



Ο Αριστοτέλης Ωνάσης ξεκινά ουσιαστικά τις ναυτιλιακές του επιχειρήσεις στις αρχές της δεκαετίας του 1930 στην Αργεντινή, όταν επενδύει τα πρώτα του λεφτά αγοράζοντας δύο παλιά ατμόπλοια, τα οποία και τα ονομάζει "Σωκράτη" και "Πηνελόπη" προς τιμή των γονιών του. Σ' αυτές τις "επιδερμικές οικογενειακές συναισθηματικές εκδηλώσεις", εμείς οι Έλληνες είμαστε πάντα "πρώτοι"! Σύντομα όμως ο Ωνάσης συνειδητοποιεί πως οι μεγάλες απολαβές μελλοντικά βρίσκονται στην μεταφορά πετρελαίου από θάλασσα. Έτσι μετέπειτα, οι περισσότερες κινήσεις του στην ναυσιπλοία θα ήταν τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου, ιδιαίτερα από τις χώρες παραγωγής πετρελαίου της Μέσης Ανατολής.

Το επόμενο του βήμα την ίδια δεκαετία, ήταν η αγορά 10 φορτηγών πλοίων από Καναδική εταιρία για 120, 000 δολάρια αμερικάνικα. Επίσης υψώνει την σημαία του Παναμά σε όλα του τα πλοία (όχι την ελληνική σημαία), γιατί οι δασμοί της και οι φόροι της είναι πολύ χαμηλότεροι από αυτούς της Αργεντινής. Για πρώτη φορά ναυπηγεί (1938) δικό του πλοίο σε σουηδικά ναυπηγεία, ένα πετρελαιοφόρο, το "Ariston", χωρητικότητας 15,000 τόνων (σελ. 2. [www.onassis.gr/enim\\_deltio/34\\_06/special\\_2.php](http://www.onassis.gr/enim_deltio/34_06/special_2.php)). Στις αρχές του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου, ο Ωνάσης μεταφέρει την έδρα των ναυτιλιακών του επιχειρήσεων στο Λονδίνο, την στιγμή που γνωρίζει πολύ καλά ότι θα υπάρξουν τεράστιες ανάγκες μεταφοράς βασικών υλικών και καυσίμων στον Ευρωπαϊκό χώρο. Με το ένστικτο ενός επιχειρηματικού αρπακτικού, το 1942, μεταφέρει ξανά την έδρα των επιχειρήσεων του στην Νέα Υόρκη, αυτή την φορά εφόσον έχει διαπιστώσει πως οι μεγαλύτερες ποσότητες στρατιωτικού υλικού, καυσίμων και τροφίμων προς την Ευρώπη, διακινούντουσαν μέσω του Ατλαντικού(σελ. 1. [www.goalday.g](http://www.goalday.g)

[r/article.asp?catid=15096&subid=2&tag=810](http://www.goalday.g/r/article.asp?catid=15096&subid=2&tag=810)

... ).

Μετά το τέλος του πολέμου, όλη αυτή η πληθώρα των μεταφορικών πλοίων που ανήκαν στα κράτη των Ηνωμένων Πολιτειών και του Καναδά, ο Ωνάσης τ' αγοράζει σε ξεφτιλιστικές τιμές, εφόσον τα περισσότερα από αυτά, λειτουργούσαν αποκλειστικά για τον ανεφοδιασμό της εμπόλεμης Ευρώπης. Παράλληλα, ο ίδιος αρχίζει και ναυπηγεί δεξαμενόπλοια στα ναυπηγεία μιας κατεστραμένης Γερμανίας με πολύ χαμηλό κόστος,

γνωρίζοντας πως η βαριά βιομηχανία της χώρας αυτής ήταν διαλυμένη, ενώ οι εξειδικευμένοι Γερμανοί εργάτες και τεχνικοί ήταν δίχως εργασία και "φυτοζωούσαν"! Διηλαδή, ο Αριστοτέλης Ωνάσης εκμεταλεύτηκε αδίστακτα την οικονομική ανέχεια ενός οικονομικά διαλυμένου έθνους, για να μπορέσει να μαζέψει και άλλα "χρυσά φλουριά" για τον "εαυτούλη" του! Με την ίδια επιχειρηματική "λογική" και "ηθική" μετέφερε τις ναυπηγικές του ανάγκες στην Ιαπωνία την δεκαετία του 60, εφόσον η Γερμανική Οικονομία είχε πλέον ανακάμψει, ενώ η Ιαπωνία βρισκόταν ακόμη σε μεγάλη οικονομική ύφεση λόγω των τρομερών καταστροφών που υπέστη στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο και λόγω των οικονομικών επιβαρύνσεων μιας Αμερικανικής κατοχικής δύναμης. Το 1953, αγοράζοντας την εταιρία που έλεγχε το καζίνο του "Monte Carlo" και τα σημαντικότερα θέρετρα της πόλης, μπορεί και εξουσιάζει οικονομικά όλο το Ευρωπαϊκό Πριγκιπάτο του Monaco. Το 1954, ο Ωνάσης κλείνει μια ιστορική συμφωνία με την κυβέρνηση της Σαουδικής Αραβίας για την μεταφορά σχεδόν όλης της παραγωγής πετρελαίου της χώρας, "χαρτζιλικιώνοντας" τον ίδιο τον βασιλιά, τον Ibn Saoud. Αργότερα, με την πολιτική κρίση του 1956 στην Μέση Ανατολή, εκμεταλεύεται άψογα τις παγκόσμιες οικονομικές συγκυρίες όταν η Διώρυγα του Σουέζ κλείνει. Μέσω της φιλίας του με τον Winston Churchill, πρώην πρωθυπουργού της Μεγάλης Βρετανίας, είχε μάθει μήνες πριν, πως λόγω της επερχόμενης πολεμικής σύρραξης μεταξύ της Ευρώπης και της Αιγύπτου, θα συναιβεναι αυτός ο αποκλεισμός με την Διώρυγα, και έτσι είχε σταθμεύσει σε διάφορα στρατηγικά σημεία των ωκεανών, μεγάλα πετρελαιοφόρα γεμάτα με πετρέλαιο. Σύντομα μετά το κλείσιμο, ο Ωνάσης "μοσχοπούλησε" αυτό το πετρέλαιο στις ανεπτυγμένες οικονομίες της υφηλίου, όπου υπήρχε άμεση ζήτηση μεγάλων ποσοτήτων πετρελαίου για τις ενεργιακές τους ανάγκες (σελ. 2. <http://www.everything2.com/title/Aristotle%2520Onassis> ).

Τα δεξαμενόπλοια του Αριστοτέλη Ωνάση όλο και μεγάλωναν, προβάλλοντάς τον δίκαια σαν τον σημαντικότερο νεοτεριστή της σύγχρονης παγκόσμιας ναυσιπλοίας. Το 1966, παραγγέλνει το πρώτο παγκοσμίως δεξαμενόπλοιο τύπου VLCC (Very Large Crude Carrier), τύπος πλοίων χωρητικότητας από 160,000 μέχρι 319,000 τόνους. Ενώ από το 1966 μέχρι το 1969, κατασκευάζει στην Ιαπωνία 18 "supertankers" χωρητικότητας 200,000 τόνων το καθένα.

Όλη αυτή η επιβεβλημένη περιγραφή των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και επιτυχιών του Αριστοτέλη Ωνάση δεν είναι στην "ουσία" πολύ, μα πολύ βαρετή!! Γι' αυτό και πιστεύω "ακράδαντα", πως ο εσωτερικός του κόσμος θα πρέπει να ήταν πολύ, μα πολύ "ριχός"! Θα ήθελα εδώ ν' αναφέρω κάτι που είχε πει η Μελίνα Μερκούρη σχετικά με την "ανθρώπινη ταυτότητα" του Αριστοτέλη Ωνάση όταν αυτή ήταν Υπουργός Πολιτισμού της Ελλάδος στην δεκαετία του 1980. Στον τηλεοπτικό σταθμό της Ελληνικής Βουλής, στις 15 Οκτωβρίου του 2008, μεταδόθηκε ένα Βρετανικό "documentaire" που αφορούσε την ζωή του Αριστοτέλη Ωνάση. Ο βασικός κορμός αυτού του προγράμματος ήταν τα σχόλια διαφόρων προσωπικοτήτων που είχαν γνωρίσει τον Ωνάση και που αναφερόντουσαν στον χαρακτήρα του και στην φιλοσοφία του για την ζωή. Ένας από τους Βρετανούς δημοσιογράφους του προγράμματος είχε ρωτήσει τότε (δεκαετία του 80) την Μελίνα Μερκούρη στ' αγγλικά, ποιά

ήταν η άποψή της για τον Αριστοτέλη Ωνάση σαν άνθρωπο. Και εκείνη πολύ απλά και σχεδόν μονολεκτικά απάντησε: "He is a pirate!!!!". Είπε απλά ότι είναι ένας "πειρατής"!!!

Τώρα, όσον αφορά την δημιουργία και την λειτουργία της Ολυμπιακής Αεροπορίας μέσα στα πλαίσια των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων του Αριστοτέλη Ωνάση, θα το εξετάσουμε στο επόμενο μέρος του άρθρου μας, που θα είναι και ο "επίλογος" γι' αυτήν την προσωπικότητα ενός σύγχρονου αλλά και διάσημου Neanderthal. Κάνω αυτή την διαφοροποίηση σχετικά με τις άλλες επιχειρηματικές δραστηριότητες του Ωνάση για δύο συγκεκριμένους λόγους. Ο πρώτος λόγος είναι επειδή θέλω να κάνω μια πιο λεπτομερή ανάλυση για τις "συνθήκες" και για τα "κριτήρια" δημιουργίας και λειτουργίας του "Εθνικού Αερομεταφορέα της Ελλάδας", και ο δεύτερος λόγος είναι επειδή η Ολυμπιακή Αεροπορία αντιπροσωπεύει μια "οικογενειακή υπόθεση", μια καθαρά "ελληνική οικογενειακή υπόθεση". Θα ήθελα εδώ να σταθώ για λίγο και ν' αναφέρω το γεγονός ότι ο Αριστοτέλης Ωνάσης πολλές φορές, όταν αναφερόταν στην Ολυμπιακή Αεροπορία, χρησιμοποιούσε το χαιδευτικό όνομα "η κοπελιά", δηλαδή "η κοπελιά του"(σελ. 1. [www.e-tipos.com/newsitem?id=79444](http://www.e-tipos.com/newsitem?id=79444)), και από το ιστορικό του, είναι πολύ ξεκάθαρο πως αντιλαμβανόταν τις σχέσεις του με "τις κοπελιές του"!Λοιπόν, η Ολυμπιακή Αεροπορία ήταν μια "ελληνική οικογενειακή υπόθεση", γιατί είχε σχέση με το ελληνικό κράτος και με τον ελληνικό λαό "άμεσα". Και όπως γνωρίζουμε εμείς οι Έλληνες, πολύ, μα πολύ καλά, στην "βιτρίνα" της ελληνικής οικογένειας " διαπρέπουν" έννοιες ανθρωπίνων αξιών όπως "θαλπωρή", "ενότητα", "ιερότητα", "αυτοθυσία", και ιδιαίτερα η έννοια της "αγάπης". Αλλά εμείς ξέρουμε επίσης πολύ καλά, πως οι πραγματικοί μηχανισμοί πίσω από αυτήν την "βιτρίνα" είναι τελείως, μα τελείως διαφορετικοί!!!Τους πραγματικούς μηχανισμούς της "ελληνικής οικογένειας" τους ανέλυσαν εξονυχιστικά οι σοφοί αρχαίοι πρόγονοί μας, πριν περίπου 2,500 χρόνια, με τις εκατοντάδες θεατρικές τραγωδίες τους. Αν "δεν καταλαβέnete" τι θέλω να σας πώ, διαβάστε κάποιες από αυτές τις τραγωδίες, ή ακόμη καλύτερα, πηγαίnete να τις δείτε στο θέατρο!!!!!!!