λόγω της ανάποδης τοποθέτησης των πηδαλίων κλήσεως. Ο Ωνάσης έδινε \$1.000.000 σε όποιον καταδώσει τους δολοφόνους του γιου του. Άλλοι μίλησαν για

μυστικές υπηρεσίες εγχώριες ή ξένες, άλλοι για τους υπαλλήλους της Ολυμπιακής και άλλοι μέχρι και για τον Σταύρο Νιάρχο, εντούτοις κανείς ποτέ δεν ενοχοποιήθηκε.

Μετά τη μεταπολίτευση και με την Ολυμπιακή αεροπορία να αντιμετωπίζει οικονομικά προβλήματα, ο Ωνάσης διαπραγματεύτηκε με τη τότε Ελληνική κυβέρνηση για τη ρύθμιση των χρεών της εταιρείας. Εκείνος αντιμετωπίζονταν σαν κόκκινο πανί από την κυβέρνηση λόγω των επιχειρηματικών επαφών που είχε με τη δικτατορία. Έτσι έπεσε στο τραπέζι και αποφασίστηκε η κρατικοποίηση της εταιρείας. Ήταν ακόμα μια ήττα για τον ήδη βαριά άρρωστο Ωνάση ο οποίος πριν ακόμα κρατικοποιηθεί η Ολυμπιακή θα πεθάνει στο Παρίσι στις 15 Μαρτίου του 1975 σε ηλικία 69 χρονών. Στη διαθήκη του θα αφήσει τη μισή του περιουσία στην κόρη του Χριστίνα και την υπόλοιπη μισή, δηλαδή το μερίδιο του γιου του Αλέξανδρου, θα δώσει εντολή να δημιουργηθεί ένα ίδρυμα στο όνομα του για την υποστήριξη του ελληνικού πολιτισμού.

6. ΛΑΤΣΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

6.1 Τα πρώιμα χρόνια

Ο Ιωάννης Λάτσης γεννήθηκε στο Κατάκολο της Ηλείας στις 14 Σεπτεμβρίου του 1910. Ο πατέρας του είχε το καφενείο στο λιμάνι της περιοχής και ο μικρός Ιωάννης εντυπωσιάζονταν πάντα βλέποντας τα πλοία να μπαίνουν και να βγαίνουν από αυτό.

Πήγε δημοτικό στο Κατάκολο, ενώ στη συνέχεια φοίτησε στο Ελληνικό Σχολείο Πύργου. Με τη Μικρασιατική καταστροφή του 1922 πολλοί επιχειρηματίες εγκαταστάθηκαν στη περιοχή του και διεξήγαγαν εμπόριο. Αυτό κέντρισε την προσοχή του Λάτση, ο οποίος αποφάσισε να φοιτήσει στη Δημόσια Εμπορική Σχολή του Πύργου, ενώ παράλληλα δουλεύει για να βγάλει τα έξοδά του αλλά και να βοηθήσει την οικογένειά του. Σε ηλικία 19 χρονών πεθαίνει ο πατέρας του και ο ίδιος δουλεύει ως ναύτης σε διάφορα πλοία, ενώ πιάνει δουλειά και στο λιμάνι σαν χειριστής αποσκευών.



Εικόνα 6.1: Ιωάννης Λάτσης

Μετά την θητεία του στο πολεμικό ναυτικό προσπαθεί να δικτυωθεί στους εμπορικούς κύκλους της Ηλείας. Ιδρύει ναυτικό πρακτορείο στον Πύργο και ασχολείται με τον τουρισμό, το εμπόριο σταφίδας και άλλων αγροτικών προϊόντων.

Αντιλαμβανόμενος τις δυνατότητες της περιοχής του στο θέμα του τουρισμού, λόγω αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, ανοίγει γραφείο παροχής πληροφοριών και ξεναγήσεως τουριστών, που στην πλειονότητά τους είναι ξένοι. Κύριοι τόποι ξενάγησης αποτελούν η Αρχαία Ολυμπία και τα ιαματικά λουτρά του Καϊάφα. Η σταφίδα από την άλλη ήταν το νούμερο ένα εξαγωγικό προϊόν της περιοχής.

Το 1934 καταφθάνει στην περιοχή ο Winston Churchill συνοδευόμενος από τον τότε Βρετανό πρέσβη Waterloo. Ο Λάτσης γνωρίζεται με τον δεύτερο, καταλαβαίνοντας πως μια τέτοια γνωριμία θα ισχυροποιούσε τη θέση του για το εμπόριο σταφίδας. Στην αρχή διαθέτει αποθήκες στα λιμάνια του Κατάκολου και της Πάτρας στους παραγωγούς για την αποθήκευση της σταφίδας, ενώ στη συνέχεια την πωλούσε στη πιο συμφέρουσα τιμή. Μέσω της γνωριμίας του με τον Βρετανό πρέσβη προσελκύει όλο και περισσότερους παραγωγούς. Όλες αυτές οι δραστηριότητες σταματάνε με την επίθεση των Ιταλών στη χώρα μας.

6.2 Η περίοδος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου

Λίγο καιρό μετά το ξέσπασμα του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου ο Λάτσης παντρεύεται την Εριέττα Τσουκαλά. Πολεμάει εναντίον της φασιστικής Ιταλίας μέσω του πολεμικού ναυτικού. Με την κατάληψη της χώρας από τις Γερμανικές δυνάμεις, στη τριπλή κατοχή που ακολούθησε θα εγκατασταθεί στην Αθήνα. Εκεί θα συλληφθεί με την υποψία ότι βοήθησε κάποια στιγμή στρατιώτες των συμμάχων που είχαν ξεμείνει στην Ελλάδα. Τελικά δεν θα βρουν αρκετά στοιχεία και θα αφεθεί ελεύθερος. Το 1942 αγοράζει ένα εργοστάσιο παραγωγής ζυμαρικών το οποίο όμως έκλεισε το 1945 λόγω πυρκαγιάς που ξέσπασε στο εσωτερικό του και έτσι το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου τον βρίσκει να ξεκινάει και πάλι από το μηδέν.

6.3 Τα νεότερα χρόνια

Μετά τον πόλεμο είναι εμφανής η διάθεση του Λάτση να ασχοληθεί με τα επιβατικά πλοία. Γνωρίζοντας προσωπικά τον εφοπλιστή Ευάγγελο Νομικό, έχοντας εργαστεί παλαιότερα ως ναυτικός στα πλοία του, ζητάει και παίρνει δάνειο με το οποίο αγοράζει το πρώτο του επιβατηγό πλοίο το Έφη, το οποίο εκτελεί δρομολόγια στον Αργοσαρωνικό.

Το 1949 αγοράζει από την Εταιρεία Ατμόπλοιων Μάλτας το Laurana. Το συγκεκριμένο επιβατηγό είχε ντιζελοκίνητη μηχανή, έκαιγε πολύ λιγότερα καύσιμα από άλλα ατμόπλοια και ήταν επίσης πολύ σύγχρονο για την εποχή του. Το 1952 παραλαμβάνει από Σουηδικά ναυπηγεία δύο νεότευκτα επιβατικά πλοία τα οποία τοποθέτησε στην γραμμή της Κρήτης.

Το 1961 αγοράζει το πρώτο ταχύπλοο στη χώρα μας και το τοποθετεί στην γραμμή του Αργοσαρωνικού. Με το συγκεκριμένο σκάφος πραγματοποιούσε περισσότερα δρομολόγια μέσα στην ημέρα, ενώ οι ανέσεις που προσέφερε στους επιβάτες ήταν ανωτέρας ποιότητας.

Τη δεκαετία του '60 αποφασίζει να κάνει στροφή και να ασχοληθεί με το μεταναστευτικό ρεύμα των Ελλήνων προς την Αυστραλία. Ειδικότερα, το 1959, ανοίγει γραφείο μετανάστευσης Ελλήνων, ιδρύει την Latsis Line και αγοράζει δύο πλοία, τα Highland Brigade και Highland Princess. Σύντομα κατάλαβε ότι δεν ήταν μόνος του σε αυτό το παιχνίδι. Ο Χανδρής τον είχε προλάβει και

συνειδητοποιώντας ότι δεύτερη εταιρεία δεν χωρούσε στη γραμμή Ελλάδας-Αυστραλίας αναγκάστηκε τελικά να πουλήσει τα δύο αυτά πλοία.

Το 1960 όμως θα πάρει μία υψίστης σημασίας απόφαση για την συνέχεια του ομίλου του. Πιο συγκεκριμένα, καθιέρωσε μία γραμμή προς το λιμάνι της Τζέντα στη Σαουδική Αραβία, όπου κάθε χρόνο χιλιάδες μουσουλμάνοι προσκυνητές κατέφθαναν για να προσκυνήσουν στη Μέκκα την περίοδο του Ραμαζανίου.

Το πρώτο πλοίο το ναύλωσε στο βασίλειο της Λιβύης σε μια συμφωνία που σύναψε με τον τότε βασιλιά Ίντρις. Ήταν το πρώτο βήμα του Λάτση για την ανάπτυξη εμπορικών σχέσεων με την Αραβία. Τα κέρδη ήταν πολύ υψηλά, ενώ από το 1960 μέχρι το 1965 οι πιστοί της Λιβύης μεταφέρονταν αποκλειστικά και μόνο με πλοία του Λάτση, πράγμα που αποτέλεσε την γέφυρα μεταξύ της Ελλάδας και των Αραβικών κρατών για μελλοντικές συνεργασίες. Μάλιστα το 1965 ο Άραβας πρίγκιπας Faisal επισκέφθηκε την Ελλάδα και προσωπικά τον Λάτση, προτείνοντας το ενδεχόμενο συνεργασίας. Τελικά, ο Πόλεμος των Έξι Ημερών ανάμεσα στον Αραβικό κόσμο και το Ισραήλ έκλεισε τη διώρυγα του Σουέζ και η μεταφορά των πιστών πραγματοποιήθηκε με αεροπλάνα. Τότε ο Λάτσης έλαβε την απόφαση να σταματήσει αυτού του είδους τις δραστηριότητες και να διαλύσει τον στόλο του.

Παράλληλα με τα επιβατηγά πλοία όμως ασχολήθηκε και με τη ποντοπόρο ναυτιλία, με την αγορά φορτηγών και δεξαμενόπλοιων. Ήδη από το 1955 αγόρασε τον πρώτο του φορτηγό. Με τα φορτηγά μεταφέρει κυρίως ξυλεία και μεταλλεύματα στη Βόρεια Αφρική. Επεκτείνεται στα λιμάνια των Βαλκανίων και της Μαύρης Θάλασσας, ενώ φτάνει μέχρι τη Βόρεια Ευρώπη.

Όσον αφορά τα δεξαμενόπλοια αποκτά το πρώτο το 1958 με το οποίο μετέφερε μελάσα. Το 1961 ναυλώνει δεξαμενόπλοια υπό Αιγυπτιακή σημαία αποτέλεσμα των πολύ καλών σχέσεων που είχε με τη χώρα της Βόρειας Αφρικής. Δύο χρόνια αργότερα αγοράζει τέσσερα T-2 ενώ παραγγέλνει από Ιαπωνικά ναυπηγεία τα πρώτα του δύο νεότευκτα πλοία. Έφθασε σε σημείο να μεταφέρει μέσα σε ένα χρόνο 400.000 τόνους πετρέλαιο.

Σε άλλες δραστηριότητες το 1968 αγοράζει μία πετρελαϊκή εταιρεία στην Ελευσίνα και ιδρύει την Πετρόλα Ελλάς, ενώ κατασκευάζει εξαγωγικό διυλιστήριο στην περιοχή. Όπως με τις σταφίδες στην αρχή της επιχειρηματικής του καριέρας, ο Λάτσης αποθήκευε το πετρέλαιο στα διυλιστήρια και βγήκε κερδισμένος στην πετρελαϊκή κρίση του '70.

Την ίδια δεκαετία κάνει στροφή στις κατασκευαστικές εταιρείες. Αναλαμβάνει τη κατασκευή διυλιστηρίου και λιμενικές εγκαταστάσεις στη Σαουδική Αραβία. Προχωρά στη κατασκευή προβλήτας για τις θαλαμηγούς του βασιλιά Khalid, ενώ, το 1978 για το ίδιο πρόσωπο, αγοράζει τη θαλαμηγό Atlantis του Νιάρχου.

Τη δεκαετία του '80 μπαίνει και στην αγορά των τραπεζών με την απόκτηση της Ελβετικής Banque de Depots. Το 1990 ιδρύει την Eurobank, η οποία μέχρι και σήμερα αποτελεί σημαντική τράπεζα της Ελλάδας και του εξωτερικού.



Εικόνα 6.2: Το Supertanker Hellas Fos.

Το 1967 έδωσε υποτροφίες σε παιδιά της Ηλείας, ενώ χρηματοδοτούσε οτιδήποτε είχε σχέση με την εκπαίδευση στην περιοχή του. Τη δεκαετία του '80 προέβη σε μια πολύ σημαντική κίνηση προσφέροντας 10 εκατομμύρια δολάρια στο εθνικό ταμείο συντάξεων ναυτικών.

Το 1986 νηολογεί τέσσερα νεότευκτα υπερδεξαμενόπλοια στο Ελληνικό νηολόγιο, σε μια προσπάθεια της τότε κυβέρνησης να γυρίσουν οι Έλληνες εφοπλιστές τα καράβια τους στο Ελληνικό νηολόγιο. Μέσα σε αυτά και το Hellas Fos, το δεύτερο μεγαλύτερο tanker του κόσμου με χωρητικότητα 550.000 τόνους. Αξίζει να αναφερθεί ότι το 1990 η εταιρεία του Λάτση Bilinder Marine Corporation είχε σύνολο χωρητικότητας 3,8 εκατομμύρια τόνους και βρισκόταν στη δεύτερη θέση μεταξύ των Ελλήνων εφοπλιστών. Πραγματικά εντυπωσιακό αν αναλογιστούμε πως ο Ιωάννης Λάτσης δεν καταγόταν από οικογένεια εφοπλιστών, αλλά ήταν 100% αυτοδημιούργητος. Επίσης, τη δεκαετία του '80 πρόσφερε εξοπλισμό για τα σώματα ασφαλείας και για το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, ενώ βοήθησε με διάφορα προγράμματα τους Έλληνες που επαναπατρίστηκαν από την Αλβανία.

Πέθανε στις 17 Απριλίου του 2003 σε ηλικία 93 ετών, αφήνοντας πίσω του, όπως και πολλοί άλλοι εφοπλιστές, ένα κοινωφελές ίδρυμα το Ιωάννης Σ. Λάτσης ώστε να συνεχίσει να χρηματοδοτεί τη χώρα σε διάφορες κοινωνικές της ανάγκες. Θεωρούσε τον εαυτό του ναυτικό παρά εφοπλιστή και μεγιστάνα, ενώ σε πολλές περιπτώσεις εμφανίζονταν με το καπέλο του καπετάνιου, παρουσία διάφορων εξεχόντων προσωπικοτήτων της εποχής.

7. ΝΙΑΡΧΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ

7.1 Τα πρώιμα χρόνια

Ο Σταύρος Νιάρχος γεννήθηκε στην Αθήνα στις 3 Ιουλίου 1909. Ο πατέρας του Σπύρος Νιάρχος ήταν έμπορος λαδιών, ο οποίος καταγόταν από τη Βαμβακού Λακωνίας, ενώ η μητέρα του ονομάζονταν Ευγενία Κουμάνταρου και ήταν μέλος της γνωστής οικογένειας Κουμάνταρου, καθώς ο θείος του Νιάρχου, ο Νικόλαος Κουμάνταρος ήταν γνωστός εφοπλιστής αλλά και βουλευτής της εποχής.

Ο πατέρας του ακολουθώντας το μεταναστευτικό ρεύμα της εποχής έφυγε για τις Ηνωμένες Πολιτείες και συγκεκριμένα για τη Νέα Υόρκη, έχοντας στη συνέχεια μια επιτυχημένη πορεία, καθώς έγινε συνέταιρος σε εστιατόριο και ζαχαροπλαστείο. Αφού παντρεύτηκε τη γυναίκα του θα εγκατασταθούν στην Αμερική, αλλά θα γυρίσουν στην Ελλάδα για να γεννηθεί ο Σταύρος.

Ακολουθως, ο πατέρας του αποφασίζει να ασχοληθεί με τα σιτηρά και, σε συνεργασία με το σόι της γυναίκας του, ανοίγει έναν αλευρόμυλο στον Πειραιά. Κάποια στιγμή ο πατέρας του επενδύοντας τα χρήματά του στο χρηματιστήριο Αθηνών τα χάνει όλα, πράγμα που επηρέασε πολύ τον νεαρό Σταύρο στις μελλοντικές του φιλοδοξίες.



Εικόνα 7.1: Σταύρος Νιάρχος

Εκείνος τελείωσε την Βαρβάκειο σχολή και πέρασε στη Νομική σχολή Αθηνών. Όμως, επειδή τόσο ο ίδιος όσο και η οικογένειά του χρειάζονταν χρήματα, έπιασε δουλειά στον αλευρόμυλο των θείων του. Μετά από κάποιο διάστημα εργαζόμενος σε κάποιο ναυτιλιακό γραφείο του Πειραιά, του κεντρίζει το ενδιαφέρον ο κλάδος της ναυτιλίας. Αρχικά προτείνει στους θείους του να αγοράσουν πλοία για τη μεταφορά των σιτηρών και τελικά το 1935 αγόρασαν έξι φορτηγά πλοία έναντι 120.000 δολαρίων.

Εν τω μεταξύ, το 1930, παντρεύεται την Ελένη Σπορίδη, κόρη ναυάρχου, όμως ένα χρόνο αργότερα χωρίζουν. Μεταναστεύει στην Αμερική μαζί με τον θείο του το Νίκο Κουμάνταρο. Ο ίδιος καταλαβαίνει ότι πρέπει να ανεξαρτητοποιηθεί από τους θείους του και αποφασίζει να κάνει κάτι δικό του. Έτσι με χρήματα τα οποία είχε συγκεντρώσει αγοράζει μετοχές από το φορτηγό Μαλέας του θείου του και το ασφαλίζει για τη μέγιστη δυνατή αποζημίωση. Το 1939 ιδρύει την πρώτη του εταιρεία, τη Niarchos Group, η οποία αποτελείτο από πέντε φορτηγά και δύο δεξαμενόπλοια, ενώ κάνει τον δεύτερο του γάμο με την Μελλομένη Κάπαρη, κόρη ενός μικρού εφοπλιστή από τη Σύρο και πρώην γυναίκα διπλωμάτη.

7.2 Η περίοδος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου

Το 1940 το ζευγάρι θα εγκατασταθεί στη Νέα Υόρκη ενώ, την ίδια χρονιά, το πλοίο Μαλέας θα βυθιστεί στο λιμάνι της Αμβέρσας στο Βέλγιο από Γερμανικά βομβαρδιστικά. Ήταν η πρώτη απώλεια του Νιάρχου κατά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, η οποία όμως δεν του στοίχησε καθώς είχε ασφαλίσει το εν λόγω πλοίο και εισέπραξε τη μέγιστη δυνατή αποζημίωση.

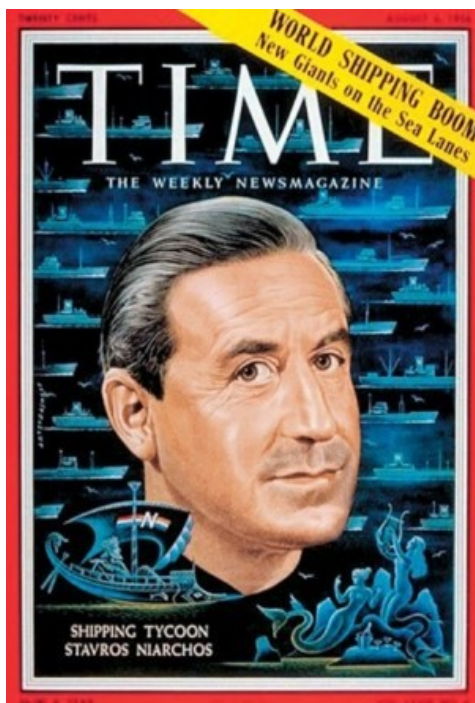
Αγοράζει μερικά πλοία έως ότου καταταγεί και αυτός για να πολεμήσει. Υπηρετεί στο πολεμικό ναυτικό, ενώ παίρνει μέρος και στην απόβαση της Νορμανδίας. Για τη συμμετοχή του στον πόλεμο θα παρασημοφορηθεί με τον Μεγαλόσταυρο του Τάγματος του Φοίνικα, με τον Ταξιάρχη του Τάγματος του Γεωργίου του Α΄ και με τον Ταξιάρχη του Τάγματος των Αγίων Γεωργίου και Κωνσταντίνου. Ο πόλεμος και η θητεία του δεν του απαγορεύουν να συνεχίζει να ενημερώνεται για τα επιχειρηματικά του θέματα. Το τέλος του πολέμου τον βρίσκει να έχει χάσει έξι πλοία. Όμως οι ασφαλίσεις τις οποίες πήρε ήταν υπέρογκες και έτσι βγήκε με ένα καλό ποσό στην αγορά.

7.3 Τα νεότερα χρόνια

Υπήρξε ένας από τους κύριους διεκδικητές των πλοίων Liberties που δόθηκαν ως αποζημιώσεις για τις απώλειες που δέχθηκαν στον πόλεμο. Κατάφερε να αγοράσει δύο από αυτά, ενώ διεκδίκησε και άλλων τύπων πλοία όπως τα Victory και T-2, ενώ τελικά παραλαμβάνει δεκαέξι Liberties.

Από εκείνη τη περίοδο ξεκινά μια άτυπη κόντρα μεταξύ Νιάρχου και Ωνάση. Στον τομέα των ναυτιλιακών ο Ωνάσης με τα Liberties, τα T-2, καθώς και των μεγαλύτερων δεξαμενόπλοιων που είχε παραγγίλει πριν τον πόλεμο βρίσκεται ένα βήμα πιο μπροστά. Ο Νιάρχος το 1947 χωρίζει από τη δεύτερη γυναίκα του Μελλομένη και μπαίνει στον κύκλο του μεγαλοεφοπλιστή Σταύρου Λιβανού. Τελικώς, παντρεύεται την Ευγενία, κόρη του Λιβανού, αν και ο πόθος του ήταν η μικρή της αδελφή η Τίνα, την οποία όμως ο πατέρας της δεν έδινε λόγω της μικρής της ηλικίας. Όσο για την Τίνα Λιβανού αυτή στη συνέχεια παντρεύεται τον ανταγωνιστή του Νιάρχου, Αριστοτέλη Ωνάση.

Όπως πολλοί εφοπλιστές έτσι και ο Νιάρχος προέβλεψε την τεράστια άνοδο του πετρελαίου μετά τον πόλεμο. Από τα φορτηγά λοιπόν έκανε στροφή στα δεξαμενόπλοια, δίνοντας εντολή για ναυπήγηση πετρελαιοφόρων μεγαλύτερων από τα προηγούμενά του, σε Μεγάλη Βρετανία, Σουηδία, Ολλανδία αλλά και στην κατεστραμμένη Γερμανία.



Εικόνα 7.2: Περιοδικό Time (6 Αυγούστου 1956).

Ρίχνει μία σωρεία δεξαμενόπλοιων στην αγορά των καυσίμων και φτάνει σε σημείο να διαθέτει τον μεγαλύτερο ιδιόκτητο εμπορικό στόλο παγκοσμίως. Θα του βγάλουν το παρατσούκλι Χρυσός Έλληνας, ενώ θα πρωταγωνιστήσει και σε εξώφυλλο του περιοδικού Time.

Είναι γνωστό πως η Αμερικανική κυβέρνηση ήθελε να δώσει τη πλειονότητα των πλοίων που είχε κατασκευάσει κατά τη διάρκεια του πολέμου σε Αμερικανούς εφοπλιστές. Έτσι λοιπόν, για να πετύχει την αγορά αρκετών πλοίων Liberty ο Νιάρχος, όπως και πολλοί άλλοι Έλληνες εφοπλιστές, δημιούργησαν εικονικές Αμερικανικές εταιρείες μέσω των οποίων απορρόφησαν αρκετά πλοία.

Ο Νιάρχος ίδρυσε την North American Shipping & Trading Co., στην οποία φαινόταν ιδιοκτήτες Αμερικανοί πολίτες μέσα σε αυτούς και η αδερφή του. Βέβαια, κάτι τέτοιο έγινε γρήγορα αντιληπτό και στις αρχές της δεκαετίας του '50 η Αμερικανική κυβέρνηση κατάσχεσε όλα τα πλοία του υπό Αμερικανική σημαία. Αντιδρώντας άμεσα πλήρωσε 12 εκατομμύρια δολάρια, ενώ συμφώνησε να ναυπηγήσει αρκετά από τα πλοία του σε Αμερικανικά ναυπηγεία.

Το πλοίο SS Manhattan, το οποίο κατασκευάστηκε το 1962, αποτελούσε το μεγαλύτερο δεξαμενόπλοιο της εποχής, χωρητικότητας 114.668 τόνων. Σύντομα ο ίδιος κατάλαβε ότι τα ταξίδια του ήταν ασύμφορα λόγω των καταναλώσεών του αλλά και του 50μελούς πληρώματος που απαιτούσε. Την

επόμενη χρονιά θα το πουλήσει και ακολουθώντας το παράδειγμα του Ωνάση ναυπηγεί πλοία, παίρνοντας δάνεια από τράπεζες στις οποίες έδινε εγγύηση τη τιμή του ναύλου. Τα πλοία του ήταν γνωστά για την ποιότητα και τις ανέσεις που προσέφεραν. Στα πληρώματα ήταν γενναιοδωρος, όπως και με τους εργαζομένους στα γραφεία του. Εκτός από Ελληνικά πληρώματα προσλάμβανε επίσης Γερμανούς, Ιταλούς και Βρετανούς. Λέγεται πως είχε την καλύτερη μισθοδοσία από όλους τους άλλους εφοπλιστές.

Παράλληλα με τα ναυτιλιακά ο Νιάρχος ασχολείται και με άλλες επιχειρηματικές δραστηριότητες, αλλά και συλλογές. Στα μέσα της δεκαετίας του '50 αρχίζει να επενδύει στην Ελλάδα. Αγοράζει την εταιρεία Ελληνικά Δωλιστήρια στον Ασπρόπυργο, τα οποία κρατικοποιούνται τελικά το 1976, ενώ ιδρύει και τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά, τα μεγαλύτερα ναυπηγεία στην Ελλάδα και από τα μεγαλύτερα στην Μεσόγειο.

Σε αυτά επισκευάστηκαν πολλά από τα πλοία του, ενώ ακόμη κατασκευάστηκαν και αρκετά σκάφη του πολεμικού ναυτικού (όπως οι φρεγάτες MEKO 200HN-κλάση Ύδρα) και του Λιμενικού σώματος. Δύο από τις πολυτελείς θαλαμηγούς του το Ατλαντίς και το Ατλαντίς II ναυπηγήθηκαν εκεί. Τελικά και αυτά κρατικοποιήθηκαν το 1985. Πάντως ο Νιάρχος είχε να υπερηφανεύεται ότι το Ατλαντίς ήταν στην εποχή του η δεύτερη μεγαλύτερη θαλαμηγός στον κόσμο μετά το σκάφος της Βασίλισσας Ελισάβετ. Στα μέσα της δεκαετίας του '50 στα πρότυπα του Ωνάση αγοράζει ιδιωτικό νησί στον Αργοσαρωνικό, την Σπετσοπούλα. Γίνεται αγοραστής πολλών ακινήτων, ενώ αγοράζει και πακέτα μετοχών διάφορων εταιρειών με αποκορύφωμα την εξαγορά ενός σημαντικού μέρους της Citibank.



Εικόνα 7.3: Το Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος.

Ακόμη, υπήρξε ένας από τους μεγαλύτερους συλλέκτες του κόσμου. Ήταν συλλέκτης διαμαντιών και διαφόρων άλλων έργων τέχνης, ενώ ως σημαντικό απόκτημά του θεωρείται η αγορά της

συλλογής του διάσημου ηθοποιού Edward G. Robinson το 1957 έναντι έξι εκατομμυρίων δολαρίων.

Στον ελεύθερό του χρόνο πηγαίνει για σαφάρι στη Κένυα, ενώ είναι και λάτρης του σκι. Σε μια εκδρομή του για το συγκεκριμένο σπορ στην Ελβετία γνωρίζει την Σάρλοτ Φορντ, εγγονή του γνωστού αυτοκινητοβιομήχανου Χένρι Φορντ. Η Σάρλοτ μένει έγκυος και ο Νιάρχος χωρίζει την γυναίκα του Ευγενία για να παντρευτεί για τέταρτη φορά. Τελικά ο γάμος τους δεν θα διαρκέσει πολύ και επιστρέφει στην πρώην γυναίκα του. Σε ένα δυσάρεστο γεγονός το 1970 η Ευγενία πεθαίνει στη Σπετσοπούλα από υπερβολική δόση υπνωτικών χαπιών. Το 1971 παντρεύεται την Τίνα, αδερφή της Ευγενίας και πρώην συζύγου του Ωνάση. Όμως και αυτή θα έχει την ίδια τύχη με την αδερφή της καθώς θα πεθάνει από υπερβολική δόση υπνωτικών χαπιών το 1974.

Ο ίδιος απεβίωσε στις 16 Απριλίου του 1996 στο Σεν Μόριτζ της Ελβετίας, ενώ ετάφη στη Λωζάννη. Κατά τη διάρκεια της ζωής του έκανε πολλές φιλανθρωπίες. Ακόμα και μετά τον θάνατό του όμως άφηγε στη διαθήκη του την επιθυμία για τη κατασκευή ενός ιδρύματος το οποίο θα παρέχει δωρεές στην παιδεία, στην υγεία, στις τέχνες και στον πολιτισμό. Τελικά, το 1996 η επιθυμία του έγινε πράξη με την ίδρυση του Ιδρύματος Σταύρος Νιάρχος.

8. ΧΑΝΔΡΗΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ

8.1 Τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια

Ο Αντώνης Χανδρής γεννήθηκε το 1927 στον Πειραιά. Η καταγωγή του ήταν από την Χίο και ήταν γιος του εφοπλιστή Ιωάννη Χανδρή και της Ευγενίας Χανδρή. Ο πατέρας του πεθαίνει το 1942 σε ηλικία 52 ετών κατά τη διάρκεια του πολέμου. Ο Αντώνης και ο αδερφός του Δημήτρης έχουν να αναλάβουν ένα πολύ δύσκολο έργο. Τη συνέχιση της επιχείρησης, η οποία μέσα στον πόλεμο έχασε επτά ατιμόπλοια. Με γρήγορες κινήσεις καταφέρνουν και αναπληρώνουν το χαμένο έδαφος. Αγοράζουν ένα Liberty, ένα T-2 μπαίνοντας και αυτοί στο παιχνίδι του πετρελαίου, αλλά και το τεσσάρων χρονών Nathaniel Macon.

Ο νεαρός Αντώνης βλέπει με καλό μάτι την ενασχόληση με τον χώρο των επιβατηγών. Αγοράζει μια εταιρεία ατιμόπλοιων με έδρα το Newcastle της Αγγλίας με στόχο την μεταφορά μεταναστών από όλη την Ευρώπη προς Αμερική και Αυστραλία. Ο ίδιος ο πατέρας του πριν μια 30αετία είχε ασχοληθεί με την επιβατική ναυτιλία, με τις γραμμές Πειραιάς-Κόρινθος αλλά και Ελλάδας-Ιταλίας. Ιδρύει την Chandris Cruises με στόχο τη κρουαζιέρα στη Μεσόγειο, ενώ σχεδόν αμέσως ιδρύει και την Chandris Lines, επιβατική εταιρεία με κύριο στόχο τη μεταφορά μεταπολεμικών μεταναστών από την Ευρώπη στην Αυστραλία. Ταυτόχρονα διατηρούσε έναν στόλο από τριάντα πλοία φορτηγά και δεξαμενόπλοια.



Εικόνα 8.1: Αντώνης Χανδρής

Στα χρόνια που ακολούθησαν το όνομα Χανδρής έγινε συνώνυμο με την επιβατική ναυτιλία. Ο στόλος του όλο και αυξάνονταν προσθέτοντας σ' αυτόν νέα υπερσύγχρονα πλοία με ανέσεις

πρωτόγνωρες για την εποχή. Βέβαια παρά τις ανέσεις ο στόχος της εταιρείας δεν ήταν άλλος από την ασφαλή μεταφορά των μεταναστών στον προορισμό τους. Στα μεγαλύτερα του επιτεύγματα του πιστώνουμε την αγορά του SS Australis, το δεύτερο μεγαλύτερο επιβατηγό των ΗΠΑ και φυσικά το μεγαλύτερο υπό Ελληνική σημαία.

Τη δεκαετία του '70 αυτός και ο αδερφός του έφτασαν να διαχειρίζονται τον μεγαλύτερο στόλο κρουαζιερόπλοιων στον κόσμο αφήνοντας πίσω τους κολοσσούς στο τομέα αυτό, όπως η P&O και η Cunard. Βέβαια όλα κάποια στιγμή φτάνουν στο τέλος τους. Έτσι και η Αυστραλία αποφάσισε να διακόψει το συνεχόμενο κύμα μεταναστών από την Ευρώπη, θέτοντας περιοριστικούς όρους. Ταυτόχρονα έχουμε και τη ραγδαία ανάπτυξη των αερομεταφορών.

Στον τομέα της ποντοπόρου ναυτιλίας είχε και εκεί μερικές επιτυχίες και σε καμία περίπτωση δεν την παραμέλησε. Όπως προείπαμε τη δεκαετία του '60 διέθετε τριάντα πλοία φορτηγά και δεξαμενόπλοια, όντας ένας από τους μεγαλύτερους Ελληνικούς στόλους. Στον τομέα των δεξαμενόπλοιων ήταν από τους πρώτους που παρήγγειλε Very Large Crude Carrier (VLCC). Μάλιστα, το 1969 παραλαμβάνει το Ευγενία Χανδρή χωρητικότητας 205.000 τόνων, το μεγαλύτερο δεξαμενόπλοιο από κάθε άλλη Ελληνική εταιρεία, το οποίο όμως θεωρήθηκε ασύμφορο και τελικά πωλήθηκε 7 χρόνια αργότερα.

8.2 Οι ηγετικές του δυνατότητες

Είναι γεγονός ότι και ο Αντώνης και ο Δημήτρης Χανδρής είχαν την εκτίμηση του Ελληνικού λαού, όπου το όνομα τους το ήξεραν όλοι όπως και τον Ωνάση, αλλά κυρίως έχαιραν εκτίμησης του στενού εφοπλιστικού κύκλου των Ελλήνων του Λονδίνου και του Πειραιά. Ο αδερφός του υπήρξε αντιπρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών από το 1962 έως το 1964 και στη συνέχεια πρόεδρος της Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, όπου προέδρευσε μέχρι και τον θάνατό του το 1980.

Ο Αντώνης ο οποίος είχε σπουδάσει στην Ελβετία ναυπηγός μηχανολόγος, διαθέτοντας αυτή την πανεπιστημιακή εκπαίδευση, ήταν από τους πιο μορφωμένους στον χώρο του, διότι την εποχή εκείνη ήταν πολύ λίγοι οι εφοπλιστές που λάμβαναν κάποια εκπαίδευση πέρα από τη βασική.

Αρχικά, εξελέγη αντιπρόεδρος της Επιτροπής του Λονδίνου τη δεκαετία του '60. Με τη μεταπολίτευση το 1974 πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) ήταν ο Στρατής Ανδρεάδης. Ο ίδιος είχε αναπτύξει αρκετά καλές σχέσεις με τη χούντα και αυτό είχε ως αποτέλεσμα μετά τη πτώση της να μην τον αντιμετωπίζουν με καλό μάτι, ιδίως σε μια εποχή που όπως είχε δηλώσει και ο τότε πρωθυπουργός Κωνσταντίνος Καραμανλής *«Ο εφοπλισμός δεν έχει καλό όνομα εις τον λαόν και πρέπει να φροντίσουν οι ίδιοι οι εφοπλιστές να κάνουν καλή εντύπωση στον τόπον! Εάν, δεν το κάνετε εσείς, θα το κάνουμε εμείς μόνοι μας»*. Ο Αντώνης Χανδρής έχαιρε

όπως είπαμε της εκτίμησης των Ελλήνων εφοπλιστών. Ο ίδιος αναλαμβάνει πρόεδρος της ΕΕΕ στις 10 Ιανουαρίου 1975 και εκλέγεται ξανά άλλες δύο φορές το 1976 και το 1979.

Το 1975 το κράτος αποφασίζει την ενίσχυση και ενδυνάμωση του Ελληνικού νηολογίου. Στόχος ήταν η επιστροφή όσο το δυνατόν περισσότερα πλοία υπό Ελληνική σημαία. Ο Χανδρής μαζί με άλλους επιφανείς εφοπλιστές κάνουν την αρχή και γυρνάνε τα πλοία τους στο Ελληνικό νηολόγιο. Γενικά στην πορεία του προσπάθησε να βοηθήσει την Ελλάδα με κάθε τρόπο. Ίδρυσε ναυπηγείο στη Σαλαμίνα, όπου εκεί επισκεύαζε τα πλοία του, δημιούργησε εταιρεία κατασκευής ηλεκτρικών ειδών, ενώ ασχολήθηκε πολύ και με τις ξενοδοχειακές επιχειρήσεις ενισχύοντας τον τουρισμό. Ίσως το μεγαλύτερο του εγχείρημα να ήταν η δημιουργία σε συνεργασία με άλλους εφοπλιστές ασφαλιστικής εταιρείας πλοίων και αεροσκαφών. Κατά τη διάρκεια της θητείας του προέτρεπε συνεχώς τους Έλληνες εφοπλιστές να επενδύουν στη χώρα τους, ενώ συγκέντρωσε πολλές φορές χρήματα για την κάλυψη εθνικών θεμάτων.

Την εποχή εκείνη ένα από τα προβλήματα της Ελληνικής ναυτιλίας ήταν η έλλειψη κυρίως κατωτέρων πληρωμάτων. Ο στόλος όλο και αυξάνονταν και η ανάγκη για πληρώματα όλο και πλήθαινε. Ο Χανδρής αποφασίζει την δημιουργία μιας καμπάνιας πανελλαδικά και κυρίως στην επαρχία ώστε οι νέοι να γνωρίσουν τι ευκαιρίες έχουν μέσω του ναυτικού επαγγέλματος και να το ακολουθήσουν. Ζητούσε 10-15.000 νέους. Μόνο αν δεν έρθουν οι Έλληνες έλεγε θα καταφύγουμε στην έσχατη λύση των ξένων πληρωμάτων. Η καμπάνια πέτυχε και πολλοί νέοι ακολούθησαν το ναυτικό επάγγελμα, βλέποντας ότι μπορούσαν να εξελιχθούν σε ανώτερα πληρώματα καταστρώματος και μηχανής.



Εικόνα 8.2: Απόσπασμα από τα Ναυτικά Χρονικά, τεύχος 999 (1977).

Υπό την προεδρία του απέκτησε καλές σχέσεις με όλα τα πολιτικά κόμματα της εποχής, ενώ στήριξε τους νέους εφοπλιστές. Λόγω της κακής εικόνας που είχε ο λαός για τον ελληνικό εφοπλισμό, επικοινωνούσε συχνά με τον τύπο δίνοντάς τους να καταλάβουν το καλό τους πρόσωπο.

Η προσπάθεια αυτή ήταν άκρως επιτυχημένη καθώς σε συνδυασμό με πολλές επενδύσεις και φιλανθρωπίες στην Ελλάδα ο κόσμος άλλαξε τον τρόπο σκέψης του. Ακόμη, υπήρξε ο οραματιστής για τη δημιουργία της σημερινής Intercargo (Διεθνής Ένωσης Πλοιοκτητών Ξηρού Φορτίου), η οποία ιδρύθηκε το 1980. Αποτελεί μέχρι και σήμερα μια από τις πιο γνωστές και δυνατές ενώσεις στον παγκόσμιο χώρο της ναυτιλίας.

Έμεινε στην ιστορία ως ένας από τους πιο πετυχημένους προέδρους της ΕΕΕ. Ηγήθηκε σε μια περίεργη και δύσκολη περίοδο μετά την πτώση της χούντας που το όνομα των εφοπλιστών δεν είχε καλή φήμη για τους Έλληνες πολίτες. Βρήκε λύσεις στα ναυτεργατικά ζητήματα που ζητούσαν οι ναυτεργατικές ενώσεις, βοήθησε την χώρα να ανακάμψει οικονομικά προτρέποντας τους εφοπλιστές να επιστρέψουν τα καράβια τους υπό Ελληνική σημαία, επένδυσε στην χώρα μας και προέτρεψε και τους υπόλοιπους να το κάνουν, αποκατάστησε στο μέγιστο την άποψη που είχε ο λαός για τους εφοπλιστές αλλά κυρίως προέδρευσε με δημοκρατικά συστήματα και με έναν τρόπο που ακόμα και σήμερα μνημονεύεται. Τέλος, ήταν αυτός που θέσπισε ως ανώτερο χρόνο προεδρίας στην ένωση τις δυο θητείες.

Το 1981 παραιτείται από την προεδρία λόγω των προβλημάτων υγείας που είχε. Πέθανε το 1984 στην Νέα Υόρκη νικημένος από την επάρατη νόσο σε ηλικία 60 ετών. Αποτέλεσε έναν άνθρωπο που όχι μόνο η Ελληνική αλλά και η Παγκόσμια ναυτιλία θα θυμάται για πάντα. Οι ιδέες του και ο τρόπος με τον οποίο προέδρευσε θα εξακολουθούν να επηρεάζουν την ΕΕΕ μέχρι και σήμερα.

9. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ

9.1 Τα πρώιμα χρόνια

Ο Αντώνης Αγγελικούσης γεννήθηκε στα Καρδάμυλα της Χίου το 1919. Καταγόταν από οικογένεια ναυτικών και θαλασσοπόρων. Ο προπάππος του φημολογείται ότι υπήρξε πειρατής με έδρα τα Καρδάμυλα επί Οθωμανικής κυριαρχίας. Ο παππούς του χρησιμοποιούσε τα καράβια του για εμπόριο σε όλη τη Μεσόγειο και τη Μαύρη θάλασσα. Ο πατέρας του όμως δεν μπόρεσε να κρατήσει την οικογενειακή επιχείρηση και μαζί με όλα αυτά έχασε και όλα του τα λεφτά.

Τελείωσε το σχολείο στη Χίο, ήθελε όμως να σπουδάσει στο πανεπιστήμιο. Μετά την οικονομική καταστροφή που υπέστη ο πατέρας του δεν μπορούσε να τον στηρίξει οικονομικά και έτσι ακολούθησε την θάλασσα και το επάγγελμα του ναυτικού, όπως πολλοί άλλοι νέοι εκείνη την εποχή από το νησί του. Θα μπει στα πλοία ως ασυρματιστής και αργότερα θα δηλώσει πως αποφάσισε να ασχοληθεί με τον ασύρματο γιατί δεν ήθελε τις ευθύνες του πλοιάρχου. Αυτό τον καθιστά διαφορετικό από πολλούς παραδοσιακούς εφοπλιστές που ήταν πλοίαρχοι και στη συνέχεια απέκτησαν τα δικά τους πλοία.

9.2 Η περίοδος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου

Με το ξέσπασμα του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου ο ίδιος ταξίδευε και το πλοίο στο οποίο επέβαινε torpilίστηκε έξω από τη Κέρκυρα. Ο ίδιος έζησε και συνέχισε τα ταξίδια, ώσπου το 1942 το πλοίο του, που μετέφερε πολεμοφόδια στις Βρετανικές δυνάμεις, θα δεχθεί torπίλη έξω από τη Χάιφα στην Παλαιστίνη. Το πλοίο βυθίστηκε και παρά τις αντίξοες συνθήκες ο ίδιος επέζησε, παρόλο που το ένα τρίτο του πληρώματος πνίγηκε ή κάηκε καθώς το πετρέλαιο που χύθηκε στη θάλασσα πήρε φωτιά.

Ακολούθως, Βρετανοί τον βρήκαν και τον περισυνέλεξαν, ενώ στην συνέχεια τον εκπαίδευσαν ως αλεξιπτωτιστή στην Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου. Η αποστολή του ήταν να μεταβεί στη Κρήτη με άλλες συμμαχικές δυνάμεις, κάτι το οποίο έγινε και μάλιστα έλαβε μέρος στην απαγωγή του Γερμανού στρατιωτικού διοικητή όλης της νήσου Χάινριχ Κράιπε. Ήταν μια τεράστια επιτυχία για τις συμμαχικές δυνάμεις σε μια περίοδο όπου μόνο ήττες δεχόταν από τις δυνάμεις του Άξονα.

Για τις υπηρεσίες του παρασημοφορήθηκε δύο φορές από την Ελληνική κυβέρνηση και άλλες δύο από τη Βρετανική, λόγω της γενναιότητας που επέδειξε. Οι Βρετανικές μυστικές υπηρεσίες του πρότειναν να συνεχίσει να εργάζεται για αυτούς, όμως ο ίδιος αρνήθηκε.

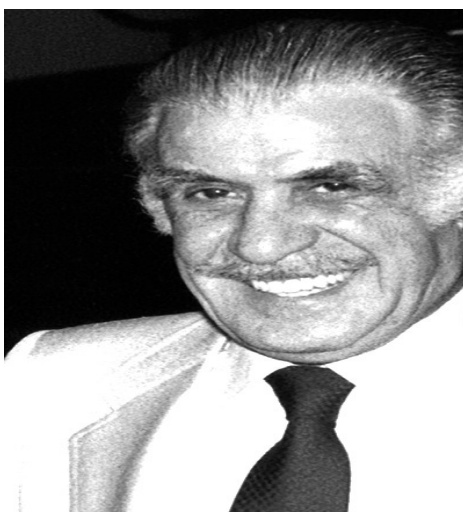
Με το τέλος του πολέμου και την έναρξη του εμφυλίου στην Ελλάδα παντρεύεται την Μαρία Παπάλιου. Η Μαρία ενθάρρυνε τον άντρα της να ασχοληθεί με τα ναυτιλιακά, γνωρίζοντας από τον αδερφό της την δουλειά καθώς εκείνος ήταν πλοιοκτήτης στην Αίγυπτο. Τελικά ο Αγγελικούσης θα πειστεί και με τη βοήθεια ενός φίλου του, τού Δημήτρη Ευθυμίου, θα ανοίξει στον Πειραιά το πρώτο του ναυτικό πρακτορείο εν μέσω του εμφυλίου πολέμου.

9.3 Τα νεότερα χρόνια

Μαζί με τον Ευθυμίου αλλά και τον Π. Καλούδη αγοράζουν τα πρώτα τους δύο ατμόπλοια Αστυπάλαια και Πάρνων με σήμα το τριφύλλι, το οποίο συμβόλιζε τους τρεις φίλους. Σύντομα ο στόλος αυξάνεται και ο καθένας παίρνει τον δρόμο του.

Για να ελέγχει καλύτερα τους ναυλωτές και τα καράβια του στα μέσα της δεκαετίας του '60 θα μεταβεί στην Σιγκαπούρη. Η εταιρεία βέβαια εδρεύει στον Λονδίνο όπου αυξάνει τη φήμη του μεταξύ των υπολοίπων Ελλήνων εφοπλιστών. Θα μπει τότε σε έναν όμιλο που δημιούργησαν εκεί την Pegasus Ocean Services.

Το 1968 αφήνει την Pegasus και μαζί με τον Ευθυμίου ιδρύουν την Angelef με την οποία θα πορευτούν μαζί τρία χρόνια. Τότε ο Αγγελικούσης χωρίς να διαλύσει την Angelef ιδρύει την Anangel Shipping Enterprises.



Εικόνα 9.1: Αντώνης Αγγελικούσης

Διακρίθηκε ιδιαίτερα στον τομέα των νεότευκτων πλοίων. Ήθελε τα πλοία του να είναι καινούρια με ανέσεις για τους ναυτικούς και ασφαλή. Το 1968 θα παραλάβει το πρώτο του νεότευκτο Panamax 65.000 τόνων Άφοβος.

Ξεκινά μια σειρά από παραγγελίες νεότευκτων από το 1965 και μετά. Μέχρι το 1982 είχε φτάσει στον εξωπραγματικό αριθμό για τα δεδομένα της εποχής των 42 παραγγελιών. Τα πλοία ήταν

κυρίως τα Fortune, Freedoms Mark II και Friendships Mark II. Όλα τα πλοία βγήκαν από τα ναυπηγεία Ishikawajima-Harima Heavy Industries. Η συνεργασία των δύο πλευρών διακόπηκε ξαφνικά όταν έγινε γνωστό ότι τα ναυπηγεία έδιναν προμήθειες σε κάποιον άλλο Έλληνα εφοπλιστή για πλοία τα οποία παραγγέλνονταν από πελάτες των ναυπηγείων. Η υπόθεση πήρε μεγάλες διαστάσεις και έφτασε μέχρι τα δικαστήρια.

Στα μέσα της δεκαετίας του '70 άρχισε τις προσπάθειες για να εισαχθεί η εταιρεία του στο χρηματιστήριο. Επιχείρησε να ενσωματώσει την εταιρεία Angelicoussis Shipping Group Limited στις Βερμούδες ως μητρική όλων των υπόλοιπων εταιρειών του. Τελικά για κάποιον λόγο το θέμα πάγωσε και αυτό που δεν κατάφερε ο ίδιος το κατάφερε αργότερα ο γιος του.

Ο Ιωάννης Αγγελικούσης μπήκε στην εταιρεία από το 1973. Το 1987 κατάφερε να βάλει την εταιρεία Anangel-American Ship holding στο χρηματιστήριο του Λουξεμβούργου. Μάλιστα δύο χρόνια αργότερα η ίδια εταιρεία μάζεψε πάνω από 100 εκατομμύρια δολάρια κατά τη διάρκεια μιας δημόσιας προσφοράς με αποτέλεσμα τον Ιούλιο του 1989 να εισηχθεί στο χρηματιστήριο Nasdaq των ΗΠΑ. Εκείνος ο Ιούλιος του 1989 λοιπόν αποτελεί ορόσημο για τον όμιλο, όχι μόνο γιατί κατάφερε να εισηχθεί στο Αμερικάνικο χρηματιστήριο, αλλά και γιατί τον ίδιο μήνα απεβίωσε ο ιδρυτής της Αντώνης Αγγελικούσης σε ηλικία 71 ετών.

Υπήρξε και αυτός εκ των κορυφαίων Ελλήνων εφοπλιστών του 20ου αιώνα. Ξεκίνησε στη κυριολεξία από το μηδέν και δημιούργησε μία εταιρεία με καινούρια, ασφαλή και άνετα πλοία. Κατάφερε να τη βάλει στο χρηματιστήριο, ενώ υπερασπίζονταν πάντα την ύπαρξη Ελληνικής σημαίας στα πλοία του και τη χρήση Ελλήνων ναυτικών.

Στις ημέρες μας ο όμιλος Αγγελικούσης αποτελεί την μεγαλύτερη παγκοσμίως ιδιωτικής ιδιοκτησίας εφοπλιστική εταιρεία. Ο γιος του Ιωάννης υπήρξε άξιος συνεχιστής του, ενώ μας διηγείται τα λόγια του πατέρα του που του επισήμανε συνέχεια ότι *«Δείχνοντας σεβασμό στους ανθρώπους μας, δημιουργούμε μια βαθιά και αμοιβαία αφοσίωση»*.

10. ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ

10.1 Η σημερινή κατάσταση της Ελληνόκτητης ναυτιλίας.

Στο κεφάλαιο αυτό θα κάνουμε μια σύντομη επισκόπηση στην σημερινή κατάσταση της Ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας. Είναι γεγονός ότι από τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και μετά, οι Έλληνες εφοπλιστές έχουν φθάσει σε πολύ υψηλό επίπεδο. Η συνολική χωρητικότητα ξεπερνά σε πολύ τα νούμερα των προηγούμενων δεκαετιών ευρισκόμενη πάνω από τα 250 εκατομμύρια dwt. Τα νούμερα αυτά βέβαια αναφέρονται σε πλοία Ελλήνων εφοπλιστών ή εταιρείες Ελληνικών συμφερόντων. Δεν αναφερόμαστε σε πλοία με Ελληνική σημαία, όπου οι αριθμοί πέφτουν κατά πολύ περίπου στους 65 εκατομμύρια τόνους. Ακολουθεί η Ιαπωνία και η Κίνα. Ένα σημαντικό γεγονός είναι ότι παρότι οι Κινέζοι εφοπλιστές κατέχουν τον μεγαλύτερο αριθμό πλοίων, η χώρα μας τους ξεπερνάει σε χωρητικότητα.

Ενώ στον 20ο αιώνα παρατηρήθηκε σε πολλούς εφοπλιστές να ξεκινάνε από το μηδέν στη κυριολεξία, στις μέρες μας αυτό είναι σχεδόν αδύνατο να επιτευχθεί. Οι παραδοσιακές οικογένειες που μεγαλούργησαν τον περασμένο αιώνα συνεχίζουν να τραβάνε το κουπί της εποχής μας, με μικρές βέβαια απώλειες. Το γεγονός ότι στις μέρες μας είναι αρκετά δύσκολο να ξεκινήσει κανείς από το τίποτα και να γίνει εφοπλιστής και μάλιστα καλός, οφείλετε στην απίστευτη εξέλιξη της αξίας σε οτιδήποτε έχει να κάνει με τον χώρο της ναυτιλίας. Τα ποσά που διακυβεύονται είναι υπέρογκα. Ακόμα και η αγορά ενός πλοίου μέτριας χωρητικότητας κοστίζει μερικά εκατομμύρια. Η αξία του σημερινού Ελληνόκτητου στόλου αγγίζει τα 105 δισεκατομμύρια δολάρια. Σε αυτά τα πλοία κατέχουμε το μεγαλύτερο ποσοστό νεότευκτων, ενώ σημαντικό είναι και το ποσοστό απόκτησης πλοίων από δεύτερο χέρι.

10.2 Οι μεγαλύτεροι Έλληνες εφοπλιστές του 21ου αιώνα

Ο μεγαλύτερος Ελληνικός, αλλά και Παγκόσμιος ναυτιλιακός όμιλος δεν είναι άλλος από τον όμιλο Αγγελικούση. Ελέγχει ένα σύνολο 125 πλοίων διατηρώντας φορτηγά, δεξαμενόπλοια αλλά και πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου. Είναι η εταιρεία που δημιουργήθηκε από τον Αντώνη Αγγελικούση που αναφέρουμε πιο πάνω με άξιο συνεχιστή τον γιο του Ιωάννη.

Στην δεύτερη θέση συναντάμε τον όμιλο Navios της Αγγελικής Φράγκου. Κόρη του Νίκου Φράγκου ο οποίος υπήρξε σημαντικό πρόσωπο της μεταπολεμικής Ελλάδας βοηθώντας πολύ σε πολλά θέματα, με φιλανθρωπικές δαπάνες. Η κόρη του συνεχίζει το έργο του πατέρα της παίζοντας

μεγάλο ρόλο στην οικονομική ζωή της χώρας μας. Η Navios ελέγχει ένα στόλο 168 πλοίων διαφόρων κατηγοριών.

Στην τρίτη θέση βρίσκεται η εταιρεία Dynacom του Γεωργίου Προκοπίου. Η εταιρεία διαθέτει 112 πλοία tankers και LNG. Ο Προκοπίου ξεκίνησε την ενασχόληση με τη ναυτιλία το 1971, φθάνοντας τη Dynacom σε ένα πάρα πολύ υψηλό επίπεδο. Μάλιστα το 2016 στον κατάλογο Lloyds βρισκόταν στη 12η θέση όσον αφορά την επιρροή του στην ναυτιλιακή βιομηχανία.



Εικόνα 10.1: Γεώργιος Προκοπίου

Ακολουθεί ο όμιλος Cardiff Marine του Γιώργου Οικονόμου. Διαθέτει 78 πλοία δεξαμενόπλοια και LNG. Ξεκίνησε ως έφορος μηχανικός στην Thenamaris και έφτασε μέσα σε λίγα χρόνια να κατέχει μια από τις μεγαλύτερες εταιρείες παγκοσμίως. Στα σημαντικότερα επιτεύγματα του το γεγονός ότι ο όμιλος βρίσκεται στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης αλλά και ότι συγκαταλέγεται στους πιο πλούσιους ανθρώπους στον κόσμο σύμφωνα με το έγκυρο περιοδικό Forbes.

Στην πέμπτη θέση συναντάμε την Tsakos Group του Νίκου Τσάκου. Ο πατέρας του Παναγιώτης, υπήρξε καπετάνιος-εφοπλιστής και ιδρυτής του ομίλου. Κατέχει 94 πλοία διαφόρων κατηγοριών. Ο Νίκος Τσάκος σπούδασε οικονομικά και πολιτικές επιστήμες στο πανεπιστήμιο Columbia της Νέας Υόρκης αλλά έλαβε και πτυχίο Master στα οικονομικά ναυτιλιακά από το City University of London. Από το 1993 είναι πρόεδρος της εταιρείας καταφέροντας να την βάλει στα χρηματιστήρια του Όσλο και της Νέας Υόρκης.

Στους πιο πάνω μπορούμε να συμπεριλάβουμε επίσης τα αδέρφια Μαρτίνου Κωνσταντίνου με 83 πλοία 8,7 εκατομμυρίων dwt, του Ανδρέα με 70 πλοία 8,4 εκατομμυρίων dwt στη εταιρεία Minerva Marine αλλά και του Αθανάσιου που κατέχει την Eastern Mediterranean Marine. Ακολουθεί ο Διαμαντής Διαμαντίδης της Marmaras Navigation, ενώ πολλά ονόματα συνεχίζουν στη λίστα με κορυφαία αυτά των Βαγγέλη Μαρινάκη της Capital Maritime, του ιδρύματος Ωνάση με την Olympic Shipping, της οικογένειας Χανδρή με την Chandris Group, της οικογένειας

Λυκιαρδόπουλου με την Neda Maritime Agency και της οικογένειας Πολέμη με την Polembros Shipping.

11. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η από αρχαιοτάτων χρόνων ενασχόληση των Ελλήνων με τη θάλασσα αποτέλεσε τον ζωοδότη παράγοντα για την επιβίωση και εξέλιξη του έθνους ανά τους αιώνες. Ως ένα κράτος περιβαλλόμενο από θάλασσα θα ήταν αδύνατο να μην αναπτύξει μία ιδιαίτερη σχέση μαζί της. Όμως, δεν έφτανε μόνον αυτό διότι, και άλλα κράτη είχαν ανάλογα χαρακτηριστικά χωρίς εν τούτοις να καταφέρουν να γίνουν μεγάλες ναυτικές δυνάμεις.

Πρωτίστως η θέληση και η αντροσύνη των караβοκύρηδων του 19ου αιώνα και ακολούθως η οξυδέρκεια και η τόλμη σε συνδυασμό με τη εύνοια της τύχης των Ελλήνων εφοπλιστών του 20ου αιώνα αποτέλεσαν τα κύρια στοιχεία που οδήγησαν στο σημερινό θαύμα της Ελληνικής ναυτιλίας.

Ξεκινώντας οι περισσότεροι από το μηδέν κατάφεραν να χτίσουν θαλάσσιες αυτοκρατορίες, περνώντας τρομερά δύσκολες περιόδους πολέμων, καταστροφών, απώλειας του μεγαλύτερου μέρους του στόλου τους κι όμως, κατάφεραν όχι μόνο να συνεχίσουν αλλά και να μεγαλώσουν ακόμα περισσότερο τον στόλο τους, ξεπερνώντας μεγάλες ναυτικές δυνάμεις της εποχής όπως η Αγγλία και η Νορβηγία. Το γεγονός αυτό όχι μόνον ήταν αλλά εξακολουθεί να είναι κάτι το μοναδικό σε παγκόσμιο επίπεδο, αν αναλογιστεί κανείς την θέση της Ελλάδας σε σχέση με άλλες προηγμένες σε υποδομές, εκπαίδευση και τεχνολογία χώρες.

Οι Έλληνες εφοπλιστές παρόλο τον πλούτο και την ευμάρεια που δημιούργησαν για τις οικογένειές τους δεν παρέλειψαν να συνεισφέρουν ποικιλοτρόπως τόσο προς τις ιδιαίτερες πατρίδες τους όσο και προς το ίδιο το κράτος δια μέσου του τεράστιου φιλανθρωπικού έργου που άφησαν πίσω τους, είτε με την κατασκευή ιδρυμάτων είτε με άλλες σημαντικές συνεισφορές και δωρεές. Θέλησαν με τον τρόπο τους να πουν ένα μεγάλο ευχαριστώ προς την χώρα που ο πολιτισμός της τους ανάθρεψε, δίνοντας συγχρόνως τη δυνατότητα σε πολλούς νέους της να εξελιχθούν πνευματικά, τεχνολογικά, επαγγελματικά και κοινωνικά και να δουν την χώρα τους να προοδεύει και να αναπτύσσεται ατενίζοντας ένα καλύτερο αύριο.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 0	Η πυρπόληση της τουρκικής φρεγάτας από τον Παπανικολή.	v
Εικόνα 1.1	Το υπερωκεάνιο Πατρίς 1.300 επιβατών.	1
Εικόνα 1.2	Λεωνίδας Εμπειρικός.	2
Εικόνα 2.1	Σταύρος Λιβανός.	4
Εικόνα 3.1	Εμμανουήλ Κουλουκουντής.	8
Εικόνα 3.2	Ναυτικά Χρονικά τεύχος 879 (1972).	11
Εικόνα 4.1	Ευγένιος Ευγενίδης.	13
Εικόνα 5.1	Αριστοτέλης Ωνάσης.	17
Εικόνα 5.2	Δεξαμενόπλοιο τύπου T-2.	19
Εικόνα 5.3	Το έμβλημα της Ολυμπιακής Αεροπορίας.	21
Εικόνα 6.1	Ιωάννης Λάτσης.	24
Εικόνα 6.2	Το Supertanker Hellas Fos.	27
Εικόνα 7.1	Σταύρος Νιάρχος.	28
Εικόνα 7.2	Περιοδικό Time (6 Αυγούστου 1956).	30
Εικόνα 7.3	Το Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος.	31
Εικόνα 8.1	Αντώνης Χανδρής.	33
Εικόνα 8.2	Απόσπασμα από τα Ναυτικά Χρονικά, τεύχος 999 (1977).	35
Εικόνα 9.1	Αντώνης Αγγελικούσης.	38
Εικόνα 10.1	Γεώργιος Οικονόμου.	41

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 2.1	Παγκόσμια χωρητικότητα δεξαμενοπλοίων 1947.	6
-------------	---	---

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- [1] Γουλιέλμος Α., Η αναγέννηση της ναυτιλίας, Η Καθημερινή, Αθήνα (1999).
- [2] ——— Η Στρατηγική των Ελληνικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα (2001).
- [3] Δουζίνα – Στειακάκη Π., Σταύρος Νιάρχος ο αρχηγός του στόλου, Μικρές Εκδόσεις (2017).
- [4] Evans P., Ωνάσης, Εκδόσεις Κάκτος, Αθήνα (1988).
- [5] Καραγεώργου Λ., Οι 50 ισχυρότεροι Έλληνες εφοπλιστές που πρωταγωνιστούν διεθνώς, Ναυτεμπορική, (01-06-2018).
- [6] Μιχαηλίδης Σ. Γ., Σταύρος Γ. Λιβανός, Ιδιωτική Έκδοση (2004).
- [7] Μπίσιας Η., Βαγγέλας Γ., Μαρέλου Α., Ελληνικό ναυτιλιακό παράδειγμα – Ηγετικές μορφές του ελληνικού εφοπλισμού κατά τον 20ο αιώνα, Ναυτικά Χρονικά (2015).
- [8] Σκουλιός Μ., Κασσιώτες στην Αμερική και τον Καναδά (1899-2004), Έκδοση Δήμου Κασίων, Αθήνα (2007).
- [9] Σπάθη Σ., Καραγιάννης Σ., Γεωργικόπουλος Ν., Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία – Εκθέσεις 62, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα (2010).
- [10] Χαρλαύτη Τ., Η Ιστορία Της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19^{ος} – 20^{ος} Αιώνας, Τρίτη Έκδοση, Εκδόσεις Νεφέλη, Αθήνα (2001).