



Αφήσαμε την "Ολυμπιακή Αεροπορία" για τον επίλογο, γιατί πιστεύω πως είναι εκείνη η επιχειρηματική πράξη του Ωνάση που εκθέτει περισσότερο την "μονοδιάστατη" και "στιγνή" προσωπικότητα του "έλληνα εφοπλιστή" (Neanderthal), αλλά και την μανία των σύγχρονων Ελλήνων να μυθοποιούν την "μετριότητα" και το "ψέμα". Αναλύοντας τα διάφορα στοιχεία για την "Ολυμπιακή Αεροπορία", θα διαπιστώσουμε το μεγάλο χάσμα που υπάρχει μεταξύ τις "σύγχρονες ελληνικές μυθοπλαστίες" και την "σύγχρονη ελληνική πραγματικότητα" (σε όλα τα μήκη και πλάτη), όπως επίσης και τις απέραντες διαστάσεις "υποκρισίας" και "αμοραλισμού"* που ο ίδιος ο Ωνάσης διέθετε, εφόσον πάντα το έπαιζε πολύ "Ρωμιός", που λάτρευε τον ελληνικό πολιτισμό (αρχαίο και σύγχρονο), που σεβόταν το "ελληνικό γένος" του και που ήταν βαθιά ερωτευμένος με τα φυσικά κάλλη της Ελλάδας. Νομίζω ότι αυτήν την "υπερλατρεία" του ελληνικού στοιχείου την εκφράζουν σχεδόν όλοι οι σύγχρονοι Έλληνες-το πόσο αυθεντικό και πηγαίο είναι αυτό το συναίσθημα, ας το ρωτήσουν οι ίδιοι στον εαυτό τους.

Λοιπόν η "εικονική πραγματικότητα" όσον αφορά την δημιουργία της "Ολυμπιακής Αεροπορίας" πάει ως εξής: Το 1957, ο Κωνσταντίνος Καραμανλής, ο τότε πρωθυπουργός της Ελλάδας, καταφέρνει και πείθει τον Αριστοτέλη Ωνάση ν' αγοράσει την "επιζήμια" κρατική αεροπορική εταιρία Τ. Α. Ε, για 2 εκατομμύρια δολάρια αμερικάνικα, με "ευνοϊκούς όρους". Αυτές οι δύο τελευταίες λέξεις, είναι λέξεις κλειδιά στο σύγχρονο ελληνικό λεξιλόγιο, γιατί "σχεδόν πάντα" μεταφράζονται στην πράξη σε μια "χρηματική κομπίνα" που ευνοεί όλους τους πρωταγωνιστές εκτός από τον "ελληνικό λαό". Αυτούς τους "ευνοϊκούς όρους" θα τους εξετάσουμε μετά την "εικονική" μας περιγραφή για την "Ολυμπιακή Αεροπορία" και φυσικά για τον ιδιοκτήτη της, τον Αριστοτέλη Ωνάση.

Λοιπόν, ο Αριστοτέλης Ωνάσης το 1957, είχε αγοράσει μια χρεοκοπημένη κρατική αεροπορική εταιρία με 14 αεροσκάφη τύπου Dakota και με 865 άτομα προσωπικό, και όταν το 1975 την παραδίδει πίσω στο Ελληνικό Κράτος, είναι από τις καλύτερες αεροπορικές εταιρίες του κόσμου, μ' ένα σύγχρονο στόλο 28 αεροπλάνων που περιελάμβανε και τρία "τζάμπο" που ταξιδεύουν σε όλες τις ηπείρους. Επίσης, η "Ολυμπιακή Αεροπλοία" με στόλο 7 αεροσκάφη και 4 ελικόπτερα εξυπηρετούν τα πολλά νησιά της Ελλάδας. Το συνολικό προσωπικό ήταν τώρα 7,350 άτομα (σελ. 3. www.armoniaradio.gr/modules.php?op=modload

[&name=New](#)

...). Οι "συμβατικές" απόψεις

των ΜΜΕ και του κοινωνικού κατεστημένου της χώρας, που ταυτίζονται σε μεγάλο βαθμό με την τάση "μυθοπλαστίας" του σύγχρονου Έλληνα, τονίζουν πως ο Αριστοτέλης Ωνάσης με το "επιχειρηματικό του δαιμόνιο" και με "προσωπικό οικονομικό ρίσκο", μετέτρεψε μια "ζημιογόνα" κρατική εταιρία σε μια ευημερούσα αεροπορική εταιρία "των πέντε ηπείρων". Την εποχή που αγόρασε την κρατική αεροπορική εταιρία ο Ωνάσης, έλεγε ότι "... η Ολυμπιακή είναι η μεγαλύτερη επένδυση στην χώρα από την εποχή του Κολοκοτρώνη μέχρι τον Καραμανλή..." (σελ. 1.

www.e-tipos.com/newsitem?id=79444

). Για να ολοκληρώσω την "εικονική πραγματικότητα" για την Ολυμπιακή Αεροπορία όπως την έχουν "πλασάρει" τα Ελληνικά ΜΜΕ εδώ και χρόνια, και βεβαίως εμείς οι "σύγχρονοι" Έλληνες πάντα πρόθυμοι να την υιοθετήσουμε (λόγω της αισθητικής της ζωής μας), θ' αναφέρω το εξής απόσπασμα από ένα άρθρο της Χριστιάννας Λούπα, με τίτλο "Ολυμπιακή Αεροπορία: Από το ζενίθ στο ναδίρ"-άρθρο που δημοσιεύτηκε τελευταίως μέσω του διαδικτύου από την ελληνο-αμερικάνικη εβδομαδιαία εφημερίδα, την "Greek News". Η Χριστιάννα Λούπα λέει τα εξής: "... Ωστόσο, ο αερομεταφορέας πολύ σύντομα θα εκτοξευτεί στην κορυφή, μια και ο μεγιστάνας δεν φοβόταν να "βάλει" χρήματα στην εταιρεία, αφού ήθελε "η δική του εταιρία" να είναι η καλύτερη στον κόσμο. Είναι γνωστό άλλωστε πως ότι αναλάμβανε ο Ωνάσης στα χέρια του, μετατρέποταν σε χρυσωρυχείο. Ο στόλος αυξήθηκε, η εξυπηρέτηση ήταν απaráμιλλη, οι πτήσεις επεκτάθηκαν σε όλη την Υδρόγειο, και το όνειρο έγινε πραγματικότητα..." (σελ. 1.

www.greeknewsonline.com/modules.php?name=News&file=art

...).

Στην Ελληνική Οικονομική Πραγματικότητα, η κοινωνική ομάδα των Ελλήνων Εφοπλιστών πάντα κατείχε μια προνομιούχα θέση στην άρχουσα τάξη της χώρας, ιδιαίτερα πριν την μεταπολίτευση του 1974, όταν κατέρρευσε η άνομη κυβέρνηση των Ελλήνων Συνταγματάρχων, δηλαδή η στρατιωτική χούντα της επταετίας. Στην Ελλάδα όταν αναφερόμαστε σε μια άρχουσα τάξη, μιλάμε για μια κοινωνική τάξη που διαθέτει τα μέσα και το "πολιτισμικό περιβάλλον" να ελέγχει και να καθορίζει όχι μόνο τις οικονομικές εξελίξεις της χώρας, αλλά και τις πολιτικές. Σαν συνέπεια, ο Αριστοτέλης Ωνάσης, σαν ένας από τους ισχυρούς Έλληνες εφοπλιστές, είχε το κύρος και την άνεση να επηρεάζει κυβερνητικές πολιτικές, και αυτό το έπραξε ή διέπραξε άψογα με τις διάφορες συμβάσεις που πραγματοποίησε με το Ελληνικό Κράτος σχετικά με την "Ολυμπιακή Αεροπορία". Εδώ θα πρέπει ν' αναφέρουμε ότι η αρχική σύμβαση που είχε υπογραφεί μεταξύ του Αριστοτέλη Ωνάση και του Ελληνικού Κράτους το 1957, τροποποιήθηκε 12 φορές στα 18 χρόνια που η "Ολυμπιακή Αεροπορία" ήταν στην "κατοχή" του -πάντα εκβιάζοντας το κράτος και τις κυβερνήσεις για περισσότερα κρατικά προνόμια και περισσότερες οικονομικές απαλλαγές, απειλώντας σε μόνιμη βάση πως θα έκλεινε την εταιρία, και χιλιάδες υπάλληλοι θα έχαναν την εργασία τους (σελ. 3. www.sek-ist.gr/EA/home.php.?article_ID=976). Το δεύτερο κρίσιμο στοιχείο που θα πρέπει να επισημάνουμε είναι το γεγονός ότι ενώ στα χαρτιά η "Ολυμπιακή Αεροπορία" εμφανιζόταν σαν μια ιδιωτική εταιρία που ανήκε αποκλειστικά στον Ωνάση, στην λειτουργία της αυτή η εταιρία ήταν επιχορηγούμενη και επιδοτούμενη από το Ελληνικό Κράτος όπως ανέφερε ο Ευρωβουλευτής του Συνασπισμού, Δημήτρης Παπαδημούλης το

2005, μιλώντας για το αβέβαιο μέλλον της εταιρίας. Είχε διατυπώσει επίσης ότι η "Ολυμπιακή Αεροπορία" με ιδιοκτήτη τον Αριστοτέλη Ωνάση δεν ήταν κερδοφόρα (σελ. 2. www.syn-europe.gr/index.php?cata_id=8&catb_id=&Datain ...), και αυτό επαληθεύεται, γιατί η εταιρία την εποχή του Ωνάση ποτέ δεν είχε εμφανίσει κέρδη στους "επίσημους ισολογισμούς" της(σελ. 2. www.sek-ist.gr/EA/home.php?article_ID=976

). Λέγετε πως ο Ωνάσης είχε μια φόρμουλα για την χρηματοδότηση των πλοίων του που την ονόμαζε AAX, που σήμαινε Άλλων Ανθρώπων Χρήματα(σελ. 8. www.rodosport.gr/enlefko/onasis.htm). Αυτό έκανε ακριβώς και με την "Ολυμπιακή Αεροπορία", μόνο που σ' αυτήν την περίπτωση τα χρήματα ήταν του Ελληνικού Κράτους, δηλαδή του Ελληνικού Λαού που "τόσο λάτρευε"!!!

Ας εξετάσουμε τώρα τους "ευνοϊκούς όρους" με τους οποίους λειτούργησε η "Ολυμπιακή Αεροπορία" σαν τον μόνο εθνικό αερομεταφορέα της Ελλάδας, όπως επίσης και τις "ληστρικές" και "αρπακτικές" διαθέσεις του Αριστοτέλη Ωνάση προς τον "ελληνικό λαό" ως το τέλος της ζωής του, δηλαδή το 1975.

Πρώτα απ' όλα, η "Ολυμπιακή Αεροπορία" είχε το μονοπώλιο όλων των αεροπορικών εργασιών που διεξάγονταν μέσα στην ελληνική επικράτεια, όπως επίσης είχε και την αποκλειστικότητα της επίγειας και τεχνικής εξυπηρέτησης όλων των αεροσκαφών που προσγειωνόντουσαν στα ελληνικά αεροδρόμια. Ήταν ο αποκλειστικός μεταφορέας του αεροπορικού ταχυδρομείου του εσωτερικού και εξωτερικού, όπως και της τροφοδοσίας όλων των ελληνικών αεροδρομίων. Η "Ολυμπιακή Αεροπορία" ήταν ο επίσημος φορέας που έδινε τις άδειες για να έρχονται στην Ελλάδα τα ξένα "Charters" με τους ξένους τουρίστες που ήθελαν να επισκεφτούν την χώρα, και γι' αυτήν την "καλά στημένη" εξυπηρέτηση, ο Ωνάσης έπερνε "και από πάνω" 100 εκατομμύρια δραχμές τον χρόνο από το Ελληνικό Κράτος(σελ. 4. www.sek-ist.gr/EA/home.php?article_ID=976). Οι κρατικές απαλλαγές όσον αφορά την "Ολυμπιακή Αεροπορία" του Ωνάση ήταν αμέτρητες. Από τις πιο σημαντικές ήταν οι εξής:Απαλλαγή από τα τέλη για την χρήση των κρατικών τηλεπικοινωνιακών, μετεωρολογικών και ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων. Απαλλαγή καταβολής ενοικίου για την χρήση στεγασμένων και μη στεγασμένων χώρων στα ελληνικά αεροδρόμια. Απαλλαγή από δασμούς σχετικά με την εισαγωγή ειδών καυσίμων, επίγεια μέσα μεταφοράς, αυτοκίνητα, ανταλλακτικά και είδη γραφείου. Στο νησί του Σκορπιού, που ήταν και η μόνιμη κατοικία του Αριστοτέλη Ωνάση στην Ελλάδα, τα δεκάδες πολυτελή αυτοκίνητα του, ανήκαν στην "Ολυμπιακή Αεροπορία", τα οποία έμπαιναν στην χώρα αφορολόγητα, ενώ τα καύσιμά τους επιβάρυναν την αεροπορική εταιρία. Τελικά, όλα τα γραφεία της "Ολυμπιακής Αεροπορίας", ειδικά αυτά του εξωτερικού, λειτουργούσαν σαν υποκαταστήματα της εφοπλιστικής εταιρίας του Ωνάση, την "Olympic Maritime" (σελ. 2-3. www.sek-ist.gr/EA/home.php?aricle_ID=976

).

Μπαίνοντας τώρα στο "φαχνό" όσον αφορά την υπόθεση της "Ολυμπιακής Αεροπορίας" με "αφέντη" τον Ωνάση, πρέπει ν' αναφέρουμε πως ο ίδιος χρησιμοποιώντας την εταιρία σαν "μοχλό πίεσης", κατάφερε ν' αποσπάει χαμηλότοκα δάνεια από το κράτος, εκβιάζοντας τις διάφορες ελληνικές κυβερνήσεις με μεγάλες απολύσεις του προσωπικού, σε μια χώρα που το ποσοστό ανεργίας ήταν ανέκαθεν ψηλό. Εδώ θα πρέπει ξανά να σταθούμε λίγο στα μυνήματα της "εικονικής πραγματικότητας" των ΜΜΕ της Ελλάδας που λένε πως"... ο τραγικός θάνατος του(του Αλέξανδρου, γιού του Ωνάση), στις 24 Ιανουαρίου 1973, θα σημάνει και την πώληση της Ολυμπιακής στο ελληνικό κράτος. Ο Αριστοτέλης Ωνάσης συντετριμμένος από τον χαμό του γιού του θα προχωρήσει στην πώληση της Ολυμπιακής, την 1η Ιανουαρίου 1975..."(σελ. 3. www.armoniaradio.gr/modules.php?op=modload&name=New

...). Σοβαρά μιλάμε τώρα;;;Το 1974, ο Ωνάσης προχώρησε δυναμικά σε "λοκ-άουτ"(άμεση παύση λειτουργίας) της "Ολυμπιακής Αεροπορίας", ζητώντας από την τότε νέα μεταπολιτευτική κυβέρνηση του Κωνσταντίνου Καραμανλή και της Νέας Δημοκρατίας, επιδότηση 45 εκατομμυρίων δολαρίων αμερικάνικων για την εταιρία. "... Στις 10 Δεκέμβρη του 1974, σαν καλός ιδιώτης, έστειλε εξώδικη δήλωση στην κυβέρνηση ότι καταγγέλλει την σύμβαση με το ελληνικό δημόσιο και σταματάει την λειτουργία της Ολυμπιακής..." (σελ. 3-4. www.sek-ist.gr/EA/home.php?article_ID=976

). Ο πρωθυπουργός δεν δέχθηκε τον εκβιασμό του Ωνάση και προχώρησε στην κρατικοποίηση της "Ολυμπιακής Αεροπορίας". Τελικά, αυτός ο "συντετριμμένος" πατέρας, που δεν είχε πλέον την δύναμη και τον ενθουσιασμό ν' ασχοληθεί με τις επιχειρήσεις του, ιδιαίτερα με την "κοπελιά" του, την "Ολυμπιακή Αεροπορία" που "τόσο αγαπούσε", και ένα χρόνο μετά τον θάνατο του γιού του του Αλέξανδρου, εκβίασε την ελληνική κυβέρνηση για χρηματική επιδότηση της εταιρίας, σταμάτησε την λειτουργία της εταιρίας και ανάγκασε το Ελληνικό Κράτος να κρατικοποιήσει και τελικά να εξαγοράσει την εταιρία. Όταν ο Αριστοτέλης Ωνάσης παρέδωσε την "Ολυμπιακή Αεροπορία" στο ελληνικό δημόσιο, τα ελλείματά της ανέρχονταν σε σχεδόν 1 δισεκατομμύριο δραχμές(σελ. 2.

www.sek-ist.gr/EA/home.php?article_ID=976

), ενώ αυτός ο "ετοιμόρροπος" και "καταβεβλημένος" πατέρας αλλά και "σύγχρονος επιχειρηματίας"(Neanderthal), σύντομα εισέπραξε 68 εκατομμύρια δολάρια αμερικάνικα από το Ελληνικό Κράτος και τον Ελληνικό Λαό για την εξαγορά της "Ολυμπιακής Αεροπορίας"(σελ. 1.

www.e-tipos.com/newsitem?id=79444

). Καθόλου, μα καθόλου άσχημα!!!Ο Αριστοτέλης Ωνάσης πέθανε μερικούς μήνες μετά, στις 15 Μαρτίου του 1975.

Ο Τρύφων Κουταλίδης, διακεκριμένος έλληνας νομικός, νομικός σύμβουλος του Αριστοτέλη Ωνάση και μετέπειτα νομικός σύμβουλος του πρωθυπουργού Κωνσταντίνου Καραμανλή, έχει γράψει στο βιβλίο του "Ο Δικηγόρος", πως μια φορά όταν ο Ωνάσης ο "παραφέντης" του αναφέρθηκε στην "Ολυμπιακή Αεροπορία" είπε τα εξής γι' αυτήν την εταιρία:"... Η Ολυμπιακή είναι ένας κουβάς με σκατά που όλο του προσθέτουμε. Ε, μόλις ξεχειλίσει και μας πνίξει η μπόχα, θα τον δώσουμε στο γκουβέρνο..."(σελ. 1. www.e-tipos.com/newsitem?id=79444

). Δυστυχώς, αυτά τα σκατά τα έτρωγε το Ελληνικό Κράτος και ο Ελληνικός Λαός που τόσο "λάτρευε"

και "αγαπούσε" ο Αριστοτέλης Ωνάσης. Ζήτω η "Ελληνική Μαγκιά"!!!!!!!

*αμοραλισμός-το να μην δέχεται κανείς την διάκριση μεταξύ καλού και κακού για τις ανθρώπινες πράξεις.