



*ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ*

*ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ*

*ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ*

*ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ*

**ΔΙΔΡΥΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ**

**ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ  
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ**

*Διπλωματική εργασία*

**Η ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ  
ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ  
ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΝΙΑΡΧΟΥ (1939-2003)**

Στυλιανή Κωστάκη

Επιβλέπων:

Ιωάννης Θεοτοκάς

Πειραιάς

Μάρτιος 2026

## **ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT**

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα), του ποσοστού και της σημαντικότητας των πιθανών συνεπειών αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΕΔιΕ του ΔΠΜΣ σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του ΔΠΜΣ «Διοίκηση στη Ναυτική Επιστήμη και Τεχνολογία».

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Ιωάννης Θεοτοκάς (Επιβλέπων)
- Ιωάννης Λαγούδης
- Διονύσιος Πολέμης

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των απόψεων του συγγραφέα.

*Στην καθηγήτρια μου, Τζελίνα Χαρλαύτη, που πίστεψε σε μένα πριν πιστέψω εγώ στον εαυτό μου.*

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία εξετάζει την εξέλιξη της μεταπολεμικής Ελληνόκτητης ναυτιλίας, αναλύοντας την επιχειρηματική πορεία του Σταύρου Νιάρχου μέσω της αλληλεπίδρασης ενδογενών και εξωγενών παραγόντων. Οι ενδογενείς παράγοντες αφορούν τις ικανότητες, τις στρατηγικές και τα προσωπικά χαρακτηριστικά του επιχειρηματία, ενώ οι εξωγενείς παράγοντες αφορούν το διεθνές και εθνικό οικονομικό και πολιτικοκοινωνικό περιβάλλον στο οποίο δρα. Παρά την έλλειψη οικογενειακής παράδοσης στη ναυτιλία, ο Νιάρχος δημιούργησε έναν από τους μεγαλύτερους ιδιωτικούς στόλους του 20ού αιώνα. Η μελέτη καλύπτει την οικογενειακή του προέλευση, την πρώτη του επαφή με τη ναυτιλία, τη δημιουργία του Ομίλου Νιάρχου από το 1939 και την εξελικτική πορεία του στόλου μέχρι το 2003, αναδεικνύοντας τις στρατηγικές που υιοθέτησε για τη μακροχρόνια επιβίωση της επιχείρησης σε συνθήκες έντονων οικονομικοπολιτικών αλλαγών. Επιπλέον, αναλύεται η επιχειρηματική δομή και το μοντέλο υπεράκτιων εταιρειών που εφάρμοσε, ενώ παρουσιάζονται και τα επενδυτικά του προγράμματα στην Ελλάδα και η συμβολή τους στην ανάπτυξη της Ελληνικής βιομηχανίας και οικονομίας.

**Λέξεις-κλειδιά:** Ελληνόκτητη ναυτιλία, Μεταπολεμική ναυτιλία, Όμιλος Νιάρχου, Σταύρος Νιάρχος, Υπερεθνικές εταιρείες, Σημαίες ευκαιρίας, Ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα, Ναυτιλιακή στρατηγική, Ελληνική Βιομηχανική ανάπτυξη.

## ABSTRACT

This thesis examines the development of post-war Greek-owned shipping, focusing on the entrepreneurial trajectory of Stavros Niarchos through the interaction of endogenous and exogenous factors. Endogenous factors refer to the entrepreneur's skills, strategic choices, and personal characteristics, while exogenous factors relate to the international and national economic as well as socio-political environment in which he operated. Despite the absence of a family background in shipping, Niarchos succeeded in building one of the largest privately owned fleets of the 20th century. The study explores his family's origins, his initial involvement in shipping, and the establishment of the Niarchos Group in 1939, along with the subsequent evolution of its fleet until 2003. Particular emphasis is placed on the strategies adopted to ensure long-term survival and growth of the enterprise under conditions of intense economic and political change. Furthermore, the thesis analyzes the group's business structure and the offshore corporate model it employed, while also presenting its investment initiatives in Greece and their contribution to the development of Greek industry and the national economy.

**Keywords:** Greek-owned shipping, Post-war shipping, Niarchos Group, Stavros Niarchos, Multinational corporations, Flags of convenience, Shipping entrepreneurship, Shipping strategy, Greek industrial development.

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	5-6
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	10-11
ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ.....	12
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο</b> - Κοινωνική προέλευση και πρόωμη επαφή με τον ναυτιλιακό κλάδο	
1.1 Εισαγωγή.....	13
1.2 Οικογενειακή και κοινωνική προέλευση.....	13-14
1.3 Οικονομικοπολιτικές ανακατατάξεις και η πρόωμη ενασχόληση με την ναυτιλία. . .	14-16
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο</b> - Η επιχειρηματική σταδιοδρομία του Σταύρου Νιάρχου: Από την κορυφή στην οριστική έξοδο	
2.1 Εισαγωγή.....	17
2.2 Η δημιουργία του Ομίλου Νιάρχου και η συμμετοχή στον πόλεμο (1939-1945).....	17-20
2.3 Η εκτόξευση και οι συγκρούσεις στην μεταπολεμική περίοδο (1946-1959)	
2.3.1 Μεταστροφή στην αγορά δεξαμενοπλοίων και η σύγκρουση με τις ΗΠΑ. . . .	20-28
2.3.2 Η αναβίωση των Ευρωπαϊκών ναυπηγείων και η εκτόξευση του στόλου. . . .	28-35
2.3.3 Η σύγκρουση με την Ελληνική κυβέρνηση και οι προσπάθειες επαναπατρισμού. . . . .	35-40
2.3.4 Οικονομικοπολιτικά γεγονότα και στρατηγική επέκτασης σε νέες κατευθύνσεις. . . . .	40-46
2.4 Η εμφάνιση των Bulk, η Ελληνική σημαία και η πρώτη ένδειξη αποχώρησης (1960-1973)	
2.4.1 Η δεύτερη φάση του επαναπατρισμού και η μεταφορά των γραφείων στην Ελλάδα. . . . .	47-52
2.4.2 Το κλείσιμο του Σουέζ και η εμφάνιση των υπερδεξαμενοπλοίων. . . . .	52-54

2.5 Η σταδιακή αποχώρηση από τον ναυτιλιακό κλάδο και το τέλος του Νιάρχου (1973-1996) . . . . .	54-57
2.6 Η μετά-Νιάρχου εποχή και η οριστική έξοδος (1996-2003) . . . . .	57-60
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο - Η επιχειρηματική δομή του Ομίλου</b>	
3.1 Εισαγωγή. . . . .	61
3.2 Από τον παραδοσιακό εφοπλισμό στην δημιουργία των υπερεθνικών εταιρειών. . .	61-68
3.3 Οι εταιρείες και η επιχειρηματική ομάδα του Ομίλου. . . . .	68-75
3.4 Τα πλοία και οι ναυτικοί. . . . .	75-78
3.5 Οι παράγοντες που καθορίζουν την επιτυχία ενός επιχειρηματία. . . . .	79-86
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο - Επενδύσεις σε Ελλάδα και εξωτερικό</b>	
4.1 Εισαγωγή. . . . .	87
4.2 Ελληνικά Ναυπηγεία Α.Ε. (1956-1985)	
4.2.1 Η πρώιμη υποδομή των ναυπηγείων και η εμφάνιση του Νιάρχου. . . . .	87-92
4.2.2 Η δημιουργία των Ελληνικών Ναυπηγείων και οι αντιπαραθέσεις με τους Έλληνες εφοπλιστές. . . . .	92-102
4.2.3 Η “Χρυσή Περίοδος” των Ναυπηγείων και ο δρόμος προς την Κρατικοποίηση. . . . .	102-106
4.3 Δωλιστήρια Ασπρόπυργου. . . . .	106-108
4.4 Αλουμίνιον της Ελλάδος. . . . .	108-118
4.5 Επενδύσεις στο εξωτερικό. . . . .	118
4.6 Επενδύσεις πέρα από την ναυτιλία. . . . .	118-120
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ. . . . .	121
ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΡΕΥΝΕΣ. . . . .	122
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ. . . . .	123-127

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Σχήμα 1: Στόλος Νιάρχου 1940-1957 .....	31
Σχήμα 2: Ποσοστά χρήσης σημαίων στο στόλο του Νιάρχου 1947-1957 .....	38
Σχήμα 3: Ποσοστά χρήσης Ελληνικής σημαίας στο στόλο του Νιάρχου 1950-1973 ..	50
Σχήμα 4: Στόλος Νιάρχου 1980-2003 .....	58
Σχήμα 5: Αριθμός επισκευών 1975-1983 .....	105

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ελληνική ναυτιλία κορυφώθηκε τον 20ο αιώνα, αντικαθιστώντας τη Βρετανία ως τον κυρίαρχο παίκτη στις διεθνείς θάλασσες, και ιδιαίτερα μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο όταν οι Έλληνες πλοιοκτήτες ανέλαβαν ηγετικό ρόλο στην παγκόσμια αγορά. Παρά το γεγονός ότι ο στόλος είχε καταστραφεί κατά τη διάρκεια του πολέμου, οι Έλληνες αξιοποίησαν νέες ευκαιρίες, συνδυάζοντας την αγορά πλοίων και διάφορες συγκυρίες με τη χρήση υπεράκτιων και πολυεθνικών εταιρειών, ώστε να αναγεννήσουν και να επεκτείνουν τον στόλο τους. Την περίοδο αυτή εμφανίστηκαν οι μη παραδοσιακοί πλοιοκτήτες, ανάμεσα στους οποίους ξεχώρισε ο Σταύρος Νιάρχος. Στην παρούσα εργασία θα παρουσιαστούν οι παράγοντες, ενδογενείς και εξωγενείς, που συνέβαλαν στην ανάδειξη του Νιάρχου ως έναν εκ των κορυφαίων Ελλήνων εφοπλιστών του 20ου αιώνα.

Πιο αναλυτικά, στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η κοινωνική και οικογενειακή προέλευση του Σταύρου Νιάρχου, ενώ αναλύεται η πρώτη του επαφή με τη ναυτιλία μέσω της εμπορίας σιτηρών των θείων του, καθώς και οι οικονομικοπολιτικές ανακατατάξεις των αρχών του 20ού αιώνα που διαμόρφωσαν το περιβάλλον μέσα στο οποίο έκανε τα πρώτα του επιχειρηματικά βήματα.

Στο δεύτερο κεφάλαιο εξετάζεται η επιχειρηματική του σταδιοδρομία και η εξέλιξη του στόλου από το 1939 έως το 2003. Συγκεκριμένα, παρουσιάζεται η ίδρυση του ομίλου στο Λονδίνο, η συμμετοχή του στον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και η αξιοποίηση των αποζημιώσεων για την μεταπολεμική στροφή στα δεξαμενόπλοια. Επιπλέον, θα τονιστεί το η στρατηγική μεγέθυνσης των πλοίων, οι συγκρούσεις με τις ΗΠΑ και τον Ωνάση, η προώθηση ελληνικών σημαιών και πληρωμάτων, καθώς και η αντιμετώπιση κρίσεων όπως αυτή του Σουέζ.

Στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζεται ο διαφορετικός τρόπος διαχείρισης των επιχειρήσεων μεταξύ παραδοσιακών και μη παραδοσιακών εφοπλιστών, με έμφαση στην εμφάνιση των υπεράκτιων και πολυεθνικών εταιρειών και στη δομή τους, καθώς και τα πλεονεκτήματα που προκύπτουν από τη χρήση σημείων ευκαιρίας. Επιπλέον, αναλύεται η οργάνωση των γραφείων του Σταύρου Νιάρχου και παρουσιάζεται ο αριθμός των συνεργατών και των ναυτικών του, καθώς και οι καινοτομίες που εισήγαγε στα πλοία του και η σχέση που διατηρούσε με αυτούς.

Τέλος, στο τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα επενδυτικά προγράμματα του Σταύρου Νιάρχου στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Συγκεκριμένα, γίνεται αναφορά στην ανάληψη

των ναυπηγείων Σκαραμαγκά, μέσα στα πλαίσια της σύγκρουσης με τον Ωνάση για την ανάληψη των αερογραμμών και των ναυπηγείων, καθώς και στις αντιπαραθέσεις με άλλους Έλληνες εφοπλιστές, και στην τελική παράδοση των ναυπηγείων στο κράτος. Επιπλέον, αναλύεται η επένδυση στα διυλιστήρια Ασπρόπυργου σε συνεργασία με την πετρελαϊκή εταιρεία Mobil και η κρατικοποίηση αυτής της επένδυσης. Ολοκληρώνοντας, θα παρουσιαστεί η ενασχόλησή του με τα ελληνικά αλουμίνια ενώ παράλληλα περιγράφονται οι επενδύσεις του σε χειμερινά θέρετρα της Ελβετίας, καθώς και σε άλλες δραστηριότητες πέρα από τη ναυτιλία, όπως έργα τέχνης, καθαρόαιμα άλογα και αντίκες.

## ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Η παρούσα εργασία επικεντρώνεται στη μελέτη της πορείας ενός επιχειρηματία ο οποίος δεν προερχόταν από παραδοσιακό ναυτιλιακό περιβάλλον και κατάφερε να εδραιωθεί ως κορυφαίος παράγοντας στη ναυτιλία. Ο σκοπός της μεθοδολογίας είναι η διερεύνηση των παραγόντων που συνέβαλαν στην επιτυχία του, παρά την έλλειψη οικογενειακής παράδοσης στον κλάδο. Οι κύριοι στόχοι είναι η καταγραφή της χρονολογικής του πορείας, η ανάλυση των στρατηγικών και των συγκρούσεων που αντιμετώπισε, καθώς και η αξιολόγηση της σημασίας των κοινωνικών και επιχειρηματικών του δικτύων.

Η συλλογή πληροφοριών πραγματοποιήθηκε από ποικίλες πηγές, όπως βιβλία, άρθρα, περιοδικά και αρχεία, με έμφαση στα “Ναυτικά Χρονικά”, όπου έγινε συστηματική αποδελτίωση και δημιουργήθηκαν βάσεις δεδομένων για την καταγραφή των δημοσιευμένων γεγονότων. Παράλληλα, δημιουργήθηκε ξεχωριστή βάση δεδομένων για τις εγγραφές πλοίων από το Lloyd's Register of Shipping, προκειμένου να παρακολουθηθεί η δραστηριότητα και η εξέλιξη του στόλου που σχετιζόταν με τον υπό μελέτη παράγοντα. Τα δεδομένα οργανώθηκαν χρονολογικά, επιτρέποντας την παρακολούθηση της πορείας του στόλου, των συγκρούσεων και συνεργασιών που είχε, καθώς και των στρατηγικών που εφάρμοσε. Η ανάλυση συμπεριέλαβε επίσης πληροφορίες από συνεργάτες του μέσω βιβλίων που εξέδωσαν, τα οποία συνέβαλαν στην καλύτερη κατανόηση των επιχειρηματικών πρακτικών.

Η έρευνα αντιμετώπισε σημαντικούς περιορισμούς λόγω της αποσπασματικότητας των πηγών. Συγκεκριμένα, δεν υπήρχε πλήρης καταγραφή των αγοραπωλησιών πλοίων ανά έτος, ούτε διαθέσιμες πληροφορίες για τη δομή των εταιρειών (μητρικές, θυγατρικές κλπ), καθώς και για τα συνολικά γραφεία και την τοποθεσία τους. Επιπλέον, δεν υπήρχαν στοιχεία σχετικά με την προέλευση του προσωπικού, όπως το νησί ή η περιοχή από την οποία προέρχονταν. Ορισμένα στοιχεία στηρίχθηκαν σε υποθέσεις βασισμένες σε διαθέσιμες πληροφορίες και σε μαρτυρίες εμπιστευτικών προσώπων. Όμως, παρά τους περιορισμούς αυτούς, η συγκέντρωση και συστηματική επεξεργασία των διαθέσιμων δεδομένων επιτρέπει την εξαγωγή συμπερασμάτων για τις στρατηγικές και τις πρακτικές που οδήγησαν στην επιτυχία του Ομίλου Νιάρχου. Τέλος, τα αποτελέσματα θα παρουσιαστούν με χρονολογική ανάλυση της πορείας του, αναδεικνύοντας τις κρίσιμες αποφάσεις, τις στρατηγικές επιλογές και τις κοινωνικές και επιχειρηματικές σχέσεις που καλλιέργησε, ενώ ορισμένες πληροφορίες θα υποστηρίζονται από πίνακες και γραφήματα που προέρχονται από τις βάσεις δεδομένων και τις πηγές.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο

### Κοινωνική προέλευση και πρόωμη επαφή με τον ναυτιλιακό κλάδο

#### 1.1 Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό θα παρουσιαστεί η οικογενειακή και κοινωνική προέλευση του Νιάρχου, ο οποίος δεν κατάγονταν από κάποιο παραδοσιακό ναυτότοπο. Παρά τις μη παραδοσιακές του ρίζες, κατάφερε να εισέλθει στη ναυτιλία αξιοποιώντας τα εφόδια που του παρείχε η οικογένειά του. Στην συνέχεια, θα αναλυθεί η πρώτη του επαφή με τη ναυτιλία, οι πρώτες επιχειρηματικές του κινήσεις και οι αποφάσεις που έθεσαν τις βάσεις για την μετέπειτα δημιουργία του Ομίλου Νιάρχου.

#### 1.2 Οικογενειακή και κοινωνική προέλευση

Κατά τον 19ο και στις αρχές του 20ου αιώνα, η Ελληνόκτητη ναυτιλία αποτελούταν από πλοιοκτήτες προερχόμενοι από τους ναυτότοπους του Αιγαίου και του Ιονίου Πελάγους οι οποίοι ήταν στενά συνδεδεμένοι μεταξύ τους μέσω συγγενικών δεσμών. Στην περίπτωση όμως του Σταύρου Νιάρχου, κάτι τέτοιο δεν ισχύει.

Οικογένεια χωρίς προΐστορία στην ναυτιλία, η οικογένεια Νιάρχου κατάγεται από την Βαμβακού, ένα μικρό χωριό κρυμμένο στη δυτική πλευρά του Πάρωνα. Ο πατέρας του, Σπύρος Νιάρχος, γεννημένος εκεί το 1872 και ήταν ένας από τους δύο γιούς του Σταύρου Νιάρχου και της Μαρίας Αδαμαντιοσκουπά.<sup>1</sup> Εξαιτίας της δυσμενούς οικονομικής κατάστασης της οικογένειας, ο πατέρας του Σταύρου Νιάρχου, αποφασίζει το 1893 να ακολουθήσει το μεγάλο μεταναστευτικό ρεύμα της εποχής προς την Αμερική, μαζί με τον αδερφό του, Παρασκευά. Αφού εγκαταστάθηκαν στην Φιλαδέλφεια αποφασίζουν να ανοίξουν ένα εστιατόριο σε συνεργασία με έναν άλλο Έλληνα μετανάστη, τον Γιάννη Θαρμάκη. Η επιχείρηση όμως δεν απέδωσε τα αναμενόμενα και λίγο καιρό αργότερα αποφασίζουν να μεταφέρουν την επιχείρηση στο Μπάφαλο της Νέας Υόρκης, όπου σύντομα ανέπτυξαν σημαντικό ενεργό και ευεργετικό ρόλο της Ελληνικής κοινότητας. Από την πλευρά της μητέρας του, Ευγενίας Κουμάνταρου, ο Νιάρχος συνδεόταν με μια εύπορη οικογένεια της Σπάρτης η οποία δραστηριοποιούνταν, μέσω των τεσσάρων αδερφών της μητέρας του,

---

<sup>1</sup> Νίκος Σταυρόπουλος, *Η Βαμβακού: Το μικρό χωριό και η μεγάλη ιστορία του*, Σοκόλης, Αθήνα 1989, σ. 89

Θεόδωρο, Νικόλαο, Παναγιώτη και Γιάννη, στο εμπόριο σιτηρών και ζωοτροφών.<sup>2</sup> Μέσα από αυτήν την επιχείρηση, όπως θα αναλυθεί παρακάτω, ο Σταύρος Νιάρχος θα έρθει για πρώτη φορά σε επαφή με τον κλάδο της ναυτιλίας.

Σύμφωνα με τις βιογραφικές πληροφορίες, οι γονείς του παντρεύτηκαν το 1903 και εγκαταστάθηκαν προσωρινά στο Μπάφαλο της Νέας Υόρκης, όπου ένα χρόνο αργότερα, το 1904, γεννήθηκε η αδελφή του, Μαρία. Κατόπιν έντονης επιθυμίας της μητέρας του, η οικογένεια θα επιστρέψει στην Ελλάδα τον Απρίλιο του 1909 και τέσσερις μήνες αργότερα, στις 3 Ιουλίου 1909, γεννιέται στην Αθήνα ο Σταύρος Νιάρχος.<sup>3</sup> Η απόφαση αυτή της μητέρας του και η γέννηση του στην Ελλάδα θα αποδειχθεί καθοριστική για τις μετέπειτα συγκρούσεις του Νιάρχου με την Ναυτιλιακή επιτροπή των Ηνωμένων Πολιτειών σχετικά με το θέμα της απαγόρευσης Αμερικανικών πλοίων πολέμου σε αλλοδαπούς πλοιοκτήτες.

### 1.3 Οικονομικοπολιτικές ανακατατάξεις και η πρόωμη ενασχόληση με την ναυτιλία

Στις αρχές του 20ου αιώνα, όταν γεννιέται ο Σταύρος Νιάρχος, η Ελληνόκτητη ναυτιλία έρχεται αντιμέτωπη με μια σειρά σημαντικών μεταβολών και εξελίξεων. Πιο αναλυτικά, κατά τον 18ο και μέχρι τα τέλη του 19ου αιώνα, η Ελληνική ναυτιλία είχε γνωρίσει μεγάλη ανάπτυξη ως αποτέλεσμα της αύξησης του εμπορίου στην Μεσόγειο και στην Μαύρη Θάλασσα, ενώ μέχρι τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο είχε επιτύχει την διεθνοποίηση και ανάπτυξη του στόλου της<sup>4</sup>, αξιοποιώντας το ανταγωνιστικό της πλεονέκτημα και την παροχή χαμηλού κόστους tramp ναυτιλίας στις διεθνείς αγορές.<sup>5</sup>

Η δυναμική αυτή συνεχίστηκε και το 1912-1914 όταν ξεσπάνε οι Βαλκανικοί Πόλεμοι και ως αποτέλεσμα των Βαλκανικών, το 1914-1918 ξεσπάει και ο Α' Παγκόσμιος Πόλεμος. Οι πόλεμοι αυτοί είχαν ως συνέπεια το κλείσιμο των Δαρδανελλίων από το 1912 και θα παρέμεναν κλειστά για τα ελληνικά πλοία μέχρι το 1922. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την ουδέτερη στάση που διατήρησε η Ελλάδα κατά την διάρκεια του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, μέχρι το 1917, έκανε την χώρα τον κύριο μεταφορέα χύδην φορτίων για λογαριασμό των Συμμάχων προς την Μεσόγειο αλλά και του νέου εμπορικού δρόμου που

---

<sup>2</sup> Doris Lilly, *Those Fabulous Greeks: Onassis, Niarchos and Livanos*, Cowles Book Company, New York 1970, σελ. 197-198

<sup>3</sup> ο.π., σελ. 199-200

<sup>4</sup> Gelina Harlaftis, *Greek shipowners and Greece 1945-1975*, Bloomsbury, New York 2015, σελ. 1

<sup>5</sup> Gelina Harlaftis - Stig Tenold - Jesus Valdaliso (επιμ), *The world's key industry: History and Economics of International Shipping*, Palgrave Macmillan, UK 2012, σελ. 235

είχε πλέον ανοιχτεί, του Ατλαντικού και έκανε αρκετά επικερδή την Ελληνόκτητη ναυτιλία. Παρά το άνοιγμα του νέου εμπορικού δρόμου προς τον Ατλαντικό, τα ελληνικά πλοία μετά το τέλος του πολέμου συνέχισαν να διακινούν το εμπόριο σιτηρών της Μαύρης Θάλασσας και της Μεσογείου, κάτι που δεν συνεχίστηκε όμως για μεγάλο διάστημα ως αποτέλεσμα της διεθνοποίησης και της στροφής του εμπορίου και του ελληνικού στόλου προς τους νέους θαλάσσιους δρόμους.<sup>6</sup> Επίσης, κατά τη διάρκεια του πολέμου οι Έλληνες βγήκαν ιδιαίτερα κερδισμένοι καθώς λόγω της απώλειας μεγάλου μέρους του στόλου τους, περίπου 80%, έλαβαν αποζημίωση και εξαιτίας της ανάγκης για αγορά ποντοπόρων πλοίων, οι Έλληνες πούλησαν σε μια περίοδο που οι ναύλοι ήταν αρκετά υψηλοί, μεγάλο κομμάτι του στόλου τους.<sup>7</sup> Το γεγονός αυτό οδήγησε στην κατακόρυφη πτώση των ναύλων κατά την περίοδο 1921-1923, καθώς πολλοί άρχισαν να αγοράζουν πλοία με αποτέλεσμα την δημιουργία πλεονάσματος<sup>8</sup>, ενώ σημαντικό ρόλο σε αυτό διαδραμάτισαν οι επιπτώσεις της Ρωσικής επανάστασης, της κρίσεως Κίνας και Ινδίας αλλά και της πτώσης της Αυστροουγγρικής Αυτοκρατορίας.<sup>9</sup> Παρά την πρώτη των ναύλων την δεκαετία του 1920 και της οικονομικής κρίσης του 1929, οι Έλληνες εφοπλιστές κατάφεραν να ανασυγκροτήσουν τον στόλο και να φτάσουν στην κορυφή μέσω της λεγόμενης “αντικυκλικής συμπεριφοράς” ή αλλιώς “*asset play*”.<sup>10</sup>

Την περίοδο κατά την οποία διαδραματίζονται όλες αυτές οι εξελίξεις, ο Σταύρος Νιάρχος αποκτά την πρώτη του επαφή με την ναυτιλία. Μόλις ολοκληρώνει τις σπουδές του στην νομική σχολή του Πανεπιστημίου Αθηνών, το 1928, ξεκινάει να εργάζεται στην οικογενειακή βιομηχανία των θείων του, των αδελφών Κουμάνταρου, την επιχείρηση Α.Ε. “*Ευρώτας*”.<sup>11</sup> Ο αλευρόμυλος κατά τη διάρκεια του Α’ Παγκοσμίου Πολέμου είχε πραγματοποιήσει σημαντική εμπορική δραστηριότητα καθώς εμπορευόταν την μεταφορά σιτηρών από την Αργεντινή και την Ρωσική Αυτοκρατορία.<sup>12</sup> Μέσα σε 2 μόλις χρόνια αναλαμβάνει καθήκοντα γενικού διευθυντή<sup>13</sup> και αμέσως αντιλήφθηκε το τεράστιο όφελος

---

<sup>6</sup> Κώστας Κωστής - Σωκράτης Πετμεζάς (επιμ.), *Η ανάπτυξη της Ελληνικής οικονομίας κατά τον 19ο αιώνα*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2006, σ. 235-236, 238

<sup>7</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, *Η ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας(19ος-20ος αι.)*, Νεφέλη, 2001, σ. 324-325, 327

<sup>8</sup> Rodney P. Carlisle, *Sovereignty for sale: The Origins and Evolution of the Panamanian and Liberian Flags of Convenience*, Naval Institute Press, Annapolis 1981, σελ. 4

<sup>9</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, *Η ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας(19ος-20ος αι.)*, Νεφέλη, 2001, σ. 324-325, 327

<sup>10</sup> ο.π., σ. 329, 333

<sup>11</sup> Γιάννης Θεοτοκάς - Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ευπόμψη*, ΕΛΙΑ, Αθήνα 2004, σελ. 307

<sup>12</sup> Doris Lilly, *Those Fabulous Greeks: Onassis, Niarchos and Livanos*, Cowles Book Company, New York 1970, σελ. 201

<sup>13</sup> Ο κυλινδρόμυλος Ευρώτας των αδελφών Σ. Κουμάνταρου, <https://mlp-blo-g-spot.blogspot.com/2024/09/koumantaros.html?m=1> (τελευταία επίσκεψη 24/2/2026)

που θα αποκτούσε η επιχείρηση αν αντί να ναυλώνουν πλοία για την μεταφορά των σιτηρών, τα αγόραζαν.<sup>14</sup> Η επιχειρηματική του διορατικότητα τον οδηγεί το 1935 να αγοράσει έξι βρετανικά φορτηγά πλοία, χωρητικότητας περίπου 9.000 τόνων το καθένα και ηλικίας 20 ετών, έναντι 20.000 δολαρίων ανά πλοίο. Τα πλοία αυτά αποστέλλονταν κυρίως σε λιμάνια κοντά στο Μπουένος Άιρες της Αργεντινής λόγω των χαμηλών τελών φόρτωσης και της απουσίας ισχυρών εργατικών συνδικάτων σε σύγκριση με άλλα διεθνή λιμάνια της περιοχής, γεγονός που μείωνε το συνολικό λειτουργικό κόστος των πλοίων.

Λίγο πριν αποχωρήσει από την επιχείρηση των θείων του, το 1938, και ενώ οι ναύλοι ήταν αρκετά αυξημένοι, πρότεινε στους θείους του να πουλήσουν το πλοίο *Μαλέας* το οποίο ήταν το λιγότερο επικερδές, έναντι 60.000 δολαρίων. Η πρόταση του όμως δεν έγινε δεκτή και τότε ο Νιάρχος αποφάσισε να αγοράσει ο ίδιος το 60% του πλοίου, ασφαλίζοντας το για 250.000 δολαρίων σε περίπτωση απώλειας.<sup>15</sup> Την τακτική αυτή την πραγματοποιούσαν και άλλοι Έλληνες πλοιοκτήτες όχι μόνο για την απόκτηση κέρδους, αλλά και για να εγκαταλείψουν τα παλιά πλοία που διέθεταν λιγότερη χωρητικότητα και να εξυπηρετήσουν το νέο εμπόριο που επιζητούσε την μεταφορά μεγαλύτερων ποσοτήτων, με αποτέλεσμα ο ελληνικός εμπορικός στόλος να είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος στην ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία κατά τον Μεσοπόλεμο.<sup>16</sup> Το πλοίο λίγο καιρό αργότερα καταστράφηκε στην αποβάθρα της Αμβέρσας, όπου είχε καταπλεύσει μεταφέροντας ζάχαρη, από τον γερμανικό στόλο.<sup>17</sup>

Το 1939 αποφασίζει να αποχωρήσει από την επιχείρηση των θείων του και αφού δανείζεται από αυτούς χρήματα,<sup>18</sup> μεταβαίνει στο Λονδίνο όπου ιδρύει την δική του επιχείρηση<sup>19</sup> η οποία έμελλε να γίνει ο μεγαλύτερος ιδιωτικός στόλος μεταπολεμικά.

---

<sup>14</sup> Φίλιππος Δ. Σαχινίδης, *Τα Ελληνικά Ναυπηγεία 1956-1985*, ΕΛΙΑ, Αθήνα 2004, σελ. 52

<sup>15</sup> Doris Lilly, *Those Fabulous Greeks: Onassis, Niarchos and Livanos*, Cowles Book Company, New York 1970, σελ. 206-207

<sup>16</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, *Η ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας(19ος-20ος αι.)*, Νεφέλη, 2001, σ. 329, 333, 336-337, 352

<sup>17</sup> Doris Lilly, *Those Fabulous Greeks: Onassis, Niarchos and Livanos*, Cowles Book Company, New York 1970, σελ. 206-207

<sup>18</sup> Time Magazine, *Shipping: The New Argonauts*, February 18, 1957, <https://time.com/archive/6799796/shipping-the-new-argonauts/> (τελευταία επίσκεψη 13/2/2026)

<sup>19</sup> Γιάννης Θεοτοκάς - Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ευπόμψη*, ΕΛΙΑ, Αθήνα 2004, σελ. 307-308

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο

### Η επιχειρηματική σταδιοδρομία του Σταύρου Νιάρχου: Από την κορυφή στην οριστική έξοδο

#### 2.1 Εισαγωγή

Στην ενότητα αυτή θα παρουσιαστεί η πορεία του στόλου του Ομίλου Νιάρχου μέσα από διάφορα οικονομικοπολιτικά γεγονότα σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Αρχικά, θα παρουσιαστεί η πορεία του Σταύρου Νιάρχου από την ίδρυση του ομίλου του το 1939 και την είσοδό του στην αγορά δεξαμενόπλοιων, ενώ παράλληλα θα αναλυθεί και η στρατηγική μεγέθυνσης των πλοίων, οι συγκρούσεις με τις ΗΠΑ και τον Ωνάση, η προώθηση ελληνικών σημαίων και ελληνικών πληρωμάτων, καθώς και η αντιμετώπιση των κρίσεων του Σουέζ και των ναυτιλιακών υφέσεων. Τέλος, θα εξεταστεί η σταδιακή αποχώρηση του από τη ναυτιλία, τα τελευταία επαγγελματικά του επιτεύγματα, ο θάνατός του και η διαχείριση της επιχείρησης από τους διαδόχους έως το κλείσιμο του ομίλου το 2003.

#### 2.2 Η δημιουργία του Ομίλου Νιάρχου και η συμμετοχή στον πόλεμο (1939-1945)

Την περίοδο που ξεκινάει η επιχειρηματική σταδιοδρομία του Σταύρου Νιάρχου, ξεσπά ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος. Η εμπειρία του Α' Παγκοσμίου Πολέμου είχε δείξει στους Έλληνες πλοιοκτήτες τον περιορισμό στον τρόπο διαχείρισης των επιχειρήσεων τους από τον Πειραιά σε καιρό πολέμου, όπου τότε βρισκόταν η έδρα της πλειονότητας των επιχειρήσεων των Ελλήνων. Η αδυναμία αυτή οδήγησε πολλούς Έλληνες πλοιοκτήτες να μεταφέρουν τις επιχειρήσεις τους στο Λονδίνο και μετέπειτα στην Νέα Υόρκη.<sup>20</sup>

Όπως αναφέρθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, ο Σταύρος Νιάρχος αντιλαμβανόμενος το ξέσπασμα του πολέμου, καταφεύγει στο Λονδίνο. Εκεί αρχίζει να διαμορφώνει τον δικό του στόλο, ξεκινώντας από την απόκτηση μεταχειρισμένων πλοίων. Συγκεκριμένα, το 1940 και 1941 προχωράει στην αγορά 3 πλοίων για να μεταφέρει κυρίως κάρβουνο στην Ευρώπη από τον Ατλαντικό. Αρχικά, αγοράζει με τα χρήματα από το πλοίο *Μαλέας* που είχε βυθιστεί λίγο καιρό νωρίτερα, το φορτηγό πλοίο *Βαγού*, 2.605 τόνων και κατασκευής του 1919 στο οποίο ύψωσε την σημαία του Παναμά, ενώ την ίδια χρονιά αγοράζει και το *Olympic*, 5.935 τόνων,

---

<sup>20</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, *Η ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας(19ος-20ος αι.)*, Νεφέλη, 2001, σελ. 379

παλιό φορτηγό πλοίο το οποίο είχε μετατραπεί σε δεξαμενόπλοιο.<sup>21</sup> Κατά τη διάρκεια του πολέμου, όπως και οι περισσότεροι Έλληνες είχε παραχωρήσει τα πλοία του στις κυβερνήσεις των συμμαχικών δυνάμεων (ΗΠΑ-Βρετανία).<sup>22</sup> Αυτό είχε ως αποτέλεσμα κατά τη διάρκεια του πολέμου να βυθιστούν και τα 2 πλοία, με τον Νιάρχο να εισπράττει αποζημιώσεις συνολικού ύψους 1.000.000 δολαρίων από τις ασφαλιστικές εταιρείες.<sup>23</sup> Με τα χρήματα αυτά προχώρησε στην αγορά 2 φορτηγών πλοίων, το *Atlantic*, 9.000 τόνων για 320.000 δολάρια και του *Ματαράγκας*, το οποίο ονόμασε προς τιμήν του καπετάνιου *Ματαράγκα* που είχε χάσει την ζωή του στο βύθισμα του *Βαγού*. Το δεύτερο πλοίο αγοράστηκε έναντι 350.000 δολαρίων και ασφαλίστηκε για 500.000 δολάρια.<sup>24</sup>

Όπως γίνεται φανερό, ο Νιάρχος υιοθέτησε μια ιδιαίτερα επιθετική στρατηγική ανανέωσης και επέκτασης του στόλου του, καθώς για εκείνη την εποχή ανέφερε χαρακτηριστικά στο περιοδικό TIME ότι: “αγόραζα οτιδήποτε μπορούσε να επιπλεύσει”.<sup>25</sup> Η φράση αυτή υποδηλώνει χαρακτηριστικά το ένστικτο επιβίωσης και ευκαιριακής εκμετάλλευσης της πολεμικής συγκυρίας, καθώς σε μια αγορά όπου τα πλοία χάνονταν με γρήγορους ρυθμούς, κάθε διαθέσιμο πλοίο αποτελούσε πιθανή πηγή εσόδων, είτε μέσω ναύλων είτε μέσω αποζημιώσεων σε περίπτωση απώλειας.

Την ίδια περίοδο και καθώς ο πόλεμος κλιμακωνόταν, ο Νιάρχος διακόπτει προσωρινά την λειτουργία των επιχειρήσεων του και επιστρέφει στην Ελλάδα το καλοκαίρι του 1942 για να καταταχθεί εθελοντικά στο Βασιλικό πολεμικό ναυτικό όπου και υπηρέτησε μέχρι το τέλος του πολέμου.<sup>26</sup> Ξεκινώντας το 1942, έλαβε τον βαθμό του ανθυποπλοιάρχου και στάλθηκε στην Αγγλία και συγκεκριμένα στο Chatham για να λάβει την εκπαίδευση που δινόταν στους υψηλόβαθμους αξιωματικούς των συμμαχικών δυνάμεων. Έπειτα, το Νοέμβριο του 1943 προήχθη σε σημαιοφόρος και μετατέθηκε στο αντιτορπιλικό *Σαλαμής* το οποίο πραγματοποίησε μισό ταξίδι σε υπηρεσία νηοπομπής προς την Ισλανδία με μια Ελληνική

---

<sup>21</sup> Φίλιππος Δ. Σαχινίδης, *Τα Ελληνικά Ναυπηγεία 1956-1985*, ΕΛΙΑ, Αθήνα 2004, σελ. 52

<sup>22</sup> Time Magazine, *Shipping: The New Argonauts*, February 18, 1957, <https://time.com/archive/6799796/shipping-the-new-argonauts/> (τελευταία επίσκεψη 13/2/2026)

<sup>23</sup> Φίλιππος Δ. Σαχινίδης, *Τα Ελληνικά Ναυπηγεία 1956-1985*, ΕΛΙΑ, Αθήνα 2004, σελ. 53

<sup>24</sup> Doris Lilly, *Those Fabulous Greeks: Onassis, Niarchos and Livanos*, Cowles Book Company, New York 1970, σελ. 211-213

<sup>25</sup> Time Magazine, *Shipping: The New Argonauts*, February 18, 1957, <https://time.com/archive/6799796/shipping-the-new-argonauts/> (τελευταία επίσκεψη 13/2/2026)

<sup>26</sup> Γιάννης Θεοτοκάς - Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ευπόμψη*, ΕΛΙΑ, Αθήνα 2004, σελ. 308

κορβέτα. Το καλοκαίρι του 1944 τοποθετείται στο αρχηγείο της Αλεξάνδρειας και το Σεπτέμβριο του ίδιου χρόνου γυρνάει στις Ηνωμένες Πολιτείες και το 1945 αποστρατεύεται με τον τίτλο του υποπλοιάρχου<sup>27</sup> και μεταφέρει την έδρα των επιχειρήσεων του από την Αγγλία και το Λονδίνο στην Αμερική και την Νέα Υόρκη η οποία έμελλε να μετεξελιχθεί στο μεγαλύτερο κέντρο διαχείρισης ελληνικού εμπορικού στόλου.<sup>28</sup> Επιπλέον, αναφορά έχει γίνει και για συμμετοχή στον πόλεμο με το αντιτορπιλικό *Κριεζής*, χωρίς όμως να έχει εντοπιστεί κάτι επίσημα μέσω της έρευνας που έκανα. Έχει επίσης αναφερθεί η για συμμετοχή του Νιάρχου στον πόλεμο και ως μέλος του πληρώματος του αντιτορπιλικού *Κριεζής*. Ωστόσο, η έρευνα που πραγματοποιήθηκε δεν εντόπισε επίσημα τεκμήρια που να επιβεβαιώνουν τη συγκεκριμένη πληροφορία.

Σε κάθε περίπτωση, ο πόλεμος προκάλεσε σημαντική απώλεια τόσο στον στόλο του Νιάρχου, όσο και σε ολόκληρη την ελληνόκτητη ναυτιλία. Από την έναρξη μέχρι και την λήξη του πολέμου το 1945, ο ελληνικός εμπορικός στόλος σημείωσε την μεγαλύτερη απώλεια μεταξύ των συμμαχικών στόλων<sup>29</sup> καθώς αυτός μειώθηκε κατά 72% αφού το 1939 ο ελληνικός εμπορικός στόλος μετρούσε 607 σκάφη με συνολική χωρητικότητα 1.800.000 κοχ, από τα οποία καταστράφηκαν τα 486, μειώνοντας την χωρητικότητα το 1946 σε λιγότερο από 500.000 κοχ.<sup>30</sup> Όσον αφορά τον στόλο του Νιάρχου, ο οποίος υπολογιζόταν σύμφωνα με τις διαθέσιμες πηγές σε 14 πλοία, με την ολοκλήρωση του πολέμου είχαν βυθιστεί τα έξι από αυτά<sup>31</sup> από γερμανικά υποβρύχια. Για τις απώλειες αυτές έλαβε αποζημίωση ύψους 2 εκατομμυρίων δολαρίων, χρήματα που αξιοποίησε για να αγοράσει τέσσερα νέα πλοία στα οποία ύψωσε την σημαία του Παναμά.<sup>32</sup>

Παρά τον κατακερματισμό του ελληνικού εμπορικού στόλου κατά τον πόλεμο, οι Έλληνες πλοιοκτήτες κατάφεραν να επιβιώσουν και να αναβιώσουν τον ελληνικό εμπορικό στόλο μέσω των πολεμικών αποζημιώσεων και των νέων επιχειρηματικών ευκαιριών με την απόκτηση των Liberty και T2, η στροφή προς τα δεξαμενόπλοια καθώς και μέσω της χρήσης

---

<sup>27</sup> Doris Lilly, *Those Fabulous Greeks: Onassis, Niarchos and Livanos*, Cowles Book Company, New York 1970, σελ. 220

<sup>28</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία των επιχειρήσεων Ωνάση 1924-1975*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 2023, σελ. 211

<sup>29</sup> Niels P. Petersson - Stig Tenold - Nicholas J. White (επιμ.), *Shipping and Globalization in the Post-War Era: Contexts, Companies, Connections*, Palgrave Macmillan, UK 2019, σελ. 190

<sup>30</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, *Η ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας (19ος-20ος αι.)*, Νεφέλη, 2001, σελ. 382

<sup>31</sup> Time Magazine, *Shipping: The New Argonauts*, February 18, 1957, <https://time.com/archive/6799796/shipping-the-new-argonauts/> (τελευταία επίσκεψη 13/2/2026)

<sup>32</sup> Γιάννης Θεοτοκάς - Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ευπόμπη*, ΕΛΙΑ, Αθήνα 2004, σελ. 308

των σημαιών ευκαιρίας και της δημιουργίας των υπεράκτιων εταιρειών. Με αυτά τα εργαλεία διαμόρφωσαν τις βάσεις για το λεγόμενο μεταπολεμικό «ναυτιλιακό θαύμα» μέσα στα πλαίσια του οποίου ο Νιάρχος αναδείχθηκε στον μεγαλύτερο ιδιώτη πλοιοκτήτη της δεκαετίας του 1950.

## 2.3 Η εκτόξευση και οι συγκρούσεις στην μεταπολεμική περίοδο (1946-1959)

### 2.3.1 Μεταστροφή στην αγορά δεξαμενόπλοιων και η σύγκρουση με τις ΗΠΑ

Κατά την μεταπολεμική περίοδο, οι Έλληνες πλοιοκτήτες έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στην παγκόσμια θαλάσσια μεταφορά, στρεφόμενοι στον χώρο των δεξαμενοπλοίων, τα οποία κυριάρχησαν από το δεύτερο μισό του 20ου αιώνα στη διεθνή ναυτιλία. Πρωτεργάτες αυτής της στροφής υπήρξαν οι Αριστοτέλης Ωνάσης και Σταύρος Νιάρχος, οι οποίοι μέσα σε λίγα χρόνια ανήλθαν στην κορυφή του Ελληνικού εμπορικού στόλου μέσα σε λίγα χρόνια. Με ποιους τρόπους όμως κατάφεραν οι Έλληνες να κυριαρχήσουν;

Με την ολοκλήρωση του Β' Παγκοσμίου Πολέμου οι Έλληνες πλοιοκτήτες επωφελήθηκαν από μια σειρά σημαντικών γεγονότων και ευκαιριών που προέκυψαν στις διεθνείς ναυτιλιακές αγορές. Αρχικά, σημαντική αλλαγή αποτέλεσε η μετάβαση από τον άνθρακα στο πετρέλαιο. Πιο αναλυτικά, από τον 19ο έως τις αρχές του 20ου αιώνα κυριάρχη πηγή ενέργειας υπήρξε ο άνθρακας.<sup>33</sup> Κυρίαρχη εξαγωγική χώρα άνθρακα υπήρξε η Μεγάλη Βρετανία καθώς διαχειριζόταν και εξήγαγε περίπου το 75% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου άνθρακα. Ο άνθρακας αποτελούσε σημαντικό οικονομικό και ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των Βρετανών, σε αντίθεση με άλλες χώρες, και η σταδιακή αντικατάσταση του από το πετρέλαιο εξαιτίας της καταστροφής πολλών παραδοσιακών βιομηχανιών του άνθρακα στη Δυτική Ευρώπη, έπληξε σημαντικά την δυναμικότητα του Βρετανικού στόλου σε σχέση με τους διεθνείς ανταγωνιστές και έστρεψε την Ευρώπη στην αγορά πετρελαίου.<sup>34</sup>

Στις αρχές του 20ου αιώνα, το πετρέλαιο αποτελούσε μια ασήμαντη πηγή ενέργειας αφού η παγκόσμια παραγωγή της άγγιζε τα 20 εκατομμύρια τόνους ετησίως καλύπτοντας μόνο το 2,5% της παγκόσμιας κατανάλωσης ενέργειας. Εξαιτίας της ελάχιστης παραγωγής, το ποσοστό των δεξαμενοπλοίων κατά το πρώτο μισό του 20ου αιώνα ήταν αρκετά μικρό,

---

<sup>33</sup> Andrew G. Spyrou, *From T-2 to Supertanker: Development of the Oil Tanker 1940 - 2000*, iUniverse, 2011, σελ. 58

<sup>34</sup> Mike Ratcliffe, *Liquid Gold Ships: A History of the Tanker 1859-1984*, Lloyd's of London Press, London 1985, σελ. 48-49,98

αντιπροσωπεύοντας το 1,5% της παγκόσμιας εμπορικής χωρητικότητας. Η εκτόξευση του πετρελαίου άρχισε να σημειώνεται από το 1938 και καθιερώθηκε το 1945 όταν έγινε η κύρια πηγή ενέργειας παγκοσμίως, αφού η παραγωγή άγγιξε τους 273 εκατομμύρια τόνους ετησίως και κάλυπτε το 26% της παγκόσμιας κατανάλωσης ενέργειας.<sup>35</sup> Ήδη από το 1920, το πετρέλαιο είχε κυριαρχήσει στις περισσότερες αγορές και η μεγάλη επιρροή του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου άρχισε να περνάει από την Βρετανία, στην Αμερική. Η ανακάλυψη πετρελαίου είχε ήδη ξεκινήσει από το 1859 με τον εντοπισμό κοιτασμάτων στις ΗΠΑ, Ρωσική Αυτοκρατορία και Ρουμανία<sup>36</sup>. Οι θαλάσσιες μεταφορές αργού πετρελαίου άρχισαν το 1861 με την μεταφορά πετρελαίου με ιστιοφόρα από την Πενσυλβάνια στην Αγγλία μέσα σε σιδερένιες δεξαμενές ή σε αμπάρια ειδικά κατασκευασμένα με τσιμέντο. Μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1880 είχαν κατασκευαστεί διάφοροι τύποι πετρελαιοφόρων τα οποία μπορούν να θεωρηθούν τα προοίμια των μετέπειτα δεξαμενοπλοίων. Η μεταφορά πετρελαίου ωστόσο, αποτελεί μια δύσκολη διαδικασία, καθώς οι περιοχές παραγωγής και κατανάλωσης βρίσκονται σε μεγάλη απόσταση μεταξύ τους, γεγονός που κατέστησε αναγκαία την κατασκευή εξειδικευμένων μέσων μεταφοράς για την κάλυψη αυτών των αποστάσεων.<sup>37</sup>

Την ίδια χρονική στιγμή με την αντικατάσταση του άνθρακα από το πετρέλαιο, ο Νιάρχος βρισκόμενος πλέον στην Νέα Υόρκη, αντιλήφθηκε άμεσα την μεγάλη ζήτηση και τα κέρδη που θα επιφέρει η ανάγκη για μεταφορά πετρελαίου και αξιοποιώντας τις πολεμικές αποζημιώσεις και την πώληση των πλοίων που κατείχε εκείνη την περίοδο, στρέφεται στον χώρο των δεξαμενοπλοίων μέσω της αγοράς πλοίων Liberty και T2 από την Ναυτιλιακή Επιτροπή των ΗΠΑ. Συγκεκριμένα, τα ναυπηγεία των ΗΠΑ κατά τη διάρκεια αλλά και με την ολοκλήρωση του πολέμου, ήταν τα μοναδικά τα οποία δεν είχαν υποστεί ζημιές και μπορούσαν να αναπληρώσουν τις απώλειες.<sup>38</sup> Το 1945 διέθεταν τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο καθώς διαχειρίζονταν το 60% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε σχέση με το 14,5% το 1939. Η εκτόξευση αυτή προήλθε από το ναυπηγικό πρόγραμμα των ΗΠΑ, το οποίο ξεκίνησε το 1940 στα πλαίσια της προσπάθειας των ΗΠΑ να καλύψουν τις μεγάλες απώλειες των εμπορικών στόλων των συμμάχων. Στο διάστημα 1940-1945 ναυπηγήθηκαν 4.694 πλοία όλων των τύπων (Liberty, T2, Victory, C1, C2, C3) με χωρητικότητες που κυμαίνονταν από

---

<sup>35</sup> Niels P. Petersson - Stig Tenold - Nicholas J. White (επιμ.), *Shipping and Globalization in the Post-War Era: Contexts, Companies, Connections*, Palgrave Macmillan, UK 2019, σελ.189

<sup>36</sup> Mike Ratcliffe, *Liquid Gold Ships: A History of the Tanker 1859-1984*, Lloyd's of London Press, London 1985, σελ. 48-49

<sup>37</sup> Andrew G. Spyrou, *From T-2 to Supertanker: Development of the Oil Tanker 1940 - 2000*, iUniverse, 2011, σελ. 56-61

<sup>38</sup> Γιώργος Μ. Φουστάνος, *Made in Japan*, Argo, Αθήνα 2021, σελ. 8

7.700 κοχ ή 10.000 τνβ για τα πλοία ξηρού φορτίου και 16.500 τνβ για τα δεξαμενόπλοια.<sup>39</sup> Επειδή όμως ο στόλος που προέκυψε ήταν 6 φορές μεγαλύτερος από αυτόν που μπορούσαν να διαχειριστούν, καθώς δεν αποτελούσαν κατεξοχήν ένα ναυτιλιακό έθνος, ο τότε πρόεδρος των ΗΠΑ, Χάρι Τρούμαν, αποφασίζει τον Μάρτιο του 1946 την πώληση των 2/3 του στόλου μέσω του “*Νόμου περί πωλήσεων εμπορικών πλοίων*”, για την πώληση των πλοίων σε Αμερικανούς και ξένους πλοιοκτήτες των συμμαχικών κυβερνήσεων, θέτοντας όμως περιορισμούς στον αριθμό και τους τύπους των πλοίων που θα μπορούσαν να αποκτήσουν οι ξένοι πλοιοκτήτες.<sup>40</sup> Η τιμή πώλησης των πλοίων ήταν μειωμένη κατά 50% σε σχέση με τα προπολεμικά επίπεδα, ενώ οι τιμές προς τους ξένους πλοιοκτήτες θα μπορούσαν να είναι ακόμη ευνοϊκότερες αν υπήρχαν κρατικές εγγυήσεις που θα επέτρεπαν την χορήγηση δανείων από αμερικανικές τράπεζες με ισχύ έως και 10 χρόνια, σε αρκετά χαμηλές τιμές. Παρά τους αρχικούς ενδοιασμούς για την αξιοπιστία τους, λόγω της νέας τεχνολογίας της οξυγονοκόλλησης για την κατασκευή των πλοίων σε σύγκριση με τα προπολεμικά “καρφωτά” πλοία, οι Έλληνες πλοιοκτήτες αποφασίζουν να προχωρήσουν στην απόκτηση τους καθώς ήταν καινούργια, αρκετά οικονομικά και άμεσα διαθέσιμα προς αξιοποίηση.<sup>41</sup> Επιπλέον, μια ακόμη συγκυρία που εκμεταλλεύτηκαν οι Έλληνες πλοιοκτήτες ήταν η απαγόρευση της Νορβηγικής κυβέρνησης προς τους Νορβηγούς εφοπλιστές να συμμετάσχουν στην αγορά των πλοίων. Η εξέλιξη που προκάλεσε την αύξηση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος του ελληνικού εμπορικού στόλου έναντι των Νορβηγών, οι οποίοι κατά τον Μεσοπόλεμο διέθεταν τον ισχυρότερο εμπορικό στόλο διεθνώς.

Στις 9 Απριλίου 1946 εγγυήθηκε να παρέχει δάνειο για την απόκτηση 100 Liberty για λογαριασμό των Ελλήνων πλοιοκτητών μέσα από μακροπρόθεσμα δάνεια από τις Αμερικανικές τράπεζες, ενώ αγοράστηκαν επιπλέον 300 πλοία μέσω αμερικανικών εταιρειών που είχαν ιδρύσει οι Έλληνες πλοιοκτήτες αποκλειστικά για την αγορά αυτών των πλοίων, καθώς ήταν παράνομο να αγοράσουν κι άλλα πλοία ξένοι πλοιοκτήτες χωρίς την άδεια της κυβέρνησης των ΗΠΑ.<sup>42</sup> Από αυτά τα 100 Liberty, η πλειονότητα πήγε στους παραδοσιακούς Έλληνες εφοπλιστές ενώ ο Σταύρος Νιάρχος μόλις έλαβε 2 στα οποία έδωσε τα ονόματα *Καπετάν Ι. Ματαράγκας* και *Καπετάν Ι. Παπάζογλου* προς τιμήν των πλοιαρχών

---

<sup>39</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία των επιχειρήσεων Ωνάση 1924-1975*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 2023, σελ. 150

<sup>40</sup> Niels P. Petersson - Stig Tenold - Nicholas J. White (επιμ.), *Shipping and Globalization in the Post-War Era: Contexts, Companies, Connections*, Palgrave Macmillan, UK 2019, σελ. 189-190

<sup>41</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία των επιχειρήσεων Ωνάση 1924-1975*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 2023, σελ. 151-152

<sup>42</sup> Gelina Harlaftis, *Greek Shipowners and Greece 1945-1975*, Bloomsbury, UK 2012, σελ. 50

των πλοίων του που χάθηκαν κατά τη διάρκεια του πολέμου.<sup>43</sup> Σχετικά με τις αγορές δεξαμενοπλοίων T2, κατά το διάστημα 1940-1945 κατασκευάστηκαν συνολικά 536 πλοία και αποτελούσαν από 3 διαφορετικούς τύπους, T-1, T-2, T-3.<sup>44</sup> Οι Αμερικανοί πλοιοκτήτες είναι αυτοί που επωφελήθηκαν περισσότερο καθώς αγόρασαν συνολικά 244 πλοία, ενώ 70 πήγαν σε επιχειρήσεις με Αμερικανικό έλεγχο υψώνοντας την σημαία του Παναμά και 130 σε ευρωπαϊκές θυγατρικές που τις ήλεγχαν αμερικανικές επιχειρήσεις μέσω ευρωπαϊκών σημαιών.<sup>45</sup> Σύμφωνα με το περιοδικό TIME, ο Νιάρχος εκείνη την περίοδο πούλησε τα φορτηγά πλοία που διέθετε και υπέβαλε αίτηση στη Ναυτιλιακή Επιτροπή για την αγορά έξι δεξαμενοπλοίων τύπου T2. Παρά το ευνοϊκό πλαίσιο του νόμου του 1946, ο οποίος προέβλεπε την πώληση πλοίων σε συμμάχους, το Αμερικανικό Ναυτικό επέμενε να διατηρήσει τα T2 υπό αμερικανική διαχείριση για λόγους εθνικής ασφάλειας. Για να παρακάμψει τον περιορισμό, ο Νιάρχος ίδρυσε την αμερικανική εταιρεία *North American Shipping and Trading Co.*, στην οποία το 75% των μετοχών ανήκε σε Αμερικανούς υπηκόους, την αδελφή του Μαρία, τον στενό συνεργάτη του Γιώργο Εμμανουήλ και δύο Αμερικανούς συνεταίρους. Χωρίς να εμφανίζεται ο ίδιος ως άμεσος αγοραστής, κατάφερε τελικά να αποκτήσει οκτώ δεξαμενόπλοια τύπου T2.<sup>46</sup> Ωστόσο, παρά την επιτυχημένη αγορά των πλοίων, οι αμερικανικές αρχές κατηγόρησαν τον Σταύρο Νιάρχο και άλλους τέσσερις εφοπλιστές για εξαπάτηση της κυβέρνησης των ΗΠΑ.

Η σύγκρουση μεταξύ Ηνωμένων Πολιτειών και Ελλήνων εφοπλιστών ξέσπασε κατά τη διάρκεια του πολέμου της Κορέας, όταν τα συμφέροντα των Ελλήνων ήταν πλέον αντίθετα με αυτά της Αμερικανικής κυβέρνησης. Την περίοδο εκείνη οι Έλληνες εφοπλιστές κατηγορήθηκαν για μεταφορά Κινεζικών φορτίων με πλοία αμερικανικής κατασκευής και υπό ελληνική σημαία<sup>47</sup>, πραγματοποιώντας όπως το χαρακτήριζε ο Αμερικανός γερουσιαστής Joseph McCarthy, “ματωμένο εμπόριο”. Την περίοδο εκείνη οι ναύλοι είχαν εκτοξευθεί λόγω της αυξημένης ζήτησης για προμήθειες και οι Έλληνες εφοπλιστές παραχωρούσαν τα πλοία τους σε οποιονδήποτε τους έδινε τον υψηλότερο ναύλο.<sup>48</sup> Η

---

<sup>43</sup> Γιάννης Θεοτοκάς - Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ευπόμψη*, ΕΛΙΑ, Αθήνα 2004, σελ. 308

<sup>44</sup> Andrew G. Spyrou, *From T-2 to Supertanker: Development of the Oil Tanker 1940 - 2000*, iUniverse, 2011, σελ. 4

<sup>45</sup> Mike Ratcliffe, *Liquid Gold Ships: A History of the Tanker 1859-1984*, Lloyd's of London Press, London 1985, σελ. 127

<sup>46</sup> Time Magazine, *Shipping: The New Argonauts*, February 18, 1957, <https://time.com/archive/6799796/shipping-the-new-argonauts/> (τελευταία επίσκεψη 13/2/2026)

<sup>47</sup> Gelina Harlaftis, *Greek Shipowners and Greece 1945-1975*, Bloomsbury, UK 2012, σελ. 132

<sup>48</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία των επιχειρήσεων Ωνάση 1924-1975*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 2023, σελ. 350

κατηγορία αυτή υπήρξε αβάσιμη αφού και ο ίδιος ο Νιάρχος, όπως αναφέρουν τα Ναυτικά Χρονικά, ανέφερε γι' αυτή του την ανάμειξη ότι *“κανένα από τα πλοία του δεν μετέφερε πετρέλαιον εις τας χώρας του Σιδηρού Παραπετάσματος και ότι μετά την έκρηξιν του Κορεάτικου πολέμου διέκοψε κάθε ταξίδιον των σκαφών του προς την ερυθράν Κίναν. «Ηκύρωσα, μάλιστα και ένα λίαν επικερδές ναυλοσύμφωνον μεταφοράς φορτίου ζαχάρεως εις λιμένα του Σιδηρού Παραπετάσματος»*.<sup>49</sup> Μια ακόμη κατηγορία που τους επιβλήθηκε στα πλαίσια της αντιξενικής ρητορικής που αναπτυσσόταν στις ΗΠΑ τότε εναντίον τους ήταν η παράνομη αγορά αμερικανικών πλοίων *liberties* και δεξαμενόπλοιων που κατασκευάστηκαν κατά τη διάρκεια του πολέμου, χωρίς να έχουν λάβει άδεια γι' αυτές τις αγορές από την κυβέρνηση των ΗΠΑ. Συγκεκριμένα, κατηγορήθηκαν ότι τα πλοία αγοράστηκαν από αμερικανικές εταιρείες στις οποίες αυτοί ήταν μέτοχοι.<sup>50</sup> Η κατηγορία αυτή είναι βάσιμη, καθώς, όπως θα αναλυθεί διεξοδικά στο επόμενο κεφάλαιο, οι Έλληνες εφοπλιστές, με πρωτοπόρο τον Αριστοτέλη Ωνάση, αξιοποίησαν τις σημαίες ευκαιρίας στον στόλο τους, κυρίως του Παναμά και της Λιβερίας, για τη δημιουργία υπεράκτιων εταιρειών. Οι εταιρείες αυτές προσέφεραν όχι μόνο ευελιξία απέναντι στις κρατικές ρυθμίσεις, αλλά και ένα ευρύτερο πλαίσιο οικονομικής ασφάλειας μέσω της μειωμένης φορολογίας και της φθηνής θαλάσσιας μεταφοράς για λογαριασμό των αμερικανικών πετρελαϊκών εταιρειών, στοιχείο που οδήγησε τα συγκεκριμένα κράτη να χαρακτηριστούν ως “φορολογικοί παράδεισοι”. Η δημιουργία αυτού του συστήματος προωθήθηκε τόσο από την κυβέρνηση των ΗΠΑ όσο και από τις αμερικανικές πετρελαϊκές εταιρείες με στόχο την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού εμπορικού στόλου και της ταυτόχρονης εξυπηρέτησης των αμερικανικών συμφερόντων. Τα πλοία που είχαν υψώσει αυτές τις σημαίες, θα μπορούσαν να επιταχθούν όποτε τα χρειαζόταν το Αμερικανικό ναυτικό.

Την ενόχληση τους για την χρήση των σημαιών ευκολίας και την πώληση αμερικανικών πλοίων από την ναυτιλιακή επιτροπή σε ξένους πλοιοκτήτες εξέφρασαν και οι Αμερικανοί πλοιοκτήτες και τα ναυτεργατικά συνδικάτα. Η αγανάκτηση αυτή οφειλόταν στο γεγονός ότι γνώριζαν ότι πως μέσω αυτού του συστήματος οι Έλληνες λειτουργούσαν τα πλοία τους με μισό κόστος σε σχέση με τους ίδιους. Για το λόγο αυτό ζήτησαν την επαναφορά του προπολεμικού προστατευτικού καθεστώσ σχετικά με την διατήρηση των αμερικανικών πλοίων σε αμερικανικά χέρια, απαιτώντας την ανάκληση των πωλήσεων πλοίων που είχαν κατασκευαστεί την περίοδο του πολέμου, προκειμένου να περιοριστεί ο ανταγωνισμός.

---

<sup>49</sup> *Ναυτικά Χρονικά 431/190 (15 Μαΐου 1953), σελ 7*

<sup>50</sup> *Gelina Harlaftis, Greek Shipowners and Greece 1945-1975, Bloomsbury, UK 2012, σελ. 133*

Έπειτα από συνεχείς πιέσεις, το Αμερικανικό Κογκρέσο θα ψηφίσει στις 28 Φεβρουαρίου 1948 την τροποποίηση του νόμου για την πώληση των εμπορικών πλοίων, με την πώληση να εξακολουθεί να ισχύει μέχρι την 1η Μαρτίου 1949 μόνο για τους Αμερικανούς πολίτες. Παρά την απαγόρευση αυτή, ο Σταύρος Νιάρχος μαζί με άλλους Έλληνες εφοπλιστές όπως ο Σταύρος Λιβανός, Μανώλης Κουλουκουντής, Αριστοτέλης Ωνάσης κλπ., εξακολουθούν να αγοράζουν αμερικανικά πλοία πολεμικής κατασκευής από την ναυτιλιακή επιτροπή μέσω των αμερικανικών εταιρειών που αναφέρθηκαν παραπάνω, με την βοήθεια αμερικανικών δικηγορικών γραφείων, τραπεζών, πετρελαϊκών εταιρειών και γερουσιαστών.<sup>51</sup>

Στα πλαίσια αυτού του εχθρικού κλίματος, το 1951 ομάδα πρακτόρων του FBI ελέγχει τα βιβλία των αμερικανικών εταιρειών των Ελλήνων εφοπλιστών και τον Μάρτιο του επόμενου χρόνου συγκροτείται ειδική υποεπιτροπή της Γερουσίας για τις κυβερνητικές επιχειρήσεις, με μέλη τους Richard Nixon, Joseph McCarthy και Karl Mundt.<sup>52</sup> Σύμφωνα με την έκθεση του Υπουργείου Δικαιοσύνης του 1952, ο Νιάρχος κατηγορήθηκε για παράνομη αγορά T2 δεξαμενόπλοιων μέσω αμερικανικών εταιρειών που βρίσκονταν υπό τον έλεγχό του, παρότι ο ίδιος δεν ήταν Αμερικανός πολίτης. Οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις ήταν οι *North American Shipping and Trading Co.*, *American Pacific Steamship Co.*, *Ventura Steamships Corp.* και *Delaware Tanker Corp.* Σύμφωνα με την έκθεση, οι εταιρείες αυτές διαχειρίζονταν εικονικά από τους μετόχους τους, αλλά στην πράξη λειτουργούσαν προς όφελος των συμφερόντων του Νιάρχου. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η αγορά των πέντε πλοίων υπό παναμαϊκή σημαία, *Owhyee*, *Yamhill*, *Umatilla*, *Gervais* και *Fort George* από την *American Overseas Tanker Operation* του Joseph Casey, ο οποίος τα είχε αποκτήσει από τη Ναυτιλιακή Επιτροπή. Τα πλοία αυτά πέρασαν στη διαχείριση του Νιάρχου το 1950 έναντι 2,8 εκατομμυρίων δολαρίων, παρά την απαγόρευση πώλησης πλοίων ή μετοχών σε αλλοδαπό πλοιοκτήτη. Στη συνέχεια ναυλώθηκαν στη *Greenwich Marine Corp.* του Παναμά, της οποίας τις μετοχές αγόρασε αργότερα η Λιβεριανή εταιρεία του Νιάρχου, *World Tanker Corp.*, έναντι 2.760.000 δολαρίων, εξασφαλίζοντας το δικαίωμα μακροχρόνιας ναύλωσης των πλοίων για όλη τη διάρκεια της οικονομικής τους ζωής.<sup>53</sup>

Συνολικά 86 πλοία που βρίσκονταν υπό ελληνική ιδιοκτησία και έπλεαν με αμερικανική σημαία, ορίστηκαν από Αμερικανικό Υπουργείο Δικαιοσύνης να κατασχεθούν σε περίπτωση

---

<sup>51</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία των επιχειρήσεων Ωνάση 1924-1975*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 2023, σελ. 174-176

<sup>52</sup> ο.π., σελ. 352-353

<sup>53</sup> Ναυτικά Χρονικά 405/164 (15 Απριλίου 1952), σελ. 10

άφιξης τους σε αμερικανικά λιμάνια. Είκοσι από αυτά τα πλοία ανήκαν στο Νιάρχο<sup>54</sup> και σύμφωνα με το ναυτιλιακό περιοδικό *Ναυτικά Χρονικά*, μερικά από αυτά ήταν το *Σέβεν Σήζ*, *Τζέννου*, *Μέμορν*, *Μερριμάκ*, *Μόνιτορ* και *Μερμάντ*, τα οποία ήταν υπό την ιδιοκτησία της *North American Shipping and Trading Corp.*<sup>55</sup> Γι' αυτήν την αντιμετώπιση από την Αμερικανική Κυβέρνηση, ο Νιάρχος εξέφρασε την δυσαρέσκεια του λέγοντας « ... *είνε πολύ λυπηρόν να γίνεται τοιαύτη εις βάρος της ελληνικής ναυτιλίας μεταχειρίσις, ενώ θα έτρεπε ν' αναλογισθή τις τας μεγάλας υπηρεσίας, που προσέφερον γενικώς οι Έλληνες εφοπλισταί προς τας Ηνωμένας Πολιτείας και τας Δυτικάς Δυνάμεις κατά την διάρκεια του τελευταίου πολέμου και μετ' αυτόν. Καθ' όσον αφορά εμέ, είχαν εκδηλώσει τας φιλικωτάτας διαθέσεις και την επιθυμίαν μου να συνεργασθώ μετά των αρχών των Ηνωμένων Πολιτειών και λυπούμαι πολύ δια την παρούσαν κατάστασιν των πραγμάτων* ». <sup>56</sup> Συνολικά, από τα 86 πλοία κατασχέθηκαν τα 49 από τα οποία 20 ανήκαν στον Όμιλο Νιάρχου, 19 στον Όμιλο Ωνάση και 6 στον Όμιλο Κουλουκουνητή. Το πρώτο πλοίο που κατασχέθηκε στις 16 Φεβρουαρίου 1952 ανήκε στον Όμιλο Νιάρχου, ενώ τον Δεκέμβριο της ίδιας χρονιάς εκδίδεται ένταλμα σύλληψης για τον Νιάρχο, ο οποίος είχε ήδη αποχωρήσει από τις Ηνωμένες Πολιτείες το 1950 και δεν επισκέφθηκε την Αμερική μέχρι να ξεκαθαρίσει η υπόθεση.

Την υπόθεση ανέλαβε ο συνεργάτης του, Walter H. Saunders, και η δικαστική διαμάχη κατέληξε σε διακανονισμό στις 28 Μαΐου 1954 καθώς υπήρξε δυσκολία στον εντοπισμό αποδείξεων γι' αυτά που τους κατηγορούσαν. Το Υπουργείο Δικαιοσύνης ανακοίνωσε μέσω του τύπου ότι ο Όμιλος Νιάρχου επέστρεψε στην επιτροπή έξι δεξαμενόπλοια τύπου T2, συνολικής αξίας 6 εκατομμυρίων δολαρίων, και κατέβαλε πρόστιμο 4.500.000 δολαρίων. Παρ' όλα αυτά, ο Νιάρχος κατάφερε να μεταφέρει τα υπόλοιπα δεκατέσσερα πλοία του από τα αμερικανικά νηολόγια σε σημαίες ευκολίας, με την υποχρέωση να κατασκευάσει δύο δεξαμενόπλοια των 25.000 τόνων σε αμερικανικά ναυπηγεία.<sup>57</sup> Παράλληλα, δημιουργήθηκε καταπίστευμα για τη διαχείριση των αμερικανικών εταιρειών που θα χειρίζονταν τα πλοία, με το 75% των μετοχών να βρίσκεται στο όνομα των δύο Αμερικανών γιων του Νιάρχου.<sup>58</sup> Το ζήτημα της σύγκρουσης μεταξύ της αμερικανικής κυβέρνησης και των Ελλήνων

---

<sup>54</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία των επιχειρήσεων Ωνάση 1924-1975*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 2023, σελ. 368

<sup>55</sup> *Ναυτικά Χρονικά* 429/188 (15 Απριλίου 1953), σελ. 11

<sup>56</sup> *Ναυτικά Χρονικά* 431/190 (15 Μαΐου 1953), σελ. 7

<sup>57</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία των επιχειρήσεων Ωνάση 1924-1975*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 2023, σελ. 370-371

<sup>58</sup> *Time Magazine, Shipping: The New Argonauts*, February 18, 1957,

<https://time.com/archive/6799796/shipping-the-new-argonauts/> (τελευταία επίσκεψη 13/2/2026)

εφοπλιστών εντάχθηκε σε μεγάλο βαθμό στο πλαίσιο της εσωτερικής πολιτικής αντιπαράθεσης μεταξύ Δημοκρατικών και Ρεπουμπλικάνων, με τους Έλληνες να λειτουργούν ως αποδιοπομπαίοι τράγοι. Η Ρεπουμπλικανική παράταξη κατηγορήσε την κυβέρνηση του Χάρι Τρούμαν για διαφθορά, στοχοποιώντας στελέχη των ανώτατων υπουργικών συμβουλίων και του Λευκού Οίκου. Η ένταση που δημιουργήθηκε συνέβαλε τελικά στη νίκη των Ρεπουμπλικάνων στις εκλογές του Ιανουαρίου 1953, με την εκλογή του Dwight D. Eisenhower, σηματοδοτώντας την πρώτη τους επικράτηση έπειτα από 25 χρόνια.<sup>59</sup> Ο Νιάρχος όχι μόνο συμφωνούσε, αλλά υιοθετούσε ακριβώς την ίδια οπτική καθώς αναφερόμενος σχετικά με το ζήτημα αυτό στα *Ναυτικά Χρονικά* τονίζει: « ... εξεδόθησαν κατηγορητήρια εναντίον διαφόρων εταιριών και προσώπων, συμπεριλαμβανομένου και εμού, ως και εναντίον εταιριών, εις τας οποίας ενδιαφέρομαι εμμέσως ή αμέσως. Τα κατηγορητήρια ταύτα ακολουθούν γραμμήν τεθείσαν υπό παρομοίων εκδοθέντων τελευταίως κατ' άλλων αλλοδαπών πλοιοκτητών, κυρίως Ελλήνων. η επίθεσις αυτή δεν κατηυθύνθη εναντίον Ελλήνων εφοπλιστών, αλλ' εναντίον συγκροτήματος, επί κεφαλής του οποίου ευρίσκοντο σημαίνοντα πρόσωπα, συμπεριλαμβανομένων του πρώην βουλευτού *Ιωσήφ Ε. Κάζευ*, του πρώην υπουργού των Ηνωμένων πολιτειών *Στεττίνιους* και του πρώην εντεταλμένου υπουργού της αμερικανικής κυβέρνησεως εν Λονδίνο *Τζούλιους Χόλμς*... Καταδεικνύεται σαφώς ανωτέρω μέχρι ποίου σημείου το όλον ζήτημα έχει κινηθεί από πολιτικά ελατήρια ». <sup>60</sup>

Δεν λένε άδικα ότι η ιστορία επαναλαμβάνεται, αφού εβδομήντα χρόνια πριν από τη σύγκρουση των Ελλήνων εφοπλιστών με τις ΗΠΑ, ένας άλλος Έλληνας, ο Μάρης Βαλλιανός, βρέθηκε στο επίκεντρο μιας παρόμοιας κατάστασης στοχοποίησης στο Ταϊγάνιο της Ρωσίας. Κατηγορήθηκε, μαζί με ακόμη 37 άτομα, για λαθρεμπορία, πλαστογραφία και φοροδιαφυγή την περίοδο όπου ο τσάρος Αλέξανδρος Γ' εξαπέλυε διωγμούς και πολιτικές εκρωσισμούς, στοχεύοντας τους “ξένους” εμπόρους που κυριαρχούσαν οικονομικά στον Νότο. Όπως και στην περίπτωση του Νιάρχου και των υπόλοιπων Ελλήνων εφοπλιστών που βρέθηκαν στο στόχαστρο έναν αιώνα αργότερα, έτσι και τότε, οι Έλληνες έγιναν το εύκολο θύμα μιας μεγαλύτερης πολιτικής ατζέντας.<sup>61</sup> Μόλις ξέσπασε η σύγκρουση με την

---

<sup>59</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία των επιχειρήσεων Ωνάση 1924-1975*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 2023, σελ. 353

<sup>60</sup> *Ναυτικά Χρονικά* 450/209 ( 1 Μαρτίου 1954), σελ. 6

<sup>61</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, «*Ο πολυεκατομμυριούχος κύριος Μαραάκης Βαλλιάνος, το σκάνδαλο του τελωνείου του Ταγκανρόκ και οι 144 καταστροφές του Άντον Τσέχωφ*», Τα Ιστορικά. Περιοδική Έκδοση Ιστορικών Σπουδών 28, αρ. 54 (Ιούνιος 2011): 89-111

αμερικανική κυβέρνηση, ο Νιάρχος αντέδρασε άμεσα. Μετέφερε την έδρα των επιχειρήσεών του στο Λονδίνο και μετέφερε το ναυπηγικό του πρόγραμμα από τα αμερικανικά στα ευρωπαϊκά ναυπηγεία, συμβάλλοντας έτσι στην αναβίωση των ναυπηγείων που είχαν καταστραφεί από τον πόλεμο.

### 2.3.2 Η αναβίωση των Ευρωπαϊκών ναυπηγείων και η εκτόξευση του στόλου

Η συμβολή των Ελλήνων εφοπλιστών στην αναβίωση των ευρωπαϊκών ναυπηγείων υπήρξε καθοριστική. Με πρωτοστάτη τον Αριστοτέλη Ωνάση και στη συνέχεια τον Σταύρο Νιάρχο, οι Έλληνες εφοπλιστές κατάφεραν στις αρχές της δεκαετίας του 1950 να “ξεκλειδώσουν” την αμερικανική αγορά και να εφαρμόσουν μια νέα μέθοδο χρηματοδότησης. Συνδυάζοντας την ελληνική επιχειρηματικότητα, τη γερμανική τεχνογνωσία και τα αμερικανικά κεφάλαια, συνέβαλαν ουσιαστικά στην αναβίωση των ναυπηγείων που είχαν καταστραφεί από τον πόλεμο, ιδιαίτερα των Γερμανικών.

Μέχρι τη λήξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, η χρηματοδότηση στη ναυτιλία από τα αμερικανικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα παρέμενε περιορισμένη και ιδιαίτερα επιφυλακτική. Η στάση αυτή οφειλόταν τόσο στη μειωμένη γνώση των τραπεζών γύρω από τα ναυτιλιακά ζητήματα όσο και στις έντονες διακυμάνσεις του κλάδου. Επιπλέον, η διεθνής κινητικότητα του πλοίου καθιστούσε δύσκολο τον ουσιαστικό έλεγχο του δανειολήπτη σε περίπτωση μη τήρησης των συμφωνηθέντων, αυξάνοντας ακόμη περισσότερο τον αντιλαμβανόμενο κίνδυνο για τους χρηματοδότες.<sup>62</sup> Για το άνοιγμα στην αγορά και την ανάπτυξη του στόλου τους, τόσο ο Ωνάσης όσο και ο Νιάρχος υιοθέτησαν μια στρατηγική που είχε εφαρμοστεί ήδη από τους Νορβηγούς κατά την περίοδο του Μεσοπολέμου. Σε αντίθεση με τους παραδοσιακούς Έλληνες εφοπλιστές, οι οποίοι αγόραζαν τα πλοία τους αποκλειστικά μέσω των αποταμιεύσεων που προέρχονταν από τη λειτουργία της επιχείρησής τους, ο Ωνάσης και ο Νιάρχος χρησιμοποίησαν την πίστωση για την αγορά νέων πλοίων, εξασφαλίζοντας τα δάνειά τους με ναυλώσεις διάρκειας 7 έως 10 ετών από μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες.<sup>63</sup> Πέρα από αυτή τη μέθοδο, αξιοποίησαν και μια δεύτερη πρακτική, την τοποθέτηση σειράς παραγγελιών νέων δεξαμενοπλοίων με τη χρήση ενός μόνο ναυλοσυμφώνου. Με αυτόν τον τρόπο μειωνόταν το κόστος κατασκευής και εξασφαλιζόταν

---

<sup>62</sup> A modern tanker fleet, *The Journal of Commerce*, 28 Ιανουαρίου 1955, τ. 39.689, σελ. 8

<sup>63</sup> Gelina Harlaftis, *Greek Shipowners and Greece 1945-1975*, Bloomsbury, UK 2012, σελ. 44

μακροχρόνια απασχόληση στα ναυπηγεία. Έχοντας εξασφαλίσει αυτά τα προνόμια, οι αμερικανικές τράπεζες προχώρησαν τελικά στη χορήγηση δανείων. Με αυτόν τον τρόπο αναβίωσαν τα κατεστραμμένα ευρωπαϊκά ναυπηγεία (πρώτα τα γερμανικά και στη συνέχεια τα βρετανικά) κατά τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια, ενώ από τα μέσα της δεκαετίας του 1950 εισήλθαν δυναμικά στο παιχνίδι και τα ιαπωνικά ναυπηγεία.<sup>64</sup>

Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία που αντλούμε από την βάση δεδομένων του Lloyd's Register of Shipping και από την αποδελτίωση των Ναυτικών Χρονικών, προκύπτει ότι κατά τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες, ο Σταύρος Νιάρχος έστρεψε το ναυπηγικό του πρόγραμμα προς τα ναυπηγεία της Ευρώπης (Αγγλία, Γερμανία, Ολλανδία, Σουηδία), σε μικρότερο βαθμό στην Αμερική και από τα μέσα της δεκαετίας του 1950 επέκτεινε τις παραγγελίες του στην Ασία και συγκεκριμένα στην Ιαπωνία. Κατά την περίοδο 1948-1960 οι πέντε κορυφαίοι Έλληνες εφοπλιστές της εποχής, ο Νιάρχος, ο Ωνάσης, ο Σταύρος Λιβανός και οι υιοί Πέτρου Γουλιανδρή ναυπήγησαν συνολικά 210 δεξαμενόπλοια στα ευρωπαϊκά ναυπηγεία από τα οποία τα περισσότερα<sup>65</sup>, 40 στο σύνολο ναυπήγησε ο Νιάρχος.<sup>66</sup> Το μεγάλο άλμα ξεκίνησε στα τέλη της δεκαετίας του 1940 όταν από τα 2 πλοία του 1947 εκτοξεύτηκε στα μέσα της δεκαετίας του 1950, συγκεκριμένα το 1957 στα 76 πλοία συνολικής χωρητικότητας 2.096.329 κοχ.<sup>67</sup>

Η εκτόξευση αυτή ήταν αποτέλεσμα της στρατηγικής αξιοποίησης των αμερικανικής κατασκευής πλοίων τύπου Liberty, ωστόσο καθοριστικό ρόλο διαδραμάτισε η μεταγενέστερη πώλησή τους και η στροφή προς την κατασκευή νέων δεξαμενόπλοιων, μέσω ενός προγράμματος μαζικών ναυπηγήσεων στα ευρωπαϊκά ναυπηγεία. Δεν είναι δυνατό να διαπιστωθεί με βεβαιότητα αν και σε ποιον βαθμό ο Νιάρχος αξιοποίησε την πρακτική του asset play, η οποία ήταν ιδιαίτερα διαδεδομένη μεταξύ Ελλήνων πλοιοκτητών την περίοδο 1948-1949. Την περίοδο εκείνη, οι ναύλοι και οι τιμές των πλοίων είχαν ανέβει σε πολύ υψηλά επίπεδα, γεγονός που επέτρεψε σε πολλούς πλοιοκτήτες να πωλήσουν πλοία σε τιμές σημαντικά μεγαλύτερες από την τιμή που αγοράστηκαν κατά το παρελθόν. Αν και δεν

---

<sup>64</sup> Mike Ratcliffe, *Liquid Gold Ships: A History of the Tanker 1859-1984*, Lloyd's of London Press, London 1985, σελ. 132

<sup>65</sup> Γιώργος Μ. Φουστάνος, *Βασιλείς των ωκεανών (1948-1956)*, Αργώ, σελ. 16

<sup>66</sup> Niels P. Petersson - Stig Tenold - Nicholas J. White (επιμ.), *Shipping and Globalization in the Post-War Era: Contexts, Companies, Connections*, Palgrave Macmillan, UK 2019, σελ. 196

<sup>67</sup> Ναυτικά Χρονικά 519/278 (15 Ιανουαρίου 1957), σελ. 7

μπορεί να αποκλειστεί ότι ο Νιάρχος επωφελήθηκε από αυτή τη συγκυρία, δεν υπάρχουν επαρκή στοιχεία που να τεκμηριώνουν ότι εφάρμοσε συστηματικά αυτή την πρακτική.

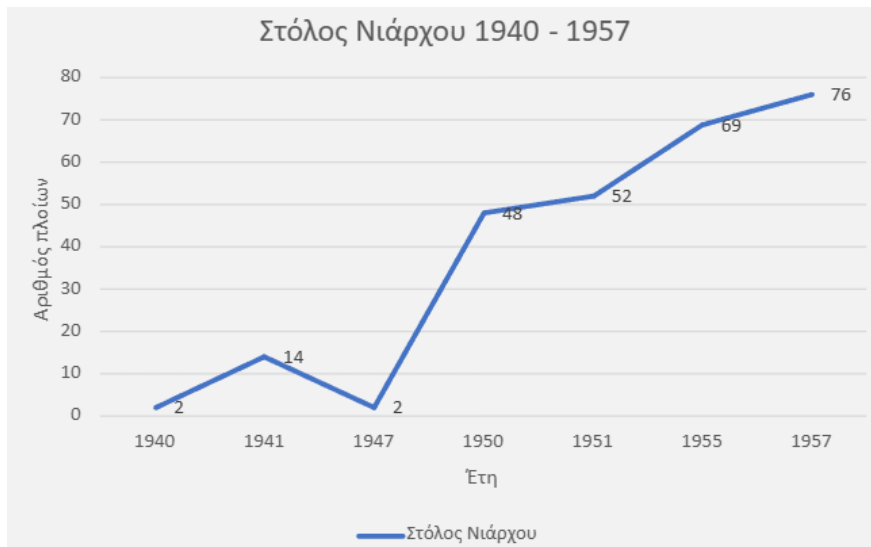
Το 1949 ξεκινάει το ναυπηγικό πρόγραμμα του Ομίλου Νιάρχου με την κατασκευή των δύο πρώτων πλοίων στα Αμερικανικά ναυπηγεία Bethlehem-Sparrows Point Shipyards των ΗΠΑ. Τον Μάρτιο του 1949 κατασκευάζεται το δεξαμενόπλοιο World Peace, χωρητικότητας 18.072 τνβ το οποίο αποτέλεσε το πρώτο πλοίο που εγγράφεται στο Λιβεριανό νηολόγιο, ενώ λίγους μήνες μετά τον Δεκέμβριο του ίδιου έτος κατασκευάζεται το World Liberty, χωρητικότητας 28.352 τνβ, υψώνοντας και σε αυτό σημαία Λιβερίας.<sup>68</sup> Η σύγκρουση με τις Ηνωμένες Πολιτείες οδήγησε τους Έλληνες εφοπλιστές να στραφούν στα ευρωπαϊκά ναυπηγεία, τα οποία απορρόφησαν σημαντικό μέρος της νέων ναυπηγικών προγραμμάτων, με τις παραγγελίες που δόθηκαν στις ΗΠΑ την περίοδο 1950-1960 να αντιπροσωπεύουν μόλις το 1/8 των συνολικών παραγγελιών δεξαμενοπλοίων.<sup>69</sup> Το 1950, σε μια περίοδο ραγδαίας ανασυγκρότησης και επέκτασης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, ο στόλος του Σταύρου Νιάρχου είχε ήδη αυξηθεί περίπου είκοσι φορές σε σύγκριση με το 1947. Τον Ιανουάριο του ίδιου έτους, προχώρησε στην παραγγελία δύο δεξαμενοπλοίων στα βρετανικά ναυπηγεία Vickers-Armstrongs στο Newcastle. Τα πλοία αυτά, χωρητικότητας 31.000 τνβ το καθένα, θα παραδίδονταν 1 χρόνο μετά και συγκαταλέγονταν μεταξύ των μεγαλύτερων που είχαν κατασκευαστεί μέχρι τότε στο Ηνωμένο Βασίλειο.<sup>70</sup> Για τη χρηματοδότηση και την κατασκευή των συγκεκριμένων δεξαμενοπλοίων, ο Σταύρος Νιάρχος κατέβαλε το 20% του ποσού άμεσα σε λίρες ενώ το υπόλοιπο 80% θα καλυβόταν μέσω δανείου από την Αμερικανική τράπεζα, Chase Bank. Όπως αναφέρουν χαρακτηριστικά τα Ναυτικά Χρονικά *«...Ούτω, έκαστον σκάφος θα στοιχίση γύρω των 1.200.000 λιρών, με παράδωσιν το 1951. Ο διακανονισμός της πληρωμής των εγένετο με 80% εις δολλάρια, άτινα θα καταβληθούν από την « Τσαϊτζ Μπάνκ », της Νέας Υόρκης, ήτις και χορηγεί σχετικόν δάνειον εις τον κ. Νιάρχον και με 20% εις λίρας, αι οποίαι και θα καταβληθουν αμέσως. Τα παραγγελθέντα δεξαμενόπλοια προεναλώθησαν από την « Στάνταρ Όιλ Κόμπανυ », το δε συμβόλαιον της προναυλώσεως των αποτέλεσεν εγγύησιν δια την από μέρους της Τραπεζής παροχήν του δανείου.»*<sup>71</sup>

<sup>68</sup> Γιώργος Μ. Φουστάνος, *Βασιλείς των ωκεανών (1948-1956)*, Αργώ, σελ. 29,38

<sup>69</sup> Niels P. Petersson - Stig Tenold - Nicholas J. White (επιμ.), *Shipping and Globalization in the Post-War Era: Contexts, Companies, Connections*, Palgrave Macmillan, UK 2019, σελ. 193

<sup>70</sup> Ναυτικά Χρονικά 350/190 (1 Ιανουαρίου 1950), σελ. 4-5

<sup>71</sup> Ναυτικά Χρονικά 351/110 (15 Ιανουαρίου 1950), σελ. 5



Διάγραμμα 1: Στόλος Νιάρχου 1940-1957, πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από βάση δεδομένων Lloyd's Register of Shipping

Το 1951, ο στόλος του Σταύρου Νιάρχου παρουσίασε θεαματική άνοδο, όπως παρουσιάζεται και στο διάγραμμα 1, καθώς αποτελούνταν πλέον από 52 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 853.000κοχ. Από αυτά, τα 24 ήταν δεξαμενόπλοια τύπου T2 χωρητικότητας 16.250 τνβ έκαστο, 10 ήταν πλοία τύπου Liberty, ενώ περιλαμβάνονταν και δύο μικρότερα δεξαμενόπλοια. Η σύνθεση αυτή καταδεικνύει τη σαφή στροφή του στόλου προς τη μεταφορά υγρών καυσίμων στην προσπάθεια κάλυψης της όλο και αυξανόμενης ζήτησης για κατανάλωση πετρελαίου. Παρά όμως τη σημαντική ήδη ανάπτυξη που είχε γνωρίσει ο στόλος, ο Νιάρχος προχώρησε την ίδια χρονιά σε νέο, εκτεταμένο ναυπηγικό πρόγραμμα. Συγκεκριμένα, παρήγγειλε δέκα ακόμη πλοία σε βρετανικά ναυπηγεία από τα οποία τέσσερα ήταν χωρητικότητας 32.500 τόνων, τέσσερα 20.000 τόνων και δύο 30.000 τόνων. Παράλληλα, ανέθεσε την κατασκευή δύο δεξαμενοπλοίων τύπου T2 χωρητικότητας 20.000 τόνων σε Ολλανδικά ναυπηγεία και ακόμη δύο αντίστοιχων προδιαγραφών σε Σουηδικά ναυπηγεία. Οι συνολικά δεκατέσσερις αυτές παραγγελίες αντιπροσώπευαν επένδυση ύψους περίπου 14 εκατομμυρίων λιρών, με την ηλικία του στόλου να φτάνει σε μέσο όρο κάτω από τα 10 έτη.<sup>72</sup>

Η συνέχιση του ναυπηγικού προγράμματος κατά την περίοδο 1952-1956 εντάσσεται στο πλαίσιο της κορύφωσης του ανταγωνισμού μεταξύ του Σταύρου Νιάρχος και του Αριστοτέλη Ωνάση, δύο εκ των κορυφαίων μη παραδοσιακών εφοπλιστών της Ελληνόκτητης ναυτιλίας, οι οποίοι αναδείχθηκαν κατά τη μεταπολεμική περίοδο. Παρά τον

<sup>72</sup> Ναυτικά Χρονικά 382/141 (1 Μαΐου 1951), σελ. 8

συγγενικό τους δεσμό μέσω των γάμων τους με τις κόρες του ισχυρότερου τότε Έλληνα εφοπλιστή, Σταύρου Λιβανού, οι δύο επιχειρηματικές προσωπικότητες πρωταγωνίστησαν σε έναν συνεχόμενο ανταγωνισμό, επιδιώκοντας να υπερισχύσει ο ένας του άλλου μέσω της ναυπήγησης ολοένα και μεγαλύτερων πλοίων. Πιο αναλυτικά, ήταν από τους πρώτους μαζί με τον Αριστοτέλη Ωνάση που εισήγαγαν την τάση του γιγαντισμού των πλοίων καθώς πολύ γρήγορα μέσω της οξύνοιας τους αντιλήφθηκαν όσο μεγαλύτερο το μέγεθος των πλοίων, τόσο μικρότερο θα είναι το κόστος μεταφοράς αυξάνοντας μέσω της στρατηγικής αυτής τα κέρδη.<sup>73</sup> Η σύγκρουση αυτή μεταφέρθηκε στα κατεστραμμένα από τον πόλεμο Γερμανικά ναυπηγεία του Αμβούργου, του Κιέλου και της Βρέμης. Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία Γερμανίας αποτελούσε τον 19ο αιώνα το σημαντικότερο ναυπηγικό κέντρο μετά την Αγγλία.<sup>74</sup> Μετά την ήττα από τις Συμμαχικές δυνάμεις, τον Νοέμβριο του 1949 μέσω της Συμφωνίας του Πίτερσμπεργκ επιβλήθηκαν αυστηροί περιορισμοί στην ναυπήγηση πλοίων στα Γερμανικά ναυπηγεία, συμφωνία η οποία όμως στις αρχές της δεκαετίας του 1950 άρχισε να αναιρείται.<sup>75</sup> Οι Έλληνες εφοπλιστές επέλεξαν να επενδύσουν σε ναυπηγεία του Αμβούργου και του Κιέλου για αρκετούς λόγους. Αρχικά, υπήρχε άμεση ανάγκη για εργασία από πλευράς του μεγάλου αριθμού εξειδικευμένου, αλλά ανέργου, ανθρώπινου δυναμικού των ναυπηγείων. Έπειτα, τα συγκεκριμένα ναυπηγεία διέθεταν υψηλή δυναμικότητα, γεγονός που τους επέτρεπε να προγραμματίσουν άμεσα τη ναυπήγηση μεγάλου αριθμού πλοίων. Η απόφαση αυτή ενισχύθηκε από τις εντάσεις με τις Ηνωμένες Πολιτείες στις αρχές της δεκαετίας του 1950<sup>76</sup>, ενώ το κλείσιμο θέσεων στα βρετανικά ναυπηγεία λόγω της αυξημένης ζήτησης από Βρετανούς και Έλληνες εφοπλιστές, όπως ο Σταύρος Νιάρχος, ο Σταύρος Λιβανός κλπ., οδήγησε τους Έλληνες επιχειρηματίες να αναζητήσουν ευρωπαϊκά ναυπηγεία που θα μπορούσαν να κατασκευάσουν τα πλοία τους άμεσα.<sup>77</sup>

Την αρχή έκανε ο Αριστοτέλης Ωνάσης κατασκευάζοντας συνολικά 18 δεξαμενόπλοια στα ναυπηγεία του Κιέλου, του Αμβούργου και της Βρέμης με έτος παράδοσης το 1954. Από την πλευρά του ο Νιάρχος, συνεχίζει τις παραγγελίες πλοίων στα Βρετανικά ναυπηγεία Vickers-Armstrongs με την ναυπήγηση 4 νέων πλοίων. Τον Απρίλιο του 1952 ναυπηγείται το μεγαλύτερο δεξαμενόπλοιο της εποχής *World Unity*, χωρητικότητας 31.745 τόνων, το *World*

---

<sup>73</sup> Niels P. Petersson - Stig Tenold - Nicholas J. White (επιμ.), *Shipping and Globalization in the Post-War Era: Contexts, Companies, Connections*, Palgrave Macmillan, UK 2019, σελ. 199

<sup>74</sup> ο.π., σελ. 187-188

<sup>75</sup> ο.π., σελ. 198

<sup>76</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία των επιχειρήσεων Ωνάση 1924-1975*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 2023, σελ. 263-264

<sup>77</sup> Niels P. Petersson - Stig Tenold - Nicholas J. White (επιμ.), *Shipping and Globalization in the Post-War Era: Contexts, Companies, Connections*, Palgrave Macmillan, UK 2019, σελ. 198

*Concord*, χωρητικότητας 31.805 τόνων και τα *Saxonglade* και *Saxondale*, χωρητικότητας 20.452 τόνοι έκαστο.<sup>78</sup> Οι πρώτες παραγγελίες του Σταύρος Νιάρχος στα γερμανικά ναυπηγεία του Κιέλου εντοπίζονται τον Οκτώβριο του 1952, όταν και προχώρησε στη ναυπήγηση συνολικά έξι δεξαμενόπλοιων, έκαστο χωρητικότητας 32.500 τνβ.<sup>79</sup> Στα χρόνια που ακολούθησαν ξεκίνησε ένας αγώνας κύρους μεταξύ του Αριστοτέλη Ωνάση και του Σταύρου Νιάρχου. Στα τέλη του 1952, με τον στόλο του να βρίσκεται στα 50 πλοία, παίρνει τα ηνία με την ναυπήγηση του δεξαμενοπλοίου *World Enterprise*, χωρητικότητας 32.500 τνβ, κατασκευασμένο στα Βρετανικά ναυπηγεία. Ένα χρόνο όμως αργότερα, ο Ωνάσης ναυπηγεί στα ναυπηγεία του Αμβούργου το *Tina Onassis*, χωρητικότητας 46.080 τνβ και έπονται άλλα 3 υπερδεξαμενόπλοια.<sup>80</sup> Για να μπορέσει να κρατηθεί στο παιχνίδι, ο Νιάρχος πραγματοποίησε μαζικές παραγγελίες στα Βρετανικά ναυπηγεία, ενώ το ναυπηγικό του πρόγραμμα επεκτάθηκε και στα Ιαπωνικά, Σουηδικά και Ολλανδικά ναυπηγεία. Συγκεκριμένα, παραγγέλνει 2 δεξαμενόπλοια από τα Ιαπωνικά ναυπηγεία του Ναγκασάκι, χωρητικότητας 32.000 τόνων έκαστο καθώς και ένα δεξαμενόπλοιο 32.500 τόνων από τα Σουηδικά ναυπηγεία Κόκουμς, στο Μάλμε.<sup>81</sup> Την ίδια χρονική περίοδο παραλαμβάνει 2 δεξαμενόπλοια από τα Σουηδικά ναυπηγεία, συνολικής χωρητικότητας 40.400 τνβ, 2 από τα Βρετανικά ναυπηγεία, συνολικής χωρητικότητας 49,946 τνβ και 1 από τα Ολλανδικά ναυπηγεία, χωρητικότητας 20.115 τνβ.<sup>82</sup>

Στο διάστημα 1954-1956, ο Όμιλος Νιάρχου παραλαμβάνει συνολικά 12 πλοία. Από αυτά, πέντε κατασκευάστηκαν στα γερμανικά ναυπηγεία του Αμβούργου και του Κιέλου, με συνολική χωρητικότητα 202.569 κοχ, ενώ τρία ναυπηγήθηκαν στα βρετανικά ναυπηγεία Vickers-Armstrongs, συνολικής χωρητικότητας 119.190 κοχ. Σημειώνεται ότι δύο από αυτά τα βρετανικά πλοία, το *World Harmony* (1954) και το *Spyros Niarchos* (1956), ήταν τα μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια της εποχής τους, υπογραμμίζοντας την πρωτοποριακή στρατηγική του Νιάρχου στην απόκτηση σύγχρονου και μεγάλης χωρητικότητας στόλου.<sup>83</sup> Οι καθελκύσεις τέτοιων πλοίων, συνιστούσαν γεγονότα ιδιαίτερης επιχειρηματικής και κοινωνικής σημασίας. Δεν αναδεικνύεται μόνο το τεχνικό στάδιο της ναυπήγησης, αλλά ενισχύεται η εικόνα και το κύρος του πλοιοκτήτη, προσελκύνοντας συνεργεία,

<sup>78</sup> Γιώργος Μ. Φουστάνος, *Βασιλείς των ωκεανών (1948-1956)*, Αργώ, σελ. 59, 64, 67, 78

<sup>79</sup> Ναυτικά Χρονικά 416/175 (1 Οκτωβρίου 1952), σελ. 4

<sup>80</sup> Niels P. Petersson - Stig Tenold - Nicholas J. White (επιμ.), *Shipping and Globalization in the Post-War Era: Contexts, Companies, Connections*, Palgrave Macmillan, UK 2019, σελ. 200-201

<sup>81</sup> Ναυτικά Χρονικά 429/188 (15 Απριλίου 1953), σελ. 5

<sup>82</sup> Γιώργος Μ. Φουστάνος, *Βασιλείς των ωκεανών (1948-1956)*, Αργώ, σελ. 92, 98, 123, 128

<sup>83</sup> ο.π., σελ. 142, 160, 182, 201, 206, 232, 236

δημοσιογράφους και εκπροσώπους από όλο τον κόσμο κάνοντας την όλη διαδικασία ένα είδος δημοσίων σχέσεων. Η επιλογή της “νονάς” του πλοίου και η ενιαία ονοματοδοσία με το πρόθεμα «World», που χαρακτήριζε τον στόλο του Νιάρχου (προηγουμένως χρησιμοποιούσε το Saxon, δείχνοντας με τον τρόπο αυτό την έντονη Αγγλοφιλία λόγω της υπηρεσίας στο Βασιλικό Ναυτικό), λειτουργούσε, όπως τονίζει η Παρήνα Δουζίνα-Στειακάκη, “ ως μέσο για να δείξει το μέγεθος της φιλοδοξίας του και που σκόπευε να φτάσει ”<sup>84</sup> υπογραμμίζοντας τον πρωταγωνιστικό ρόλο του Ομίλου στην παγκόσμια αγορά πετρελαίου και ναυτιλίας. Την περίοδο εκείνη ο Νιάρχος θεωρείται ο μεγαλύτερος ιδιώτης εφοπλιστή καθώς κατείχε το 3% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων<sup>85</sup> και όχι αδικώς καθώς ο στόλος του είχε εκτοξευθεί στα 68 πλοία με χωρητικότητα 1.721.207.<sup>86</sup> (βλ. Διάγραμμα 1)

Ο στόλος ενισχύθηκε ακόμη περισσότερο με την ναυπήγηση μεγάλου αριθμού πλοίων στα Ιαπωνικά ναυπηγεία. Μεταξύ 1955-57 παρήγγειλε οκτώ δεξαμενόπλοια των 40.000 τόνων έκαστο<sup>87</sup>, ενώ το 1957 προχώρησε σε έντεκα νέα πλοία, εννέα ναυπηγήθηκαν στην Ιαπωνία (έξι δεξαμενόπλοια συνολικής χωρητικότητας 146.000 τόνων και τρία φορτηγά πλοία 24.000 τόνων) και δύο δεξαμενόπλοια 50.490 τόνων στα ναυπηγεία Nippon Kokan.<sup>88</sup> Η στροφή των Ελλήνων εφοπλιστών προς τα ιαπωνικά ναυπηγεία οφειλόταν κυρίως στην υιοθέτηση από την Ιαπωνία της αμερικανικής ναυπηγικής τεχνογνωσίας, όπως η μαζική παραγωγή πλοίων και η εφαρμογή της ηλεκτροσυγκόλλησης. Οι τεχνικές αυτές μείωσαν σημαντικά τον χρόνο κατασκευής, καθιστώντας τα ιαπωνικά ναυπηγεία ιδιαίτερα ανταγωνιστικά έναντι των ευρωπαϊκών. Αρχικά, τα ιαπωνικά ναυπηγεία κατασκεύαζαν πλοία κυρίως για Ιάπωνες πλοιοκτήτες, καθώς οι παραδοσιακοί εφοπλιστές προτιμούσαν την εγχώρια ναυπήγηση. Επιπλέον, η γεωγραφική απόσταση και οι περιορισμένες τότε τηλεπικοινωνιακές δυνατότητες λειτουργούσαν αποτρεπτικά. Σε αυτό το πλαίσιο, η είσοδος των Ελλήνων υπήρξε καθοριστική. Από το 1951 άρχισαν να τοποθετούνται διαδοχικές παραγγελίες, με αποτέλεσμα έως το 1956 η Ιαπωνία να έχει ξεπεράσει την Αγγλία σε ναυπηγική παραγωγή.<sup>89</sup> Συνολικά έως το 1964, οι μεγαλύτεροι επενδυτές στα Ιαπωνικά ναυπηγεία ήταν ο Νιάρχος με

---

<sup>84</sup> Παρήνα Δουζίνα-Στειακάκη, *Σταύρος Νιάρχος: Ο αρχηγός του στόλου, με τα μάτια του πατέρα μου*, Μικρές εκδόσεις, Αθήνα 2017, σελ. 103-106

<sup>85</sup> Ναυτικά Χρονικά 504/263 (1 Ιουνίου 1956), σελ. 7

<sup>86</sup> Ναυτικά Χρονικά 499/258 (15 Μαρτίου 1956), σελ. 4

<sup>87</sup> Ναυτικά Χρονικά 488/247 (1 Οκτωβρίου 1955), σελ. 5

<sup>88</sup> Ναυτικά Χρονικά 526/285 (1 Μαΐου 1957), σελ. 11

<sup>89</sup> George M. Foustanos, *Made In Japan*, Argo, Athens 2021, σελ. 19-20

46 πλοία, χωρητικότητας 1.604.678τνβ,ο Ντάνιελ Λούντβιχ με 35 πλοία, χωρητικότητας 1.568.743τνβ και ο Ωνάσης με 40 πλοία και χωρητικότητα 1.370.023τνβ.<sup>90</sup>

Συνοψίζοντας, από το 1946 έως το 1960 κατασκευάστηκαν 268 πλοία για λογαριασμό των Ελλήνων εφοπλιστών, εκ των οποίων περίπου το 50% ναυπηγήθηκε σε ευρωπαϊκά ναυπηγεία. Από τις ευρωπαϊκές αυτές παραγγελίες, το 77% ανέλαβαν τα αγγλικά και γερμανικά ναυπηγεία, γεγονός που αναδεικνύει τον πρωταγωνιστικό ρόλο των δύο χωρών στη μεταπολεμική ανασυγκρότηση της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας.<sup>91</sup> Η συμβολή των Ελλήνων υπήρξε καθοριστική, καθώς οι παραγγελίες τους ενίσχυσαν ουσιαστικά την επαναλειτουργία και τη βιωσιμότητα μεγάλων ναυπηγικών κέντρων. Ειδικότερα για τον Όμιλο του Σταύρου Νιάρχου, η γεωγραφική κατανομή των ναυπηγήσεων παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον: το 24% πραγματοποιήθηκε στην Αγγλία, ισόποσο 24% στην Ιαπωνία, 17% στη Γερμανία, 17% στις Ηνωμένες Πολιτείες, 12% στη Σουηδία και 5% στην Ολλανδία, στοιχείο που αποτυπώνει τη στρατηγική διαφοροποίησης και τη διεθνοποιημένη ναυπηγική πολιτική του Ομίλου.<sup>92</sup>

### 2.3.3 Η σύγκρουση με την Ελληνική κυβέρνηση και οι προσπάθειες επαναπατρισμού

Παράλληλα με τη σύγκρουση με τις Ηνωμένες Πολιτείες και την προώθηση του ναυπηγικού προγράμματος στα ευρωπαϊκά ναυπηγεία, οι Έλληνες εφοπλιστές είχαν να αντιμετωπίσουν σημαντικές προκλήσεις τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο.

Οι σχέσεις μεταξύ των Ελλήνων εφοπλιστών και της Ελληνικής κυβέρνησης ήταν ήδη αρκετά τεταμένες από την δεκαετία του 1940 όταν ναυτιλιακή πολιτική επί του Τσαδερού προσπαθούσε να ικανοποιεί την βρετανική κυβέρνηση παρεμβαίνοντας στις υποθέσεις τους.<sup>93</sup> Πριν από τις καθοριστικές μεταρρυθμίσεις που θεσπίστηκαν με τους νόμους του 1951, 1953 και 1958, οι Έλληνες πλοιοκτήτες που διατηρούσαν τα πλοία τους υπό ελληνική σημαία αντιμετώπιζαν σημαντικές δυσκολίες. Τα λειτουργικά έξοδα ήταν ιδιαίτερα αυξημένα, υπήρχαν αυστηροί περιορισμοί ως προς τη σύνθεση και την αντικατάσταση των πληρωμάτων, ενώ παράλληλα ίσχυαν δεσμευτικές ρυθμίσεις σχετικά με τις αγοραπωλησίες

<sup>90</sup> Ναυτικά Χρονικά 694/453 (1 Μαΐου 1964), σελ. 5

<sup>91</sup> Niels P. Petersson - Stig Tenold - Nicholas J. White (επιμ.), *Shipping and Globalization in the Post-War Era: Contexts, Companies, Connections*, Palgrave Macmillan, UK 2019, σελ. 192

<sup>92</sup> ο.π., σελ. 195

<sup>93</sup> Gelina Harlaftis, *Greek Shipowners and Greece 1945-1975*, Bloomsbury, UK 2012, σελ. 130

πλοίων και τη καταβολή μέρους των ναυτιλιακών κερδών στο κράτος.<sup>94</sup> Όλες αυτές οι συγκυρίες τους οδήγησαν στο να καταφύγουν, μετά την ολοκλήρωση του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, στην χρήση των σημαίων ευκαιρίας.<sup>95</sup> Οι Έλληνες πλοιοκτήτες υπήρξαν από τους κύριους χρήστες των σημαιών αυτών, με πρωτεργάτη τον Μανώλη Κουλουκουντή τη δεκαετία του 1930 αλλά η κορύφωση της χρήσης τους πραγματοποιήθηκε στα τέλη της δεκαετίας του 1940. Οι σημαίες αυτές ήταν του Παναμά, της Λιβερίας και της Ονδούρας. Μέσω αυτών των σημαιών δημιούργησαν offshore επιχειρήσεις που τους επέτρεπαν να μειώνουν το κόστος της θαλάσσιας μεταφοράς για τις αμερικανικές πετρελαϊκές εταιρείες, είχαν μειωμένη φορολογία και δυνατότητα ευέλικτης δράσης εκτός των κρατικών ρυθμιστικών πλαισίων.<sup>96</sup> Η εμφάνιση τους οφειλόταν στους αυστηρούς ελέγχους που επιβάλλονταν σε πλοία με Αμερικανική σημαία από την κυβέρνηση των ΗΠΑ αλλά και τα εργατικά συνδικάτα με αποτέλεσμα η Αμερικανική σημαία να μην είναι ανταγωνιστική στην αγορά.<sup>97</sup> Παρά την υιοθέτηση των σημαιών ευκαιρίας, το Ελληνικό κράτος συνέβαλε στην ανοικοδόμηση του Ελληνικού εμπορικού στόλου με την εγγύηση που προσέφερε για την αγορά 100 Liberty από την Ναυτιλιακή Επιτροπή, τα οποία αποτέλεσαν την βάση για την εκτόξευση των Ελλήνων κατά τα μεταπολεμικά χρόνια. Τα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του 1950 η τότε δεξιά κυβέρνηση άρχισε τις προσπάθειες για να δημιουργήσει ένα ευνοϊκό πλαίσιο, ένα κλίμα εμπιστοσύνης που θα προσέλκυε τους Έλληνες εφοπλιστές να υψώσουν την Ελληνική σημαία στα πλοία τους. Η προσπάθεια αυτή ξεκίνησε με τον νόμο του 1951, με τον φορολογικό συντελεστή που εφαρμοζόταν στα συνολικά έσοδα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων των Ελλήνων πλοιοκτητών να μειώνεται δραστικά, με τους τελευταίους να καταβάλουν ένα μικρό ποσό έναντι των κερδών τους. Ένας άλλος σημαντικότερος νόμος ήταν ο 2687/1953 “*Περί επενδύσεως και προστασίας ξένων κεφαλαίων*”. Σύμφωνα με τον συγκεκριμένο νόμο, καταβλήθηκε προσπάθεια προσέλκυσης ξένων κεφαλαίων στην Ελλάδα, με βασική δέσμευση τη διασφάλιση των επενδύσεων που εισάγονταν στη χώρα, είτε υπό μορφή κεφαλαιακού συναλλάγματος, είτε πρώτων υλών και άλλων περιουσιακών στοιχείων. Επίσης, προβλεπόταν η δυνατότητα επιστροφής μέρους του εισαγόμενου κεφαλαίου, καθώς και η επανεξέταση του δικαιώματος επανεπένδυσης των κερδών που αποκτιούνταν στην Ελλάδα. Τα προνόμια που παραχωρήθηκαν στους ξένους επενδυτές ήταν ιδιαίτερα ευνοϊκά

---

<sup>94</sup> A flag raising ceremony, *Journal of Commerce*, 28 January 1955, σελ. 31-33

<sup>95</sup> ο.π., 129-130

<sup>96</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία των επιχειρήσεων Ωνάση 1924-1975*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 2023, σελ. 174

<sup>97</sup> Mike Ratcliffe, *Liquid Gold Ships: A History of the Tanker 1859-1984*, Lloyd's of London Press, London 1985, σελ. 133

καθώς απαλλάσσονταν από φόρους, δασμούς και άλλες επιβαρύνσεις, απολάμβαναν μειωμένη φορολογία εισοδήματος για 10 χρόνια, ενώ τους παρέχονταν και η δυνατότητα άντλησης κεφαλαίων μέσω δανεισμού από τις τοπικές κεφαλαιαγορές. Με την υιοθέτηση της ελληνικής σημαίας, μέσω του νόμου Ν.Δ. 2687/1953, τα ναυτιλιακά κεφάλαια των Ελλήνων πλοιοκτητών, καθώς και τα πλοία τους άνω των 1.500 κόρων ολικής χωρητικότητας, μπορούσαν να υπαχθούν στο ίδιο καθεστώς προνομίων, δεδομένου ότι τα πλοία τους ανήκαν σε ξένες εταιρείες και αντιμετωπίζονταν ως ξένο κεφάλαιο.<sup>98</sup> Επιπροσθέτως, μέσω του νόμου προνομιακής ναυτικής υποθήκης, ενισχυόταν η πιστοληπτική ικανότητα των Ελληνικών πλοίων αφού μέχρι πρότινος τα ξένα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα δεν επιθυμούσαν την χρηματοδότηση είτε για την αγορά, είτε για την πώληση πλοίων που έπλεαν με Ελληνική σημαία, εξαιτίας των πολιτικών ασταθειών της περιόδου και των περιοριστικών νόμων που προαναφέρθηκαν προηγουμένως. Σε περίπτωση τελικά υιοθέτησης της Ελληνικής σημαίας, είχαν την ευχέρεια να αλλάξουν την σημαία, χωρίς να λάβουν άδεια από το Κράτος, αν θεωρούσαν τις συνθήκες μη επικερδείς. Για να περιορίσουν τον αριθμό των ξένων πλοιοκτητών που θα μπορούσαν να αξιοποιήσουν αυτά τα προνόμια, όρισαν ότι το 50% της επιχείρησης πρέπει να είναι υπό τον έλεγχο Ελλήνων πολιτών.

Ένα ακόμη ζήτημα που λύθηκε ήταν τα αιτήματα που έθεταν οι Έλληνες ναυτικοί μέσω της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας, της Ναυτικής Ένωσης και της Ομοσπονδίας Ελληνικών Ναυτεργατικών Οργανώσεων. Μέσα από τις συμβάσεις του 1951 και του 1954 μεταξύ Ελλήνων εφοπλιστών και της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας, μειώθηκαν οι υπερωρίες, ο αριθμός των μελών πληρώματος που μπορούσαν να μεταφερθούν στα πλοία, οι μισθοί κάποιων ειδικευμένων και αυξήθηκαν τα χρόνια υπηρεσίας που απαιτούνταν για τη σύνταξη. Την ίδια περίοδο, με βασιλικό διάταγμα που αφορούσε τα πληρώματα και τους κανονισμούς των πλοίων, περιορίστηκε η επιρροή της Ομοσπονδίας Ελληνικών Ναυτεργατικών Οργανώσεων στα πλοία, με αποτέλεσμα η κυβέρνηση και οι εφοπλιστές να αποκτήσουν πλήρη έλεγχο πάνω στους ναυτικούς.<sup>99</sup>

Στα πλαίσια της προσπάθειας, ο Νιάρχος ήταν ο πρώτος που ανέλαβε δράση. Το 1953 ανακοίνωσε την πρόθεσή του να υψώσει την ελληνική σημαία στο πλοίο *World Harmony*, το μεγαλύτερο δεξαμενόπλοιο του 1954, ως μέρος της προσπάθειάς του για την ανασυγκρότηση της ελληνικής σημαίας. Το πλοίο κατελκύστηκε στο Newcastle on Tyne τον Φεβρουάριο του

---

<sup>98</sup> Gelina Harlaftis, *Greek Shipowners and Greece 1945-1975*, Bloomsbury, UK 2012, σελ. 74

<sup>99</sup> ο.π., σελ 130-131

ίδιου έτους, με ανάδοχο τη Δούκισσα του Κέντ. Η συμβολική τελετή ύψωσης της ελληνικής σημαίας πραγματοποιήθηκε στον Φαληρικό Κόλπο στις 8 Σεπτεμβρίου 1954, παρουσία του τότε βασιλικού ζεύγους, Παύλου και Φρειδερίκης, του πρωθυπουργού Κωνσταντίνου Καραμανλή, του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και άλλων κυβερνητικών μελών. Σύμφωνα με το ναυτιλιακό περιοδικό *Journal of Commerce*, η ύψωση αυτής της σημαίας “αποτέλεσε σύμβολο ανασύστασης του ελληνικού εμπορικού ναυτικού”.<sup>100</sup> Όσον αφορά τις μεταρρυθμίσεις σχετικά με τα πληρώματα, ο τότε Υπουργός Ναυτιλίας με επιστολές του προς τους εφοπλιστές, τους προέτρεπε να ασφαλίσουν τα πληρώματα των πλοίων τους μέσω του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (N.A.T.). Στην περίπτωση του Νιάρχου, δεν υπήρξε κανένα ζήτημα, καθώς αποδέχτηκε πρόθυμα την ασφάλιση. Η υπογραφή της σύμβασης εξαρτήθηκε μόνο από ορισμένες λογικές προϋποθέσεις που όρισε ο εκπρόσωπος του Οίκου Νιάρχου, κ. Δρακόπουλος, στο υπουργείο, με την εκπλήρωση αυτών των προϋποθέσεων να σημαίνει την άμεση ασφάλιση των ναυτικών στα πλοία του.<sup>101</sup>

Η ανάκτηση της χαμένης εμπιστοσύνης προς την ελληνική σημαία δεν ήταν εύκολη ούτε γρήγορη διαδικασία. Η συστηματική υιοθέτηση της ελληνικής σημαίας πραγματοποιήθηκε μόνο το 1958, όταν μειώθηκαν οι ναύλοι για τις σημαίες ευκαιρίας, εξαιτίας του μποϊκοτάζ που επέβαλαν στα λιμάνια της Αμερικής, της Αγγλίας και της Βόρειας Ευρώπης ο Διεθνής Ομοσπονδία Ναυτικών (ITF), τα εργατικά συνδικάτα αλλά υποστηρίχθηκε και από χώρες όπως η Αγγλία, η Νορβηγία, η Ολλανδία κλπ. Στην προσπάθεια τους να περιορίσουν τον ανταγωνισμό των Ελλήνων οι οποίοι διαχειρίζονταν περισσότερο από το μισό του στόλου των δεξαμενοπλοίων. Το μποϊκοτάζ περιλάμβανε αυξημένα λιμενικά τέλη, άρνηση ασφάλισης, καθυστερήσεις κατά την εκφόρτωση κλπ.<sup>102</sup> Αυτοί που επηρεάστηκαν σε μεγάλο βαθμό ήταν κυρίως οι Έλληνες εφοπλιστές, οι οποίοι κατείχαν τον μεγαλύτερο αριθμό πλοίων με σημαίες ευκαιρίας, περίπου 80% Λιβεριανή και 45% Παναμαϊκή. Από εκείνη τη στιγμή, ο ελληνόκτητος στόλος υπό ελληνική σημαία ξεπέρασε σε μέγεθος τον ελληνόκτητο στόλο με Λιβεριανή σημαία, ένα φαινόμενο που έγινε μόνιμο από τα μέσα της δεκαετίας του 1960 και έπειτα, υπό την επίδραση διαφόρων οικονομικοπολιτικών συγκυριών.<sup>103</sup>

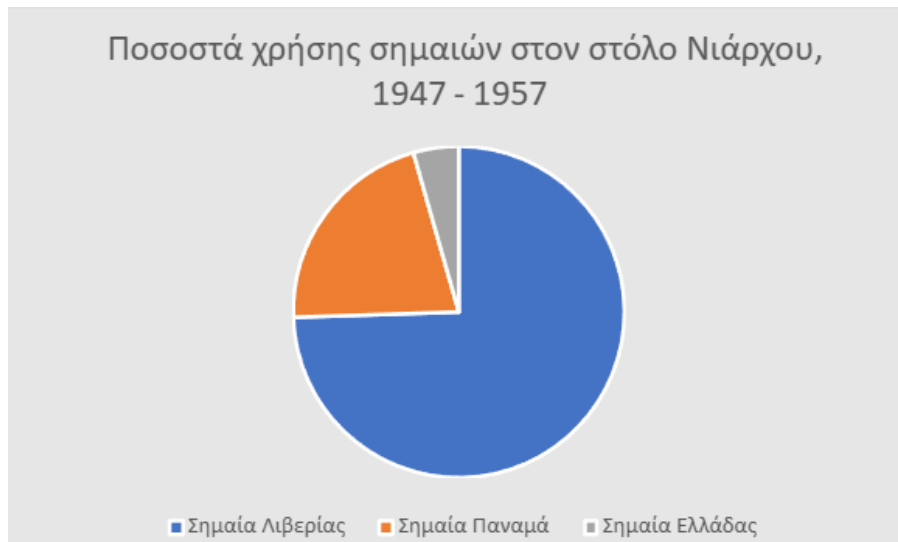
---

<sup>100</sup> A flag raising ceremony, *Journal of Commerce*, 28 January 1955, σελ. 31-33

<sup>101</sup> Ναυτικά Χρονικά 491/250 (15 Νοεμβρίου 1955), σελ. 9

<sup>102</sup> Gelina Harlaftis, *Greek Shipowners and Greece 1945-1975*, Bloomsbury, UK 2012, σελ. 134

<sup>103</sup> ο.π., 55-56



Διάγραμμα 2: Ποσοστά χρήσης σημαίων στο στόλο του Νιάρχου 1947-1957, πηγή:  
Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyd's Register of Shipping

Η υπεροχή των σημαίων ευκαιρίας έναντι της Ελληνικής μέχρι το 1957 ήταν ιδιαίτερα εμφανής, όπως φαίνεται και στο Διάγραμμα 2. Περισσότερο από το 50% του ελληνόκτητου στόλου έπλεε υπό Λιβεριανή σημαία, ενώ περίπου το 48% υπό παναμαϊκή. Η ελληνική σημαία, για όλους τους λόγους που αναφέρθηκαν προηγουμένως, αντιπροσώπευε μόλις το 2,6% του στόλου, υπογραμμίζοντας τη μεγάλη προτίμηση του Νιάρχου προς τις σημαίες ευκαιρίας και την αξιοποίηση των σημαντικών προνομίων που αυτές του παρείχαν.

Για την δυσκολία πραγματοποίησης του επαναπατρισμού, σχετικά με τα πληρώματα, σε επιστολή του στα Ναυτικά Χρονικά τον Νοέμβριο του 1955 ο Νιάρχος αναφέρει τα εμπόδια που εμποδίζουν τον επαναπατρισμό, προτείνοντας παράλληλα συγκεκριμένες λύσεις. Το κύριο πρόβλημα ήταν η αστάθεια στους όρους εργασίας και στους μισθούς. Για τα κατώτερα πληρώματα υπήρχαν συλλογικές συμβάσεις, αλλά για τους αξιωματικούς επικρατούσε αταξία, με αποτέλεσμα τα έξοδα εκμετάλλευσης να μην είναι ξεκάθαρα και να αλλάζουν συνεχώς. Επιπλέον, υπήρχε έλλειψη ειδικευμένων ναυτικών, αφού οι απόφοιτοι των ναυτικών σχολών δεν ήταν αρκετοί, ενώ πολλοί προτιμούσαν να δουλεύουν σε ξένα πλοία ως πρακτικοί, για να αποφύγουν τις κρατήσεις του Ν.Α.Τ. Επίσης, το κόστος για τα ελληνικά πλοία αυξάνονταν λόγω των υψηλών κοινωνικών εισφορών, κάνοντάς τα λιγότερο ανταγωνιστικά. Τέλος, οι εφοπλιστές που απασχολούσαν Έλληνες σε ξένα πλοία δεν πλήρωναν πάντα τις νόμιμες εισφορές, δημιουργώντας αθέμιτο ανταγωνισμό. Για την αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων, ο Νιάρχος πρότεινε κάποιους τρόπους για να λυθούν αυτά τα προβλήματα. Αρχικά, να υπάρξουν συλλογικές συμβάσεις για όλα τα πληρώματα,

ώστε να υπάρχουν σταθεροί όροι εργασίας και μισθοί, να ενισχυθεί η ναυτική εκπαίδευση με επιπλέον σχολές και να ενθαρρυνθούν οι νέοι να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα, ενώ καίριο σημείο ήταν να πληρώνουν όλοι οι εφοπλιστές εισφορές στο Ν.Α.Τ., ανεξάρτητα από τη σημαία των πλοίων τους, με αυστηρές κυρώσεις για όσους δεν συμμορφώνονται. Τέλος, πρότεινε να μειωθούν οι εισφορές σε λογικά επίπεδα, ώστε ένα ελληνικό πλοίο να γίνει πιο ανταγωνιστικό στο διεθνές εμπόριο.<sup>104</sup> Οι προτάσεις του Νιάρχου δεν ήταν απλώς θεωρητικές αλλά εφαρμόστηκαν στην πράξη, με την εφαρμογή τους να έχει άμεσο αντίκτυπο. Μέχρι το 1958 σχεδίαζε σταδιακά όλα τα ξένα πληρώματα των πλοίων του να αντικατασταθούν με Έλληνες ναυτικούς. Πέρα από τα ήδη επανδρωμένα πέντε μεγάλα δεξαμενόπλοια (*World Beauty, World Enterprise, World Spirit, World Mead* και το φορτηγό *World Jonquill*), ο Νιάρχος έδωσε εντολή να προσληφθούν Έλληνες ναυτικοί και για τα πλοία *World Glade, World Dale, World Glen* και *World Bond*, ενώ με ανακοίνωση του γραφείου του στη Νέα Υόρκη ανέφερε ότι πάνω από 1.000 Έλληνες ναυτικοί, οι οποίοι μέχρι τότε ήταν άνεργοι, θα βρουν απασχόληση στα πλοία του.<sup>105</sup> Με αυτόν τον τρόπο, οι πρωτοβουλίες του Νιάρχου συνέβαλαν σημαντικά στη μείωση της ανεργίας στον κλάδο και την εξασφάλιση έμπειρου και εξειδικευμένου προσωπικού. Άλλωστε όπως ο ίδιος είχε τονίσει “*ήμην πάντοτε και εξακολουθώ να είμαι της γνώμης, ότι τα Ελληνικά πληρώματα είναι εκ των αρίστων...*”.<sup>106</sup>

#### 2.3.4 Οικονομικοπολιτικά γεγονότα και στρατηγική επέκτασης σε νέες κατευθύνσεις

Στο πλαίσιο της προσπάθειας επαναπατρισμού και της ολοκλήρωσης της διαμάχης με τις Ηνωμένες Πολιτείες, τα γεγονότα από το 1954 έως το 1959 αναστάτωσαν σημαντικά την αγορά πετρελαίου και των δεξαμενόπλοιων. Η συμφωνία του Ωνάση με τους Άραβες, το κλείσιμο της Διώρυγας του Σουέζ και η πτώση των ναύλων των δεξαμενοπλοίων, οδήγησαν τον Νιάρχο να λάβει σημαντικές στρατηγικές αποφάσεις, που ενίσχυσαν την προσαρμοστικότητα, την ευελιξία και την επιβίωση του ομίλου σε περιόδους κρίσεων και διεθνών αναταράξεων.

---

<sup>104</sup> Ναυτικά Χρονικά 494/253 (1 Ιανουαρίου 1956), σελ 12

<sup>105</sup> Ναυτικά Χρονικά 546/305 (1 Μαρτίου 1958), σελ. 7

<sup>106</sup> Ναυτικά Χρονικά 494/253 (1 Ιανουαρίου 1956), σελ 12

Η σημασία της Μέσης Ανατολής ως μεγάλου παραγωγού πετρελαίου είχε ήδη αναδειχθεί από τη δεκαετία του 1930, όταν εντοπίστηκαν μεγάλα κοιτάσματα σε περιοχές όπως η Σαουδική Αραβία, το Ιράκ και το Κατάρ. Η εκμετάλλευσή τους όμως έγινε δυνατή κυρίως μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, καθώς η ζήτηση για πετρέλαιο αυξήθηκε ραγδαία και τις ΗΠΑ να μετατρέπονται σε κύριους εισαγωγείς από εξαγωγείς. Τα κοιτάσματα της Σαουδικής Αραβίας βρίσκονταν κοντά στη θάλασσα και το κόστος παραγωγής τους ήταν χαμηλότερο σε σχέση με άλλες περιοχές του κόσμου. Από τη δεκαετία του 1930, την εκμετάλλευση αυτών των κοιτασμάτων είχαν αναλάβει οι επτά μεγαλύτερες πετρελαϊκές εταιρείες παγκοσμίως, οι λεγόμενες “7 Αδελφές” (Shell, BP, Gulf, Texaco, Mobil, Esso και Chevron),<sup>107</sup> οι οποίες διαχειρίζονταν περίπου το 1/3 των δεξαμενοπλοίων διεθνώς, ενώ το υπόλοιπο ποσοστό διαχειριζόταν από ανεξάρτητους πλοιοκτήτες ή κρατικούς στόλους. Για να διατηρήσουν τη μονοπωλιακή τους δύναμη στη Μέση Ανατολή, στις 29 Μαΐου 1933 υπέγραψαν με τη Σαουδική Αραβία συμφωνία για τη δημιουργία εταιρείας που θα διαχειριζόταν τα κοιτάσματα στην περιοχή, αποκτώντας το μονοπώλιο της εξόρυξης και της μεταφοράς πετρελαίου. Με αυτόν τον τρόπο οι εταιρείες είχαν τον πλήρη έλεγχο της αγοράς, ενώ μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο τα κέρδη αυξήθηκαν σημαντικά τόσο για τις εταιρείες όσο και για τη Σαουδική Αραβία εξαιτίας της αυξημένης ζήτησης πετρελαίου. Η εταιρεία που ιδρύθηκε ονομάστηκε Arabian American Oil Company ή αλλιώς όπως έχει μείνει γνωστή, Aramco.<sup>108</sup>

Τον Ιανουάριο του 1954 υπογράφεται μεταξύ του Αριστοτέλη Ωνάση και της Σαουδικής Αραβίας μια καθοριστική συμφωνία για την εκμετάλλευση και μεταφορά πετρελαίου της περιοχής. Με βάση την συμφωνία, ο Ωνάσης θα έσπαγε το μονοπώλιο των πετρελαϊκών εταιρειών και έθετε σε κίνδυνο τα οικονομικά συμφέροντα τόσο του Νιάρχου και των υπόλοιπων εφοπλιστών διεθνώς που δραστηριοποιούνταν στον χώρο, αλλά και των πολιτικοοικονομικών συμφερόντων της Ευρώπης και της Αμερικής. Με την συμφωνία αυτή ο Ωνάσης θα κατασκεύαζε πλοία 500.000 τόνων υψώνοντας την σημαία της Σαουδικής Αραβίας, θα μετέφερε το 10% του πετρελαίου έχοντας τη δυνατότητα να καθορίζει τους ναύλους σε υψηλότερες τιμές από αυτές που ίσχυαν στην αγορά, ενώ επιπλέον θα δημιουργούσε μια ναυτική σχολή από όπου οι απόφοιτοι θα προσλαμβάνονταν, εντάσσοντάς τους αμέσως στο πλήρωμα των πλοίων του. Η υπογραφή αυτής της συμφωνίας όμως έγινε

---

<sup>107</sup> Mike Ratcliffe, *Liquid Gold Ships: A History of the Tanker 1859-1984*, Lloyd's of London Press, London 1985, σελ. 104-105

<sup>108</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία των επιχειρήσεων Ωνάση 1924-1975*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 2023, σελ. 289-291

χωρίς την έγκριση της Aramco η οποία είχε το μονοπώλιο έως το 2000. Μαζί με την βοήθεια της Αμερικανικής Κυβέρνησης ζητάει από τον Βασιλιά Σαούντ να μην επικυρώσει την σύμβαση αλλά στις 18 Μαΐου 1954 αυτή επικυρώνεται. Τότε ξεκινάει ένας πόλεμος κατά του Ωνάση με εμπλεκόμενους όλων των εφοπλιστικό κόσμο και τις κυβερνήσεις κρατών διεθνώς. Οι 7 αδελφές δεν αναγνωρίζουν την σύμβαση και το Υπουργείο εξωτερικών των ΗΠΑ τάσσεται υπέρ της Aramco<sup>109</sup>, ενώ ο Νιάρχος στην προσπάθεια διασφάλισης των συμφερόντων του συνεργάζεται με τον πρώην πράκτορα της CIA, Roberth Maheu προσπαθώντας να ακυρώσει την σύμβαση τονίζοντας το πόσο ανάξιος εμπιστοσύνης είναι ο Ωνάσης. Στα έγγραφα όμως δεν αναφέρεται πουθενά το όνομα του Νιάρχου στα εμπλεκόμενα μέλη που προσπάθησαν να ακυρώσουν την συμφωνία του Ωνάση με τους Σαουδάραβες, αφού ο Maheu προσελήφθη εκ μέρους “*βρετανικών εφοπλιστικών συμφερόντων*” και έπειτα από αρκετά χρόνια αποδείχθηκε ότι πίσω από αυτά τα συμφέροντα βρισκόταν ο Νιάρχος σε συνεργασία με τις μυστικές υπηρεσίες της κυβέρνησης των ΗΠΑ.<sup>110</sup> Όσο η σύγκρουση συνεχιζόταν, ο Νιάρχος “έριξε” στο παιχνίδι και τον Σπύρο Καταπόδη, τον άνθρωπο που έφερε σε επαφή τον Ωνάση με τους Σαουδάραβες. Ο Καταπόδης καταθέτει ότι ο Ωνάσης προχώρησε σε δωροδοκία για την πραγματοποίηση της συμφωνίας και τον εξαπάτησε αφού το συμβόλαιο που υπέγραψε έγινε με μελάνι που μετά από λίγη ώρα εξαφανίζεται. Η Aramco προσφεύγει στην διαιτησία της Χάγης το 1956 και η σύμβαση ακυρώνεται οριστικά το 1958.<sup>111</sup>

Κατά το διάστημα 1954-1956, ο Ωνάσης βρέθηκε αντιμέτωπος με τις συνέπειες της προσπάθειάς του να συνάψει την πολυσυζητημένη συμφωνία με τη Σαουδική Αραβία, καθώς οι μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες αντέδρασαν, προχωρώντας σε μποϊκοτάζ του στόλου του και αποκλείοντάς τον από την σύναψη συμβολαίων θαλάσσιας μεταφοράς, αφήνοντας τα πλοία του αναύλωτα. Την ίδια στιγμή, πραγματοποιείται η εθνικοποίηση και το κλείσιμο της Διώρυγας του Σουέζ, το 1956, εξέλιξη που ανέτρεψε τις ισορροπίες στην αγορά των δεξαμενοπλοίων και επέβαλε νέες στρατηγικές επιλογές στους μεγάλους πλοιοκτήτες. Η Διώρυγα του Σουέζ κατασκευάστηκε το 1854 με πρωτοβουλία των Γάλλων η οποία θα ένωνε την Μεσόγειο θάλασσα με την Ερυθρά ώστε να μειωθεί η διαδρομή προς την Ινδία. Η κατασκευή ξεκίνησε το 1859 και ολοκληρώθηκε το 1869 και λίγα χρόνια μετά, το 1875 η Μεγάλη Βρετανία αποκτά δικαιώματα στην περιοχή με την εξαγορά του Αιγυπτιακού

---

<sup>109</sup> Τρύφων Κουταλίδης, *Ο δικηγόρος*, ΕΣΤΙΑ, 2019, σελ. 151-153

<sup>110</sup> Rival of Onassis once hired Maheu, *The New York Times*, 28 Μαΐου 1974, σελ. 33

<sup>111</sup> Τρύφων Κουταλίδης, *Ο δικηγόρος*, ΕΣΤΙΑ, 2019, σελ. 154-156

μεριδίου και γίνεται ο μεγαλύτερος μέτοχος. Το 1888 κηρύσσεται στα πλαίσια της Σύμβασης της Κωνσταντινούπολης ουδέτερη ζώνη και τα πλοία μπορούν να περάσουν ελεύθερα σε καιρό ειρήνης.<sup>112</sup> Τον Ιούνιο του 1956, ο τότε πρόεδρος της Αιγύπτου, Νάσερ, προχώρησε στην κρατικοποίηση της διώρυγας και την αντικατάσταση αιγυπτιακών στρατευμάτων στην θέση των αγγλικών, έπειτα από την αποτυχία των διαπραγματεύσεών του με τις Ηνωμένες Πολιτείες και τη Μεγάλη Βρετανία για τη χρηματοδότηση του Υψηλού Φράγματος του Ασουάν, έργου κομβικής σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη της Αιγύπτου. Ο Νάσερ ανακοίνωσε ότι τα έσοδα από τη λειτουργία της Διώρυγας θα αξιοποιούνταν για την κατασκευή του φράγματος, συνδέοντας έτσι την εθνικοποίηση με την αναπτυξιακή στρατηγική της χώρας. Τον Ιούλιο του ίδιου χρόνου η διώρυγα κρατικοποιείται και τον Οκτώβριο Αγγλία και η Γαλλία προσπάθησαν να ανακτήσουν τον έλεγχο της Διώρυγας με στρατιωτική επέμβαση εναντίον του Νάσερ ο οποίος απαντάει με την βύθιση 40 πλοίων σε όλο το μήκος της διώρυγας. Οι Ηνωμένες Πολιτείες κράτησαν ουδέτερη στάση και δεν στήριζαν την ενέργεια αυτή. Τελικά, η προσπάθεια απέτυχε και η Διώρυγα παρέμεινε υπό αιγυπτιακό έλεγχο.<sup>113</sup> Ο βασικός λόγος πίσω από την εθνικοποίηση της Διώρυγας του Σουέζ ήταν η επιδίωξη του Νάσερ να απομακρύνει κάθε αποικιοκρατικό στοιχείο της Δύσης από την περιοχή και να ενισχύσει την εθνική κυριαρχία της Αιγύπτου. Οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής δεν αντέδρασαν δυναμικά υπέρ της Αγγλίας και της Γαλλίας, καθώς φοβούνταν ότι μια ανοιχτή στήριξη της επέμβασης θα ωθούσε την Αίγυπτο σε συμμαχία με τη Σοβιετική Ένωση. Για τον λόγο αυτό άσκησαν πιέσεις στους Άγγλους και τους Γάλλους να αποδεχτούν την απαλλοτρίωση της εταιρείας που διαχειριζόταν τη Διώρυγα.<sup>114</sup> Η διώρυγα μετά από τα γεγονότα αυτά θα παραμείνει κλειστέι μέχρι τον Μάρτιο του 1957.

Με το κλείσιμο της διώρυγας οι ναύλοι στην sport αγορά εκτοξεύτηκαν από περίπου 80.000 δολάρια το 1955 σε 230.000 δολάρια το 1956. Η διακοπή λειτουργίας της βασικής εμπορικής οδού, μέσω της οποίας τα πλοία κατευθύνονταν προς την Ευρώπη, τον Ατλαντικό και την Ιαπωνία, είχε ως αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση των θαλάσσιων αποστάσεων, καθώς τα πλοία αναγκάζονταν πλέον να παρακάμπτουν τη Διώρυγα και να διέρχονται από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδος, γύρω από την Αφρική. Η εξέλιξη αυτή αύξησε κατακόρυφα

---

<sup>112</sup> Andrew G. Spyrou, *From T-2 to Supertanker: Development of the Oil Tanker 1940 - 2000*, iUniverse, 2011, σελ. 17-18

<sup>113</sup> Mike Ratcliffe, *Liquid Gold Ships: A History of the Tanker 1859-1984*, Lloyd's of London Press, London 1985, σελ. 118-119

<sup>114</sup> Andrea Colli, *Dynamics of International business: Comparative perspectives of firms, markets and entrepreneurship*, Routledge, 2015, σελ. 172

τη ζήτηση για διαθέσιμη χωρητικότητα. Προκειμένου να ανταποκριθούν στη νέα πραγματικότητα και να εκμεταλλευτούν τους υψηλούς ναύλους, οι πλοιοκτήτες στράφηκαν στην κατασκευή δεξαμενόπλοιων μεγαλύτερης χωρητικότητας, επιδιώκοντας οικονομίες κλίμακας, μείωση του κόστους ανά μεταφερόμενη μονάδα και δυνατότητα κάλυψης μεγαλύτερων αποστάσεων με περισσότερο μεταφερόμενο φορτίο.<sup>115</sup>

Μέσα σε ένα αρκετά ευνοϊκό κλίμα, με την απότομη αύξηση των ναύλων, ο Σταύρος Νιάρχος επιδίωξε να αποκομίσει μεγαλύτερα κέρδη από τη spot αγορά. Στην προσπάθειά του αυτή ήρθε τον Σεπτέμβριο του 1956 σε σύγκρουση με την Sun Oil Company, σύγκρουση η οποία κλιμακώθηκε τον Νοέμβριο του ίδιου έτους. Συγκεκριμένα, η βασική αιτία της αντιδικίας ήταν η ρήξη μιας εξαετούς ναυλωτικής σύμβασης που είχε υπογραφεί τον Μάρτιο του 1955 και αφορούσε τη μεταφορά 32.000 βαρελιών ακαθάρτου πετρελαίου ημερησίως από τη Μέση Ανατολή προς την Πενσυλβάνια. Η σύγκρουση προήλθε από την άρνηση της Sun Oil να καταβάλει επιπλέον ναύλο για το εξτρά κόστος και τον χρόνο που απαιτούσε η αλλαγή πορείας των πλοίων γύρω από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας.

Από την μια πλευρά, η Sun Oil Company υποστήριζε ότι το συμβόλαιο παρέμενε σε ισχύ έως το 1961 και περιείχε ειδικό όρον επί Διώρυγας, ο οποίος προέβλεπε ότι ο Νιάρχος έπρεπε να συνεχίσει τη μεταφορά λαμβάνοντας αναλογική αποζημίωση για την επιπρόσθετη διαδρομή. Επιπλέον, κατηγορήσε τον Νιάρχο ότι διέκοψε τη διάθεση πλοίων τον Νοέμβριο του 1956 και κατέθεσε αγωγή ύψους 150 εκατομμυρίων δολαρίων στα αμερικανικά ομοσπονδιακά δικαστήρια. Από την πλευρά του, ο Νιάρχος ισχυρίστηκε ότι μετά το κλείσιμο της διώρυγας το ναυλοσύμφωνο είχε λήξει με τους συνήγορους του να ζητούν την απόρριψη της αγωγής, προβάλλοντας το επιχείρημα ότι η εταιρεία του, η World Tankers ήταν λιβεριανή εταιρεία που δεν διεξήγε εργασίες στη συγκεκριμένη αμερικανική πολιτεία.

Επίσης, ο Νιάρχος επεδίωξε την παραπομπή της διαφοράς σε διαιτησία στο Λονδίνο, υποστηρίζοντας ότι υπήρχε σχετική προφορική συμφωνία με την εταιρεία πετρελαιοειδών όμως η υπόθεση οδηγήθηκε στο Ομοσπονδιακό Δικαστήριο των ΗΠΑ. Ο δικαστής Τόμας Φ. Μόρφου διόρισε έναν δικηγόρο ως εμπειρογνώμονα για να επιλύσει επί το ζήτημα παρά τις αντιρρήσεις της Sun Oil. Η έναρξη της διαδικασίας για την εξέταση της υπόθεσης ορίστηκε

---

<sup>115</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία των επιχειρήσεων Ωνάση 1924-1975*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 2023, σελ. 42-43, 261

για τις 21 Μαΐου 1957, ωστόσο τα διαθέσιμα έγγραφα σταματούν σε αυτό το σημείο και δεν αναφέρουν την τελική δικαστική απόφαση ή το οριστικό αποτέλεσμα της διαμάχης.<sup>116</sup>

Με το κλείσιμο της διώρυγας ο διεθνής εμπορικός στόλος είχε αυξηθεί σε υπερβολικό βαθμό λόγω της ξαφνικής αύξησης των ναύλων. Με την επαναλειτουργία όμως της διώρυγας, τον Μάρτιο του 1957, η αυξημένη χωρητικότητα των πλοίων οδήγησε με μεγάλο πλεόνασμα<sup>117</sup> με τους ναύλους να καταγράφουν σημαντική πτώση. Από τα 230.000 δολάρια του 1956 μειώθηκαν σε 150.000 δολάρια το 1957, ενώ στη μεγάλη πτώση της περιόδου 1958-1960 διαμορφώθηκαν στα 51.000 δολάρια, δηλαδή περίπου πέντε φορές χαμηλότερα σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1956.<sup>118</sup> Στην εξέλιξη αυτή δεν έμεινε ανεπηρέαστος ούτε ο Όμιλος Νιάρχου. Σύμφωνα με τον στενό συνεργάτη του, Γιάννη Φραγκούλη, ο Νιάρχος προχώρησε σε περικοπές εξόδων όπως ήταν το κόστος σίτισης του πληρώματος και τον παροπλισμό ενός μικρού αριθμού πλοίων στον κόλπο της Ελευσίνας με σκοπό την αντιμετώπιση της οικονομικής ύφεσης της περιόδου. Όμως ακόμη και ο παροπλισμός είχε σημαντικό κόστος για την επιχείρηση λόγω του μεγάλου κόστους συντήρησης και φύλαξης τους.<sup>119</sup>

Στην προσπάθεια του να προσαρμοστεί στις νέες εξελίξεις της αγοράς, ο Νιάρχος επένδυσε την κατασκευή νέων πλοίων, αυτή φορά όχι δεξαμενόπλοιων, αλλά πλοίων ξηρού φορτίου, τα λεγόμενα bulk carriers. Συχνά οι εφοπλιστές επενδύουν σε διαφορετικά είδη αγορών, προκειμένου να περιορίσουν τον κίνδυνο από τις διακυμάνσεις των ναύλων. Με αυτόν τον τρόπο εξισορροπούν τα έσοδα του στόλου τους και διασφαλίζουν μεγαλύτερη σταθερότητα στα οικονομικά αποτελέσματα της επιχείρησης, τελώντας την λεγόμενη στρατηγική διασποράς κινδύνου.

Η στροφή προς τα Bulk Carrier φαίνεται να έγινε μόλις τον Ιούνιο του 1958 όταν ο Νιάρχος κλείνει μια σημαντική συμφωνία με τον ναυλομεσιτικό οίκο “Ντε Λάππε”. Πιο αναλυτικά, η συμφωνία αφορούσε τη μεταφορά 5.000.000 τόνων αμερικανικών γαιανθράκων στη Γερμανία για λογαριασμό του Ομίλου Κρουπ-Μπλούμεφελντ. Το συμβόλαιο αυτό, το οποίο προέβλεπε συνεχή ταξίδια δεκαετούς διάρκειας, για την υλοποίηση των μεταφορών αυτών, ο Νιάρχος χρησιμοποίησε τέσσερα φορτηγά πλοία ξηρού φορτίου χύμα κατασκευασμένα στην

---

<sup>116</sup> Ναυτικά Χρονικά 522/281 (1 Μαρτίου 1957), σελ. 7, 523/282 (15 Μαρτίου 1957), σελ. 5, 528/287 (1 Ιουνίου 1957), σελ. 3

<sup>117</sup> Mike Ratcliffe, *Liquid Gold Ships: A History of the Tanker 1859-1984*, Lloyd's of London Press, London 1985, σελ. 136

<sup>118</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία των επιχειρήσεων Ωνάση 1924-1975*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 2023, σελ. 261

<sup>119</sup> Γιάννης Φραγκούλης, *Ο Σταύρος Νιάρχος: Όπως τον έζησα*, Φερενίκη, Αθήνα 2001, σελ. 75-77

Σουηδία, χωρητικότητας 19.500 τνβ το καθένα.<sup>120</sup> Ακόμη την ίδια χρονιά, οι εφοπλιστές που διαχειρίζονταν διεθνώς tanker αποφάσισαν να δημιουργήσουν μια Διεθνή Ένωση Pool δεξαμενόπλοιων έχοντας ως στόχο τη σταθεροποίηση των ναύλων και τη διευκόλυνση των εφοπλιστών ώστε να αντιμετωπίσουν τη μεγάλη πτώση της αγοράς. Ο Σταύρος Νιάρχος αρνήθηκε να συμμετάσχει στο σχέδιο για τους εξής λόγους. Αρχικά, πίστευε ότι το pool θα επιβάρυνε άδικα τους ιδιοκτήτες σύγχρονων δεξαμενοπλοίων, τα οποία ήταν ήδη ικανά να αντέξουν την οικονομική ύφεση χωρίς εξωτερική βοήθεια, ισχυρίστηκε ότι το σχέδιο θα ωφελούσε κυρίως τους ιδιοκτήτες παλαιών και αντιοικονομικών πλοίων, τα οποία κατά την άποψή του έπρεπε να οδηγηθούν στη διάλυση ώστε να μειωθεί το ποσοστό του πλεονάσματος και να αρχίζουν οι τιμές της αγοράς να ανακάμπτουν και τόνισε ότι ο μόνος τρόπος για να επέλθει υγιής ισορροπία στην αγορά ήταν η εξάλειψη του προπολεμικού τονάζ. Επιπρόσθετα, θεώρησε ότι η διατήρηση των χαμηλών ναύλων για ένα ακόμη έτος θα ανάγκαζε αυτά τα πλοία να αποσυρθούν οριστικά. Η άρνηση του Νιάρχου να συμμετάσχει επηρέασε καθοριστικά την έκβαση του Pool, οδηγώντας τελικά στην κατάρρευσή του και στην αναστολή της εφαρμογής του για τουλάχιστον ένα έτος. Η επίδρασή του ήταν τόσο καταλυτική επειδή ο Νιάρχος ήλεγχε τον μεγαλύτερο στόλο μεταξύ των ανεξάρτητων πλοιοκτητών, διαθέτοντας 75 πλοία. Οι πηγές αναφέρουν χαρακτηριστικά ότι το μέγεθος του στόλου του ήταν τέτοιο, ώστε οποιοδήποτε σχέδιο συνεργασίας στο οποίο δεν θα συμμετείχε ο ίδιος, θα ετίθετο αυτομάτως σε σοβαρό κίνδυνο.<sup>121</sup>

Το 1959 ξεκινάει να μετατρέπει δεξαμενόπλοια σε bulk. Τον Ιούνιο του ίδιου έτους πραγματοποιεί την μετατροπή 2 δεξαμενοπλοίων τύπου T2 σε bulk στα ναυπηγεία της Σουηδίας καθώς και στα ναυπηγεία της Ιαπωνίας.<sup>122</sup> Παρά τη στροφή προς τα bulk, συνέχισε την κατασκευή δεξαμενόπλοιων. Στα τέλη του 1959 κατασκεύασε το δεξαμενόπλοιο *Πριγκίπισσα Σοφία*, το μεγαλύτερο πλοίο του στόλου έως τότε, με χωρητικότητα 71.282 τόνους, προς τιμήν της κόρης της Βασίλισσας Φρειδερίκης. Το ίδιο έτος, ο Νιάρχος έκλεισε στην κορυφή του κλάδου με 70 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.175.000 κοχ, εκ των οποίων μόνο τα 4 έφεραν ελληνική σημαία.<sup>123</sup> Παράλληλα, τον Μάρτιο του ίδιου έτους εκλέχθηκε πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, αλλά παραιτήθηκε στις αρχές της δεκαετίας του 1960.<sup>124</sup>

---

<sup>120</sup> Ναυτικά Χρονικά 552/311 (1 Ιουνίου 1958), σελ. 6

<sup>121</sup> Ναυτικά Χρονικά 551/400 (15 Μαΐου 1958), σελ. 7

<sup>122</sup> Ναυτικά Χρονικά 578/337 (1 Ιουλίου 1959), σελ. 8

<sup>123</sup> Γιάννης Φραγκούλης, *Ο Σταύρος Νιάρχος: Όπως τον έζησα*, Φερενίκη, Αθήνα 2001, σελ. 83-85

<sup>124</sup> Ναυτικά Χρονικά 571/330 (15 Μαρτίου 1959), σελ. 4 590/349 (1 Ιανουαρίου 1960), σελ. 3

## 2.4 Η εμφάνιση των Bulk, η Ελληνική σημαία και η πρώτη ένδειξη αποχώρησης (1960-1973)

### 2.4.1 Η δεύτερη φάση του επαναπατρισμού και η μεταφορά των γραφείων στην Ελλάδα

Κατά την περίοδο 1960-1965 οι ναύλοι των δεξαμενόπλοιων είχαν πέσει σημαντικά με τους Έλληνες πλοιοκτήτες να στρέφονται στις ναυπηγήσεις και μετατροπές πλοίων σε bulk. Τα πλοία αυτά θεωρήθηκαν ένας νέος τύπος πλοίου το οποίο αντικατέστησε τα Liberty που θεωρούνταν πλέον παλιός τύπος φορτηγού πλοίου.<sup>125</sup> Στις αρχές του 1960 ο στόλος του Ομίλου Νιάρχου αποτελούνταν από 70 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.400.000 κοχ από τα οποία τα 56 ήταν δεξαμενόπλοια και τα 15 φορτηγά πλοία.<sup>126</sup> Την χρονιά εκείνη αρχίζουν να κατασκευάζονται πλοία στα ναυπηγεία Σκαρामαγκά για λογαριασμό του Ομίλου, τα οποία βρίσκονταν υπό την διαχείριση του Νιάρχου από το 1956. Τα πλοία παραδόθηκαν έναν χρόνο αργότερα και περιλάμβαναν το δεξαμενόπλοιο *Παγκόσμιος Ελπίς*, χωρητικότητας 26.000 τόνων έναντι 4.000.000 δολαρίων. Παράλληλα, 8 πλοία τύπου T2 μετατράπηκαν σε bulk carriers, ενώ ακόμη 4 δεξαμενόπλοια χωρητικότητας 32.000 τόνων μετασκευάστηκαν επίσης σε bulk. Επιπλέον, δύο πλοία μεγεθύνθηκαν από 27.000 σε 42.000 τόνους, ενισχύοντας σημαντικά τη συνολική μεταφορική ικανότητα του στόλου.<sup>127</sup>

Την ίδια περίοδο, ο Όμιλος διαχειριζόταν τον μεγαλύτερο στόλο στην ιστορία του, αριθμώντας 74 πλοία συνολικής χωρητικότητας 2.186.834 τόνων, από τα οποία 54 ήταν τανκερ και 20 bulk carrier, καταδεικνύοντας την έντονη παρουσία και τη δυναμική του στη διεθνή ναυτιλιακή σκηνή.<sup>128</sup> Τη διετία 1962–1963 οι ναύλοι των δεξαμενόπλοιων άρχισαν να παρουσιάζουν σημάδια ανάκαμψης, χωρίς ωστόσο να καταφέρουν να επανέλθουν στα προπολεμικά τους επίπεδα. Τον Ιούνιο του 1963, ο Νιάρχος παρέλαβε το μεγαλύτερο δεξαμενόπλοιο που είχε ναυπηγηθεί έως τότε παγκοσμίως, το *Manhattan*, χωρητικότητας 106.500 τνβ. Η περίοδος αυτή σηματοδοτεί τη ραγδαία μεγέθυνση της χωρητικότητας των δεξαμενόπλοιων: από τους 45.000 τνβ το 1954, η χωρητικότητα αυξήθηκε στους 100.000 τνβ το 1962, ενώ έως το τέλος της δεκαετίας επρόκειτο να αγγίξει ακόμη και τους 400.000 τνβ.<sup>129</sup> Η εξέλιξη αυτή αντανάκλασε τις αυξανόμενες ανάγκες της παγκόσμιας αγοράς για

---

<sup>125</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία των επιχειρήσεων Ωνάση 1924-1975*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 2023, σελ. 270

<sup>126</sup> Γιάννης Θεοτοκάς - Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ευπόμπη*, ΕΛΙΑ, Αθήνα 2004, σελ. 311

<sup>127</sup> Γιάννης Φραγκούλης, *Ο Σταύρος Νιάρχος: Όπως τον έζησα*, Φερενίκη, Αθήνα 2001, σελ. 92

<sup>128</sup> Ναυτικά Χρονικά 660/419 (1 Δεκεμβρίου 1962), σελ. 11

<sup>129</sup> Gelina Harlaftis, *Greek Shipowners and Greece 1945-1975*, Bloomsbury, UK 2012, σελ. 43

μεταφορά μεγαλύτερων ποσοτήτων πετρελαίου σε μεγάλες αποστάσεις, καλύπτοντας τον συνεχώς διευρυμένο όγκο διεθνών ενεργειακών ροών. Ένα μήνα αργότερα παραλαμβάνεται από τα Ιαπωνικά ναυπηγεία Μιτσουμπίσι, το μεγαλύτερο δεξαμενόπλοιο που είχε κατασκευαστεί εκεί, χωρητικότητας 90.400 τνβ.<sup>130</sup> Συνολικά, μέχρι το 1964 οι παραγγελίες του Νιάρχου στα Ιαπωνικά ναυπηγεία είχαν φτάσει τις 19, 16 δεξαμενόπλοια και 3 bulk carrier από τις οποίες τα 14 είχαν κατασκευαστεί στα ναυπηγεία Μιτσουμπίσι (369.350 τόνους), 2 στα ναυπηγεία Μιτσουμπίσι Νίππον (100.000 τόνους), 2 στα ναυπηγεία Νίππον Κόκαν (100.000 τόνους) και 1 στα ναυπηγεία Κούρε (44.000 τόνων).<sup>131</sup> Η παρατεταμένη, ωστόσο, παραμονή των ναύλων των δεξαμενόπλοιων σε χαμηλά επίπεδα δημιουργούσε έντονο προβληματισμό στην αγορά και όξυνε τον ανταγωνισμό μεταξύ των εφοπλιστών. Μέσα σε αυτό το κλίμα, τον Ιούλιο του 1964 ο Σταύρος Νιάρχος καθέλκυσε το νέο του γιγαντιαίο δεξαμενόπλοιο *World Faith*, χωρητικότητας 86.750 τνβ το οποίο είχε ήδη εξασφαλίσει μακροχρόνια απασχόληση στη Shell για διάστημα 20 ετών. Κατά την τελετή, προειδοποίησε τις πετρελαϊκές εταιρείες ότι εάν οι ναύλοι παρέμεναν σε τόσο χαμηλά επίπεδα, οι εφοπλιστές θα σταματούσαν να επενδύουν σε νέα πλοία, με αποτέλεσμα οι ίδιες οι εταιρείες να αναγκαστούν να αναλάβουν τις μεταφορές με το δικό τους στόλο.<sup>132</sup>

Η στάση αυτή συνδέεται με τη στρατηγική που ακολούθησε απέναντι στο Διεθνές Pool των δεξαμενοπλοίων καθώς ο Νιάρχος, διαθέτοντας έναν από τους πλέον σύγχρονους και ισχυρούς στόλους παγκοσμίως, επέλεξε ουσιαστικά να υπονομεύσει το σχέδιο συλλογικής στήριξης των ναύλων, αφήνοντας την αγορά να λειτουργήσει με τους δικούς της όρους. Πίστευε ότι η παρατεταμένη διατήρηση των χαμηλών ναύλων θα οδηγούσε το παλαιό και αντιοικονομικό τονάζ σε οριστική απόσυρση και διάλυση, εξέλιξη η οποία θα ευνοούσε τα νεοαποκτηθέντα πλοία του. Η μετατροπή δεξαμενόπλοιων σε bulk carriers συνεχίστηκε με ταχείς ρυθμούς και το 1965. Συγκεκριμένα, πέντε δεξαμενόπλοια χωρητικότητας 27.000 τόνων το καθένα μετατράπηκαν σε bulk των 30.000 τόνων στα ναυπηγεία Νίππον Κόκαν της Ιαπωνίας. Το κόστος της μετασκευής ανήλθε σε 1.190.000 δολάρια ανά πλοίο, εκ των οποίων το 40% καταβλήθηκε σε μετρητά και το 60% μέσω πίστωσης<sup>133</sup> ενώ στα τέλη του ίδιου έτους παραγγέλθηκαν 9 ακόμη Bulk, εκ των οποίων 6 στα ναυπηγεία Ισικαβατζίμα-

---

<sup>130</sup> Ναυτικά Χρονικά 680/439 (1 Οκτωβρίου 1963), σελ. 8

<sup>131</sup> Ναυτικά Χρονικά 695/454 (15 Μαΐου 1964), σελ. 4

<sup>132</sup> Ναυτικά Χρονικά 698/457 (1 Ιουλίου 1964), σελ. 9

<sup>133</sup> Ναυτικά Χρονικά 720/479 (1 Ιουλίου 1965), σελ. 6

Χαρίμα και τα υπόλοιπα 3 στα ναυπηγεία Μιτσούι. Συνολικά και τα 9 πλοία θα είχαν χωρητικότητα 37.000 τόνων το καθένα.<sup>134</sup>

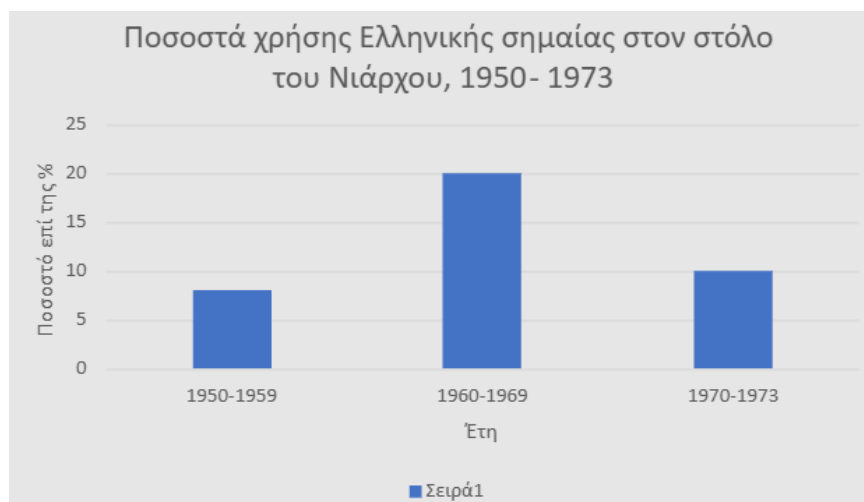
Ωστόσο, οι επιχειρηματικές αυτές εξελίξεις διαδραματίζονταν σε ένα ολοένα και πιο ασταθές πολιτικό περιβάλλον στην Ελλάδα. Η πολιτική αστάθεια της περιόδου 1963-1967, που κορυφώθηκε με την επιβολή της δικτατορίας της Χούντα των Συνταγματαρχών, επηρέασε άμεσα το πλαίσιο μέσα στο οποίο δραστηριοποιούνταν οι Έλληνες εφοπλιστές. Ήδη από το 1960 εγκαινιάστηκε η δεύτερη φάση της προσπάθειας επαναπατρισμού ελληνόκτητων πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο, καθώς και της μεταφοράς των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στο αναδυόμενο ναυτιλιακό κέντρο του Πειραιά. Ο τότε πρωθυπουργός Κωνσταντίνος Καραμανλής προχώρησε σε φορολογικές ρυθμίσεις, επιδιώκοντας να καταστήσει ελκυστική για την νηολόγηση των πλοίων στην Ελληνική σημαία. Συγκεκριμένα, χορηγήθηκε φορολογική αργία για πλοία ηλικίας έως επτά ετών που επανανηολογούνταν στην ελληνική σημαία, ενώ παράλληλα θεσπίστηκε μείωση φορολογίας για πλοία άνω των επτά ετών εάν εγκατέλειπαν τις σημαίες ευκαιρίας και υιοθετούσαν την ελληνική. Με τον τρόπο αυτό, οι πλοιοκτήτες μπορούσαν να επιλέξουν μεταξύ μιας πενταετούς φορολογικής ελάφρυνσης ή της διατήρησης φορολογικής αργίας έως ότου το πλοίο συμπληρώσει επτά έτη ηλικίας. Τέσσερα χρόνια αργότερα, ο πρωθυπουργός Γεώργιος Παπανδρέου επέκτεινε το πλαίσιο των κινήτρων, παρατείνοντας τη φορολογική απαλλαγή σε συνολικά 12 έτη για κάθε πλοίο που ναυπηγούνταν και νηολογούνταν στην Ελλάδα. Παράλληλα, θεσπίστηκε απαλλαγή από τα 2/3 του καταβαλλόμενου φόρου για πέντε χρόνια σε πλοία ηλικίας μεταξύ 12 και 15 ετών.

Οι ρυθμίσεις αυτές ενίσχυσαν περαιτέρω την ελκυστικότητα της ελληνικής σημαίας, εντάσσοντας την κρατική πολιτική σε μια συνεκτική προσπάθεια ενδυνάμωσης του εθνικού νηολογίου. Η μεγάλη μεταστροφή στην Ελληνική σημαία πραγματοποιήθηκε το 1968 μέσω πολιτικών μεταρρυθμίσεων σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Το 1967, με την άνοδο της δικτατορίας των συνταγματαρχών, δημιουργήθηκε ένα φάσμα μέτρων το οποίο αποτελούνταν από 3 άξονες. Ο πρώτος ήταν η προσέλκυση πλοιοκτητών στην Ελληνική σημαία για την ανάπτυξη του ελληνικού νηολογίου, ο δεύτερος ήταν η δημιουργία μιας στενής σχέσης μεταξύ του ελληνόκτητου στόλου και της οικονομίας της χώρας, γεγονός που επιτεύχθηκε όπως θα παρουσιαστεί στην συνέχεια με την ίδρυση και την μεταφορά των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ή μέρους των ναυτιλιακών τους επιχειρήσεων στον Πειραιά. Ο

---

<sup>134</sup> Ναυτικά Χρονικά 733/492 (15 Δεκεμβρίου 1965), σελ. 3

τρίτος και πιο σημαντικός ήταν η κατασκευή υποδομών για την εκπαίδευση όλο και μεγαλύτερου αριθμού ναυτικών, την δημιουργία αγοράς ναυτικών ασφαλίσεων για την παροχή ασφαλίσεων και τοπικής χρηματοδότησης, ώστε οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες να επενδύουν και να λειτουργούν ανεξάρτητα και κέντρα για την πραγματοποίηση επισκευών και ναυπηγήσεων. Όσον αφορά την Ελληνική σημαία, με βάση το νόμο του 1968, υιοθέτησε ένα φορολογικό σύστημα παρόμοιο με αυτό της Λιβερίας, όπου ο φόρος υπολογιζόταν με βάση την ηλικία του πλοίου σε συνδυασμό με την καθαρή χωρητικότητα του. Η ρύθμιση αυτή έκανε την σημαία αρκετά οικονομική, σε σημείο που πλέον θεωρούνταν ημισημαία ευκαιρίας. Επιπλέον, δόθηκε απαλλαγή 5 ετών από την καταβολή φόρων σε πλοία ηλικίας κάτω των 30 ετών που είχαν υψώσει ελληνική σημαία και όσα από αυτά πραγματοποιούσαν επισκευές, συντηρήσεις, τροποποιήσεις κλπ. Απαλλάσσονταν από την καταβολή φόρου για 1 χρόνο. Μέσω αυτών των νόμων η φορολογία μειώθηκε αρκετά και σε συνδυασμό με την αύξηση των ναύλων προ έτους λόγω του κλεισίματος του Σουέζ, έκανα την χρήση της ελληνικής σημαίας αρκετά επικερδή προς τους χρήστες που την αξιοποιούσαν.<sup>135</sup>



Πίνακας 1: Ποσοστά χρήσης Ελληνικής σημαίας στο στόλο του Νιάρχου 1950-1973, πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από βάση δεδομένων Lloyd's register of Shipping

Πιο αναλυτικά, από το 1958 η ελληνική σημαία αποτέλεσε ένα ασφαλές καταφύγιο για τους Έλληνες πλοιοκτήτες. Στις αρχές της δεκαετίας του 1960 η χωρητικότητα στην ελληνική σημαία ήταν μόλις 3 εκατομμύρια τνβ ενώ μέσα σε μια τετραετία από το 1969-1973 η χωρητικότητα της αυξήθηκε στα 10 εκατομμύρια τνβ με την κορύφωση να έρχεται μετά την

<sup>135</sup> Gelina Harlaftis, *Greek Shipowners and Greece 1945-1975*, Bloomsbury, UK 2012, σελ. 130, 134, 143-144

πτώση των συνταγματαρχών, αγγίζοντας τα 20 εκατομμύρια τνβ.<sup>136</sup> Όπως φαίνεται και στον πίνακα 1, ο στόλος του Νιάρχου με ελληνική σημαία βρισκόταν σε χαμηλά επίπεδα κατά τη δεκαετία του 1950 και αυξήθηκε ελάχιστα το 1958, λόγω τουμποϊκοτάζ απέναντι στις σημαίες ευκαιρίας. Την περίοδο 1960-1969 η αύξηση παρέμεινε περιορισμένη, παρά τον επαναπατρισμό πλοίων και την αξιοποίηση της ελληνικής σημαίας για την πραγματοποίηση θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων προς τις σοσιαλιστικές χώρες. Οι νομοθεσίες του 1960, 1964 και 1968 προσέφεραν ένα είδος καταφυγίου από ενδεχόμενες κυρώσεις, καθιστώντας την ελληνική σημαία πιο ελκυστική. Ωστόσο, την περίοδο 1970-1973 το ποσοστό μειώθηκε ξανά εξαιτίας της πετρελαϊκής κρίσης και της προσπάθειας των πλοιοκτητών να περιορίσουν το λειτουργικό κόστος, αξιοποιώντας εκ νέου τις σημαίες ευκαιρίας, με την ελληνική να παίρνει ευκαιριακό χαρακτήρα.

Την ίδια περίοδο με την προσπάθεια προσέλκυσης των ελληνόκτητων πλοίων στην Ελληνική σημαία, σημειώνεται και η ανάπτυξη του Πειραιά ως σημαντικού κέντρου διαχείρισης ναυτιλιακών επιχειρήσεων μέσω της ίδρυσης νέων επιχειρήσεων ή τις μεταφοράς μέρους γραφείων των Ελλήνων πλοιοκτητών από το εξωτερικό. Σύμφωνα με τον νόμο του 1968, οι εφοπλιστές απαλλάσσονταν από οποιοδήποτε φόρο εισοδήματος ή κάποιον άλλο φόρο π.χ φόρος εισροών, δασμών κλπ. και τότε πολλές επιχειρήσεις ξεκινούν να ανοίγουν γραφεία στον Πειραιά. Επιπλέον, με βάση το Α.Ν 89/67 και Ν.29/75, εγγυόταν το Ελληνικό κράτος ότι θα παραμείνουν τα προνόμια αυτά αμετάβλητα.<sup>137</sup> Πέρα όμως από τους ευνοϊκούς όρους που παραχωρούσε ο νόμος του 1968, στην μεταφορά των επιχειρήσεων τους στον Πειραιά συνέβαλλαν και κάποια άλλα γεγονότα. Πιο αναλυτικά, μετά την σύγκρουση με τις Ηνωμένες Πολιτείες, ο Σταύρος Νιάρχος μετέφερε την έδρα των επιχειρήσεων του στο Λονδίνο, όπου μέχρι το 1958 το σύνολο των Ελλήνων πλοιοκτητών είχε ασφαλίσει τα πλοία του στο Lloyd's Of London. Την χρονιά εκείνη ανακοινώνεται μέσω εγκύκλιου των Βρετανών ασφαλιστών ότι στα πλοία που κατασκευάστηκαν κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, θα επιβαλλόταν επιπλέον φορολογικό ασφάλιστρο, μέτρο που έπληγε τους Έλληνες σε μια περίοδο οικονομικής ύφεσης, καθώς διαχειρίζονταν τον μεγαλύτερο αριθμό πλοίων Liberty της πολεμικής περιόδου. Το μεγαλύτερο όμως πρόβλημα προέκυψε το 1974 όταν η Βρετανική κυβέρνηση ανακοίνωσε ένα νέο νομοσχέδιο σύμφωνα με το οποίο οι Έλληνες εφοπλιστές υποχρεούνταν να πληρώσουν φόρους εισοδήματος 52%

---

<sup>136</sup> Mike Ratcliffe, *Liquid Gold Ships: A History of the Tanker 1859-1984*, Lloyd's of London Press, London 1985, σελ. 135

<sup>137</sup> Γιάννης Θεοτοκάς - Ελένη Θανοπούλου - Τζελίνα Χαρλαύτη, *Το παρόν και το μέλλον της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας*, Γραφείο Οικονομικών μελετών, Αθήνα 2009, σελ. 135

επί των κερδών που αντιπροσώπευαν με βάση τον τόπο διαμονής.<sup>138</sup> Παρόλο που αυτός ο νόμος αυτός αποσύρθηκε το 1976, εξακολούθησε να υπάρχει φόβος από τους πλοιοκτήτες για την επαναφορά του κάτι το οποίο έγινε το 1986 και το 1990 και ώθησε ακόμη περισσότερους πλοιοκτήτες να δημιουργήσουν γραφεία για τις επιχειρήσεις τους στον Πειραιά.<sup>139</sup> Μέχρι το 1975, ο αριθμός των εταιρειών στον Πειραιά έφτασε το 86% και ήλεγχαν το 34% της ελληνόκτητης χωρητικότητας, την ίδια στιγμή που στην Νέα Υόρκη το ποσοστό είχε πέσει στο 3% των εταιρειών και στο 18% της διαχείρισης της ελληνόκτητης χωρητικότητας έναντι του 8% των εταιρειών και το 37% της διαχείρισης χωρητικότητας που ίσχυε το 1958. Παρά τις φορολογικές πιέσεις, το Λονδίνο εξακολούθησε να διατηρεί την σημασία του ως το κύριο κέντρο λήψης αποφάσεων αφού το ποσοστό είχε μειωθεί το 1975 μόλις 5% σε σχέση με το 1958.<sup>140</sup>

Όσον αφορά την μεταφορά γραφείων του Ομίλου Νιάρχου εκείνη την περίοδο, ο Νιάρχος είχε εκφράσει ήδη από το 1968, με αίτημα του στην Ελληνική κυβέρνηση, την μεταφορά μέρους των γραφείων του στη χώρα.<sup>141</sup> Για την μεταφορά των γραφείων, όπως επισημαίνει ο συνεργάτης του Νιάρχου, Γιάννης Φραγκούλης, αποπερατώθηκε μεγάλος χώρος για την εγκατάσταση των γραφείων εκεί όπου θα στεγαζόταν το εφοπλιστικό τμήμα του ομίλου. Με την κίνηση αυτή ο Νιάρχος θα είχε την δυνατότητα να έχει μια πιο άμεση επαφή με τα πληρώματα, να παρακολουθεί από κοντά τις εξελίξεις των επισκευών και των ναυπηγήσεων των ναυπηγείων κλπ. Η εγκατάσταση θα πραγματοποιούταν τον Ιούνιο του 1970, όμως ματαιώθηκε μετά τον αιφνίδιο θάνατο της συζύγου του Νιάρχου, Ευγενίας, στην Σπετσοπούλα τον Μάιο του ίδιου έτους.<sup>142</sup>

#### 2.4.2 Το κλείσιμο του Σουέζ και η εμφάνιση των υπερδεξαμενοπλοίων

Κατά το διάστημα 1960-1967 σημειώθηκε σημαντική αύξηση της διαθεσιμότητας πετρελαϊκών πηγών, γεγονός που ενίσχυσε τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές.<sup>143</sup> Η κορύφωση σημειώθηκε το 1967 με το κλείσιμο της Διώρυγα του Σουέζ, το οποίο επέβαλε τη χρήση μακρύτερων θαλάσσιων διαδρομών, μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδος. Η

<sup>138</sup> Gelina Harlaftis, *Greek Shipowners and Greece 1945-1975*, Bloomsbury, UK 2012, σελ. 147-149

<sup>139</sup> Γιάννης Θεοτοκάς - Ελένη Θανοπούλου - Τζελίνα Χαρλαύτη, *Το παρόν και το μέλλον της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας*, Γραφείο Οικονομικών μελετών, Αθήνα 2009, σελ. 133-134

<sup>140</sup> Gelina Harlaftis, *Greek Shipowners and Greece 1945-1975*, Bloomsbury, UK 2012, σελ. 26

<sup>141</sup> Ναυτικά Χρονικά 791/550 (15 Μαΐου 1968), σελ. 6

<sup>142</sup> Γιάννης Φραγκούλης, *Ο Σταύρος Νιάρχος: Όπως τον έζησα*, Φερενίκη, Αθήνα 2001, σελ. 118

<sup>143</sup> Elizabeth R. DeSombre, *Flagging Standards: Globalization and Environmental, Safety, and Labor Regulations at Sea*, 2008, σελ. 80

εξέλιξη αυτή αύξησε την ανάγκη για μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια, τα οποία, χάρη στις οικονομίες κλίμακας, μπορούσαν να μεταφέρουν μεγαλύτερες ποσότητες πετρελαίου με χαμηλότερο λειτουργικό κόστος ανά μονάδα φορτίου.

Πιο αναλυτικά, το 1967 ξεσπάει ο πόλεμος μεταξύ των Αραβικών χωρών και του Ισραήλ, ο γνωστός πόλεμος των 6 ημερών, ο οποίος είχε ως αποτέλεσμα το κλείσιμο της διώρυγας για τα επόμενα 8 έτη, μέχρι το 1975. Το κλείσιμο αυτό οδήγησε στην άνοδο των ναύλων, από τις 53.000 του 1966 στην άνοδο των 115.000 δολαρίων το 1967 στην spot αγορά,<sup>144</sup> ενώ για την κάλυψη των αναγκών της ζήτησης, άρχισαν να κατασκευάζονται πλοία μεγαλύτερης χωρητικότητας που έφταναν τις 200-400.000 τνβ. Τα πλοία αυτά ονομάστηκαν VLCC και ULCC αντιστοίχως. Για την διαχείριση αυτών των πλοίων ιδρύθηκαν ειδικά terminal π.χ στο Ρότερνταμ, την Γένοβα κλπ καθώς λόγω του μεγάλου βυθίσματος που είχαν, η προσέγγιση στους περισσότερους λιμένες των περισσότερων θαλάσσιων δρόμων ήταν αδύνατο να υλοποιηθεί.<sup>145</sup> Τον Ιούλιο του 1968, ο Σταύρος Νιάρχος προχώρησε στην παραγγελία 4 VLCC σε ιαπωνικά ναυπηγεία. Τα δύο κατασκευάστηκαν στην Νίππον Κόκαν και τα άλλα δύο στην Ισικαβατζίμα-Χαρίμα, με συνολικό κόστος 14 εκατομμύρια δολάρια ανά πλοίο. Η παράδοσή τους προγραμματίστηκε για την περίοδο 1971-1972.<sup>146</sup> Την χρονιά εκείνη ο Όμιλος διαχειριζόταν 57 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 2.238.929 κοχ. από τα οποία 43 ήταν δεξαμενόπλοια και 14 ήταν φορτηγά πλοία.<sup>147</sup> Τις χρονιές που ακολουθούν, συγκεκριμένα το 1970 και το 1973, οι ναύλοι στην spot αγορά εκτοξεύονται στα 200.000 και 250.000 δολάρια την ημέρα.<sup>148</sup> Λόγω των υψηλών ναύλων και της μεγάλης ζήτησης πετρελαίου στην αγορά των ΗΠΑ, υπήρχε η πεποίθηση ότι η κατάσταση αυτή θα διαρκούσε για όλη τη δεκαετία.<sup>149</sup> Το 1973, όταν οι ναύλοι είχαν φτάσει σε πολύ υψηλά επίπεδα, ο Νιάρχος κατασκεύασε 6 δεξαμενόπλοια 120.000 τόνων στα Ναυπηγεία Σκαραμαγκακά, ενώ παράλληλα παραλάμβανε και νεότευκτα VLCC από ιαπωνικά ναυπηγεία. Πολλά από αυτά τα πλοία ήταν ήδη δεσμευμένα με χρονοναυλώσεις, δηλαδή με συμβόλαια σταθερού ναύλου για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Επειδή όμως η spot αγορά εκείνη τη στιγμή απέφερε περισσότερα κέρδη, χρησιμοποιούσε τα πλοία στην spot αγορά και τα χρήματα που έλαβε

---

<sup>144</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία των επιχειρήσεων Ωνάση 1924-1975*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 2023, σελ. 261, 273

<sup>145</sup> ο.π., σελ. 275-276

<sup>146</sup> Ναυτικά Χρονικά 789/548 (15 Απριλίου 1968), σελ. 11

<sup>147</sup> Ναυτικά Χρονικά 759/518 (15 Ιανουαρίου 1967), σελ. 9

<sup>148</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία των επιχειρήσεων Ωνάση 1924-1975*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 2023, σελ. 261

<sup>149</sup> Mike Ratcliffe, *Liquid Gold Ships: A History of the Tanker 1859-1984*, Lloyd's of London Press, London 1985, σελ.156

άγγιζαν το κόστος κατασκευής των πλοίων. Η ευνοϊκή αυτή περίοδος τερματίστηκε τον Οκτώβριο του 1973 όταν οι Άραβες μείωσαν την παροχή πετρελαίου, γεγονός που οδήγησε στην δραματική πτώση των ναύλων σε επίπεδα που θύμιζαν προπολεμικές εποχές.<sup>150</sup>

## 2.5 Η σταδιακή αποχώρηση από τον ναυτιλιακό κλάδο και το τέλος του Νιάρχου (1974-1996)

Τον Οκτώβριο του 1973 ξέσπασε η πετρελαϊκή κρίση, η οποία είχε σοβαρές επιπτώσεις, κυρίως αρχικά στον χώρο των δεξαμενοπλοίων. Υπήρχε πλεόνασμα πλοίων 30-40% σε σχέση με τη ζήτηση. Η κρίση προκλήθηκε από την αύξηση της τιμής του πετρελαίου από τον ΟΠΕΚ προκαλώντας οικονομικές υφέσεις. Η τιμή του πετρελαίου αυξήθηκε από τα 3\$ το βαρέλι στα 12\$ το 1974, ενώ μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1970 είχε ξεπεράσει τα 30\$. Αυτό οδήγησε όχι μόνο σε μείωση της ζήτησης για πετρέλαιο, αλλά και στο να στραφούν οι καταναλωτές ενέργειας σε άλλες πηγές ενέργειας αντί για το πετρέλαιο. Ο ΟΠΕΚ δημιουργήθηκε στα πλαίσια της προσπάθειας των παραγωγών πετρελαίου να βελτιώσουν και να αναπτύξουν τα έσοδά τους. Ήδη από τον Σεπτέμβριο του 1970, Λιβύη και Ιράκ είχαν σπάσει το όριο τιμής που είχε θέσει ο ΟΠΕΚ, με τα υπόλοιπα κράτη να ακολουθούν το 1971, και την τιμή του αργού πετρελαίου να εκτοξεύεται κατά 15-30%. Στις 6 Οκτωβρίου 1970 ξέσπασε ο πόλεμος Γιομ Κιπούρ μεταξύ Αιγύπτου και Ισραήλ. Οι Αιγύπτιοι άσκησαν πίεση στη Δύση για βοήθεια, θέλοντας όμως να παραμείνουν ουδέτεροι, οι ΗΠΑ δεν συμμετείχαν λόγω φιλικών σχέσεων με το Ισραήλ, ο τότε βασιλιάς της Αιγύπτου, Φειζάλ, γνωρίζοντας ότι οι ΗΠΑ χρειάζονταν το πετρέλαιο, επέβαλε εμπάργκο σε όλες τις εξαγωγές αργού πετρελαίου προς τις ΗΠΑ και αύξησε τις τιμές.<sup>151</sup>

Με την κατάρρευση των ναύλων, ο Νιάρχος, πέρα από τα πλοία που ήταν χρονοναυλωμένα, προχώρησε στον παροπλισμό των δεξαμενοπλοίων που ήταν αναύλωτα και έθεσε σε παύση την κατασκευή των 6 δεξαμενοπλοίων VLCC που είχαν παραγγελθεί στον Σκαρμαγκακά. Την χρονιά εκείνη ο στόλος ανερχόταν στα 62 πλοία με χωρητικότητα 4.326.418 κοχ από τα οποία τα 46 ήταν δεξαμενόπλοια, με συνολική χωρητικότητα 3.547.741 κοχ. Η κατάσταση εξακολουθεί να βρίσκεται στα ίδια επίπεδα και το 1975, για να μπορέσει να αντιμετωπίσει την οικονομική ύφεση πραγματοποιεί περικοπές εξόδων μέσω μείωσης προσωπικού στα γραφεία και μείωσης του κόστους συντήρησης των πλοίων, ενώ στέλνει και έναν αριθμό

---

<sup>150</sup> Γιάννης Φραγκούλης, *Ο Σταύρος Νιάρχος: Όπως τον έζησα*, Φερενίκη, Αθήνα 2001, σελ. 133

<sup>151</sup> Mike Ratcliffe, *Liquid Gold Ships: A History of the Tanker 1859-1984*, Lloyd's of London Press, London 1985, σελ. 153-155

πλοίων προς τα διαλυτήρια. Για τον τρόπο που έλαβε αυτή την απόφαση, αναφέρει χαρακτηριστικά ο Γιάννης Φραγκούλης “Όταν θεωρούσε ότι υπήρχε υπερπροσφορά τονάζ, ακόμη κι αν τα πλοία ήταν 12-15 ετών, τα έστελνε στα διαλυτήρια ελπίζοντας ότι κι άλλοι θα τον ακολουθήσουν”.<sup>152</sup> Από τις αποφάσεις του αυτές γίνεται αντιληπτή η αντίληψη της αγοράς και αποφασιστικότητα αφού παρακολουθούσε στενά την κατάσταση και αναγνώριζε την υπερπροσφορά πλοίων και αντί να μένει αδρανής, έπαιρνε γρήγορα αποφάσεις, ακόμη κι αν αυτό σήμαινε να στείλει παλιά πλοία 12-15 ετών για διάλυση, με στόχο να μειώσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει την αγορά. Η στρατηγική του προσέγγιση δεν περιοριζόταν στο άμεσο κόστος ή στη χρησιμότητα ενός πλοίου αλλά στόχευε στην απομάκρυνση πλοίων ώστε να μειωθεί η υπερπροσφορά και σταθεροποιηθούν οι τιμές για την διασφάλιση της συνέχειας της επιχείρησης. Την ίδια όμως στιγμή, η κυβέρνηση Καραμανλή αποφασίζει στα πλαίσια εύρεσης κεφαλαίων μέσω των εφοπλιστών, να αυξήσει την φορολογία της ελληνικής σημαίας με αποτέλεσμα ο Νιάρχος να στραφεί ξανά στις σημαίες ευκαιρίας, υψώνοντας στα πλοία του την σημαία της Λιβερίας και αντικαθιστώντας τα ελληνικά πληρώματα με Φιλιππινέζους ναυτικούς, οι οποίοι ήταν πιο οικονομικοί.<sup>153</sup> Παρά την έντονη κρίση που επικρατούσε στην αγορά, στα τέλη της δεκαετίας του 1970 η κατάσταση έδειχνε να βελτιώνεται και ο Νιάρχος προχώρησε σε σημαντικές κινήσεις επενδύσεων. Απέκτησε δύο VLCC με την εξαγορά της ισραηλινής εταιρείας Maritime Fruit Carriers χωρητικότητας 260.000 τνβ έκαστο, έναντι 40 εκατομμυρίων δολαρίων, καθώς και ένα μικρότερο πετρελαιοφόρο, χωρητικότητας 223.000 τνβ, από την εταιρεία Waage, η οποία φημολογούνταν εκείνη την περίοδο ότι εξαγοράστηκε από τον ίδιο.<sup>154</sup>

Με αυτές τις αγορές, ο Νιάρχος ενίσχυσε τον στόλο του και εκμεταλλεύτηκε τη σταδιακή ανάκαμψη της αγοράς. Ωστόσο, η κρίση συνεχιζόταν, με την υπερπροσφορά να αγγίζει 60-70% μέχρι το 1982. Από τη δεκαετία του 1980 και μετά, οι ναύλοι βρίσκονταν σε χαμηλό επίπεδο και στις δύο αγορές όπου δραστηριοποιούνταν ο Νιάρχος, των δεξαμενόπλοιων και ξηρού φορτίου<sup>155</sup>, οδηγώντας τον σε σταδιακή απόσυρση τόσο από τον ναυπηγικό όσο και από τον ναυτιλιακό κλάδο. Αντιλαμβανόμενος ότι τα έσοδα από την ναυτιλία έχουν μειωθεί, θεωρούσε ότι ο κλάδος δεν αποτελούσε πλέον μια επικερδή επένδυση.<sup>156</sup> Στις 4 Δεκεμβρίου

---

<sup>152</sup> Γιάννης Φραγκούλης, *Ο Σταύρος Νιάρχος: Όπως τον έζησα*, Φερενίκη, Αθήνα 2001, σελ. 148

<sup>153</sup> ο.π., σελ 148

<sup>154</sup> Ναυτικά Χρονικά 1006/765 (1 Μαΐου 1977), σελ. 11, 1038/797 (1 Σεπτεμβρίου 1978), σελ. 8

<sup>155</sup> Γιάννης Θεοτοκάς - Ελένη Θανοπούλου - Τζελίνα Χαρλαύτη, *Το παρόν και το μέλλον της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας*, Γραφείο Οικονομικών μελετών, Αθήνα 2009, σελ. 36

<sup>156</sup> Γιάννης Φραγκούλης, *Ο Σταύρος Νιάρχος: Όπως τον έζησα*, Φερενίκη, Αθήνα 2001, σελ. 183

του 1976 μετά από διαπραγμάτευση με το Ελληνικό Κράτος, πουλάει το μερίδιο του για τα Διυλιστήρια τα οποία είχε αναλάβει το 1957 από κοινού με την πετρελαϊκή εταιρεία Mobil, έναντι 12.358.000 δολαρίων<sup>157</sup> και εννιά χρόνια αργότερα, έπειτα από συνεχείς απεργίες και οικονομικές αντιξοότητες, ο Νιάρχος παραχωρεί στο Κράτος, τον Σεπτέμβριο του 1985 τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά.<sup>158</sup>

Οι κρατικοποιήσεις αυτές συνοδεύτηκαν από την σταδιακή μείωση του στόλου. Τα παλαιότερα πλοία του Ομίλου πουλήθηκαν μαζί με νεότευκτα που δεν είχαν μεγάλη ζήτηση στην αγορά. Τα πλοία που αποκτήθηκαν ήταν παραγγελίες με καλές προδιαγραφές και χαμηλό κόστος κατασκευής, αλλά ακόμα και αυτές οι επενδύσεις δεν απέφεραν τα αναμενόμενα έσοδα στον Νιάρχο. Παρά τη μείωση του στόλου, ο Όμιλος στα τέλη του 1984 διαχειριζόταν 33 πλοία με συνολική χωρητικότητα 2.400.000 κοχ<sup>159</sup>, ενώ ένα χρόνο αργότερα, ο στόλος διατηρήθηκε στα ίδια επίπεδα, μειωμένος ελαφρώς με 31 πλοία, εκ των οποίων 8 ήταν δεξαμενόπλοια, 2 μικτά φορτηγά και τα υπόλοιπα Bulk<sup>160</sup>, δείχνοντας ότι ο Νιάρχος συνέχιζε να διαθέτει έναν ισχυρό και σημαντικό στόλο, με το βάρος πλέον να μετατοπίζεται στα Bulk φορτηγά, όπου είχε μεγαλύτερη δραστηριότητα, αν και όπως επισημαίνει ο Γιάννης Φραγκούλης, δεν τα προτιμούσε.<sup>161</sup>

Η μείωση του στόλου συνεχιζόταν σταθερά και δεν υπήρχε αναφορά κατασκευής πλοίων για τα επόμενα χρόνια λόγω των χαμηλών ναύλων, παρά την επιθυμία του για την κατασκευή δεξαμενοπλοίων Panamax και VLCC. Από το 1980 μέχρι το 1990, ο στόλος είχε μειωθεί δραστικά καθώς τα 76 πλοία του 1950 είχαν γίνει 26 πλοία, αξίας 450.000 δολαρίων το 1990 και περισσότερα από τα μισά ήταν Bulk, φανερώνοντας την σημαντική συρρίκνωση που είχε υποστεί ο ναυτιλιακός τομέας, ο οποίος αποτελούσε πλέον ένα μικρό ποσοστό των δραστηριοτήτων του Ομίλου. Μια από τις τελευταίες επιχειρηματικές επιτυχίες του Νιάρχου υπήρξε το λεγόμενο “*Deal of the Century*” όπως το χαρακτήρισε η Lloyd’s List το οποίο είναι ένα ακόμη παράδειγμα της οξύνουσας, της διορατικότητας και της ψύχραιμης κρίσης του. Συγκεκριμένα, Το 1978-1979 είχε αγοράσει δύο VLCC από τα ναυπηγεία Lithgows της Γλασκόβης, όταν οι αρχικοί παραγγελιοδότες απέσυραν το ενδιαφέρον τους, έναντι 23.000.000 και 21.500.000 δολαρίων αντίστοιχα. Το ένα αγοράστηκε έναντι 23.000.000

---

<sup>157</sup> Τρύφων Κουταλίδης, *Ο δικηγόρος*, ΕΣΤΙΑ, 2019, σελ. 199-200

<sup>158</sup> Γιάννης Φραγκούλης, *Ο Σταύρος Νιάρχος: Όπως τον έζησα*, Φερενίκη, Αθήνα 2001, σελ. 191

<sup>159</sup> ο.π., σελ. 183-186

<sup>160</sup> Γιάννης Θεοτοκάς - Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ευπόμπη*, ΕΛΙΑ, Αθήνα 2004, σελ. 311

<sup>161</sup> Γιάννης Φραγκούλης, *Ο Σταύρος Νιάρχος: Όπως τον έζησα*, Φερενίκη, Αθήνα 2001, σελ 197

δολαρίων και το άλλο για 21.500.000 δολάρια. Όμως τα πλοία αυτά εμφάνισαν πολύ γρήγορα προβλήματα σχετικά με τα μηχανήματα που φορτοεκφορτώνονταν τα εμπορεύματα και με το μηχανοστάσιο και δεν υπήρχαν τα απαραίτητα ανταλλακτικά, με αποτέλεσμα να υπόκεινται σε πολλές επιθεωρήσεις και να υπάρχουν διαρκώς παράπονα λόγω των δυσκολιών που δημιουργούνταν από αυτές τις ελλείψεις. Όταν ο συνεργάτης του, Γιάννης Φραγκούλης, του πρότεινε την πώληση των πλοίων λόγω των καλών επιπέδων που είχαν φτάσει οι ναύλοι, ο ίδιος του απάντησε *“Ας μη βιαστούμε να τα δώσουμε, είναι τα μόνα μεγάλα που μας έχουν απομείνει”*. Πράγματι, λίγο καιρό αργότερα, τον Ιούνιο του 1990 η ναυλαγορά των VLCC δεξαμενόπλοιων είχε φτάσει στο αποκορύφωμα της και τότε αποφάσισε να τα πουλήσει σε τιμές διπλάσιες από αυτές που τα αγόρασε. Το πρώτο πουλήθηκε για 55.000.000 δολάρια και το δεύτερο για 50.000.000 δολάρια. Η τελευταία επιχειρηματική απόφαση του Νιάρχου πάρθηκε στις 23 Μαΐου 1993, με την αγορά ενός πλοίου 300.000 τόνων από την Amoco, το οποίο κατασκευαζόταν στα ναυπηγεία Mitsubishi στην Ιαπωνία και βρισκόταν στο στάδιο της ολοκλήρωσης. Η αγορά έγινε σε αρκετά χαμηλή τιμή σε σχέση με τις τιμές της εποχής, δείχνοντας και πάλι την ικανότητά του να εντοπίζει ευκαιρίες ακόμη και στο τέλος της ζωής του.<sup>162</sup>

Το 1995, ενώ ο Νιάρχος διαχειριζόταν 18 πλοία, αποφάσισε να προχωρήσει στην κατασκευή ενός αδελφού σκάφους του υπερεξαμενοπλοίου που είχε αγοράσει το 1993. Αμέσως ξεκίνησαν οι επικοινωνίες με τα κορεάτικα ναυπηγεία για τον καθορισμό των τεχνικών προδιαγραφών, όμως η παραγγελία δεν ολοκληρώθηκε. Τον Ιανουάριο μπήκε στο νοσοκομείο Canton στην Ελβετία, και παρέμεινε στην ζωή με τεχνητή υποστήριξη μέχρι τις 14 Απριλίου 1996 όταν και απεβίωσε, σε ηλικία 86 ετών.<sup>163</sup> Άφησε πίσω του μια επιχείρηση με 18 πλοία και ένα μεγάλο στίγμα στην ελληνόκτητη ναυτιλία, επιβεβαιώνοντας την κληρονομιά του ως ένας από τους κορυφαίους Έλληνες εφοπλιστές.

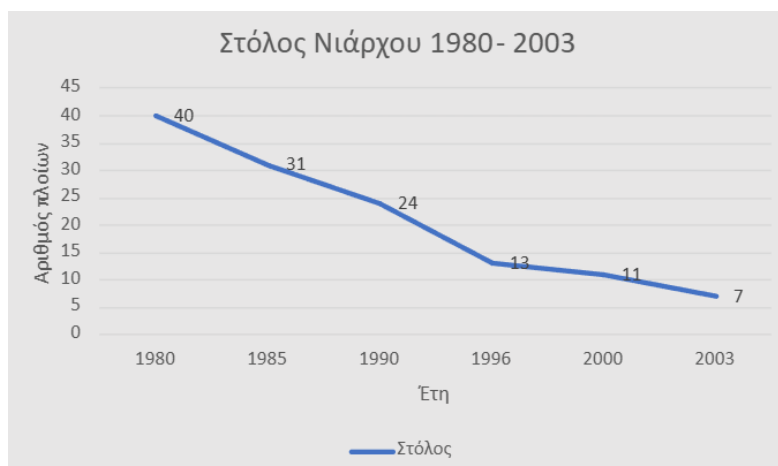
## 2.6 Η μετά-Νιάρχο εποχή και η οριστική έξοδος (1996-2003)

Μετά τον θάνατο του Νιάρχου, η διαχείριση της επιχείρησης πέρασε στην οικογένειά του. Παρά το γεγονός ότι οι πληροφορίες για το ποιος ανέλαβε ακριβώς τα ηνία είναι περιορισμένες, φαίνεται καθαρά ότι τα πρώτα χρόνια δεν υπήρχε πρόθεση να εγκαταλείψουν τη ναυτιλία.

---

<sup>162</sup> ο.π., σελ. 197-198, 203

<sup>163</sup> ο.π., σελ. 214-215



Διάγραμμα 3ο: Στόλος Νιάρχου 1980-2003, πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από Lloyd's Register of Shipping

Όπως φαίνεται στο Διάγραμμα 3, η σταδιακή μείωση του στόλου του Νιάρχου από το 1980 έως το 1996 αντικατοπτρίζει τη μειωμένη απόδοση της ναυτιλίας σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, η οποία ήταν και η αιτία της σταδιακής αποχώρησης από τον ναυτιλιακό κλάδο. Τα επόμενα επτά χρόνια, ο στόλος παραμένει σχετικά σταθερός, διατηρώντας όμως σημαντική παρουσία στην αγορά. Λίγους μήνες μετά τον θάνατο του Νιάρχου, οι διάδοχοι αποφάσισαν την εκκαθάριση του στόλου από τα Bulk που είχαν κατασκευαστεί τη δεκαετία του 1970 και μείωσαν τον ρυθμό νέων ναυπηγήσεων, δείχνοντας ταυτόχρονα μια στροφή προς τα δεξαμενόπλοια. Συνολικά, από τον Αύγουστο μέχρι τον Οκτώβριο του 1996, η επιχείρηση πούλησε 3 Bulk Carriers συνολικής χωρητικότητας 111.600 τνβ, έναντι 4,7 εκατομμυρίων δολαρίων.<sup>164</sup> Τον Φεβρουάριο του 1997, ο Όμιλος επανήλθε στα κορεάτικα ναυπηγεία Daewoo για να ολοκληρώσει την παραγγελία VLCC που είχε ακυρωθεί λόγω του θανάτου του Νιάρχου. Την ίδια περίοδο, πραγματοποιήθηκαν δύο ακόμη πωλήσεις Bulk Carriers, χωρητικότητας 37.000 τόνων έκαστο, έναντι 3.500.000 δολαρίων το καθένα. Μάλιστα, σύμφωνα με τους ναυλωτές, ο αγοραστής ενός εκ των πλοίων το απέκτησε χωρίς να το ελέγξει, βασιζόμενος στη φήμη των πλοίων του Ομίλου, γεγονός που δείχνει την ισχυρή κληρονομιά και αξιοπιστία που είχε

<sup>164</sup> “Niarchos sells again”; “Niarchos to sell second ship”; “Niarchos sells bulker,” TradeWinds Weekly, διαθέσιμα στο: <https://www.tradewindsnews.com/weekly/niarchos-sells-again/1-1-232498>, <https://www.tradewindsnews.com/weekly/niarchos-to-sell-second-ship/1-1-240043>, <https://www.tradewindsnews.com/weekly/niarchos-sells-bulker/1-1-240004> (τελευταία πρόσβαση 28/2/2026)

αφήσει ο Νιάρχος στην επιχείρηση. Την χρονιά εκείνη ο Όμιλος διαχειριζόταν 12 πλοία, έχοντας πουλήσει μέσα σε διάστημα ενός χρόνου 6 πλοία.<sup>165</sup>

Σε αντίστοιχους ρυθμούς κινήθηκαν και το διάστημα από το 1998 έως το 2000 πουλώντας συνολικά 3 πλοία, εκ των οποίων 2 δεξαμενοπλοίων και 1 Bulk συνολικής χωρητικότητας 154.000 κοχ έναντι 7,2 εκατομμυρίων δολαρίων<sup>166</sup>, Το 2000, οι διάδοχοι του Νιάρχου προχώρησαν σε νέες παραγγελίες με την κατασκευή δύο δεξαμενόπλοιων 300.000 τνβ το καθένα, έναντι 73 εκατομμυρίων δολαρίων, στα ναυπηγεία Daewoo. Την ίδια περίοδο, παραγγέλθηκαν και δύο Aframax στο ίδιο ναυπηγείο, με κόστος 43 εκατομμυρίων δολαρίων φτάνοντας συνολικά τα 11 πλοία.<sup>167</sup> Τα τελευταία δύο χρόνια (2002-2003), ο Όμιλος διατήρησε πιο ήπια δραστηριότητα, χωρίς να προχωρήσει σε νέες παραγγελίες πλοίων. Στα τέλη του 2002 αποχώρησε από την αγορά των Bulk με την πώληση του *World Unity*, χωρητικότητας 47.828 τνβ, έναντι 4,7 εκατομμυρίων δολαρίων. Τον Φεβρουάριο του 2003 ακολούθησε η πώληση δύο tanker, χωρητικότητας 29.900 τνβ έκαστο, έναντι 4,25 εκατομμυρίων δολαρίων το καθένα.<sup>168</sup> Οι κινήσεις αυτές ερμηνεύτηκαν τότε ως μέρος μιας στρατηγικής ανανέωσης του στόλου, χωρίς να προδιαγράφουν την επερχόμενη αποχώρηση του Ομίλου από τη ναυτιλία.

Στις 13 Νοεμβρίου 2003 οι κληρονόμοι του Νιάρχου δηλώνουν ότι αποχωρούν από την ναυτιλία λόγω της επικινδυνότητας μετά το ατύχημα του Prestige, καθώς όπως τόνισε ο ανηψιός του Νιάρχου, Κωνσταντίνος Δρακόπουλος *“Το σύνθετο γεωπολιτικό περιβάλλον του 21ου αιώνα μας οδήγησε στην κρίση ότι δεν είναι σωστό για τους κληρονόμους της περιουσίας... να αναλάβουν τον κίνδυνο της ενεργού συμμετοχής σε μια ναυτιλιακή*

---

<sup>165</sup> “Niarchos sells another Handysize”; “Niarchos sells another Handysize”, “Legendary Niarchos fleet down, but not out,” TradeWinds Weekly, διαθέσιμα στα: <https://www.tradewindsnews.com/weekly/niarchos-sells-another-handysize/1-1-251591>, <https://www.tradewindsnews.com/weekly/niarchos-sells-another-handysize/1-1-251230>, <https://www.tradewindsnews.com/weekly/legendary-niarchos-fleet-down-but-not-out/1-1-244453> (τελευταία πρόσβαση 10/2/2026)

<sup>166</sup> “Niarchos hives off Handymax”; “Niarchos slashes its fleet,” TradeWinds Weekly, διαθέσιμα στα: <https://www.tradewindsnews.com/weekly/niarchos-hives-off-handymax/1-1-153723>, <https://www.tradewindsnews.com/weekly/niarchos-slashes-its-fleet/1-1-159380> (τελευταία πρόσβαση 2/2/2026)

<sup>167</sup> “Daewoo pads its orderbook with Niarchos”; “Aframaxes for Niarchos,” TradeWinds Weekly, διαθέσιμα στα: <https://www.tradewindsnews.com/weekly/daewoo-pads-its-orderbook-with-niarchos/1-1-163071>, <https://www.tradewindsnews.com/weekly/aframaxes-for-niarchos/1-1-165358> (τελευταία πρόσβαση 19/2/2026)

<sup>168</sup> “Niarchos group sells itself out of dry cargo”; “Niarchos group renewing fleet,” TradeWinds Weekly, διαθέσιμα στα: <https://www.tradewindsnews.com/weekly/niarchos-group-sells-itself-out-of-dry-cargo/1-1-178436>, <https://www.tradewindsnews.com/weekly/niarchos-group-renewing-fleet/1-1-179933> (τελευταία πρόσβαση 17/2/2026)

επιχείρηση”.<sup>169</sup> Πιο αναλυτικά, μετά τη βύθιση των δεξαμενόπλοιων Erika το 1999 και Prestige το 2002 αντιστοίχως, κρίθηκε αναγκαία η αυστηροποίηση του θεσμικού πλαισίου στη ναυτιλία. Καθιερώθηκε η υποχρεωτική υιοθέτηση πλοίων διπλού κύτους (double hull), ώστε σε περίπτωση ρήγματος να μειώνεται ο κίνδυνος διαρροής και θαλάσσιας ρύπανσης, ενώ παράλληλα επιβλήθηκαν αυστηρότεροι έλεγχοι, τεχνικές επιθεωρήσεις και περιορισμοί στη λειτουργία των παλαιότερων μονού κύτους δεξαμενόπλοιων.<sup>170</sup>

Άμεσα, στο άκουσμα της επικείμενης αποχώρησης από τον ναυτιλιακό κλάδο, αρκετοί υποψήφιοι πλοιοκτήτες εκδήλωσαν ενδιαφέρον για την αγορά του στόλου, με πώληση του στόλου να φτάνει τα 340.000.000 δολάρια. Ανάμεσα σε αυτούς αναφέρονταν μεγάλα ονόματα όπως ο Θεόδωρος Αγγελόπουλος, Χανδρής και Αγγελικούσης κλπ. Το 2003 ο στόλος αποτελούνταν από 7 πλοία, εκ των οποίων 3 ήταν VLCC, 2 Aframax και 2 Panamax Bulk που είχαν παραγγελθεί από την Daewoo.<sup>171</sup> Τα αποτελέσματα ανακοινώθηκαν 1 εβδομάδα μετά<sup>172</sup> και η επιχείρηση Ceres Hellenic Of Greece μέσω κοινής προσφοράς με την Metrostar Management αγόρασαν τα 3 δεξαμενόπλοια VLCC<sup>173</sup> και η επιχείρηση του Χανδρή έλαβε τα 2 Panamax έναντι 68 εκατομμυρίων δολαρίων τα οποία θα του παραδίδονταν τον Ιούλιο και τον Οκτώβριο του 2004.<sup>174</sup> Με την αγορά των τελευταίων πλοίων από τον Όμιλο το 2004, κλείνει οριστικά ο κύκλος της δραστηριότητάς του στη ναυτιλία, σηματοδοτώντας το τέλος μιας μακράς και επιτυχημένης πορείας 64 ετών.

---

<sup>169</sup> Harry Papachristou, “Niarchos shipping saga draws to an end, but with little effect on the Greek fleet,” eKathimerini, 14 Νοεμβρίου 2003, <https://www.ekathimerini.com/economy/18580/niarchos-shipping-saga-draws-to-an-end-but-with-little-effect-on-the-greek-fleet/> (τελευταία πρόσβαση 25/1/2026)

<sup>170</sup> Andrew G. Spyrou, *From T-2 to Supertanker: Development of the Oil Tanker 1940 - 2000*, iUniverse, 2011, σελ. 125-128

<sup>171</sup> “Bidders circle Niarchos,” TradeWinds Weekly, 13 Νοεμβρίου 2003, <https://www.tradewindsnews.com/weekly/bidders-circle-niarchos/1-1-184747> (τελευταία πρόσβαση στις 21/2/2026)

<sup>172</sup> “Bidding ends on Niarchos tonnage,” TradeWinds Weekly, 20 Νοεμβρίου 2003, <https://www.tradewindsnews.com/weekly/bidding-ends-on-niarchos-tonnage/1-1-184853> (τελευταία επίσκεψη 12/1/2026)

<sup>173</sup> “Ceres teams up to take Niarchos’s aframax pair,” TradeWinds Weekly, 4 Δεκεμβρίου 2003, <https://www.tradewindsnews.com/weekly/ceres-teams-up-to-take-niarchos-aframax-pair/1-1-185190> (τελευταία πρόσβαση 29/1/2026).

<sup>174</sup> “Chandris shells out for Niarchos newbuildings,” TradeWinds Daily, 12 Δεκεμβρίου 2003, <https://www.tradewindsnews.com/daily/chandris-shells-out-for-niarchos-newbuildings/1-1-75543> (τελευταία πρόσβαση 1/2/2026)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο

### Η επιχειρηματική δομή του Ομίλου

#### 3.1 Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό θα παρουσιαστεί ο πρωτοποριακός τρόπος με τον οποίο πρώτος ο Ωνάσης και ακολούθως ο Νιάρχος, διαχειρίζονταν τις πολυεθνικές τους επιχειρήσεις ξεφεύγοντας από πιθανούς περιορισμούς και φορολογήσεις. Έπειτα, θα αναλυθεί το μοντέλο της δομής αυτών των εταιρειών, με βάση το μοντέλο του Ωνάση και θα γίνει αναφορά στον αριθμό των εταιρειών του Νιάρχου αλλά και στον τρόπο λειτουργίας του μοντέλου, μέσω ενός παραδείγματος της εποχής. Στην συνέχεια, θα παρουσιαστεί ο αριθμός των εταιρειών του Ομίλου καθώς και η τοποθεσία τους και ποια ήταν τα πρόσωπα πίσω από την διαχείριση, καθώς και πως ήταν τα χαρακτηριστικά των πλοίων του στόλου, από που προέρχονταν οι ναυτικοί και ποια ήταν η σχέση τόσο με τους πρώτους, όσο και με τους τελευταίους. Τέλος, η ενότητα θα ολοκληρωθεί με την ανάλυση των εξωγενών και ενδογενών παραγόντων που οδηγούν έναν επιχειρηματία στην κορυφή.

#### 3.2 Από τον παραδοσιακό εφοπλισμό στην δημιουργία των υπερεθνικών εταιρειών

Οι υπεράκτιες εταιρείες αποτέλεσαν μία από τις σημαντικότερες καινοτομίες και καθοριστικές τομές στην μεταπολεμική ελληνόκτητη ναυτιλία. Η δημιουργία και η υιοθέτησή τους από τους Έλληνες πλοιοκτήτες τούς παρείχε μια σύνθετη και πολυεπίπεδη δομή διαχείρισης των επιχειρήσεών τους, βασισμένη σε δύο καθοριστικά στοιχεία για την επιτυχία τους, την ευελιξία και την ανωνυμία. Μέσω των εταιρειών αυτών, οι Έλληνες πλοιοκτήτες μπόρεσαν να δραστηριοποιηθούν χωρίς να καθίσταται εύκολα ορατό ποιες επιχειρήσεις και ποια πλοία διαχειρίζονταν, αποφεύγοντας περιορισμούς, φορολογικές επιβαρύνσεις ή απαγορεύσεις αγοράς πλοίων, όπως είχε συμβεί στις Ηνωμένες Πολιτείες. Όμως, πριν προχωρήσουμε στην ανάλυση των υπεράκτιων εταιρειών και των προνομίων που αυτές παρείχαν στους Έλληνες πλοιοκτήτες, θα πρέπει να γίνει μια σύντομη παρουσίαση στον τρόπο οργάνωσης και διαχείρισης που βασίστηκαν οι παραδοσιακοί Έλληνες πλοιοκτήτες από τα μέσα του 19ου αιώνα μέχρι τη λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου.

Η Ελληνική εμπορική ναυτιλία κατά τον 19ο αιώνα αναπτύχθηκε μέσα από τον συνδυασμό 2 παραγόντων, των ναυτιλιακών επιχειρήσεων των παραδοσιακών ναυτότοπων του Αιγαίου και του Ιονίου και των εμπορικών οίκων των Ελλήνων της Διασποράς στα διάφορα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας και της Βόρειας Ευρώπης.<sup>175</sup> Κύριο στοιχείο της σχέσης αυτής αποτελούσαν οι συγγενικοί, νησιωτικοί ή τοπικοί δεσμοί διαμορφώνοντας ένα διεθνές ελληνικό ναυτιλιακό δίκτυο το οποίο ήταν βασισμένο στις σχέσεις εμπιστοσύνης. Μέσα από τη συνεργασία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε εσωτερικό και εξωτερικό, οι οικογενειακές ναυτιλιακές επιχειρήσεις κατόρθωσαν να επιβιώσουν και να εδραιωθούν.<sup>176</sup> Το σύστημα αυτό παρείχε άμεση πρόσβαση σε χρηματοπιστωτικούς και ανθρώπινους πόρους, δηλαδή στη δυνατότητα εξασφάλισης κεφαλαίων μέσω τραπεζικών και επιχειρηματικών διασυνδέσεων, καθώς και αξιοποίησης έμπειρου και εξειδικευμένου προσωπικού, όπως πληρωμάτων, πρακτόρων κλπ., μειώνοντας με τον τρόπο αυτό το κόστος συναλλαγών και οδηγώντας τις επιχειρήσεις αυτές να αντέχουν τον διεθνή ανταγωνισμό και να προσαρμόζονται στις διάφορες οικονομικοπολιτικές συγκυρίες.<sup>177</sup> Στα τέλη του 19ου και στις αρχές του 20ου αιώνα οι εμπορικοί οίκοι της Διασποράς μετεξελίχθηκαν και δημιούργησαν τα ναυτιλιακά γραφεία του Λονδίνου. Το πρώτο ελληνικό ναυτιλιακό γραφείο του Λονδίνου ιδρύθηκε από τον Έλληνα πλοιοκτήτη Παναγή Βαλλιάνο το 1860. Μέχρι τις παραμονές του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου είχαν ήδη δημιουργηθεί στο Λονδίνο περίπου 20 ελληνικά ναυτιλιακά γραφεία, ενώ το 1921 ιδρύθηκε επίσης το γραφείο Ρεθύμνη και Κουλουκουντή, το οποίο διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στη μετέπειτα πορεία της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Κατά την περίοδο εκείνη, οι Έλληνες πλοιοκτήτες δραστηριοποιούνταν είτε ως ιδιοκτήτες ενός μόνο πλοίου, οι λεγόμενοι μοναχοβαποράδες, είτε μέσω συνιδιοκτησιών. Τα πλοία μπορούσαν να ανήκουν εξ ολοκλήρου στους ίδιους ή να ανατίθεται η διαχείρισή τους στα ναυτιλιακά γραφεία του Λονδίνου, τα οποία συχνά αναλάμβαναν τη διαχείριση πλοίων, δηλαδή την αγοραπωλησία, την ασφάλεια, τα καύσιμα, την εύρεση ναύλου κλπ., συγγενών ή συμπατριωτών τους, ενισχύοντας έτσι τα δίκτυα εμπιστοσύνης και συνεργασίας εντός της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας. Από την πλευρά τους, οι επιχειρήσεις στην Ελλάδα αναλάμβαναν μόνο την εξεύρεση πληρώματος και πιθανές επισκευές και συντηρήσεις των πλοίων τους. Μέσα από αυτή τη στρατηγική διαδικασία κατάφερναν να διατηρούν τα λειτουργικά τους έξοδα σε χαμηλό επίπεδο

---

<sup>175</sup> Γιάννης Θεοτοκάς - Ελένη Θανοπούλου - Τζελίνα Χαρλαύτη, *Το παρόν και το μέλλον της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας*, Γραφείο Οικονομικών μελετών, Αθήνα 2009, σελ. 45

<sup>176</sup> Gelina Harlaftis, *Greek Shipowners and Greece 1945-1975*, Bloomsbury, UK 2012, σελ. 9

<sup>177</sup> Γιάννης Θεοτοκάς - Ελένη Θανοπούλου - Τζελίνα Χαρλαύτη, *Το παρόν και το μέλλον της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας*, Γραφείο Οικονομικών μελετών, Αθήνα 2009, σελ. 45

κάνοντας τους ιδιαίτερα ανταγωνιστικούς σε περιόδους οικονομικών υφέσεων. Το Λονδίνο παρέμεινε το κυρίαρχο κέντρο διαχείρισης του ελληνόκτητου στόλου μέχρι την λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, οπότε η πρωτοκαθεδρία πέρασε στις Ηνωμένες Πολιτείες.<sup>178</sup>

Κατά τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια πραγματοποιήθηκε η μετάβαση από τα παραδοσιακά νησιωτικά δίκτυα και τα μεμονωμένα ναυτιλιακά γραφεία, στη συγκρότηση διεθνών επιχειρηματικών ομίλων με πιο σύνθετη οργανωτική δομή και ευρύτερη γεωγραφική παρουσία. Την περίοδο αυτή οι πλοιοκτήτες διακρίνονται σε δύο βασικές κατηγορίες, τους παραδοσιακούς και τους μη παραδοσιακούς εφοπλιστές. Στους παραδοσιακούς εφοπλιστές συγκαταλέγονταν όσοι, μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, αποτελούσαν τη δεύτερη γενιά πλοιοκτητών, έχοντας κληρονομήσει την οικογενειακή ναυτιλιακή επιχείρηση από τον πατέρα τους. Αντίθετα, στους μη παραδοσιακούς συγκαταλέγονταν όσοι προέρχονταν από τη διασπορά ή την Ηπειρωτική Ελλάδα και οι οικογένειες τους δεν είχαν κάποιο ναυτιλιακό υπόβαθρο πριν τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και οι ίδιοι είχαν δραστηριοποιηθεί σε άλλους επαγγελματικούς τομείς και εισήλθαν στη ναυτιλία μεταγενέστερα.<sup>179</sup> Στη δεύτερη κατηγορία εντάχθηκαν, από το 1930, οι λεγόμενοι ξένοι, όπως τους αποκαλούσαν τότε, ο Σταύρος Νιάρχος και ο Αριστοτέλης Ωνάσης. Ήταν οι μόνοι από αυτή την ομάδα που κατάφεραν τελικά να ενσωματωθούν στο κλειστό, παραδοσιακό εφοπλιστικό λόμπι, κάτι που επιτεύχθηκε μέσα από τους γάμους τους με τις κόρες του Σταύρου Λιβανού, του μεγαλύτερου Έλληνα εφοπλιστή της περιόδου, στα τέλη της δεκαετίας του 1940.<sup>180</sup>

Πριν διαμορφωθεί το σύστημα των παγκόσμιων ναυτιλιακών επιχειρήσεων από τον Αριστοτέλη Ωνάση το 1946, οι πρώτες εταιρείες που δημιούργησαν οι Έλληνες εφοπλιστές ήταν οι εθνικές επιχειρήσεις. Οι εθνικές επιχειρήσεις που κυριάρχησαν την περίοδο του Μεσοπολέμου συνδέονταν στενά με τη χώρα στην οποία είχαν την έδρα τους, καθώς τα πλοία τους ύψωναν τη σημαία αυτής της χώρας ενώ οι υπεράκτιες εταιρείες διαμορφώθηκαν μέσω της χρήσης των σημαιών ευκαιρίας του Παναμά, της Λιβερίας και της Ονδούρας, υπό την υποστήριξη των Αμερικανικών χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων και καθιερώθηκαν κατά τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια. Εκμεταλλευόμενος τις τεχνικές διαχείρισης που είχαν χρησιμοποιήσει οι Έλληνες εφοπλιστές στο παρελθόν και αξιοποιώντας τις νέες ευκαιρίες που παρουσιάστηκαν μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, ο Αριστοτέλης Ωνάσης δημιούργησε τις υπεράκτιες εταιρείες μέσα από έναν συνδυασμό ήδη υπαρχόντων θεσμών, εισάγοντας μια

---

<sup>178</sup> ο.π., σελ. 52-53

<sup>179</sup> Gelina Harlaftis, *Greek Shipowners and Greece 1945-1975*, Bloomsbury, UK 2012, σελ. 10-11, 20

<sup>180</sup> ο.π., σελ. 15

νέα μορφή οργάνωσης. Ουσιαστικά, ο Αριστοτέλης Ωνάσης συνδύασε και δημιούργησε τις υπερεθνικές εταιρείες αξιοποιώντας τις υπεράκτιες εταιρείες, τις σημαίες ευκαιρίας, το μοντέλο των πολυεθνικών εταιρειών και την οργάνωση ως όμιλο επιχειρήσεων. Με αυτόν τον τρόπο δημιούργησε ένα σύστημα που προσέφερε ευελιξία και ανωνυμία σε ένα διεθνές περιβάλλον, επιτρέποντας τον έλεγχο πολλαπλών μητρικών και θυγατρικών εταιρειών κλπ., χωρίς να επηρεάζονται από κυβερνητικές παρεμβάσεις ή πολιτικές διενέξεις, ενώ ταυτόχρονα διασφάλιζε χαμηλό λειτουργικό κόστος.<sup>181</sup>

Το μοντέλο που δημιουργήθηκε ήταν το εξής. Για κάθε πλοίο που κατασκευαζόταν δημιουργούταν ένα διαφορετικό μητρώο ώστε να κατανέμεται ο κίνδυνος σε περίπτωση απώλειας ή ζημιάς του.<sup>182</sup> Ανάλογα με τον ρόλο που θα είχε η κάθε εταιρεία, αυτές χωρίζονταν σε 5 κατηγορίες.



Εικόνα 1: Δομή των εταιρειών με βάση το πρότυπο των επιχειρήσεων του Ωνάση, πηγή: Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία των Επιχειρήσεων Ωνάση 1924-1975*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 2023.

Στην πρώτη κατηγορία, όπως φαίνεται και στην εικόνα 1, βρίσκονται οι προμητρικές επιχειρήσεις οι οποίες διαχειρίζονται τις μετοχές όλων των υπόλοιπων εταιρειών. Στην

<sup>181</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία των επιχειρήσεων Ωνάση 1924-1975*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 2023, σελ. 179-180

<sup>182</sup> Elizabeth R. DeSombre, *Flagging Standards: Globalization and Environmental, Safety, and Labor Regulations at Sea*, 2008, σελ. 81

δεύτερη κατηγορία εντοπίζονται οι μητρικές επιχειρήσεις οι οποίες είχαν τον ρόλο των ενδιάμεσων εταιρειών όπου διαχειρίζονται τις θυγατρικές επιχειρήσεις και ελέγχονται από τις προμητρικές. Στην τρίτη κατηγορία είναι οι θυγατρικές επιχειρήσεις, οι οποίες αποτελούν τον μεγαλύτερο αριθμό από όλες τις υπόλοιπες και διαχειρίζονται τα πλοία, τις μετοχές, και γενικότερα τα περιουσιακά στοιχεία του ομίλου. Στην τέταρτη κατηγορία βρίσκονται οι μητροαδελφικές εταιρείες οι οποίες είναι υπεύθυνες για την αγορά μετοχών, τις σύναψη συμβολαίων ναύλωσης, λήψη δανείων, την παραγγελία κατασκευής πλοίων κλπ. Στην τελευταία κατηγορία της πυραμίδας βρίσκονται οι ξαδέλφες εταιρείες τα οποία αποτελούν τα ναυτικά πρακτορεία του ομίλου. Οι τρεις πρώτες εταιρείες είχαν αναλάβει τις πιο σημαντικές λειτουργίες του ομίλου. Οι δύο πρώτες λειτουργούσαν ως αμυντικοί μηχανισμοί, επιτρέποντας στην επιχείρηση να προσαρμόζεται σε αλλαγές του οικονομικού και θεσμικού περιβάλλοντος και η τρίτη εταιρεία είχε χαρακτήρα ανταγωνιστικότητας, καθώς τα πλοία δραστηριοποιούνταν σε διεθνές επίπεδο και επηρεάζονταν άμεσα από μεταβολές της παγκόσμιας οικονομίας, γεωπολιτικές εντάσεις και συγκρούσεις μεταξύ κρατών. Γενικά, όλες οι εταιρείες ελέγχονται τελικά από τις προμητρικές, οι οποίες βρίσκονται στην κορυφή της ιεραρχίας και καθορίζουν τη στρατηγική και τις βασικές αποφάσεις του ομίλου.<sup>183</sup>

Οι επιχειρήσεις εντοπίζονταν σε κράτη τα οποία χαρακτηρίζονταν ως “*φορολογικοί παράδεισοι*”. Τα κράτη αυτά, συνήθως μικρά, παρείχαν τη δυνατότητα σε ξένους υπηκόους να εγγράφουν πλοία στο νηολόγιο τους ή να ιδρύουν επιχειρήσεις εντός της επικράτειάς τους, προσφέροντας σημαντικά προνόμια. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται η μειωμένη ή και μηδενική φορολογία εισοδήματος, η ανωνυμία των μετοχών αφού δεν είναι υποχρεωτικά ονομαστικές σε αντίθεση με άλλα ευρωπαϊκά κράτη, γεγονός που καθιστά δύσκολη την ταυτοποίηση των πραγματικών μετόχων, καθώς και η ευχέρεια άμεσης αγοραπωλησίας εταιρειών ή πλοίων. Παράλληλα, τα κράτη αυτά συχνά εφαρμόζουν πιο χαλαρούς κανόνες ελέγχου και ρυθμιστικό πλαίσιο, προσφέροντας χαμηλότερο λειτουργικό κόστος και μεγαλύτερη ευελιξία στη διοίκηση και διαχείριση των επιχειρήσεων. Τα κράτη που παρείχαν τα παραπάνω προνόμια και συνέβαλαν στη δημιουργία υπεράκτιων εταιρειών ήταν το Μονακό, η Ουρουγουάη, η Ελβετία, η Λιβερία και κυρίως ο Παναμάς που αποτέλεσε το σημαντικότερο κέντρο υπεράκτιων εταιρειών. Συγκεκριμένα, ο Παναμάς με μεταρρυθμίσεις το 1916 και το 1925 έδωσε τη δυνατότητα σε ξένες επιχειρήσεις να ιδρύουν παναμαϊκές εταιρείες μέσω των Παναμαϊκών προξένων του εξωτερικού. Πολλές ναυτιλιακές

---

<sup>183</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία των επιχειρήσεων Ωνάση 1924-1975*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 2023, σελ. 185-188

επιχειρήσεις υιοθέτησαν την παναμαϊκή σημαία για τα πλοία τους, καθώς σε περιόδους πολέμου αυτά θεωρούνταν ουδέτερα. Για τους λόγους αυτούς, ο Παναμάς παρείχε σημαντική ευελιξία και αορατότητα στις επιχειρήσεις, τόσο σε νομικό, φορολογικό επίπεδο όσο και στη διεθνή τους δραστηριοποίηση.<sup>184</sup>

Στην περίπτωση του Ομίλου του Σταύρου Νιάρχου, έχει συλλεχθεί ένας μεγάλος αριθμός εταιρειών, συνολικά 390 εταιρειών από αποδελτίωση άρθρων της εποχής και από αρχεία των Lloyd's Register of Shipping, από τις οποίες μόνο ένα μικρός αριθμός κατάφερε να εξακριβωθεί σχετικά με την ειδικότητα που είχε η κάθε επιχείρηση. Πιο αναλυτικά, έχει αναγνωριστεί ένας αριθμός 9 θυγατρικών εταιρειών οι οποίες διαχειρίζονταν πλοία του στόλου και αυτές είναι η *Imperial Shipping Investment Company of Bermuda* (ενεργεί ως διαχειρίστρια των πλοίων του ομίλου), η *Compania Internacional de Vapores S.A.*, η *Greenwich Marine Corporation*, η *Statel Compania de Vapores S.A.*, η *Neptune Tanker Corporation*, η *Intermarine Navigation Corporation*, η *Panama Oceanic Lines Inc.*, η *Panoceanic Transport Corporation* και η *International Tansport Corporation*. Όλες αυτές οι θυγατρικές επιχειρήσεις συνδέονται με 6 αυτόνομες εταιρείες πρακτορείων, οι οποίες είναι η *Transoceanic Marine Inc.*, της Νέας Υόρκης, *Niarchos (London) Ltd* του Λονδίνου, *Niarchos (Hellas) Ltd* του Πειραιά, *Niarchos (Hamburg) G.M.B.H* του Αμβούργου και η *Venus Shipping Co.* του Παναμά.<sup>185</sup> Ωστόσο, δεν υπάρχουν οι απαραίτητες διαθέσιμες πηγές προκειμένου να ξεκαθαριστεί η ιδιότητα των υπόλοιπων υπεράκτιων εταιρειών και το που έδρευαν. Το ζήτημα θα μπορέσει να αποτελέσει αντικείμενο μελλοντικής έρευνας, εφόσον καταστεί δυνατός ο εντοπισμός και η αξιοποίηση νέων αρχειακών δεδομένων. Ωστόσο, μέσα από αποσπασματικές πηγές είναι δυνατή η άντληση ενός ενδεικτικού παραδείγματος από τον Όμιλο του Σταύρου Νιάρχου, το οποίο αντικατοπτρίζει με τον καλύτερο δυνατό τρόπο την πολυπλοκότητα του συστήματος των υπεράκτιων εταιρειών και αναδεικνύει τη δυσκολία εντοπισμού του πραγματικού κατόχου των μετοχών, δημιουργώντας σύγχυση, ιδίως στην κυβέρνηση των ΗΠΑ, όπως θα δούμε στην συνέχεια. Το παράδειγμα αναφέρεται στις κατηγορίες του Αμερικανικού Υπουργείου Δικαιοσύνης προς τον Σταύρο Νιάρχο το 1952 για την παράνομη αγορά αμερικανικών πλοίων πολεμικής κατασκευής που διατέθηκαν για αγορά αποκλειστικά για Αμερικανούς πολίτες. Η κατηγορία, όπως θα αναλυθεί στη συνέχεια, αφορά την χρήση Αμερικανών υπηκόων, όπως ο Joseph Casey, ως μετόχους για την ίδρυση εικονικών αμερικανικών επιχειρήσεων, με στόχο την απόκτηση αυτών των

---

<sup>184</sup> ο.π., σελ. 190-195

<sup>185</sup> A modern tanker fleet, *The Journal of Commerce*, 28 Ιανουαρίου 1955, τ. 39.689, σελ. 8

πλοίων, ενώ στην πραγματικότητα η χρηματοδότηση για την απόκτηση και ο πραγματικός τους ανήκε στον Νιάρχο. Το σύστημα ήταν διαμορφωμένο με τέτοιο τρόπο ώστε να μην είναι εύκολος ο εντοπισμός του πραγματικού διαχειριστή.

Πιο αναλυτικά, όπως αναφέρουν τα ναυτικά χρονικά, η *American Overseas Tanker Corp.*, που ιδρύθηκε από τους Casey (πρώην Αμερικανός Βουλευτής) και Dudley αγόρασε 5 τάνκερ τύπου T2 από το κράτος, υψώνοντας την σημαία του Παναμά και παρότι εμφανιζόταν ως αμερικανική, το 100% των μετοχών της πωλήθηκε κρυφά στην Λιβεριανή εταιρεία *World Tanker Corp.* έναντι μόλις 40.000 δολαρίων. Η επιχείρηση αυτή διαχειριζόταν από τους Νίκο Π. (Διευθύνων σύμβουλος), E. Simpson (αντιπρόεδρο), W. Wilson (γραμματέα) και M.B. Dill (ταμιά). Όλες οι μετοχές της επιχείρησης ήταν ανώνυμες και ο Νιάρχος είχε οριστεί ως ονομαστικός κάτοχος για λογαριασμό του πραγματικού μετόχου. Έπειτα, τα πλοία αυτά ναυλώθηκαν από την εταιρεία *Greenwich Marine Corp.* με έδρα τον Παναμά, η οποία δεν πλήρωνε φόρο επί των εσόδων της. Στο σημείο αυτό, η εταιρεία του Νιάρχου, *World Tanker Corp.*, αγοράζει τις μετοχές της *Greenwich*, έναντι 2.760.000 δολαρίων, μεταφέροντας ουσιαστικά τα κέρδη εκτός ΗΠΑ και δίνοντας της το δικαίωμα να πραγματοποιεί ναυλώνει αυτά τα 5 πλοία για όλη τη διάρκεια της ζωής τους. Στην συνέχεια, η *Delaware Tanker Corp.*, ήταν η μητρική επιχείρηση του Νιάρχου, η οποία συστάθηκε στις 7 Ιουλίου του 1950 και διαχειριζόταν από τους εξής μετόχους. Διευθύνων σύμβουλος της επιχείρησης με 100 μετοχές υπήρξε ο Γιώργος Τρυπάνης, γενικός διευθυντής των γραφείων του Νιάρχου στην Νέα Υόρκη, γραμματέας και ταμίας ήταν ο Αμερικανός David L. Dorn έχοντας 75 μετοχές και ακολουθούσαν η αδελφή του Νιάρχου, Μαίρη Δρακόπουλου με 80 μετοχές και οι παναμαϊκές εταιρείες *Stans Cia De Vapores* και *Movreen Cia De Vapores* με 125 και 120 μετοχές αντιστοίχως. Η εταιρεία Delaware, μετά από προτροπή του Νιάρχου αγόρασε τις μετοχές της εταιρείας *World Tanker Corp.*, για 40.000 δολάρια και έπειτα το 49% των μετοχών της Delaware, πέρασε στα χέρια των 2 παναμαϊκών εταιρειών του Νιάρχου, *Stans Cia De Vapores* και *Movreen Cia De Vapores* και μια άλλη επιχείρηση του Νιάρχου, στην οποία ήταν κύριος μέτοχος, η *North American Shipping and Trading Company*, δάνεισε χρήματα στην αδελφή του Νιάρχου και στους 2 διευθυντές της επιχείρησης αυτής, για να αγοράσουν το υπόλοιπο 51%. Ως αντάλλαγμα για τα χρήματα αυτά εκείνοι παραχώρησαν στην εταιρεία του το δικαίωμα να αγοράσει τις μετοχές τους οποτεδήποτε επιθυμούσε, ακόμη και πριν από την εξόφληση του δανείου. Αργότερα, το δάνειο εξοφλήθηκε αφού του έδωσαν χρήματα από την πώληση των μετοχών της εταιρείας δεξαμενοπλοίων *Plymouth*

*Tanker Corp.*, συνδεδεμένης και αυτής με τον Νιάρχο, προς την *North American Shipping and Trading Company*.<sup>186</sup>

Με αυτόν τον τρόπο, ο Νιάρχος κατέληγε ουσιαστικά να πληρώνει τον ίδιο του τον εαυτό, χρησιμοποιώντας μία από τις δικές του εταιρείες για να εξαγοράσει την άλλη. Οι Αμερικανοί μέτοχοι έμεναν μόνο στα χαρτιά, χωρίς καμία πραγματική ευθύνη ή δικαίωμα πάνω στα πλοία, αφού ο έλεγχος είχε ήδη περάσει ολοκληρωτικά στα χέρια του. Αυτή του η κίνηση ήταν μέρος της προσπάθειας του Νιάρχου να συγκεντρώσει τον έλεγχο όλων των επιμέρους εταιρειών (Αμερικανικών, Λιβεριανών και Παναμαϊκών) υπό μία ενιαία δομή, ώστε να μπορεί να εκμεταλλεύεται τα 5 δεξαμενόπλοια ενώ νομικά η ιδιοκτησία παρέμενε “αμερικανική”.

### 3.3 Οι εταιρείες και η επιχειρηματική ομάδα του Ομίλου

Όπως αναφέρει το περιοδικό TIME, τον Αύγουστο του 1956, ο Νιάρχος την περίοδο εκείνη είχε επεκτείνει τα γραφεία των επιχειρήσεων του σε όλο τον κόσμο από το Αμβούργο έως το Σαν Πέδρο.<sup>187</sup> Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έχουν αντληθεί από τις αποσπασματικές πηγές, έχουν εντοπιστεί συνολικά 5 γραφεία, στην Ελλάδα, το Μονακό, το Λονδίνο, την Νέα Υόρκη και το Παρίσι. Το κεντρικό γραφείο των επιχειρήσεων βρισκόταν στο Λονδίνο από τις αρχές της δεκαετίας του 1950, μετά την σύγκρουση Νιάρχου-ΗΠΑ. Σε αντίθεση με τις επιχειρήσεις άλλων Ελλήνων εφοπλιστών που στεγάζονταν στο City του Λονδίνου, εκεί όπου βρισκόταν και το Baltic Exchange, προτίμησε τα Γεωργιανά κτίσματα της Park Street 51 του Mayfair, κοντά στην γνωστή Grosvenor Square. Στην είσοδο είχαν τοποθετηθεί Άγγλοι θυρωροί και στο εσωτερικό οι σκάλες είχαν καλυφθεί με ένα κόκκινο χαλί “*δίνοντας με τον τρόπο αυτό κύρος στις επιχειρήσεις του, θέλοντας να τονίσει την διαφορά του από τους υπόλοιπους Έλληνες εφοπλιστές και ότι αντιπροσώπευε την νέα γενιά δείχνοντας ότι οι επιχειρήσεις του ήταν ενός υψηλότερου επαγγελματικού επιπέδου*”. Επιπλέον, με εντολή του Νιάρχου είχαν διατεθεί λιμουζίνες για τη μεταφορά των στελεχών προς το γραφείο, ενώ η διαμονή τους γινόταν στα καλύτερα ξενοδοχεία του Λονδίνου. Τα γραφεία αποτελούνταν από 120 εργαζόμενους, ήταν εξοπλισμένα με τεχνολογικά προηγμένο εξοπλισμό για την

---

<sup>186</sup> Ναυτικά Χρονικά 405/164 (15 Απριλίου 1952), σελ. 7-8

<sup>187</sup> Time Magazine, *Shipping: The New Argonauts*, February 18, 1957, <https://time.com/archive/6799796/shipping-the-new-argonauts/> (τελευταία επίσκεψη 13/2/2026)

εποχή, γεγονός που καταδεικνύει το ιδιαίτερο ενδιαφέρον του για τις συνθήκες εργασίας. Όπως ο ίδιος είχε αναφέρει, “ ένας ευχάριστος υπάλληλος δεν είναι μόνο πιο αποδοτικός και αφοσιωμένος στη δουλειά του, αλλά ενισχύει και τη γενική εικόνα της εταιρείας”. Με τον τρόπο αυτό ενδυναμώνονταν τόσο η δημόσια εικόνα όσο και η πιστοληπτική ικανότητα της επιχείρησης.<sup>188</sup> Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου ήταν ο R.J.E. Dodds ο οποίος είχε τελέσει καθήκοντα διευθυντή στου ναυτιλιακού τμήματος της Eagle Oil and Shipping Company για το διάστημα 1938-1946 ενώ το 1948 διορίζεται ως Γενικός διευθυντής του ναυτιλιακού τμήματος της πετρελαϊκή εταιρείας Shell Tankers Ltd. Το 1951 έγινε πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της *Niarchos (London) Ltd* του Λονδίνου.<sup>189</sup> Διευθύνων σύμβουλος της επιχείρησης είχε αναλάβει ο Γιώργος Τρυπάνης, στενός συνεργάτης του Νιάρχου.<sup>190</sup>

Το επόμενο γραφείο εντοπίζεται στο Μανχάταν της Νέας Υόρκης στο οποίο πρόεδρος της επιχείρησης *Transoceanic Marine Inc.*, είναι ο Walter H. Saunders.<sup>191</sup> Ο Saunders ήταν ένας από τους κορυφαίους ειδικούς για τις χρηματοδοτήσεις πλοίων στην Βόρεια Αμερική. Είχε υπηρετήσει ως ναυτικός για 2 χρόνια στο ναυτικό των ΗΠΑ κατά τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο ενώ μετά το τέλος του πολέμου εργάστηκε ως δεύτερος αντιπρόεδρος της Metropolitan Life Insurance Company. Στις 1 Δεκεμβρίου του 1954 προσλήφθηκε από τον Όμιλο Νιάρχου ως πρόεδρος της Transoceanic, αναλαμβάνοντας την παρακολούθηση των πλοίων όταν αυτά έφταναν στα λιμάνια των ΗΠΑ ενώ επίσης εκπροσωπούσε τις χρηματοδοτικές του δραστηριότητες.<sup>192</sup> Διευθύνων σύμβουλος της επιχείρησης υπήρξε ο Αμβρόσιος Κάππαρης, αδελφός της δεύτερης συζύγου του Νιάρχου, Μέλπως. Μεταφέρθηκε στα γραφεία της Νέας Υόρκης το 1958 έως το 1973, ενώ επίσης παρακολουθούσε τον προγραμματισμό και την εκτέλεση του εφοδιασμού φορτίων με πετρέλαιο για λογαριασμό των διυλιστηρίων του Νιάρχου και είχε λάβει και επιπλέοντα διοικητικά καθήκοντα στα ναυπηγεία Σκαραμαγκά.<sup>193</sup>

Το τρίτο γραφείο ήταν στο Μόντε Κάρλο του Μονακό. Όταν η Αγγλική κυβέρνηση ανακοίνωσε το 1967 ότι θα επέβαλλε φόρους σε όλες τις ξένες ναυτιλιακές επιχειρήσεις της

---

<sup>188</sup> Παρήνα Δουζίνα-Στειακάκη, *Σταύρος Νιάρχος: Ο αρχηγός του στόλου, με τα μάτια του πατέρα μου*, Μικρές εκδόσεις, Αθήνα 2017, σελ. 148-150

<sup>189</sup> Mr. R.J.E. Dodds' Long Association with the oil carrying industry, *The Journal of Commerce*, 28 Ιανουαρίου 1955, τ. 39.689, σελ. 10

<sup>190</sup> Γιάννης Φραγκούλης, *Ο Σταύρος Νιάρχος: Όπως τον έζησα*, Φερενίκη, Αθήνα 2001, σελ. 51

<sup>191</sup> ο.π., σελ. 51

<sup>192</sup> Mr. Walter H. Saunders in charge of U.S. Representation, *The Journal of Commerce*, 28 Ιανουαρίου 1955, τ. 39.689, σελ. 11

<sup>193</sup> Γιάννης Φραγκούλης, *Ο Σταύρος Νιάρχος: Όπως τον έζησα*, Φερενίκη, Αθήνα 2001, σελ. 51, 88

χώρας, ο Νιάρχος αποφάσισε να μεταφέρει τα τμήματα ναύλωσης, λογιστηρίου και διοίκησης από το Λονδίνο στο Μονακό, μέσα σε 2 μέρες. Η επιχείρηση ήταν εγκατεστημένη στην έπαυλη Villa Auguste, στο περίβολο του ξενοδοχείου Hermitage και το γραφείο ασχολούταν με τα οικονομικά αποτελέσματα του ομίλου και τη συλλογή πληροφοριών από τα διεθνή χρηματιστήρια. Για τις επενδυτικές αποφάσεις ο Νιάρχος λάμβανε στρατηγικές αποφάσεις από κοινού με τον Άγγλο οικονομολόγο Kitchener και έπειτα με τον Ζήνωνα Παπαδόπουλο.<sup>194</sup> Όπως αναφέρει ο Νιάρχος στο περιοδικό TIME “*Το προσωπικό λαμβάνει το 60% των αποφάσεων και εγώ το 40%*”.<sup>195</sup> Με την μαζική φυγή αποχώρησης μεγάλου αριθμού επιχειρήσεων, τελικά η επιβολή του φόρου δεν επιβλήθηκε και ένα χρόνο αργότερα, το 1968, το προσωπικό επέστρεψε στην βάση της επιχείρησης στο Mayfair.<sup>196</sup>

Η μεταφορά του γραφείου στην Ελλάδα άρχισε να παίρνει μορφή τον Μάιο του 1968, όταν ο Νιάρχος κατέθεσε επίσημη αίτηση στην κυβέρνηση για μεταφορά του εφοπλιστικού τμήματος του Ομίλου στην Ελλάδα.<sup>197</sup> Το γραφείο ονομάστηκε International Operation και η στέγαση του προσωπικού θα γινόταν σε ειδικό κτίριο στις εγκατάστασης του Σκαραμαγκά. Η ολοκλήρωση της μετακόμισης θα γινόταν τον Ιούνιο του 1970, όμως οι διαδικασίες διακόπηκαν προσωρινά μετά τον θάνατο της συζύγου του Νιάρχου, Ευγενίας, τον Μάιο του 1970.<sup>198</sup> Σύμφωνα με τα Ναυτικά Χρονικά, η επιχείρηση είχε τελικώς εγκατασταθεί στον Σκαραμαγκά τον Μάιο του 1971, ενώ γραφεία υπήρχαν και στην Ακτή Μιαούλη, με το προσωπικό της επιχείρησης να φτάνει τα 49 άτομα.<sup>199</sup> Το τελευταίο γραφείο εντοπιζόταν στο Παρίσι και ήταν αρμόδιο για τη διαχείριση των περιουσιακών στοιχείων του Νιάρχου, όπως ακίνητα, έργα τέχνης και λοιπές επενδύσεις. Τη διαχείριση αυτή ανέλαβε αρχικά ο Peter Roynne και στη συνέχεια ο Major Lees.<sup>200</sup>

Η προτίμηση της προέλευσης των στελεχών του Νιάρχου, με βάση τις διαθέσιμες πηγές, αναδεικνύει την επιλογή ατόμων που προερχόταν από αριστοκρατικές οικογένειες και απόστρατους αξιωματικούς του Βασιλικού Ναυτικού, καθώς διέθεταν υψηλή πειθαρχία, εξειδικευμένες γνώσεις και έντονη αίσθηση καθήκοντος, ενώ καθοριστικό ρόλο διαδραμάτιζαν επίσης η ευφυΐα και η προηγούμενη επαγγελματική εμπειρία τους. Όπως

---

<sup>194</sup> ο.π., σελ. 52

<sup>195</sup> Time Magazine, *Shipping: The New Argonauts*, February 18, 1957,

<https://time.com/archive/6799796/shipping-the-new-argonauts/> (τελευταία επίσκεψη 13/2/2026)

<sup>196</sup> Γιάννης Φραγκούλης, *Ο Σταύρος Νιάρχος: Όπως τον έζησα*, Φερενίκη, Αθήνα 2001, σελ. 117-118

<sup>197</sup> Ναυτικά Χρονικά 791/550 (15 Μαΐου 1968), σελ. 7

<sup>198</sup> Γιάννης Φραγκούλης, *Ο Σταύρος Νιάρχος: Όπως τον έζησα*, Φερενίκη, Αθήνα 2001, σελ. 118

<sup>199</sup> Ναυτικά Χρονικά 862/621 (1 Μαΐου 1971), σελ. 3

<sup>200</sup> Γιάννης Φραγκούλης, *Ο Σταύρος Νιάρχος: Όπως τον έζησα*, Φερενίκη, Αθήνα 2001, σελ. 52

επισημαίνει η Παρήνα Δουζίνα-Στειακάκη, *“είχε μια έμφυτη ικανότητα να ψυχολογεί σε βάθος τους ανθρώπους από την πρώτη ματιά και καταλάβαινε αμέσως ποιος ήταν κατάλληλος να αναλάβει και να φέρει εις πέρας μια δουλειά, σε ποιον να έχει εμπιστοσύνη και μέχρι ποιο σημείο, και ποιον, παρόλο που δεν τον εμπιστευόταν, με ποιον τρόπο θα τον χρησιμοποιούσε, ποιος θα αναλάμβανε να κάνει τη “βρώμικη” δουλειά και ποιος την υπεύθυνη”*.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα για τον εντοπισμό του κατάλληλου ατόμου για την κατάλληλη δουλειά υπήρξε η διαδικασία της μηχανικής παρακολούθησης. Πιο αναλυτικά, είχε αναθέσει σε δύο διαφορετικά στελέχη την εκπλήρωση της ίδιας αποστολής, χωρίς να γνωρίζει ο ένας για τον άλλο, αποσκοπώντας στο να δει ποιος θα κινούταν πιο ύπουλα.

Την ευθύνη για την εύρεση προσωπικού είχε ο Νίκος Δουζίνας, υπεύθυνος του τεχνικού τμήματος της επιχείρησης και μετέπειτα γενικός διευθυντής των ναυπηγείων Σκαρμαμαγκά έως το 1962. Ο Δουζίνας υπήρξε από τους πρώτους αποφοίτους της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων το 1925 ως μηχανικός αξιωματικός, έχοντας παράλληλα σπουδάσει ως χημικός μηχανικός. Κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου κατατάχθηκε ως αξιωματικός στο Βασιλικό Ναυτικό, όπου και γνώρισε τον Νιάρχο σε ένα ταξίδι από την Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου προς τη Νότια Αφρική όταν ο Νιάρχος ήταν ακόμη έφεδρος αξιωματικός και ο Δουζίνας ανώτερος αξιωματικός. Ο Νιάρχος διέκρινε σύντομα τις ικανότητες και τις γνώσεις του Δουζίνα, αναγνωρίζοντας τη συμβολή που θα μπορούσε να προσφέρει στις επιχειρήσεις του, και έτσι, με τη λήξη του πολέμου, ο Δουζίνας εντάχθηκε στο δυναμικό του Ομίλου. Παρέμεινε στην επιχείρηση έως τα τέλη του 1960 όταν και αποχώρησε λόγω προβλημάτων υγείας.<sup>201</sup>

Πέραν του Δουζίνα, 3 ακόμη πρόσωπα υπήρξαν ιδιαίτερα σημαντικά για τη συγκρότηση του Ομίλου Νιάρχου. Αυτά ήταν ο Γιάννης Φραγκούλης, ο Γιώργος Θεοτόκης και ο Κωνσταντίνος Δρακόπουλος. Ο Γιάννης Φραγκούλης φοίτησε στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων το 1943, μαζί με τον ανιψιό και μετέπειτα δεξί χέρι του Σταύρου Νιάρχου, Κωνσταντίνο Δρακόπουλο. Επιδιώκοντας να αξιοποιήσει τα προσόντα του, υπέβαλε αίτηση στα τοπικά ναυτικά πρακτορεία του Πορτ Σαίντ και ξεκίνησε τη σταδιοδρομία του στις επιχειρήσεις του Νιάρχου στο δεξαμενόπλοιο τύπου T2 *Monitor*, 1 από τα 6 δεξαμενόπλοια που είχε αποκτήσει ο Νιάρχος από την Αμερικανική Κυβέρνηση. Υπηρέτησε για 5 χρόνια ως υποπλοίαρχος στα πλοία του Ομίλου και το 1955 μετατέθηκε στην Κρεολή, το ιδιωτικό

---

<sup>201</sup> Παρήνα Δουζίνα-Στειακάκη, *Σταύρος Νιάρχος: Ο αρχηγός του στόλου, με τα μάτια του πατέρα μου*, Μικρές εκδόσεις, Αθήνα 2017, σελ. 11-12, 13-15, 137-138, 153

σκάφος του Νιάρχου, όπου ανέλαβε καθήκοντα κυβερνήτη. Παρέμεινε στη θέση αυτή έως τα τέλη του 1959, οπότε και μεταφέρθηκε στα γραφεία της εταιρείας αναλαμβάνοντας την παρακολούθηση και τον προγραμματισμό του εφοδιασμού φορτίων πετρελαίου, σε συνεργασία με τον Αμβρόσιο Κάππαρη, ενώ διετέλεσε και Διευθύνων Σύμβουλος της International Operations, με έδρα τον Πειραιά και μετέπειτα Πρόεδρος της International Maritime Agencies. Παρέμεινε στις επιχειρήσεις μέχρι τον θάνατο του Νιάρχου το 1996.<sup>202</sup> Από την άλλη πλευρά, ο Γιώργος Θεοτόκης υπήρξε γραμματέας του Σταύρου Νιάρχου. Προερχόταν από παλαιά κερκυραϊκή οικογένεια και έφερε τον τίτλο του Κόμη. Καθοριστικό στοιχείο για την επιλογή του από τον Νιάρχο αποτέλεσε η γλωσσομάθειά του, καθώς μιλούσε άπταιστα αγγλικά, ιταλικά και γαλλικά, ενώ διακρινόταν και για την κοινωνικότητά του. Πέραν των λοιπών καθηκόντων του, ήταν υπεύθυνος για την ενημέρωση του Γιάννη Φραγκούλη σχετικά με τις ημέρες και ώρες άφιξης του Νιάρχου και των καλεσμένων του, κατά το διάστημα που ο τελευταίος υπηρετούσε, στην Κρεολή. Ο Θεοτόκης αποχώρησε από τις επιχειρήσεις το 1959.<sup>203</sup> Το τρίτο καίριο πρόσωπο στις επιχειρήσεις του Νιάρχου υπήρξε ο ανιψιός του Νιάρχου, ο Κωνσταντίνος Δρακόπουλος, γιός της αδελφής του Μαρίας. Με την αποχώρηση του Γιώργου Θεοτόκη, οι επισκέψεις του ανιψιού του στις επιχειρήσεις ήταν όλο και πιο συχνές<sup>204</sup> και όσο οι επιχειρήσεις του άρχισαν να εξαπλώνονται, δεν μπορούσε να τις εποπτεύει. Για τον λόγο αυτό διάλεξε τον ανιψιό του ως δεξί του χέρι καθώς γνώριζε ότι αποτελούσε άτομο εμπιστοσύνης.<sup>205</sup> Είχε φοιτήσει μαζί με τον Γιάννη Φραγκούλη στην Σχολή Ναυτικών Δοκίμων το 1943<sup>206</sup> και μετά την αποφοίτησή του εργάστηκε σε διάφορες επιχειρήσεις με έδρα τη Νέα Υόρκη, προτού προσχωρήσει στη *Niarchos (London) Ltd.*, το 1953, αναλαμβάνοντας τη θέση του Διευθυντή Ναυτιλίας. Διετέλεσε Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου και Διευθύνων Σύμβουλος των Ελληνικών Ναυπηγείων Α.Ε. από το 1962 μέχρι την παράδοση τους στο κράτος, το 1985.<sup>207</sup> Επίσης, ήταν ένα από τα μέλη του Διοικητικού συμβουλίου της *Hellenic Metals Co.*, εταιρείας με έδρα το Λιχτενστάιν που ίδρυσε ο Νιάρχος, όπως θα αναφερθεί και στο επόμενο κεφάλαιο, για την δραστηριοποίηση

---

<sup>202</sup> Γιάννης Φραγκούλης, *Ο Σταύρος Νιάρχος: Όπως τον έζησα*, Φερενίκη, Αθήνα 2001, σελ. 14, 16-17, 88

<sup>203</sup> ο.π., σελ. 28-29, 79

<sup>204</sup> ο.π., σελ. 79

<sup>205</sup> Παρίνα Δουζίνα-Στειακάκη, *Σταύρος Νιάρχος: Ο αρχηγός του στόλου, με τα μάτια του πατέρα μου*, Μικρές εκδόσεις, Αθήνα 2017, σελ. 152

<sup>206</sup> Γιάννης Φραγκούλης, *Ο Σταύρος Νιάρχος: Όπως τον έζησα*, Φερενίκη, Αθήνα 2001, σελ. 17

<sup>207</sup> Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος, “Αποχαιρετούμε με θλίψη τον Κωνσταντίνο Δρακόπουλο”, διαθέσιμο στο: <https://www.snf.org/el/nea-istories/nea/anakoinoseis/apohairetoume-me-thlipsi-ton-konstantino-drakopoulo/> (τελευταία πρόσβαση 26/2/2026)

του για την επιχείρηση Αλουμίνιον της Ελλάδος στις αρχές της δεκαετίας του 1960.<sup>208</sup> Μετά τον θάνατο του Νιάρχου, το 1996 κατείχε τη θέση του Προέδρου της Ελληνικής Συμβουλευτικής Επιτροπής του Ιδρύματος Σταύρος Νιάρχος έως το 2004.<sup>209</sup> Επιπροσθέτως, πέραν του Γιώργου Θεοτόκη, ένα ακόμη χαρακτηριστικό παράδειγμα επιλογής προσώπου με αριστοκρατική καταγωγή για τη στελέχωση των επιχειρήσεών του υπήρξε ο Πρίγκιπας Μιχαήλ της Ρουμανίας, υπεύθυνος του τμήματος δημοσίων σχέσεων των επιχειρήσεων του. Η παρουσία του εντάσσεται στη γενικότερη πρακτική του Νιάρχου να περιβάλλεται από πρόσωπα υψηλού κοινωνικού κύρους, γεγονός που ενίσχυε το διεθνές προφίλ.<sup>210</sup>

Η εργασία στις επιχειρήσεις του Σταύρος Νιάρχος δεν αποτελούσε εύκολη υπόθεση. Ο ίδιος ήταν ιδιαίτερα απαιτητικός και εξουθενωτικός, καθώς συνήθιζε να τηλεφωνεί ακόμη και μέσα στη νύχτα για να υπαγορεύσει λεπτομέρειες σχετικά με επενδύσεις που επρόκειτο να πραγματοποιήσει. Ιδίως τα υψηλόβαθμα στελέχη του *“έπρεπε να διέπονται από γερά νεύρα, απεριόριστη ψυχραιμία, άριστη υγεία και μεγάλη δόση χιούμορ”*, προκειμένου να αντεπεξέρχονται στις έντονες πιέσεις της καθημερινότητας και κυρίως να διαχειρίζονται τις έντονες και εκρηκτικές αντιδράσεις του όταν κάτι δεν εξελισσόταν σύμφωνα με τον πρόγραμμα. Όμως, παρά την αυστηρότητα και την ένταση του εργασιακού περιβάλλοντος, η ανταμοιβή για όσους κέρδιζαν την εμπιστοσύνη και την εκτίμησή του ήταν σημαντική. Οι αμοιβές ήταν υψηλές για εκείνους που θεωρούσε ικανούς και αποτελεσματικούς, αν και απαιτούσε αντίστοιχα αδιάκοπη εργασία, όπως ακριβώς έκανε και ο ίδιος. Σε ορισμένες περιπτώσεις, όταν η χρονιά έκλεινε με εξαιρετικά θετική πορεία, συνήθιζε να χορηγεί πρόσθετη αμοιβή που μπορούσε να ισοδυναμεί με το σύνολο των αποδοχών ενός ολόκληρου χρόνου, δείχνοντας με τον τρόπο αυτό την εκτίμησή του, ενώ υπήρχαν και περιπτώσεις όπου τους χορηγούσε δάνεια για να αγοράσουν κάποιο ακίνητο καλύπτοντας οποιαδήποτε οικογενειακή ανάγκη πρόκυπτε. Με τον τρόπο αυτό εξασφάλιζε την αφοσίωση και την παραμονή των εργαζομένων που εκτιμούσε στις επιχειρήσεις και με τον τρόπο αυτό καλύπτονταν και τα δικά του συμφέροντα μέσω των υψηλών επιδόσεων τους. Ακόμη, πολλές φορές καλούσε στενούς συνεργάτες του, μαζί με τις οικογένειές τους, να περάσουν λίγες μέρες διακοπών στην Κρεολή, δείχνοντας ξανά πως παρά τη σκληρή και απαιτητική

---

<sup>208</sup> Κώστας Κωστής, *Κράτος και επιχειρήσεις στην Ελλάδα: Η ιστορία του «Αλουμινίου της Ελλάδος»*, Πόλις, Αθήνα 2013, σελ. 121

<sup>209</sup> Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος, “Αποχαιρετούμε με θλίψη τον Κωνσταντίνο Δρακόπουλο”, διαθέσιμο στο: <https://www.snf.org/el/nea-istories/nea/anakoinoseis/apohairetoume-me-thlipsi-ton-konstantino-drakopoulo/> (τελευταία πρόσβαση 26/2/2026)

<sup>210</sup> Παρήνα Δουζίνα-Στειακάκη, *Σταύρος Νιάρχος: Ο αρχηγός του στόλου, με τα μάτια του πατέρα μου*, Μικρές εκδόσεις, Αθήνα 2017, σελ. 176

του πλευρά, ήξερε να δείχνει μια πιο ανθρώπινη πλευρά και εκτίμηση σε όσους θεωρούσε πραγματικά δικούς του ανθρώπους. Οι καταστάσεις αυτές ίσχυαν κατά τα πρώτα χρόνια καθώς όσο μεγάλωναν οι επιχειρήσεις του, αυξανόταν ο αριθμός των ανθρώπων που προσπαθούσε μέσω κολακείας να αποσκοπήσει κάτι από τον Νιάρχο με αποτέλεσμα να γίνει απόμακρος και ακατάδεκτος, κάνοντας τον σκληρό ως προς τις ανθρώπινες σχέσεις του. Πολλές φορές ο Νιάρχος αντιδρούσε σκληρά όταν μια επένδυση δεν πήγαινε όπως περίμενε, οδηγώντας άμεσα στην απόλυση όσων θεωρούσε υπεύθυνους. Μάλιστα, δεν ήταν λίγες οι περιπτώσεις όπου κάποιος εργαζόμενος έφευγε για άδεια και επιστρέφοντας ανακάλυπτε ότι το γραφείο του δεν υπήρχε πια. Κατά καιρούς όριζε ένα άτομο απόλυτης εμπιστοσύνης, κάποιον που θεωρούσε ικανό να του παραδίδει υψηλής ποιότητας δουλειά, και του έδινε όλα τα μέσα για να λειτουργεί ανεπίσημα ως “αρχηγός” μέσα στην επιχείρηση. Η αντικατάσταση των στελεχών γινόταν με τρόπο παρόμοιο με την απόλυση, αλλά πιο ήπιο. Όταν ένιωθε ότι κάποιος δεν του ήταν πλέον χρήσιμος, τον έβαζε στο λεγόμενο “ψυγείο” μέχρι να κρίνει ότι μπορούσε ξανά να αξιοποιήσει τις υπηρεσίες του. Δεν τους απέλυε, αλλά τους έδινε μια γενναία αποζημίωση, αρκετή ώστε να μπορέσουν να ξεκινήσουν τη δική τους επαγγελματική επιχείρηση.<sup>211</sup>

Η σκληρή και απόμακρη πλευρά του Νιάρχου, είχε οδηγήσει το προσωπικό των γραφείων του να του δίνει έναν αριθμό από παρατσούκλια που τόνιζαν το πως τον έβλεπαν και τον ένιωθαν. Τα πιο κοινά ήταν ο “θείος” ή ο “μπάρμπας” εκφράσεις που χρησιμοποιούσε κυρίως ο ανιψιός του, Κωνσταντίνος Δρακόπουλος και έπειτα τους υιοθέτησε και το υπόλοιπο προσωπικό.<sup>212</sup> Ένας άλλος τρόπος με τον οποίο αναφέρονταν συχνά στον Νιάρχο ήταν το προσωνύμιο “ο διάβολος” εκφράζοντας με αυτόν τον τρόπο την ταυτόχρονη αγανάκτηση και τον θαυμασμό που τους προκαλούσε η ισχυρή του προσωπικότητα, ενώ το ιδιωτικό νησί του, η Σπετσοπούλα, που το αγόρασε το 1958, είχε αποκτήσει τη φήμη του “νησιού του διαβόλου”. Ένα άλλο παρατσούκλι υπήρξε το “Πρόεδρος Μάο”, θέλοντας να δείξουν τον φόβο που τους προκαλούσε όσο μεγάλωνε η οικονομικά αλλά και ηλικιακά. Όταν θύμωνε, πράγμα αρκετά συχνό, το προσωνύμιο γινόταν ακόμη πιο άμεσο, “το θηρίο”. Όπως τονίζει ο συνεργάτης του Νίκος Δουζίνας, “... κάπου του έλειπε μια ανθρώπινη χορδή”.<sup>213</sup>

---

<sup>211</sup> ο.π., σελ. 29-30,148, 158-160

<sup>212</sup> Γιάννης Φραγκούλης, *Ο Σταύρος Νιάρχος: Όπως τον έζησα*, Φερενίκη, Αθήνα 2001, σελ. 79

<sup>213</sup> Παρήνα Δουζίνα-Στειακάκη, *Σταύρος Νιάρχος: Ο αρχηγός του στόλου, με τα μάτια του πατέρα μου*, Μικρές εκδόσεις, Αθήνα 2017, σελ. 151

Παρ' όλα αυτά, αυτή η ανθρώπινη πλευρά εμφανιζόταν με τον δικό της τρόπο, μέσα από πράξεις και συμπεριφορές, όπως αυτές παρουσιάστηκαν παραπάνω, κάτι που ίσχυε όχι μόνο για τα στελέχη των επιχειρήσεων του αλλά και για τα πληρώματα των πλοίων του.

### 3.4 Τα πλοία και οι ναυτικοί

Οι Έλληνες ναυτικοί αποτελούν διαχρονικά το σταθερό θεμέλιο της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, η παρουσία τους υπήρξε καθοριστική για την επιβίωση και την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού στόλου απέναντι σε άλλα ναυτιλιακά έθνη. Η εμπειρία τους, η τεχνική τους κατάρτιση και η ευστροφία τους έκαναν τα πλοία που είχαν στα χέρια τους πιο αποδοτικά και αξιόπιστα, αναδεικνύοντας στην πράξη αυτό που συχνά περιγράφεται ως "ελληνική ναυτοσύνη".

Οι ναυτικοί που εργάζονταν στα πλοία του Ομίλου ήταν στην πλειονότητα τους Έλληνες.<sup>214</sup> Παρά το γεγονός ότι το 1946 έντεκα πλοία του Νιάρχου πλέον με την Παναμαϊκή σημαία, συνέχισε να στηρίζεται σταθερά σε ελληνικά πληρώματα. Πίστευε στις ικανότητες και την εμπειρία των Ελλήνων ναυτικών και θεωρούσε ότι μπορούσαν να ανταποκριθούν καλύτερα στις απαιτήσεις των πλοίων του. Ταυτόχρονα, για τις θέσεις του πληρώματος επέλεγε συχνά, όπως φάνηκε παραπάνω σχετικά με τα στελέχη του, αξιωματικούς του Βασιλικού Ναυτικού που βρίσκονταν σε διαθεσιμότητα. Σε αυτούς εμπιστευόταν σημαντικά καθήκοντα, είτε στη διοίκηση των επιχειρήσεων του είτε ως κυβερνήτες στα πλοία του, αξιοποιώντας την πειθαρχία, τη γνώση και την επαγγελματική τους ωριμότητα.<sup>215</sup> Η εμπιστοσύνη του Νιάρχου στους Έλληνες ναυτικούς φάνηκε ξεκάθαρα και μετά την κρίση του 1954. Όταν τα εργατικά συνδικάτα πέτυχαν την αποδοχή των αιτημάτων τους, εκείνος ήταν ο πρώτος μεγάλος εφοπλιστής που εφάρμοσε άμεσα τις νέες ρυθμίσεις. Η στάση του αυτή συνέβαλε ουσιαστικά στη γρήγορη αποκατάσταση πολλών Ελλήνων ναυτικών και στη μείωση της ανεργίας στον κλάδο.<sup>216</sup> Μέσα σε μόλις τέσσερα χρόνια αντικατέστησε τα πληρώματα έντεκα πλοίων του με Έλληνες<sup>217</sup>, επιβεβαιώνοντας στην πράξη πόσο πολύ πίστευε στην αξία και την αξιοπιστία τους. Λόγω των περιορισμένων στοιχείων που έχουν διασωθεί, δεν γνωρίζουμε πόσα άτομα επάνδρωναν κάθε πλοίο του Νιάρχου ούτε πώς άλλαζε ο αριθμός των πληρωμάτων από

---

<sup>214</sup> ο.π., σελ. 103

<sup>215</sup> Ναυτικά Χρονικά 274/33 (1 Νοεμβρίου 1946), σελ. 5

<sup>216</sup> Ναυτικά Χρονικά 491/250 (15 Νοεμβρίου 1955), σελ. 9

<sup>217</sup> Ναυτικά Χρονικά 546/305 (1 Μαρτίου 1958), σελ. 6

χρονιά σε χρονιά, ενώ δύσκολος είναι ο εντοπισμός της προέλευσης τους με αποτέλεσμα μην υπάρχουν στοιχεία για εντοπισμός την σύνθεση και το μέγεθος του πληρώματος κάθε πλοίου. Ολοκληρωμένη εικόνα θα μπορούσε να δοθεί μόνο μέσα από μελλοντική έρευνα σε αρχαιακό υλικό που σήμερα δεν είναι διαθέσιμο ή είναι δύσκολο να εντοπιστεί. Με τις υπάρχουσες πηγές, στην εταιρεία που είχε ιδρύσει ο Νιάρχος στον Πειραιά, την *International Operation*, εντοπίζονται να εργάζονται στον στόλο της επιχείρησης τουλάχιστον 2.250 ναυτικοί οι οποίοι συνέβαλαν σημαντικά στην ελληνική οικονομία, αφού υπολογίζεται ότι έφεραν στη χώρα συνάλλαγμα που έφτανε τα 8 εκατομμύρια δραχμές, ποσό ιδιαίτερα σημαντικό για την εποχή.<sup>218</sup>

Ο Σταύρος Νιάρχος δεν στελέχωνε όμως τα πλοία του αποκλειστικά με άνδρες, όπως συνέβαινε σχεδόν σε ολόκληρη την ελληνική ναυτιλία της εποχής. Στα αρχεία εντοπίζεται για πρώτη φορά γυναίκα αξιωματικός, η Άννα Σαρίδου. Η Σαρίδου εργάστηκε για τρία ολόκληρα χρόνια ως αξιωματικός σε 4 μεγάλα δεξαμενόπλοια του στόλου, στο *Παγκόσμιος Έμπνευσις*, στο *Σπύρος Νιάρχος*, στο *Πριγκίπισσα Σοφία* και στο *Φίλιππος Σ. Νιάρχος*. Υπηρέτησε κανονικά, με απαιτήσεις ίδιες με εκείνες των ανδρών συναδέλφων της, πάνω σε πλοία που εκτελούσαν διεθνή δρομολόγια, πραγματοποιώντας ναυτική υπηρεσία, η οποία της επέτρεψε να συγκεντρώσει τον απαιτούμενο χρόνο θαλάσσιας εμπειρίας για να συμμετάσχει στις εξετάσεις για την απόκτηση ανώτερου βαθμού, διεκδικώντας το επόμενο βήμα στην ιεραρχία του εμπορικού ναυτικού. Το γεγονός αυτό αποτελεί σαφή πρωτοπορία για την εποχή, καθώς ανοίγει έναν δρόμο που μέχρι τότε θεωρούνταν κλειστός για τις γυναίκες, αποτυπώνοντας μια διαφορετική οπτική στη στελέχωση των πλοίων του Νιάρχου, ο οποίος έδειξε έμπρακτη εμπιστοσύνη στις ικανότητες μιας γυναίκας αξιωματικού, σε αντίθεση με την πρακτική άλλων πλοιοκτητών της περιόδου που διατηρούσαν απολύτως ανδροκρατούμενα πληρώματα. Έτσι, η παρουσία της στα πλοία του δεν ήταν απλώς μια εξαίρεση, αλλά μια πράξη που για τα δεδομένα της εποχής εκείνης, είχε χαρακτήρα τολμηρό και πρωτοποριακό.<sup>219</sup>

Όπως και με τα στελέχη, έτσι και με το πλήρωμα του Ομίλου έδειχνε την ίδια συμπεριφορά δίνοντας τους απροσδόκητες αμοιβές εάν η χρονιά έκλεινε επιτυχημένη<sup>220</sup>, ενώ οι μισθοί που λάμβαναν ήταν πολύ μεγαλύτεροι από αυτούς που θα λάμβαναν αν εργάζονταν σε πλοία με

---

<sup>218</sup> Ναυτικά Χρονικά 862/621 (1 Μαΐου 1971), σελ. 5

<sup>219</sup> Ναυτικά Χρονικά 757/516 (15 Δεκεμβρίου 1966), σελ. 8

<sup>220</sup> Παρήνα Δουζίνα-Στειακάκη, *Σταύρος Νιάρχος: Ο αρχηγός του στόλου, με τα μάτια του πατέρα μου*, Μικρές εκδόσεις, Αθήνα 2017, σελ. 148

σημαίες των δικών τους εθνικών κρατών. Χαρακτηριστικά το περιοδικό TIME αναφέρει ότι η τιμή αυτή ήταν λίγο μικρότερη από το 1/3 της Αμερικανικής κλίμακας.<sup>221</sup> Κατά τα πρώτα χρόνια, γνώριζε τα μέλη του πληρώματος με το μικρό τους όνομα και ενδιαφερόταν άμεσα για την επίλυση προσωπικών ζητημάτων που προκύπταν.<sup>222</sup> Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η σιωπηλή μεταφορά ενός ναυτικού του πλοίου για την πραγματοποίηση μιας εγχείρησης στην Αγγλία. Συγκεκριμένα, ένας θερμαστής από το πλήρωμα είχε διαγνωστεί με όγκο στον εγκέφαλο και αμέσως ο Νιάρχος ανέλαβε την άμεση αποστολή του ναυτικού για να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα χωρίς καθυστερήσεις, ενώ ανέλαβε εξολοκλήρου όλες τις ιατρικές δαπάνες. Επιπλέον, όπως επισημαίνουν τα Ναυτικά Χρονικά, έδειχνε ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την πορεία της υγείας του, η οποία αποκαταστάθηκε μετά την επιτυχημένη επέμβαση που πραγματοποίησε ο Penny Barker, διακεκριμένος γιατρός της εποχής. Μέσα από την κίνηση του αυτή ο Νιάρχος παρουσιάζεται ως “στοργικός εργοδότης” και “ανιδιοτελής προστάτης του Έλληνα ναυτικού”, δείχνοντας την αξία που είχαν για εκείνον οι άνθρωποι του πληρώματός του και πως δεν τους αντιμετώπιζε ως απλά εργαλεία εργασίας, αλλά ως ανθρώπους που άξιζαν φροντίδα, ενδιαφέρον και σεβασμό.<sup>223</sup>

Μετά την εγκατάσταση του τμήματος διοίκησης των επιχειρήσεων στο Σκαραμαγκά, τον Ιούνιο του 1970, το γραφείο δεν έδειχνε πλέον απρόσωπο προς τα πληρώματα του στόλου. Για να ενισχυθεί αυτή η σχέση με προτροπή του συνεργάτη του Νιάρχου, Γιάννη Φραγκούλη, δημιουργήθηκε από την εταιρεία ένα περιοδικό το οποίο θα αποτελέσει συνδετικό κρίκο μεταξύ της σχέσης της διοίκησης, των ναυτικών και των οικογενειών τους. Την όλη διαδικασία της έκδοσης ανέλαβε ο υπεύθυνος δημοσίων σχέσεων του Ομίλου, Μπρισιμιτζάκης και το πρώτο τεύχος κυκλοφόρησε τον Μάιο του 1971. Το περιοδικό ονομάστηκε “*Το Περιοδικό Μας*”<sup>224</sup> και περιλάμβανε λογοτεχνικά κείμενα, τεχνικά και ναυτιλιακά θέματα, ρεπορτάζ, ενημερωτικές στήλες και αθλητικά νέα για την ενημέρωση και την ψυχαγωγία του πληρώματος.<sup>225</sup>

Ο χώρος στον οποίο εργάζεται ένας ναυτικός διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στην απόδοσή του, καθώς το πλοίο αποτελεί το σπίτι του για πολλούς μήνες. Οι συνθήκες

---

<sup>221</sup> Time Magazine, *Shipping: The New Argonauts*, February 18, 1957,

<https://time.com/archive/6799796/shipping-the-new-argonauts/> (τελευταία επίσκεψη 13/2/2026)

<sup>222</sup> Παρήνα Δουζίνα-Στειακάκη, *Σταύρος Νιάρχος: Ο αρχηγός του στόλου, με τα μάτια του πατέρα μου*, Μικρές εκδόσεις, Αθήνα 2017, σελ. 158

<sup>223</sup> Ναυτικά Χρονικά 725/484 (15 Αυγούστου 1965), σελ. 5

<sup>224</sup> Γιάννης Φραγκούλης, *Ο Σταύρος Νιάρχος: Όπως τον έζησα*, Φερενίκη, Αθήνα 2001, σελ. 129

<sup>225</sup> Ναυτικά Χρονικά 863/622 (15 Μαΐου 1971), σελ. 17

διαβίωσης και εργασίας επηρεάζουν άμεσα τόσο την ψυχολογία όσο και την αποτελεσματικότητά του. Το εσωτερικό των πλοίων του Ομίλου είχε διαμορφωθεί με τέτοιο τρόπο ώστε να σχεδιαστούν κατάλληλα οι καμπίνες που διέμενε το πλήρωμα αλλά και η τραπεζαρία ώστε να είναι η παραμονή στο πλοίο όσον το δυνατόν καλύτερη. Συγκεκριμένα, οι καμπίνες ήταν δίκλινες και κάθε καμπίνα περιλάμβανε γραφεία, καναπέ, ντουλάπες ρούχων, συρταριέρες, καρέκλες και κρεβάτια κατασκευασμένα με ατσάλινο σκελετό επενδυμένα με σμάλτο. Τα δωμάτια των αξιωματικών διέφεραν ελαφρώς από εκείνα του υπόλοιπου πληρώματος, καθώς ήταν μονόκλινα δωμάτια με ιδιωτική τουαλέτα και μπάνιο ενώ περιλάμβανε ό,τι άλλο περιλάμβαναν και οι καμπίνες των ναυτικών. Οι καπετάνιοι απολάμβαναν πλήρη ιδιωτικότητα σε σύγκριση με τις δύο προηγούμενες κατηγορίες, καθώς διέμεναν μόνοι τους σε ξεχωριστό κατάστρωμα. Η διάκριση αυτή υπογράμμιζε τη διαφορετική βαθμίδα στην ιεραρχία του πλοίου και τον αντίστοιχο σεβασμό που όφειλε να τους αποδίδεται. Παράλληλα, σε όλα τα δωμάτια παρεχόταν θέρμανση μέσω θερμαντήρα ατμού, βελτιώνοντας τις συνθήκες διαβίωσης του πληρώματος, ενώ σημαντικό ρόλο διαδραμάτιζε και η προσεκτική διακόσμηση τόσο της τραπεζαρίας, όσο και των δωματίων του πληρώματος ώστε να δημιουργείται ένα ευχάριστο περιβάλλον. Χαρακτηριστικά γ' αυτή την απόφαση ο Όμιλος Νιάρχου ανέφερε ότι η πολιτική του ήταν *“Το καλλιτεχνικό μπορεί να συνδυαστεί με το λειτουργικό, και το ευχάριστο περιβάλλον συμβάλλει στην μεγαλύτερη αποδοτικότητα”*. Επιπλέον, το πλοίο διέθετε πλήρως εξοπλισμένα ιατρεία και αίθουσες αναψυχής, ανελκυστήρες κλπ., παρέχοντας την καλύτερη δυνατή φιλοξενία.<sup>226</sup>

Στις αρχές της δεκαετίας του 1970, με την εμφάνιση των λεγόμενων υπερδεξαμενόπλοιων τύπου VLCC και έπειτα ULCC, εγκαταστάθηκε στα πλοία του Ομίλου ένα τεχνολογικό εύρημα της εποχής, το πρώτο δορυφορικό σύστημα ναυσιπλοΐας, ITT Aerospace 5001, στο υπερδεξαμενόπλοιο *“Ευγενία Σ. Νιάρχου”*. Αυτό τοποθετήθηκε έπειτα και στα μεγάλα πλοία της εταιρείας που ταξίδευαν από και προς τον Περσικό Κόλπο μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδος εξαιτίας του κλεισίματος της Διώρυγας του Σουέζ από το 1967. Με την χρήση του συστήματος αυτού, ο πλοίαρχος είχε την δυνατότητα να παρακολουθεί διαρκώς την θέση στην οποία βρισκόταν το πλοίο, συμβάλλοντας στην κατανάλωση καυσίμου με αποτέλεσμα να γίνει απόσβεση του κόστους αγοράς των πλοίων αυτών που κατασκευάστηκαν τα πλοία, μέσα σε μόλις 2 χρόνια.<sup>227</sup>

---

<sup>226</sup> Some trends in technical developments, *The Journal of Commerce*, 28 Ιανουαρίου 1955, τ. 39.689, σελ. 14

<sup>227</sup> Γιάννης Φραγκούλης, *Ο Σταύρος Νιάρχος: Όπως τον έζησα*, Φερενίκη, Αθήνα 2001, σελ. 129

### 3.5 Οι παράγοντες που καθορίζουν την επιτυχία ενός επιχειρηματία

Η επιτυχία και η εδραίωση ενός επιχειρηματία σε παγκόσμιο επίπεδο εξαρτάται από πάρα πολλούς παράγοντες. Οι παράγοντες αυτοί μπορούν να χωριστούν σε δύο κατηγορίες, τους εξωγενείς και ενδογενείς παράγοντες. Στην πρώτη κατηγορία είναι οι παράγοντες που δεν μπορεί να ελέγξει ο επιχειρηματίας λόγω χάρη σε ποια εποχή ζει, καθώς έχουν να κάνουν με το διεθνές και εθνικό περιβάλλον στο οποίο δραστηριοποιείται ο επιχειρηματίας και με ποιες οικονομικές και πολιτικές συγκυρίες ήρθε αντιμέτωπος. Από την άλλη, οι ενδογενείς παράγοντες έχουν να κάνουν με την επιχειρηματικότητα του επιχειρηματία η οποία αποτελείται από ένα συνδυασμό 7 παραγόντων, όπως είναι η κοινωνική προέλευση, η αναγνώριση ευκαιριών και η λήψη κρίσιμων αποφάσεων, η αντίληψη και επιβίωση σε διάφορα θεσμικά περιβάλλοντα, η καινοτομία, η ικανότητα άντλησης κεφαλαίου, η επιχειρηματική φιλοσοφία και κουλτούρα και η κοινωνική-πολιτική δικτύωση.

Ξεκινώντας από τους εξωγενείς παράγοντες, όπως έγινε φανερό στο προηγούμενο κεφάλαιο, ο Σταύρος Νιάρχος εισήλθε δυναμικά στον ναυτιλιακό κλάδο στις αρχές της δεκαετίας του 1930, σε μια ιδιαίτερα μεταβατική περίοδο τόσο για την ελληνική εμπορική ναυτιλία όσο και για το παγκόσμιο ναυτιλιακό σύστημα. Η σταδιακή παρακμή της βρετανικής ναυτιλιακής κυριαρχίας και της Βρετανικής αυτοκρατορίας, πριν αλλά κυρίως μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, δημιούργησε κενά στις θαλάσσιες μεταφορές, τα οποία μπορούσαν να καλυφθούν από νέους και ευέλικτους πλοιοκτήτες. Παράλληλα, η αντικατάσταση του άνθρακα από το πετρέλαιο ως κύρια πηγή ενέργειας σηματοδότησε μια ενεργειακή και τεχνολογική μετάβαση. Η αυξανόμενη ζήτηση πετρελαίου, ιδιαίτερα μετά τον πόλεμο, οδήγησε στην στροφή και την ανάπτυξη των δεξαμενόπλοιων και αναδιαμόρφωσε τα παγκόσμια δίκτυα θαλάσσιων μεταφορών, αναδεικνύοντας το πετρέλαιο ως την κυρίαρχη ενεργειακή πηγή από το δεύτερο μισό του 20ού αιώνα και εξής, ενισχύοντας τη στρατηγική σημασία της ναυτιλίας. Οι εξελίξεις αυτές, σε συνδυασμό με τις ευρύτερες αλλαγές στα παγκόσμια συστήματα μεταφορών, διαμόρφωσαν ένα περιβάλλον γεμάτο προκλήσεις αλλά και σημαντικές ευκαιρίες, τις οποίες οι Έλληνες πλοιοκτήτες, καθώς και ο Σταύρος Νιάρχος αξιοποίησαν με ευελιξία, διορατικότητα και ικανότητα προσαρμογής στις νέες αυτές συνθήκες. Πέρα, όμως, από τους εξωγενείς παράγοντες, καθοριστικό ρόλο διαδραμάτισαν και οι ενδογενείς αφού ο συνδυασμός των διεθνών εξελίξεων με τις προσωπικές ικανότητες

και επιλογές ήταν εκείνος που του επέτρεψε όχι απλώς να ανταποκριθεί στις προκλήσεις της εποχής, αλλά να κυριαρχήσει και να αναδειχθεί σε ηγετική μορφή της ναυτιλίας.

Το πρώτο χαρακτηριστικό σχετίζεται με την κοινωνική του προέλευση. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, ο Σταύρος Νιάρχος προερχόταν από οικογένεια μέσης οικονομικής κατάστασης, δηλαδή δεν ανήκε στις ιδιαίτερα εύπορες, διέθεταν όμως τους απαραίτητους πόρους για να του προσφέρουν την απαραίτητη μόρφωση και επαγγελματικά εφόδια. Καθοριστική αποδείχθηκε η συμβολή της οικογένειας της μητέρας του, των Κουμάνταρων, μέσω της οποίας ήρθε σε επαφή με τον χώρο της ναυτιλίας. Στο πλαίσιο της οικογενειακής επιχείρησης που δραστηριοποιούνταν στο εμπόριο σιτηρών, ανέλαβε το ναυτιλιακό τμήμα αποκτώντας έτσι πρακτική εμπειρία στη διαχείριση μεταφορών και εξοικειώνοντας τον εαυτό του με τη λειτουργία της ναυτιλιακής αγοράς. Οι δεσμοί της οικογένειας με τον ναυτιλιακό κλάδο ήταν ήδη διαμορφωμένοι από τις αρχές της δεκαετίας του 1920 καθώς ο θείος του, Νικόλας Κουμάνταρος, είχε συνδεθεί με την οικογένεια Φουστάνου μέσω γάμου, αφού παντρεύτηκε την κόρη του Ηλία Φουστάνου, διευθυντή της ατμοπλοϊκής εταιρείας της Σύρου “Ερμούπολις”, και από τα τέλη της δεκαετίας του 1920 βρισκόταν στην Αργεντινή απ’ όπου γινόταν κυρίως ο εφοδιασμός της επιχείρησης με σιτηρά. Παράλληλα, ένας άλλος θείος του, ο Γιάννης Κουμάνταρος παντρεύτηκε με την Φλώρα Νομικού και συνδέθηκε με την εφοπλιστική οικογένεια του εφοπλιστή Πέτρου Νομικού από τη Σαντορίνη. Μέσα από αυτούς τους συγγενικούς και επαγγελματικούς δεσμούς, ο Σταύρος Νιάρχος απέκτησε τα απαραίτητα εφόδια τόσο σε επίπεδο γνώσεων όσο και δικτύωσης.<sup>228</sup> Η ενασχόλησή του με την οικογενειακή επιχείρηση του προσέφερε πρακτική εμπειρία στη διαχείριση θαλάσσιων μεταφορών και στο εμπόριο, ενώ παράλληλα οι επαφές της οικογένειας με τον ναυτιλιακό κόσμο του άνοιξαν δίαυλους επικοινωνίας και συνεργασίας. Επιπλέον, αυτοί οι οικογενειακοί κύκλοι στάθηκαν καθοριστικοί και στην έμπρακτη στήριξή του, καθώς του παρείχαν την αναγκαία οικονομική ενίσχυση για να μεταβεί στο Λονδίνο και να ιδρύσει τη δική του ναυτιλιακή επιχείρηση το 1939. Έτσι, οι οικογενειακές διασυνδέσεις δεν συνέβαλλαν μόνο στην λήψη των απαραίτητων γνώσεων της ναυτιλίας, αλλά και ως ουσιαστικό θεμέλιο για την δημιουργία της επιχειρηματική του εταιρείας.

Το δεύτερο χαρακτηριστικό αφορά την αναγνώριση ευκαιριών και τη λήψη κρίσιμων επιχειρηματικών αποφάσεων. Κατά τη διάρκεια της σταδιοδρομίας του, ο Σταύρος Νιάρχος

---

<sup>228</sup> Ο κυλινδρόμυλος Ευρώτας των αδελφών Σ. Κουμάνταρου, <https://mlp-blog-spot.blogspot.com/2024/09/koumantaros.html?m=1> (τελευταία επίσκεψη 24/2/2026)

βρέθηκε αντιμέτωπος με πληθώρα κρίσιμων οικονομικοπολιτικών γεγονότων, τα οποία διαχειρίστηκε με επιτυχία, διασφαλίζοντας τη σταθερότητα και την επιβίωση των επιχειρήσεών του. Παράλληλα, προεκύπταν σημαντικές ευκαιρίες, ιδιαίτερα κατά τα μεταπολεμικά χρόνια, τις οποίες αξιοποίησε με στρατηγική διορατικότητα και επιχειρηματική ευελιξία, εδραιώνοντας τη θέση του στον διεθνή ναυτιλιακό χώρο. Πιο αναλυτικά, κατά την περίοδο που εργαζόταν στις επιχειρήσεις των θείων του, παρατήρησε ότι η μεταφορά εμπορευμάτων με ιδιόκτητα πλοία θα μείωνε σημαντικά το κόστος της επιχείρησης και έτσι, το 1933, όταν οι ναύλοι είχαν φτάσει σε αρκετά χαμηλά επίπεδα, αποφάσισε να αγοράσει τα πρώτα φορτηγά πλοία της επιχείρησης, τα “*Μαλέα*”, “*Αικατερίνη*” και “*Σταύρος*”, για τη μεταφορά σιτηρών μέσω των εμπορικών δρόμων του Ατλαντικού που είχαν ανοίξει μετά το κλείσιμο της Μαύρης Θάλασσας το 1917. Στα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια, από το 1946 και μετά, αξιοποίησε την ευκαιρία που έδινε η Ναυτιλιακή Επιτροπή των ΗΠΑ, η οποία παραχωρούσε πλοία τύπου Liberty σε κράτη των συμμαχικών χωρών. Ο Νιάρχος κατάφερε να αποκτήσει δύο από αυτά τα πλοία, χάρη στις αποζημιώσεις που έλαβε από την βύθιση των πλοίων του, τα οποία είχε παραχωρήσει στις συμμαχικές δυνάμεις, κυρίως στην Αγγλία και τις ΗΠΑ. Αντιλαμβανόμενος την αυξανόμενη ανάγκη για μεταφορά πετρελαίου, στράφηκε στην αγορά δεξαμενόπλοιων, και ειδικότερα στα πλοία τύπου T2, δημιουργώντας εικονικές αμερικανικές εταιρείες, καθώς δεν μπορούσε να τα αποκτήσει απευθείας λόγω του ότι δεν ήταν Αμερικανός πολίτης. Στη δεκαετία 1950-1960 ξεκίνησε να ναυπηγεί αποκλειστικά νέα πλοία, συμβάλλοντας στην αναβίωση των ευρωπαϊκών ναυπηγείων και μέσα σε 7-8 χρόνια ναυπήγησε 30 πλοία, ενώ οι ναυπηγήσεις αυτές, σε συνδυασμό με εκείνες του Ωνάση, συνέβαλλαν στη στήριξη της γερμανικής ναυπηγικής βιομηχανίας και στο “*Γερμανικό οικονομικό θαύμα*”. Τέλος, μια ακόμη σημαντική απόφαση που καταδεικνύει τη διορατικότητα του Νιάρχου υπήρξε η πώληση, όπως αναφέρθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, 2 πλοίων τύπου VLCC σε τιμές διπλάσιες από αυτές που είχαν αποκτηθεί. Ο Νιάρχος εκτίμησε σωστά ότι οι ναύλοι θα συνέχιζαν να ανεβαίνουν και αποφάσισε να τα πουλήσει στο κατάλληλο χρονικό σημείο, παρά τις διαφορετικές προτάσεις των στενών του συνεργατών να τα πουλήσει νωρίτερα, όταν οι ναύλοι ήταν ήδη υψηλοί αλλά όχι στο μέγιστο επίπεδο που θα έφταναν αργότερα. Η απόφαση αυτή αναδεικνύει τη σωστή κρίση και την επιχειρηματική του διορατικότητα, ακόμη και σε μια περίοδο κατά την οποία είχαν αρχίσει να γίνονται εμφανή τα σημάδια των προβλημάτων της υγείας του.

Το τρίτο χαρακτηριστικό που χαρακτηρίζει έναν επιχειρηματία είναι η αντίληψη και η επιβίωση. Η επιτυχία της ελληνόκτητης ναυτιλίας έγκειται στο γεγονός ότι διατηρεί μια εξαρτημένη πορεία εξέλιξης και οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις αναπτύσσουν περαιτέρω τα δομικά τους χαρακτηριστικά, καταφέροντας μέσω της ευελιξίας και της προσαρμοστικότητας να επιβιώσουν σε πάρα πολλά διαφορετικά περιβάλλοντα.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα της ικανότητας επιβίωσης και στρατηγικής διορατικότητας του Σταύρος Νιάρχος αποτέλεσε η σύγκρουσή του με τις Ηνωμένες Πολιτείες στις αρχές της δεκαετίας του 1950. Την περίοδο εκείνη, οι ΗΠΑ στράφηκαν ενάντια στους Έλληνες εφοπλιστές, ιδιαίτερα εκείνους που είχαν εγκατασταθεί στη Νέα Υόρκη, προσπαθώντας να αποκαλύψουν τυχόν ατοπήματα που είχαν δημιουργηθεί από την πλευρά των Δημοκρατικών, με στόχο να ικανοποιηθούν και οι εγχώριοι εφοπλιστές. Οι τελευταίοι αντιδρούσαν καθώς οι Έλληνες είχαν αναλάβει σχεδόν αποκλειστικά τη μεταφορά σημαντικού όγκου εμπορευμάτων, γεγονός που περιορίζει την πρόσβασή τους στην αγορά. Την ίδια περίοδο, το 1954, ο Νιάρχος επέδειξε στρατηγική ικανότητα προκειμένου να ματαιώσει μια συμφωνία μεταξύ του Ωνάση και της Σαουδικής Αραβίας, καθώς ένα ενδεχόμενο μονοπώλιο από την πλευρά του Ωνάση θα έβλαπτε τα δικά του συμφέροντα. Αργότερα, με το κλείσιμο του Σουέζ το 1956 και το 1967, αξιοποίησε στρατηγικές κινήσεις για να μεγιστοποιήσει τα κέρδη του, αφού εκμεταλλεύτηκε πλοία πριν ακόμα παραδοθούν για την μεταφορά εμπορευμάτων με χρονοναυλώσεις, κατευθύνοντάς τα στην spot αγορά και αποκομίζοντας σημαντικά κέρδη από την άνοδο των ναύλων. Αυτές οι αποφάσεις αναδεικνύουν όχι μόνο την ικανότητα του Νιάρχου να επιβιώνει σε κρίσιμες διεθνείς συγκυρίες, αλλά και τη στρατηγική του σκέψη και την επιχειρηματική του πρωτοπορία που του επέτρεψαν να προστατεύει και να ενισχύει συνεχώς τα συμφέροντα των επιχειρήσεών του.

Τέταρτο χαρακτηριστικό αποτελεί η καινοτομία μιας επιχείρησης. Όπως αναφέρει το περιοδικό *Journal Of Commerce* το 1955, η καινοτομία που προσέφερε ο Όμιλος Νιάρχου στον κλάδο της ναυτιλίας ήταν η αντίληψη την αναγκαιότητα μεγέθυνσης της χωρητικότητας των πλοίων. Συγκεκριμένα, η χωρητικότητα τους αυξήθηκε από τους 20-25.000 τνβ στις αρχές της δεκαετίας του 50, στους 32.000 τνβ και μετέπειτα στους 45.000 τνβ.<sup>229</sup> Η αύξηση του μεγέθους τους επέτρεπε την επίτευξη οικονομιών κλίμακας, μειώνοντας το κόστος και αυξάνοντας σημαντικά τα κέρδη, αποκτώντας ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην αγορά. Επίσης, ήταν ο πρώτος ο οποίος κατασκεύασε δεξαμενόπλοιο χωρητικότητας άνω των

---

<sup>229</sup> A modern tanker fleet, *The Journal of Commerce*, 28 Ιανουαρίου 1955, τ. 39.689, σελ. 8

100.000 τνβ το 1962, ναυπηγώντας το υπερδεξαμενόπλοιο Manhattan 105.000 τνβ. Επίσης, τα πλοία του ήταν τα πρώτα τα οποία κατάφεραν να πλέουν με ταχύτητα 17 κόμβων, ενώ κατά την περίοδο 1956-1985, τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά υπό τον Σταύρο Νιάρχο εξελίχθηκαν στο μεγαλύτερο ναυπηγικό κέντρο της Μεσογείου. Συγκεκριμένα, όπως θα παρουσιαστεί και στην επόμενη ενότητα, το 1960 κατελκύστηκε το δεξαμενόπλοιο *World Hope*, η πρώτη μεγάλη ναυπήγηση τέτοιας χωρητικότητας στην Ελλάδα, δείχνοντας την τεχνική δυναμική των ναυπηγείων και παράλληλα πραγματοποιήθηκαν μετασκευές πλοίων μεγάλου τύπου όπως το *World Champion* το 1963, ανέδειξαν την εξειδίκευση στα σύνθετα έργα. Επιπλέον, η εγκατάσταση πλωτής δεξαμενής 22.000 τόνων επέτρεψε τη προσέλκυση, τη συντήρηση και κατασκευή μεγάλων πλοίων έως 37.000 τόνους, ενισχύοντας την παραγωγική ικανότητα. Συνολικά, οι επενδύσεις αυτές μετέτρεψαν τα ναυπηγεία σε σύγχρονη, τεχνικά προηγμένη βιομηχανική μονάδα, καλύπτοντας όλες τις απαιτήσεις τόσο της εμπορικής όσο και της πολεμικής ναυτιλίας.

Το πέμπτο χαρακτηριστικό αναφέρεται στην ικανότητα του επιχειρηματία να αντλήσει κεφάλαια από μεγάλα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Με βάση τα όσα αναφέρθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο, τα μεγάλα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα της Αμερικής απέφευγαν την επένδυση, ειδικά μετά το Κραχ της οικονομίας το 1929, στον κλάδο της ναυτιλίας εξαιτίας της αβεβαιότητας και των διακυμάνσεων των τιμών των ναύλων. Την αρχή πραγματοποίησε ο Αριστοτέλης Ωνάσης, ο οποίος άνοιξε την τις Αμερικανικές χρηματοπιστωτικές τράπεζες για την χρηματοδότηση κατασκευής πλοίων. Σύμφωνα με τις διαθέσιμες πηγές, κύριοι χρηματοδότες για αυτές τις ναυπηγήσεις των πλοίων του Νιάρχου υπήρξαν οι Αμερικανικές τράπεζες Chase Bank και Metropolitan Life, οι οποίες χορηγούσαν αντιστοίχως το 80% έως και το 95% της τιμής για την κατασκευή του πλοίου. Όπως επισημαίνει το ναυτιλιακό περιοδικό *Journal of Commerce*, ένας από τους λόγους που χορηγήθηκαν δάνεια στον Νιάρχο από τις Αμερικανικές τράπεζες ακόμη και σε περίοδο οικονομικών υφέσεων υπήρξε η εξαιρετική εδραιωμένη φήμη των επιχειρήσεων του,<sup>230</sup> άποψη την οποία εκφράζει και ο Νιάρχος στα *Ναυτικά Χρονικά* στις 15 Ιουνίου 1980, προσθέτοντας ακόμη την σημασία που είχαν τα ελληνικά πλοία για τις πετρελαϊκές εταιρείες και τον τρόπο με τον οποίο διασφάλιζαν τα δάνεια. Χαρακτηριστικά αναφέρει ότι οι εταιρίες πετρελαίων, με τις αυξανόμενες ανάγκες τους για περισσότερα πλοία, ήταν πρόθυμες να ναυλώσουν πλοία πριν ακόμη αρχίσει η κατασκευή τους, καθώς “...με την εγγύηση και ένα

---

<sup>230</sup> ο.π., σελ. 9

*εξασφαλισμένο έσοδο από τους ναύλους, οι τράπεζες και άλλα πιστοδοτικά ιδρύματα συμφώνησαν να προκαταβάλλουν χρήματα για τη ναυπήγηση δεξαμενοπλοίων. Έτσι άρχισε η χρηματοδότηση των νεότευκτων πλοίων...Οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν ένα καλό όνομα που τους βοηθά να βρίσκουν δάνεια ακόμη και στις δύσκολες μέρες”.*<sup>231</sup>

Το έκτο χαρακτηριστικό αποτελεί η επιχειρηματική φιλοσοφία και κουλτούρα του επιχειρηματία, σημαντικά συστατικά στοιχεία καθώς καθορίζουν τον τρόπο διοίκησης και δίνουν κίνητρα στους εργαζόμενους για αυξημένη αποδοτικότητα και επίτευξη των στόχων της επιχείρησης. Πιο αναλυτικά, η επιχειρηματική φιλοσοφία του Ομίλου στηριζόταν σε μια στρατηγική η οποία στόχευε στην διορατικότητα, τον υπολογισμένο ρίσκο καθώς μελετούσε προσεκτικά την κάθε του κίνηση πριν την πραγματοποιήσει και τον έλεγχο παραγωγικών μέσων. Ο Νιάρχος αντιλαμβανόταν ότι η επιτυχία δεν εξαρτάται μόνο από τις εξωτερικές συγκυρίες αλλά και από την ικανότητα να προβλέπεις και να ενεργείς εγκαίρως. Η απόκτηση των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά, των Διυλιστηρίων Ασπρόπυργου και η επέκταση του στόλου ενσωματώνοντας όλο και μεγαλύτερα και τεχνολογικά εξελιγμένα πλοία, αντικατοπτρίζει μια φιλοσοφία κάθετης ολοκλήρωσης και ελέγχου κόστους. Επιπλέον, η προθυμία του να λαμβάνει αποφάσεις ακόμη κι αν αυτές βρίσκουν αντίθετους τους τους συνεργάτες του, δείχνει ένα άτομο με μια ισχυρή προσωποκεντρική ηγεσία στην λήψη αποφάσεων, καθώς μέχρι και το τέλος της ζωής, παρόλο που είχε μεταβιβάσει την διαχείριση των επιχειρήσεων του στους δύο γιούς του, Φίλιππο και Σπύρο, καμία απόφαση δεν τελούταν αν δεν εγκρινόταν από τον ίδιο. Σε επίπεδο επιχειρηματικής κουλτούρας, ο Όμιλος διακρινόταν από πειθαρχία και επαγγελματισμό καθώς στελέχωνε τις επιχειρήσεις του τόσο στην ξηρά, όσο και στην θάλασσα με άτομα προερχόμενα από το Βασιλικό Ναυτικό, από τα οποία θαύμαζε την υψηλή κατάρτιση και εμπειρία που διέθεταν ή άτομα τα οποία προηγουμένως είχαν καθήκοντα υψηλών βαθμίδων σε σημαντικές ασφαλιστικές ή πετρελαϊκές εταιρίες. Όσον αφορά το ανθρώπινο δυναμικό, τα διαθέσιμα στοιχεία δεν μας παρέχουν επαρκείς πληροφορίες σχετικά με την προέλευση του, όμως η πλειονότητα των πληρωμάτων του στις περισσότερες περιπτώσεις ήταν αμιγώς ελληνική, ενώ όπως φανερώθηκε και στο προηγούμενο κεφάλαιο, προσέφερε αρκετά υψηλές και ανταγωνιστικές αμοιβές, δώρα, ιατρικές περιθάλψεις και φρόντιζε την δημιουργία ενός ικανοποιητικού τρόπου διαβίωσης στα πλοία, με στόχο την αύξηση της αφοσίωσης και της αποδοτικότητας, γεγονός που

---

<sup>231</sup> Ναυτικά Χρονικά 1083/842 (15 Ιουλίου 1980), σελ. 13

διαμορφώνει μια κουλτούρα αρκετά απαιτητική όπου η πειθαρχία συνδυαζόταν με την μέριμνα για το προσωπικό.

Τελευταίο χαρακτηριστικό είναι η κοινωνική και πολιτική δικτύωση, μέσα βοηθούν στην συλλογή πληροφοριών και τη μείωση τους κόστους συναλλαγής. Πέρα από τη ναυτιλιακή του δραστηριότητα, ο Σταύρος Νιάρχος καλλιέργησε ένα εκτεταμένο δίκτυο σχέσεων με πολιτικούς, επιχειρηματίες και προσωπικότητες διεθνούς εμβέλειας, ενισχύοντας έτσι τη διεθνή του παρουσία και επιρροή. Οι πολιτικές του πεποιθήσεις, όπως επισημαίνει η Παρήνα Δουζίνα-Στειακάκη, υπήρξαν βασιλικές και στην αρχή της δραστηριότητας του προσπαθούσε να γίνει αποδεκτός στην υψηλή κοινωνία και ιδιαίτερα στους βασιλικούς, ενώ έδειχνε να μην τον ενδιαφέρει τόσο η διαμόρφωση σχέσης με το κοινό, παρά τον θαυμασμό που μπορεί να του έδειχναν, πεποιθήσεις οι οποίες μπορεί να ήταν επηρεασμένες από την καταγωγή του, την Σπάρτη που αποτελούσε το προπύργιο της Βασιλείας.<sup>232</sup> Σύναψε στενές σχέσεις με την Ελληνική Βασιλική Οικογένεια και ενίοτε η σχέση αυτή χρησιμοποιήθηκε για την εκπλήρωση απότερων σκοπών. Συγκεκριμένα, το 1954 και ενώ ο Ωνάσης είχε υπογράψει την συμφωνία με την Σαουδική Αραβία για την μεταφορά πετρελαίου, ο Νιάρχος αξιοποίησε τις σχέσεις του με την Βασίλισσα Φρειδερίκη ώστε να προσκαλέσει στο ιδιωτικό του σκάφος, την Κρεολή, τον Άλεν Ντάλες, αρχηγό της αμερικανικής μυστικής υπηρεσίας και τον διευθυντή της CIA στην Αθήνα, Άλ Άλμερ, για να αναπτύξει σχέσεις με τις Αμερικανικές Μυστικές Αρχές.<sup>233</sup> Στο ιδιόκτητο νησί του, τη Σπετσοπούλα, ο Νιάρχος φιλοξένησε προσωπικότητες μεγάλης επιρροής από όλο τον κόσμο, όπως ο πρώην βασιλιάς της Αγγλίας Δούκας του Windsor, ο διάσημος μουσικός και μαέστρος Xavier Cugat, ο διεθνής κοσμοπολίτης Porfirio Rubirosa, η Αμερικανίδα πολιτικός και διπλωμάτης Clare Boothe Luce, μέλη της Ελληνικής Βασιλικής Οικογένειας, οι επιχειρηματίες και προσωπικότητες υψηλής κοινωνίας Bernard, Biaggi και Russel, και ο πρώην Υπουργός Εξωτερικών των ΗΠΑ Henri Kissinger.<sup>234</sup> Η παρουσία τους δεν ήταν απλώς μια ένδειξη φιλίας, αλλά μια προσπάθεια του Νιάρχου να διατηρεί σχέσεις με ισχυρά πρόσωπα της πολιτικής, της κοινωνίας και των επιχειρήσεων για την εκπλήρωση των προσωπικών του συμφερόντων. Το νησί λειτουργούσε ως σημείο συνάντησης του λεγόμενου Jet Set της

---

<sup>232</sup> Παρήνα Δουζίνα-Στειακάκη, *Σταύρος Νιάρχος: Ο αρχηγός του στόλου, με τα μάτια του πατέρα μου*, Μικρές εκδόσεις, Αθήνα 2017, σελ. 171

<sup>233</sup> «Πόλεμος Ωνάση – Νιάρχου με... γήπεδο», *ΤΟ ΒΗΜΑ*, 24 Νοεμβρίου 2008, <https://www.tovima.gr/2008/11/24/archive/polemos-wnasi-niarxoy-me-gipedo-to-fbi/> (τελευταία πρόσβαση 1/3/2026)

<sup>234</sup> Γιάννης Φραγκούλης, *Ο Σταύρος Νιάρχος: Όπως τον έζησα*, Φερενίκη, Αθήνα 2001, σελ. 39, 46, 49, 50, 66, 81-82, 115, 179

εποχής, ενισχύοντας τη διεθνή επιρροή και τα επιχειρηματικά δίκτυα του Νιάρχου. Τέλος, οι σχέσεις του Σταύρου Νιάρχου με τις κυβερνήσεις της Ελλάδας υπήρξαν αρκετά στενές καθώς τόσο οι δημοκρατικές, όσο και η μετέπειτα κυβέρνηση των συνταγματαρχών προσπάθησαν να αξιοποιήσουν την αντιπαλότητα μεταξύ του Σταύρου Νιάρχου και του Αριστοτέλη Ωνάση για να εξασφαλίσουν την εκβιομηχάνιση της χώρας μέσα από επενδύσεις που αφορούσαν τα ναυπηγεία, τα διωλιστήρια και την αεροπορία.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο

### Επενδύσεις σε Ελλάδα και εξωτερικό

#### 4.1 Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό θα παρουσιαστούν αναλυτικά τα επενδυτικά προγράμματα του Ομίλου Νιάρχου, από το 1956 έως το 1985. Συνολικά μέσα σε διάστημα 11 ετών, το 40% των επενδύσεων στην Ελλάδα πραγματοποιήθηκε από τους Έλληνες εφοπλιστές. Συνολικά, ο Νιάρχος επένδυσε σε 3 τομείς, οι δύο συνδέονταν στενά με την ναυτιλιακή του δραστηριότητα, ενώ η τρίτη αφορούσε καθαρά την απόκτηση κέρδους και την ικανοποίηση. Όπως ανέφερε άλλωστε και ο στενός του συνεργάτης Γιάννης Φραγκούλης, *“επένδυε εκεί που έβλεπε κέρδος”*. Επιπλέον, θα παρουσιαστούν οι συγκρούσεις που προέκυψαν μέσα στα πλαίσια αυτών των επενδύσεων, τόσο με τους Έλληνες εφοπλιστές, όσο και με την Ελληνική κυβέρνηση και τον αιώνιο ανταγωνιστή του, Αριστοτέλη Ωνάση, καθώς και οι λόγοι που τελικά τον οδήγησαν να αποχωρήσει από όλες τις επενδύσεις.

#### 4.2 Ελληνικά Ναυπηγεία Α.Ε. (1956-1985)

##### 4.2.1 Η πρώιμη υποδομή των ναυπηγείων και η εμφάνιση του Νιάρχου

Μέχρι τα μέσα του 19ου αιώνα το μεγαλύτερο ναυπηγικό κέντρο της Ελλάδας βρισκόταν στην Σύρο, όμως μετά την σταδιακή αντικατάσταση των ιστιοφόρων από τα ατμόπλοια, ο τίτλος αυτός μεταφέρθηκε στον Πειραιά. Στις αρχές του 20ου αιώνα η ναυπηγική βιομηχανία ήταν ιδιαίτερα χαμηλή καθώς η πλειονότητα των Ελλήνων εφοπλιστών προτιμούσαν την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων από τους Άγγλους οι οποίοι τα έδιναν σε αρκετά χαμηλές τιμές λόγω της προσπάθειας αντικατάστασης των σιδερένιων ατμόπλοιων με χαλύβδινα, ενώ δεν υπήρχε η απαιτούμενη τεχνογνωσία αλλά και τα κεφάλαια για την κατασκευή σύνθετων δραστηριοτήτων, πέρα από την κατασκευή. Την περίοδο του Μεσοπολέμου όμως εμφανίστηκε έντονη επιθυμία από την Διακυβέρνηση Βενιζέλου να δημιουργήσουν ένα πρόγραμμα ανανέωσης του Ελληνικού στόλου μέσω της κατασκευής ενός κρατικού ναυπηγείου. Το 1937 η Ελληνική κυβέρνηση έρχεται σε συμφωνία με τα Βρετανικά ναυπηγεία Harlands και μέσα σε ένα χρόνο ξεκινάει η διαδικασίες δημιουργίας του

ναυπηγείου στην περιοχή του Σκαραμαγκά για την κατασκευή πολεμικού στόλου και η ολοκλήρωση του προβλεπόταν το 1940. Ωστόσο, το ξέσπασμα του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και η αδυναμία απόκτησης των απαραίτητων πρώτων υλών, ανέβαλαν την υλοποίηση του προγράμματος. Κατά την διάρκεια του πολέμου τα ναυπηγεία παρέμειναν ανεκμετάλλευτα και καταστράφηκαν ολοσχερώς το 1944 από τους βομβαρδισμούς των Γερμανών.<sup>235</sup>

Τα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του 1950 ξεκινάει μια προσπάθεια από τις Ελληνικές κυβερνήσεις για την προώθηση της εκβιομηχάνισης της χώρας. Η διαδικασία αυτή δεν ήταν εύκολα πραγματοποιήσιμη καθώς το ισοζύγιο ήταν ελλειμματικό, υπήρχε νομισματική αστάθεια δυσκολεύοντας την αποταμίευση χρημάτων για την υλοποίηση τόσο μεγάλων επενδυτικών έργων, ενώ παράλληλα η πολιτική και οικονομική αστάθεια καθιστούσε αδύνατη την αξιοπιστία ώστε να προσελκυσθούν ξένα κεφάλαια στη χώρα. Για να προσελκύσουν τα απαιτούμενα κεφάλαια γι' αυτές τις επενδύσεις, η κυβέρνηση του Αλέξανδρου Παπάγου προχωράει στην υποτίμηση της δραχμής για να επιφέρει νομοθετική σταθερότητα και το 1953 διαμορφώνουν τον νόμο Ν.Δ. 2687/1953 σύμφωνα με το οποίο θα παρείχαν πλήρη προστασία στα ξένα κεφάλαια που θα επενδύονταν και οι όροι δεν θα μπορούσαν να μεταβληθούν. Έχοντας ξεπεραστεί τα εμπόδια, την περίοδο εκείνη εμφανίζεται το πρώτο ενδιαφέρον του Νιάρχου για την δημιουργία ναυπηγικού κέντρου, όχι στον Σκαραμαγκά, αλλά στην Σούδα.<sup>236</sup>

Το ενδιαφέρον του Νιάρχου για την κατασκευή ναυπηγικού συγκροτήματος είχε εμφανιστεί ήδη από το 1951<sup>237</sup> όταν υποψήφιος χώρες για την κατασκευή τέτοιων υποδομών υπήρξαν η Ιταλία, η Ισπανία, η Μάλτα και η Πορτογαλία, ο ίδιος αποφάσισε να δημιουργήσει μια μεγάλη διεθνώς βιομηχανία στην Ελλάδα καθώς όπως ανέφερε *“... εμείς μια ώρα θα φύγουμε από τη γη, τα βαπόρια θα γίνουν παλιοσίδερα, τα Ναυπηγεία όμως, όπου γίνονται θα μείνουν αιωνίως, γι' αυτό θα τα φτιάξουμε στην Ελλάδα...”*. Η απόφαση του αυτή γεννήθηκε καθώς, όσο αυξανόταν ο αριθμός του στόλου του, τόσο επιθυμούσε την δημιουργία ενός ναυπηγικού κέντρου που θα μπορούσε να εξυπηρετήσει άμεσα το στόλο του.<sup>238</sup> Η πρώτη αναφορά εκδήλωσης ενδιαφέροντος από τον Νιάρχο εντοπίζεται τον Οκτώβριο του 1955, καταθέτοντας κοινή πρόταση με τον Νομικό για την δημιουργία επισκευαστικής μονάδας

---

<sup>235</sup> Φίλιππος Δ. Σαχινίδης, *Τα Ελληνικά Ναυπηγεία 1956-1985*, ΕΛΙΑ, Αθήνα 2004, σελ. 24, 30-31

<sup>236</sup> ο.π., σελ. 34, 36-37, 49

<sup>237</sup> ο.π., σελ. 58

<sup>238</sup> Παρήνα Δουζίνα-Στειακάκη, *Σταύρος Νιάρχος: Ο αρχηγός του στόλου, με τα μάτια του πατέρα μου*, Μικρές εκδόσεις, Αθήνα 2017, σελ. 114, 237

στην Σούδα, σε συνεργασία με Σουηδούς τεχνικούς για την μελέτη και την λειτουργία της μονάδας χρησιμοποιώντας την τεχνογνωσία που διέθεταν. Η απόφαση της δημιουργίας μονάδας στην περιοχή ήταν αποτέλεσμα της στρατηγικής τοποθεσίας της περιοχής καθώς αυτή θεωρούταν ιδανική λόγω της συχνής διέλευσης των πλοίων του από την Μεσόγειο προς τη Διώρυγα του Σουέζ, δίνοντας την δυνατότητα στα πλοία του να πραγματοποιούν δεξαμενισμούς και συντηρήσεις. Το ενδιαφέρον των δύο εφοπλιστών ήταν ανεξάρτητο από την επιθυμία που είχε εκδηλώσει η Ολλανδική ναυπηγική εταιρεία N.D.S.M για την δημιουργία ναυτικών επισκευών.<sup>239</sup> Ένα μήνα αργότερα, η Ολλανδική πλευρά αποσύρει το ενδιαφέρον της για την δημιουργία ναυτικών επισκευών και επιβάλλουν εκ νέου πρόταση για την δημιουργία ναυπηγείων στην περιοχή του Σκαραμαγκά. Η νέα πρόταση των Ολλανδών πιθανότατα ήταν αποτέλεσμα της αναθεώρησης και της πρότασης των Νιάρχου-Νομικού αφού μετέφεραν το ενδιαφέρον δημιουργίας επισκευαστικού κέντρου από την Σούδα στον Πειραιά, στην προσπάθεια τους να τον καταστήσουν το σημαντικότερο κέντρο επισκευών στην Μεσόγειο. Μάλιστα, επισημαίνουν ότι δεν ζητούν κάποιο προνόμιο από την Κυβέρνηση ενώ δεν φοβούνται πιθανό ανταγωνισμό σε περίπτωση που δημιουργηθεί άλλη ναυπηγική ή επισκευαστική μονάδα στον Σκαραμαγκά ή σε άλλη περιοχή εντός της Ελλάδας.<sup>240</sup> Στις αρχές του Δεκεμβρίου η τελική πρόταση που κατατίθεται από τον Νιάρχο και τον Νομικό ανέφερε την κατασκευή επισκευαστικής μονάδας στον Σκαραμαγκά αφού η πραγματοποίηση ναυπηγικής μονάδας δεν ήταν υλοποιήσιμη λόγω έλλειψης ευρύτερης βιομηχανικής ανάπτυξης και να υποστηριχθεί το υψηλό κόστος της επένδυσης, ενώ η περιοχή του Πειραιά αποκλείστηκε εξαιτίας της υψηλής λιμενικής κίνησης και του περιορισμένου διαθέσιμου χώρου. Οι δύο πλευρές υπολόγιζαν ότι το κόστος της επένδυσης θα έφτανε τα 9-10 εκατομμύρια δολάρια, όμως το εγχείρημα δεν προχώρησε.<sup>241</sup>

Στα πλαίσια των διαπραγματεύσεων για την ίδρυση ναυπηγικής μονάδας στην Ελλάδα, καταθέτει πρόταση πέρα από τον Νιάρχο και ο ανταγωνιστής του, Αριστοτέλης Ωνάσης. Ήδη από την δεκαετία του 1950, ο Ωνάσης επιθυμούσε την δημιουργία ενός ναυπηγείου, όταν διαπραγματευόταν σε συνεργασία με τον Νιάρχο την αγορά ενός ναυπηγείου στην Γερμανία, όμως κάτι τέτοιο δεν υλοποιήθηκε.<sup>242</sup> Όμως, αυτή δεν ήταν η πρώτη φορά που οι δύο αυτές ισχυρές προσωπικότητες αποφάσισαν να συνεργαστούν. Λίγα χρόνια πριν

---

<sup>239</sup> Ναυτικά Χρονικά 489/248 (15 Οκτωβρίου 1955), σελ. 16

<sup>240</sup> Ναυτικά Χρονικά 490/249 (1 Νοεμβρίου 1955), σελ. 9

<sup>241</sup> Ναυτικά Χρονικά 491/250 (15 Νοεμβρίου 1955), σελ. 3 , 492/251 (1 Δεκεμβρίου 1955), σελ. 12

<sup>242</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία των επιχειρήσεων Ωνάση 1924-1975*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 2023, σελ. 104

ξεκινήσουν την ξέφρενη πορεία τους στον ναυτιλιακό χώρο, ο Ωνάσης, ο Νιάρχος, ο Μανώλης Κουλουκουντής, οι αδελφοί Πέτρου Γουλανδρή, ο Γιώργος Βεργωτής, Αντώνης Παπαδάκης, Ιωάννης Καρράς και ο Κωνσταντίνος Γράτσος, στενός συνεργάτης και φίλος του Ωνάση, ίδρυσαν μια εταιρεία τακτικών γραμμών, την λεγόμενη *Pacific Mediterranean Line*.<sup>243</sup> Η ιδέα αυτή δημιουργήθηκε από τον Κωνσταντίνο Γράτσο το 1943 και αφού έλαβε τις απαραίτητες εγκρίσεις από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών με την στήριξη της Ελληνικής Πρεσβείας της Νέας Υόρκης και της Ναυτικής διάσκεψης του Ειρηνικού, άρχισε να λειτουργεί το 1946. Η γραμμή αυτή, σε συνεργασία με την American Pacific Line, πραγματοποίησε δρομολόγια μεταξύ Βόρειου Ειρηνικού - Μεσογείου και ο κάθε πλοιοκτήτης θα διέθετε γι' αυτό το εγχείρημα, 2 Liberty πλοία. Το πρώτο πλοίο που ξεκίνησε τη λειτουργία της γραμμής υπήρξε το “*Master Elias Kulukundis*” του Μανώλη Κουλουκουντή, ενώ στην γραμμή εντάχθηκαν άλλα 2 πλοία του Ωνάση, το “*Merope*” και “*Socrates*”. Ένα χρόνο όμως αργότερα, το 1947, αποχωρεί ο Μανώλης Κουλουκουντής λόγω της υψηλής ανόδου των ναύλων της tramp ναυτιλίας, καθώς οι χαμηλοί ναύλοι των τακτικών γραμμών δεν ήταν τόσο συμφέρουσες για τον ίδιο. Παρά την προσπάθεια του Ωνάση να συνεχίσει η λειτουργία της επιχείρησης μέσω της απόκτησης 4 Liberty από την Ναυτιλιακή Επιτροπή των ΗΠΑ, μέσω της βοήθειας της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, το αίτημα αυτό δεν έγινε αποδεκτό και η άδεια για την γραμμή μεταβιβάζεται σε άλλον.<sup>244</sup>

Επιστρέφοντας όμως, οι δύο εφοπλιστές την περίοδο εκείνη βρίσκονταν σε πλήρη ρήξη, χωρίς καμία διάθεση συνεργασίας. Λίγο καιρό μετά την εκλογή του Καραμανλή, το 1955, εκμεταλλευόμενος την σύγκρουση μεταξύ αυτών των 2, προσπαθεί να προσελκύσει το ενδιαφέρον τους για την επένδυση σε 2 τομείς, τα ναυπηγεία και την αεροπορία, με υποψήφιους επενδυτές κυρίως τους Ωνάση και Νιάρχο αλλά και άλλους Έλληνες εφοπλιστές όπως ο Στρατής Ανδρεάδης κλπ. Τον Σεπτέμβριο του ίδιου έτους τόσο ο Ωνάσης, όσο και ο Νιάρχος καταθέτουν πρόταση για την απόκτηση των Ελληνικών αερογραμμών, την ΤΑΕ, με την πρόταση του πρώτου να επικρατεί μετά από εξέταση των προτάσεων από εννεαμελή επιτροπή, με διαφορά μιας μόλις ψήφου, 8 έναντι 7 του Νιάρχου. Όμως, τον Ιούλιο του 1956 λίγο πριν υπογραφεί η σύμβαση μεταξύ Ωνάση και Υπουργείου συντονισμού, ο Νιάρχος καταθέτει, παρά την λήξη της προθεσμίας, νέα πρόταση με βελτιωμένους όρους, πρόταση που όμως δεν εξετάζεται. Σύμφωνα με επιστολή του Αριστοτέλη Ωνάση, οι παραχωρήσεις

---

<sup>243</sup> Ναυτικά Χρονικά 284/43 (1 Απριλίου 1947), σελ. 8

<sup>244</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία των επιχειρήσεων Ωνάση 1924-1975*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 2023, σελ. 160

των ναυπηγείων και της αεροπορίας είχαν προαποφασιστεί, με τον ίδιο να αναφέρει “...Εις τους διαγωνισμούς αυτούς συμμετείχε και ο κ. Ν... ο Καραμανλής με έπεισε και με ηνάγκασε να παραχωρήσω τα ναυπηγεία εις τον μη προκριθέντα κ. Ν., όπερ και έπραξα δια την ησυχίαν του Έθνους”. Ο Νιάρχος όμως έχοντας σύμμαχο τον πρώην διευθύνοντα σύμβουλο της ΤΑΕ, Στέφανο Ζώτο καταφεύγει στο Συμβούλιο της Επικράτειας, τον Μάιο και τον Ιούλιο του 1956 αναφέροντας τους κινδύνους που ελλοχεύει η διπλή υπηκοότητα του Ωνάση για την Ελληνική πολιτική επικράτεια, ζητώντας την εκκαθάριση της ΤΑΕ εκποίηση των περιουσιακών της στοιχείων από τον ανάδοχο. Παρόλο που του Συμβούλιο της Επικράτειας συμφωνεί με τον Νιάρχο ότι οι όροι μεταβίβασης των περιουσιακών στοιχείων είναι όντως επιζήμιες για το Ελληνικό Δημόσιο, δεν διαπιστώνεται ένδειξη νοθείας ή παρέμβασης στον τρόπο εκλογής του αναδόχου, με αποτέλεσμα η αίτηση του Νιάρχου για ακύρωση της σύμβασης να απορριφθεί και να υπογραφεί επισήμως η σύμβαση μεταξύ Ωνάση και Υπουργείου Συντονισμού, στις 31 Ιουλίου 1956 για την δημιουργία της Ολυμπιακής Αεροπορίας.<sup>245</sup>

Δέκα χρόνια αργότερα, τον Οκτώβριο του 1966 στα πλαίσια της ανανέωσης της σύμβασης, ο Νιάρχος θα προσπαθήσει ξανά να αποκτήσει την Ολυμπιακή αεροπορία, αυτή τη φορά καταφεύγοντας στο Συμβούλιο της Επικράτειας για να κατηγορήσει τον Ωνάση ότι έκλεβε την Ολυμπιακή Αεροπορία, παρουσιάζοντας ως έξοδα παραγωγής πωλήσεων εισιτηρίων μεγάλα ποσά χωρίς επαρκή δικαιολογητικά και ότι μέρος των χρημάτων κατέληγε στον Ωνάση χωρίς να φορολογείται κανονικά. Για να στηρίξει τις κατηγορίες του, προσκόμισε εκθέσεις των Γιώργου Δούκα και Αντώνη Σκαρμαλιωράκη, οι οποίοι επίσης σημείωναν την ύπαρξη εξόδων χωρίς τα απαραίτητα παραστατικά. Το ζήτημα συνδεόταν με την πρακτική που ακολουθούσε η εταιρεία απέναντι στα ταξιδιωτικά πρακτορεία, καθώς για να διαθέτουν εισιτήρια της Ολυμπιακής, λάμβαναν προμήθειες και δωρεάν εισιτήρια, τα οποία εμφανίζονταν λογιστικά ως εισπράξεις, παρότι δεν υπήρχε στην πραγματικότητα εισπράξεις.<sup>246</sup> Σε επιστολή του για τον λόγω επιθυμίας ακύρωσης της σύμβασης, ο Νιάρχος επισημαίνει “ότι θεωρεί το όλον θέμα ως ηθικής τάξεως, καθ’ ότι είναι απαράδεκτον, κατόπιν των επενεχθεισών αλληπάλληλων βελτιώσεων της εν λόγω σύμβασης να παραμένουν

---

<sup>245</sup> ο.π., σελ. 385-387

<sup>246</sup> Τρύφων Κουταλίδης, *Ο δικηγόρος*, ΕΣΤΙΑ, 2019, σελ. 66-67

απροάσπιστα τα συμφέροντα του Κράτους και να φέρη αυτήν τη σφραγίδα του καταφανούς σκανδάλου”, όμως για ακόμη μια φορά η προσφυγή του Νιάρχου απορρίπτεται.<sup>247</sup>

#### 4.2.2 Η δημιουργία των Ελληνικών Ναυπηγείων και οι αντιπαραθέσεις με τους Έλληνες εφοπλιστές

Μετά την μεγάλη σύγκρουση για την ανάληψη των αερογραμμών, στις 12 Σεπτεμβρίου του 1956 υπογράφεται η σύμβαση μεταξύ Νιάρχου και Δημοσίου για την δημιουργία των Ελληνικών ναυπηγείων με την συνεργασία της Ολλανδικής εταιρείας N.D.S.M. Με βάση τη σύμβαση το δημόσιο είχε παραχωρήσει το δικαίωμα στο Νιάρχο να κατασκευάσει και να λειτουργήσει είτε εργοστάσιο κατασκευής πλοίων, σκαφών κλπ., με ή χωρίς μονάδα ναυπήγησης, είτε εργοστάσιο ναυπήγησης, με ή χωρίς τμήμα επισκευών. Αν επιλεγόταν η πρώτη περίπτωση, ο Νιάρχος θα έπρεπε να εγγυηθεί την εξασφάλιση μηχανικών εξοπλισμών για την πραγματοποίηση οποιασδήποτε επισκευαστικής εργασίας σε πλοία χωρητικότητας έως 50.000 τόνων. Για την δεύτερη περίπτωση, δεν είχαν μελετηθεί περαιτέρω προδιαγραφές. Το ποσό που έπρεπε να διατεθεί ήταν 8.630.000 δολάρια από τα οποία τα 600.000 δολάρια θα αποτελούσαν κεφάλαια κίνησης και το έργο έπρεπε να είχε υλοποιηθεί μέσα σε 4 χρόνια. Για να γίνει κατανοητή η σημασία και η επικινδυνότητα της επένδυσης, για περισσότερα από 60 χρόνια δεν είχε κατασκευαστεί στον Ελληνικό χώρο πλοίο άνω των 1.000 τόνων, στοιχείο που υποδεικνύει την σχεδόν ανύπαρκτη πείρα και τεχνογνωσία που υπήρχε.<sup>248</sup> Την ανάληψη υλοποίησης του έργου από την πλευρά του Ομίλου Νιάρχου, ανέλαβε ο Τεχνικός διευθυντής, Νίκος Δουζινάς. Η υλοποίηση αυτού του έργου δέχθηκε θετικής αποδοχής από τον τύπο και συγκεκριμένα τα Ναυτικά Χρονικά αναγράφουν ότι ο Νιάρχος σε αντίθεση με τον Ωνάση ότι *“Είχομεν τας επιφυλάξεις με όσον αφορά την σοβαρότητα των προτάσεων του κ. Ωνάση δια το κέντρον επισκευών και ναυτικών κατασκευών. Εις το συσταθέν Ανώτατον Οικονομικόν Συμβούλιον συνεζητήθησαν προ ημερών αι εν λόγω προτάσεις, εν συγκρίσει και προς τας από μηνών αποβληθείσας του κ. Νιάρχου και των μετ’ αυτού συνεργαζομένων Ολλανδών ναυπηγών... Αι προτάσεις του κ. Ωνάση διακρίνονται δια την στενότητα των επιδιώξεων, δια το επίμονον της αποφυγής πάσης επενδύσεως κεφαλαίων σημαντικών εις μόνιμα έργα ξηράς. Εξ αντιθέτου αι προτάσεις του κ. Νιάρχου διαγράφουν μια μακράς πνοής σοβαράν προσπάθειαν δημιουργίας εν Ελλάδι*

---

<sup>247</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία των επιχειρήσεων Ωνάση 1924-1975*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 2023, σελ. 434-435

<sup>248</sup> Φίλιππος Δ. Σαχινίδης, *Τα Ελληνικά Ναυπηγεία 1956-1985*, ΕΛΙΑ, Αθήνα 2004, σελ. 66

*αξιολόγου κέντρου επισκευών και κατασκευών, ικανού να συγκριθῆ εἰς ἐξοπλισμὸν και ἀπόδοσιν πρὸς τὰ καλύτερα και μεγαλύτερα του κόσμου... ”.*<sup>249</sup>

Αμέσως μετὰ την υπογραφή της σύμβασης, ξεκίνησε ἡ ἀναζήτηση του κατάλληλου χώρου για την δημιουργία των ναυπηγείων. Ὅπως ἐπισημαίνεται στην σύμβαση, ἡ περιοχή που μπορούσε να κατασκευαστεῖ, περιοριζόταν κυρίως σε 6 περιοχές, τον Σκαραμαγκά, το Πέραμα-Κερασίνη, το Λαύριο, τὴ Σύρο, τὴν Πύλο και τὴν Σούδα, ἐνῶ εἶχε δοθεῖ και ἡ δυνατότητα κατασκευῆς σε κάποια ἄλλη ἐπιλογή, ἀν ὅμως τὸ αἴτημα γινόταν δεκτὸ ἀπὸ τὸ Δημόσιο. Σε περίπτωση που ὁ Ὅμιλος Νιάρχου ἐπέλεγε τὸν Σκαραμαγκά, θα ὀριζόταν ἕνα ποσὸ ἐξαγορᾶς του χώρου και του Βασιλικῆς Ναυτικῆς ἀπὸ τὴν ἐπιτροπὴ με πρόεδρο τὸν ὑποδιοικητὴ τῆς Τράπεζας τῆς Ἑλλάδος. Ἀν ὅμως οἱ ἐγκαταστάσεις γίνονταν ἀλλοῦ, οἱ περιοχές του Σκαραμαγκά θα μπορούσαν να ἐνοικιαστοῦν για 3 χρόνια για τὸ ποσὸ τὸν 15.000 δολαρίων τὸ χρόνο. Μέσα σε ἕνα περιθώριο 180 ἡμερῶν ἀπὸ τὴν υπογραφή τῆς σύμβασης, ὁ Νιάρχος θα ἔπρεπε να ἐπιλέξει τὴν περιοχή που θα κατασκευαζόταν τὸ ἐργοστάσιο καθὼς και τὸ εἶδος του ἐργοστασίου που θα κατασκεύαζε, ἐνῶ θα ἔπρεπε να δημιουργηθεῖ και ἀνώνυμη ἐταιρεία με κεφάλαιο ἕως 500.000 δολαρίων ἡ ὁποία θα ἀναλάμβανε ὅλα τὰ δικαιώματα και τὶς ὑποχρεώσεις για τὴν ἐκμετάλλευση και δημιουργία του ἐργοστασίου.<sup>250</sup>

Τὰ κύρια ὑποψήφια μέρη για τὴν κατασκευή τῶν ναυπηγείων ὑπῆρξε ἡ Πύλος, ἡ Σούδα και ὁ Σκαραμαγκά. Ὀρίστηκε κλιμάκιο Βέλγων και Ὀλλανδῶν ἐμπειρογνομῶνων και ἐπισκέφτηκε και τὶς 3 περιοχές και τελικὰ ἐπιλέχθηκε ἡ περιοχή του Σκαραμαγκά. Οἱ πρώτες δύο ἐπιλογές δεν ἐπιλέχθηκαν κυρίως λόγω τῆς μεγάλης ἀπόστασης γεγονὸς που δυσκόλευε τὴν εὔρεση προσωπικῆς για να ἐγκατασταθεῖ ἐκεῖ, ὑπῆρχε ἀπουσία βιοτεχνῶν στην περιοχή γεγονὸς που καθιστοῦσε δύσκολο τὸν ἐφοδιασμό, καθὼς και οἱ ὀδικές προσβάσεις δεν ἦταν ἀρκετὰ καλές. Παρόλο που ὁ Νιάρχος, ὅπως φάνηκε και προηγουμένως, εἶχε ἰδιαίτερη προτίμηση στην Σούδα ἤδη ἀπὸ τὸ 1955, ἐκτὸς ἀπὸ τὸς λόγους που ἀναφέρθηκαν παραπάνω, ὁ σημαντικότερος λόγος ὁ ὁποῖος ἀπομάκρυνε τὴν δημιουργία τῶν ἐγκαταστάσεων στην περιοχή αὐτὴ ἦταν ἡ ὑπάρξη του ναύσταθμου του Ἑλληνικῆς πολεμικῆς ναυτικῆς, οἱ ἐγκαταστάσεις τῆς ἀεροπορίας και οἱ ὑπηρεσίες του ΝΑΤΟ. Ἡ παρουσία αὐτῶν τῶν παραγόντων ἐκεῖ ἐμπόδιζε τὸν Νιάρχο να προσελκεῖ πλοία Σοβιετικῶν τὰ ὁποία θα μπορούσαν να μεταβούν στην Σούδα κατεβαίνοντας ἀπὸ τὰ Δαρδανέλια, καθὼς

<sup>249</sup> Ναυτικά Χρονικά 502/261 (1 Μαΐου 1956), σελ. 5

<sup>250</sup> Φίλιππος Δ. Σαχινίδης, *Τὰ Ἑλληνικά Ναυπηγεία 1956-1985*, ΕΛΙΑ, Ἀθήνα 2004, σελ. 68-69

σε περίοδο ψυχρού πολέμου, τα πλοία αυτά μπορούσαν να κατηγορηθούν για κατασκοπία. Τα πλεονεκτήματα τα οποία οδήγησαν στην επιλογή της περιοχής του Σκαρामαγκά ήταν τα εξής. Αρχικά, στην περιοχή υπήρχαν ήδη οι ναυπηγικές εγκαταστάσεις του Βασιλικού Ναυτικού, γεγονός που επέτρεπε να ξεκινήσει άμεσα η παραγωγή χωρίς καθυστερήσεις. Επιπλέον, η γεωγραφική θέση ήταν ιδανική αφού ο όρμος της Ελευσίνας εξασφάλιζε εύκολη και ασφαλή διέλευση για τα πλοία και αποτελούσε προστατευμένο λιμάνι σε περιόδους κρίσης. Ακόμα και όταν η ένταση μειωνόταν, τα πλοία που παρέμεναν παροπλισμένα, μπορούσαν να κατευθυνθούν αμέσως στα ναυπηγεία για συντήρηση και επισκευές. Παράλληλα, πλοία που έφταναν από τη Διώρυγα του Σουέζ θα χρησιμοποιούσαν τα ναυπηγεία για να πραγματοποιήσουν τις απαραίτητες εργασίες συντήρησης, ενισχύοντας τον ρόλο της περιοχής ως κεντρικό σημείο ναυπηγικής δραστηριότητας.<sup>251</sup> Επιπλέον, λόγω της κοντινής απόστασης στην Αθήνα, θα καθίστατο εύκολη η ανεύρεση εργατικού δυναμικού και υπήρχε άμεση οδική σύνδεση. Έτσι, τον Ιανουάριο του 1957 δημιουργήθηκε η επιχείρηση *Ελληνικά Ναυπηγεία Α.Ε.* και ο Νιάρχος επέλεξε τις εγκαταστάσεις του Βασιλικού Ναυτικού, έκτασης 232 στρεμμάτων, ενώ παράλληλα αγόρασε επιπλέον 60 στρέμματα στον νοτιοανατολικό χώρο από εκεί που βρισκόταν ο χώρος του Βασιλικού ναυτικού. Επίσης, ζήτησε από το δημόσιο την απαλλοτρίωση 137,5 στρεμμάτων, έκταση η οποία έφτανε στα όρια στην νότια πλευρά με τον χώρο του Βασιλικού ναυτικού και είχε μέτωπο 350 μέτρα προς την ακτή.<sup>252</sup> Το έργο όμως καθυστέρησε για σύντομο χρονικό διάστημα να προχωρήσει καθώς εμφανίστηκαν νομικά και ιδιοκτησιακά προβλήματα από την πλευρά του Βασιλικού Ναυτικού. Πιο αναλυτικά, έπρεπε να δοθεί έγκριση από το Ναυτικό για την παραχώρηση των εγκαταστάσεων του, απόφαση που θεωρείτο εύκολη υπόθεση από την στιγμή που η απόφαση είχε οριστικοποιηθεί από τον πρωθυπουργό. Ο αξιωματικός ο οποίος είχε αναλάβει την υπόθεση ώστε να υπογράψει το πρώτο έγγραφο για να προχωρήσει η εισήγηση και να γίνει η παραχώρηση των εκτάσεων, ζήτησε ως αντάλλαγμα από τον Νιάρχο 1 δεξαμενόπλοιο. Τότε ο τεχνικός διευθυντής του Ομίλου, Νίκος Δουζίνας, του προειδοποίησε πως αν αρνιόταν να υπογράψει, ο Νιάρχος θα απέσυρε την επένδυση του μεταφέροντας την στο εξωτερικό. Υπό τον φόβο ότι, αν δεν υπέγραφε και η επένδυση χάνονταν, θα έπρεπε να εξηγήσει στον Κωνσταντίνο Καραμανλή γιατί αρνήθηκε και η επένδυση μεταφέρθηκε στο εξωτερικό, ο αξιωματικός υπέγραψε τελικά, επιτρέποντας

---

<sup>251</sup> Παρήνα Δουζίνα-Στειακάκη, *Σταύρος Νιάρχος: Ο αρχηγός του στόλου, με τα μάτια του πατέρα μου*, Μικρές εκδόσεις, Αθήνα 2017, σελ. 116-125

<sup>252</sup> Φίλιππος Δ. Σαχινίδης, *Τα Ελληνικά Ναυπηγεία 1956-1985*, ΕΛΙΑ, Αθήνα 2004, σελ. 71

στον Νιάρχο να προχωρήσει με το σχέδιό του και να διατηρήσει την επένδυση στην Ελλάδα.<sup>253</sup>

Με την λήψη της άδειας από το Βασιλικό Ναυτικό και του Υπουργείου Βιομηχανίας, η Ολλανδική εταιρεία N.D.S.M. ανέλαβε την πραγματοποίηση της ναυπηγικής κλίνης και ενός μέρους της προβλήτας, μια σειρά Ελλήνων εργολάβων ανέλαβαν την δημιουργία των κτιρίων και των γραφείων, υπό την επίβλεψη του κουνιάδου του Νιάρχου, Ανδρέα Δρακόπουλου. Όσον αφορά την οργάνωση, για το τεχνικό τμήμα είχαν δημιουργηθεί γραφεία μελετών και σχεδιαστήρια, γραφείο προεκτίμησης, γραφείο προγραμματισμού και προκατασκευής και συνεργεία. Σχετικά με το οικονομικό τμήμα, δημιουργήθηκαν γραφεία προμήθειας υλικού, αποθήκες, γραφείο χρονομέτρησης, γραφείο κοστολόγησης, κεντρικό λογιστήριο, γραφείο υπολογισμού ωρομισθίων και ταμείο. Ακόμη, διαμορφώθηκε ένα γραφείο προσωπικού το οποίο θα ήταν υπεύθυνο για την πρόσληψη και την εκπαίδευση του προσωπικού. Ο κύριος όγκος των εργασιών ολοκληρώθηκε σε μόλις 1,5 χρόνο αντί για τα 4 χρόνια που προέβλεπε η σύμβαση, και τα εγκαίνια πραγματοποιήθηκαν τον Ιούνιο του 1958, ενώ οι πρώτες επισκευές στα πλοία ξεκίνησαν λίγους μήνες αργότερα, τον Νοέμβριο του ίδιου έτους.<sup>254</sup>

Στην αρχή της οργάνωσης των ναυπηγείων, το μοναδικό πρόβλημα που εντοπίστηκε ήταν η έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού και τεχνιτών, περιορίζοντας σημαντικά τον ανταγωνισμό των ναυπηγείων. Για την στελέχωση μετατέθηκαν μηχανικοί του Ομίλου οι οποίοι είχαν τις απαραίτητες γνώσεις για τις επισκευαστικές εργασίες ενώ ένα μέρος τεχνιτών διαφόρων ειδικοτήτων είχε προσληφθεί από τα ναυπηγεία του Περάματος. Σε συνεργασία με τα Ολλανδικά ναυπηγεία, ο Νιάρχος αποφάσισε να αποστείλει 200 στελέχη διαφόρων ειδικοτήτων όπως υπάλληλους, στελέχη, εργατοτεχνίτες, εργοδηγοί κλπ. για να εκπαιδευτούν, με έξοδα των Ελληνικών Ναυπηγείων, και αυτοί μετέπειτα θα αναλάμβαναν να μεταβιβάσουν τις γνώσεις τους στους τεχνίτες και τους υπαλλήλους που θα προσλαμβάνονταν. Κατά τα πρώτα 2 χρόνια την εκπαίδευση των εργαζομένων την είχαν αναλάβει ειδικοί από το Βέλγιο. Με την έναρξη λειτουργίας των ναυπηγείων άρχισε να προσλαμβάνεται προσωπικό όπου το μεγαλύτερο μέρος του ήταν ανειδίκευτο, γεγονός που επηρέαζε την αποδοτικότητα των ναυπηγείων και γι' αυτό δημιουργήθηκε η σχολή τεχνιτών ναυπηγικής βιομηχανίας η οποία αποτελούνταν από 6 ειδικότητες όπως ελασματοουργός, φλογοχειριστής, καρφωτός-πελέκητος, ηλεκτροσυγκολλητής, σωληνουργός και σχεδιαστής

---

<sup>253</sup> Παρήνα Δουζίνα-Στειακάκη, *Σταύρος Νιάρχος: Ο αρχηγός του στόλου, με τα μάτια του πατέρα μου*, Μικρές εκδόσεις, Αθήνα 2017, σελ. 125-131

<sup>254</sup> Φίλιππος Δ. Σαχινίδης, *Τα Ελληνικά Ναυπηγεία 1956-1985*, ΕΛΙΑ, Αθήνα 2004, σελ. 75

ναυπηγήσεων. Το διδακτικό προσωπικό αποτελούταν από έμπειρα και καταρτισμένα άτομα του Ομίλου, ενώ η φοίτηση είχε διάρκεια 4 έτη από τα οποία τα πρώτα 3 πραγματοποιούνταν γενική εκπαίδευση και στο τελευταίο έτος επέλεγαν τομέα εξειδίκευσης. Στην σχολή γίνονταν αποδεκτοί μαθητές που είχαν ολοκληρώσει τουλάχιστον την πρώτη γυμνασίου ή την πρώτη τάξη τεχνικής σχολής. Για να αυξήσουν την εμπειρία τους, κατά τους πρώτους 6 μήνες της φοίτησης τους εργάζονταν στα ναυπηγεία από τα οποία λάμβαναν αμοιβή 20 δραχμών ημερησίως, ενώ η μεταφορά στους στα ναυπηγεία γινόταν δωρεάν με μέσα που παρείχε η επιχείρηση και τα 2 οικοτροφεία που υπήρχαν μπορούσαν να φιλοξενήσουν έως και 200 φοιτητές, κυρίως αυτούς που προέρχονταν από την επαρχία. Μέχρι το 1966 υπολογίστηκε ότι πάνω από 1.200 εργαζόμενοι αξιοποίησαν τη σχολή και οι πρώτοι απόφοιτοι έλαβαν το πτυχίο τους τον Οκτώβριο του 1965.<sup>255</sup>

Πέρα από την δημιουργία αυτής της σχολής, το 1963 και μετά από πρωτοβουλία του Νιάρχου, δημιουργήθηκε μια δεύτερη για την εκπαίδευση μηχανικών του εμπορικού ναυτικού, με την σχολή να παίρνει το όνομα, “*Σπύρος Νιάρχος*” προς τιμήν του πατέρα του. Το κτίριο όπου στεγαζόταν η σχολή, η οποία βρισκόταν στο χώρο των ναυπηγείων, αποτελούνταν από 4 αίθουσες, 1 αίθουσα οργάνων, σχεδιαστήριο, τραπεζαρία, γραφεία διοίκησης και διαχείρισης, αποδυτήρια και αποθήκες, με την επένδυση να αγγίζει τις 3.150.000 δραχμές.<sup>256</sup> Η εκπαίδευση συνδύαζε θεωρητικό και πρακτικό πλαίσιο. Κάθε χρόνο εισάγονταν 40 μαθητές, οι οποίοι εκτός από τα μαθήματά τους, εργάζονταν καθημερινά για τρεις ώρες στα μηχανουργεία των ναυπηγείων, αποκτώντας πραγματική εμπειρία. Επιπλέον, κατά τη διάρκεια των διακοπών ταξίδευαν σε πλοία του Νιάρχου για τρίμηνη πρακτική άσκηση, ώστε να γνωρίσουν από κοντά τις συνθήκες εργασίας στη θάλασσα. Η φοίτηση ήταν δωρεάν, ενώ οι μαθητές ήταν ασφαλισμένοι από την πρώτη μέρα, ενώ μετά το πρώτο εξάμηνο άρχιζαν να λαμβάνουν και ημερομίσθιο ως μαθητευόμενοι. Στόχος της σχολής ήταν να εκπαιδεύει νέους μηχανικούς έτοιμους να εργαστούν σε σύγχρονα πλοία, λαμβάνοντας με την ολοκλήρωση των σπουδών και της απαιτούμενης θαλάσσιας υπηρεσίας, το δίπλωμα γ’ μηχανικού χωρίς επιπλέον εξετάσεις. Το σύστημα θεωρήθηκε τόσο επιτυχημένο, ώστε και συζητήθηκε η εφαρμογή του και σε άλλες παρόμοιες σχολές της Χίου και της Σύρου.<sup>257</sup>

---

<sup>255</sup> ο.π., σελ. 90-94

<sup>256</sup> ο.π., σελ. 95-96

<sup>257</sup> Ναυτικά Χρονικά 699/458 (15 Ιουλίου 1964), σελ. 7

Με την έναρξη των εργασιών το 1958, η συνθήκες της αγοράς ήταν αρκετά αρνητικές καθώς οι ναύλοι των πλοίων, ειδικότερα των δεξαμενοπλοίων είχαν πέσει σε πολύ χαμηλά επίπεδα, με αποτέλεσμα αρκετές παραγγελίες να ματαιώνονται. Για να μπορέσουν να ανταπεξέλθουν την κρίση, άρχισαν να προσανατολίζονται στα επισκευαστικά κυρίως προγράμματα και τις βιομηχανικές κατασκευές. Για την πραγματοποίηση επισκευαστικών έργων, τον Μάιο του 1958 αγοράστηκε πλωτή δεξαμενή 26.000 τόνων κατασκευασμένη από τα γερμανικά εργοστάσια Gallnow Werke Ag, η οποία εισήλθε στον όρμο της Ελευσίνας τον Οκτώβριο του 1959 και μπορούσε να υποδεχτεί πλοία με μέγιστη χωρητικότητα 50.000 τόνους.<sup>258</sup> Από την πλευρά των βιομηχανικών κατασκευών, κατασκευάστηκαν σωληνωτές ράγες για το εργοστάσιο αζωτούχων λιπασμάτων στην Πτολεμαΐδα, κατασκευές χάλυβα για λογαριασμό των ελληνικών διυλιστηρίων ζάχαρης, χαλύβδινα πλαίσια για την εξυπηρέτηση των κτιρίων ηλεκτρόλυσης για το το εργοστάσιο Αλουμινίου της Ελλάδας, εξαρτήματα καμινιών για τις επιχειρήσεις που διαχειρίζονταν τσιμέντο, χαλύβδινες στέγες για κλωστοϋφαντουργικά εργοστάσια, αεραγωγούς για λογαριασμό σταθμών παραγωγής ενέργειας, χαλύβδινο πλαίσιο για το λεβητοστάσιο της ΔΕΗ, σφαιρικές δεξαμενές αμμωνίας, κατασκευές και εγκαταστάσεις συστημάτων επεξεργασίας λυμάτων, γεραμούς και σημαδούρες φόρτωσης.<sup>259</sup> Όλα αυτά διαδραμάτισαν καθοριστικό ρόλο στην υποστήριξη των ναυπηγείων σε μια περίοδο έντονης οικονομικής ύφεσης.

Ένα από τα προβλήματα που είχαν να αντιμετωπίσουν τα Ελληνικά ναυπηγεία ήταν η απουσία πιστωτικών διευκολύνσεων. Μέσα από την απουσία χορήγησης πιστώσεων από την Ελληνική κυβέρνηση και σε συνδυασμό με την οικονομική ύφεση τις περιόδου, οι Έλληνες πλοιοκτήτες δεν πραγματοποιούσαν ούτε παραγγελίες, ούτε επισκευαστικά έργα, σε αντίθεση με ναυπηγεία της Ευρώπης και της Ιαπωνίας, τα οποία διέθεταν τέτοιες πολιτικές. Η στάση αυτή της αγοράς οφειλόταν στον περιορισμό που είχαν οι τράπεζες με τον νόμο Ν.Δ. 588/7.4.1948 “*Περί ελέγχου της πίστωσης*” να χρηματοδοτούν βιομηχανικές επιχειρήσεις με βάση την πιστοληπτική τους ικανότητα, με αποτέλεσμα ο νόμος αυτός να περιορίσει σημαντικά την ανάπτυξη των εργασιών των ναυπηγείων. Λίγα χρόνια αργότερα, το 1962, η Νομισματική επιτροπή που είχε συσταθεί κατά τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια για την παρακολούθηση της πιστωτικής ικανότητας της χώρας, χορήγησε πιστώσεις από ειδικά πιστωτικά ιδρύματα αλλά και τράπεζες για την μετασκευή δεξαμενοπλοίων σε φορτηγά πλοία Bulk. Το ποσό αυτό ανερχόταν στο 70% της συνολικής δαπάνης με την προϋπόθεση

---

<sup>258</sup> Φίλιππος Δ. Σαχινίδης, *Τα Ελληνικά Ναυπηγεία 1956-1985*, ΕΛΙΑ, Αθήνα 2004, σελ. 82-83

<sup>259</sup> D. Kalafonos, Hellenic Shipyards Co., σελ. 38-40

ότι το ποσό που θα δανείζονταν οι πλοιοκτήτες δεν θα ξεπερνούσε το 1/3 της αξίας του σκάφους μετά την μετασκευή με επιτόκιο διάρκειας 5 ετών στο 6.5%. Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίστηκε η επισκευή πλοίων και για άλλους πλοιοκτήτες πέρα του Νιάρχου.<sup>260</sup>

Πέρα από την οικονομική ύφεση που έπληττε μαζί με το ναυτιλιακό κλάδο και τον ναυπηγικό, ένα άλλο πρόβλημα που είχε να αντιμετωπίσει ο Νιάρχος ήταν η αναξιοπιστία που ενέπνεαν τα Ναυπηγεία εξαιτίας της έλλειψης εμπειρίας που διέθετε το προσωπικό ως προς την ποιότητα των υπηρεσιών και τον χρόνο εξυπηρέτησης. Για την επίλυση όλων αυτών των ζητημάτων, με την επίσημη έναρξη λειτουργίας των ναυπηγείων στις 28 Νοεμβρίου του 1959, τα πρώτα πλοία που ανέλαβαν τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά να επισκευάσουν, ήταν εκείνα του Ομίλου Νιάρχου και συγκεκριμένα το World Liberty καθώς και ένας αριθμός παροπλισμένων δεξαμενόπλοιων T2. Για να μπορέσουν να διαχειριστούν τις επισκευές όλο και μεγαλύτερων πλοίων, κατασκευάστηκε μια δεύτερη δεξαμενή χωρητικότητας 22.000 τόνων η οποία μπορούσε να δεξαμενίσει πλοία έως 40.000 τόνων. Μέσα σε ένα μόλις μήνα, τα ναυπηγεία εξυπηρέτησαν συνολικά 13 πλοία του Ομίλου, συνολικής χωρητικότητας 195.473 τνβ. Μέσα από αυτή την κίνηση ο Νιάρχος στόχευε να προσδώσει κύρος μέσω της ανάθεσης πλοίων του στα ναυπηγεία ώστε να εξαλείψει οποιαδήποτε διστακτικότητα και επιφυλακτικότητα, αξιοποιώντας και τις προσωπικές του διασυνδέσεις με την Mobil, η οποία ανέθεσε στα ναυπηγεία την επισκευή και τον δεξαμενισμό του μεγαλύτερου της πλοίου, του Wubasha. Η κίνηση αυτή ανέδειξε τα ναυπηγεία ως αρκετά αξιόπιστα και παραγωγικά, παρέχοντας υπηρεσίες ίδιας ποιότητας με αυτών των ευρωπαϊκών ναυπηγείων, γεγονός που άρχισε να προσελκύει αρκετούς Έλληνες εφοπλιστές. Συγκεκριμένα, το 1960 το ποσοστό των πλοίων που διαχειρίζονταν τα ναυπηγεία τα οποία δεν ανήκαν στον Όμιλο Νιάρχου, είχε εκτοξευτεί στο 50% σε σχέση με το 15% του 1958, ενώ μέχρι το 1963 είχαν επισκευαστεί και δεξαμενιστεί 351 πλοία από τα οποία τα 101 ανήκαν σε Έλληνες πλοιοκτήτες<sup>261</sup>, καταδεικνύοντας την μεγάλη εμπιστοσύνη που είχαν λάβει μέσα σε διάστημα 5 ετών. Επιπροσθέτως, στο πνεύμα αυτό εμπιστοσύνης συνέβαλε και η παραγγελία για λογαριασμό του Νιάρχου, του πρώτου πλοίου που κατασκευάστηκε στα ναυπηγεία Σκαραμαγκά, το *Παγκόσμιος Ελπίς*. Το δεξαμενόπλοιο αυτό, χωρητικότητας 25.000 τόνων κατασκευάστηκε για να δώσει ο Νιάρχος στο προσωπικό την εμπειρία που χρειαζόνταν και με αυτό τον τρόπο θα γίνονταν φανερές και οι ναυπηγικές δυνατότητες του συγκροτήματος. Μάλιστα η παραγγελία έγινε χωρίς να υπάρχει κάποια χρηματοδότηση από

---

<sup>260</sup> Φίλιππος Δ. Σαχινίδης, *Τα Ελληνικά Ναυπηγεία 1956-1985*, ΕΛΙΑ, Αθήνα 2004, σελ. 116

<sup>261</sup> ο.π., σελ. 84, 99

την Ελληνική κεφαλαιαγορά, γεγονός που αύξανε κατά πολύ το κόστος του πλοίου, κάτι το οποίο γνώριζε πολύ καλά ο Νιάρχος. Το πλοίο ναυπηγήθηκε με βάση τις προδιαγραφές του Αμερικανικού νηογνώμονα American Bureau of Shipping για λογαριασμό της εταιρείας Iron Inc., η οποία ήταν υπό την διαχείριση του Νιάρχου και στις 20 Δεκεμβρίου 1960 πραγματοποιείται η καθέλκυση με ανάδοχο τη σύζυγο του πρωθυπουργού Κωνσταντίνου Καραμανλή, Αμαλία.<sup>262</sup> Την χρονιά εκείνη αποφασίζεται η κατασκευή μιας δεύτερης δεξαμενής 24.000 τόνων η οποία θα μπορούσε να δεξαμενίσει πλοία έως και 50.000 τόνους και θα τεθεί σε λειτουργία ένα χρόνο αργότερα, αποφασίσθηκε η επιμήκυνση της πρώτης πλωτής δεξαμενής για την διαχείριση πλοίων έως 72.000 τόνων και πραγματοποιήθηκε εμβάθυνση των της θαλάσσιας περιοχής μπροστά από τα ναυπηγεία για να είναι προσβάσιμη η προσέγγιση πλοίων άνω των 100.000 τόνων.<sup>263</sup>

Το 1964 και ενώ τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά είχαν αρχίσει να εδραιώνουν την θέση τους ως το μεγαλύτερο και αποτελεσματικότερο ναυπηγείο στην Μεσόγειο, εκδηλώνεται σημαντικό κύμα αντιπαράθεσης μεταξύ του Νιάρχου και ενός αριθμού εφοπλιστών, κυρίως με τον Στρατή Ανδρεάδη αλλά και τον Οργανισμό Λιμένα Πειραιά, για τα προνομιακά δικαιώματα που παραχωρήθηκαν στον Νιάρχο κατά την υπογραφή της σύμβασης. Πιο αναλυτικά, κατά την υπογραφή της σύμβασης του Νιάρχου με το Δημόσιο, έγινε σαφής η δυσκολία που υπήρχε για την δημιουργία ενός νέου ναυπηγείου στην χώρα ήταν περιορισμένη. Ο Νιάρχος σε συνεργασία με τον Ανδρεάδη είχαν συνεργαστεί επιτυχώς ώστε τα ναυπηγεία του Σκαραμαγκά να εξυπηρετούν κυρίως τα πλοία των στόλων τους, ενώ ο Ανδρεάδης υπήρξε και μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου των ναυπηγείων, από το οποίο όμως παραιτήθηκε μόλις ολοκληρώθηκαν οι εργασίες του, αποφασίζοντας να δημιουργήσει την δική του ναυπηγική μονάδα.<sup>264</sup> Με την υπογραφή της σύμβασης ο Νιάρχος είχε λάβει το σημαντικό προνόμιο του μονοπωλίου ελλιμενισμού το οποίο απαγόρευσε σε οποιοδήποτε ναυπηγείο να κατασκευάσει πλωτή ή ξηρή δεξαμενή εντός 20 ναυτικών μιλίων από τα ναυπηγεία, περιλαμβάνοντας της περιοχές του Περάματος, της Σαλαμίνας, του Πειραιά και του Σκαραμαγκά, περιοχές που ανήκαν στον ΟΛΠ. Όμως, το 1964 ο Στρατής Ανδρεάδης αποφασίζει και σπάσει αυτό το μονοπώλιο με την ίδρυση Ναυπηγείου στην Ελευσίνα το 1969, παρόλο που ο περιορισμός εξακολουθούσε να υφίσταται για τις υπόλοιπες περιοχές.<sup>265</sup> Η δημιουργία αυτή ξεκίνησε να προκαλεί προστριβές στις σχέσεις μεταξύ Νιάρχου-

---

<sup>262</sup> ο.π., σελ. 106-107

<sup>263</sup> ο.π., σελ. 85-86

<sup>264</sup> ο.π., σελ. 126

<sup>265</sup> Gelina Harlaftis, *Greek Shipowners and Greece 1945-1975*, Bloomsbury, UK 2012, σελ. 96

Ανδρεάδη, καθώς την περίοδο εκείνη τα ναυπηγεία πραγματοποιούσαν επεκτάσεις ύψους 10 εκατομμυρίων δολαρίων, ενώ θα απορροφούσαν σημαντικό αριθμό των εργαζόμενων τους, γεγονός που επηρέαζε σημαντικά τα ναυπηγεία εξαιτίας του μικρού αριθμού εξειδικευμένων εργατοτεχνιτών και θα μειωνόταν η παραγωγή εξαιτίας της πρόσληψης ανειδίκευτων εργατών. Την περίοδο που επιτυγχάνεται η έγκριση για τα ναυπηγεία του Ανδρεάδη, δημοσιεύονται στον Ελληνικό τύπο ότι ο Νιάρχος λόγω της οικονομικής ύφεσης, της έλλειψης πιστωτικών διευκολύνσεων και την απόφαση να επιτρέψει στον Ανδρεάδη την δημιουργία εγκαταστάσεων ελλιμενισμού, αποφάσισε να πουλήσει τα ναυπηγεία. Για να εξομαλύνει την κατάσταση, ο εφοπλιστής Ρεθύμνης προτείνει στον Ανδρεάδη την μεταφορά της πλωτής δεξαμενής των 100.000 τνβ στην Σύρο και όχι στα Μέγαρα ώστε να μην υπάρχουν άλλες προστριβές με τον Νιάρχο και να αυξηθεί ο ανταγωνισμός του ναυπηγείου της Σύρου. Στην πρόταση αυτή ο Νιάρχος απαντάει θετικά και με επιστολή του αναφέρει *“Είμαι ευτυχής ότι και άλλοι συνάδελφοι σκέπτονται τόσον υγιώς εν σχέσει με το ζήτημα του δεύτερου ναυπηγείου. Όχι μόνο αντίρρησης δεν θα είχαν δια τοιαύτην επέκτασιν του Νεωρίου Σύρου αλλ’ αντιθέτως τα Ελληνικά ναυπηγεία θα ήσαν ευτυχή να συνεργασθούν μετά της μονάδος αυτής, ήτις θα είχαν όλην την ηθικὴν και οικονομικὴν συμπαράστασιν... Και πάλιν ελπίζω ότι ο ανάδοχος θα αντιληφθῆ την αναταραχή... και θα θελήσῃ να δεχθῆ μιαν λύσιν...”*.<sup>266</sup> Τελικά οι δύο πλευρές έλυσαν τις προστριβές τους μέσω συμβιβασμού σύμφωνα με το οποίο το ναυπηγείο δεν θα δημιουργούταν πριν το 1969, ενώ ο Ανδρεάδης κατάφερε με Βασιλικό Διάταγμα να επεκτείνει το μονοπώλιο και των δύο μέχρι το 1985, ξεκινώντας έναν δεύτερο γύρο αντιδράσεων και συγκρούσεων, αυτοί την φορά με τον κύκλο των Ελλήνων εφοπλιστών του Λονδίνου.<sup>267</sup>

Ο περιορισμός αυτός επηρέαζε σημαντικά τα κέρδη του ΟΛΠ καθώς λόγω της υψηλής ζήτησης ελλιμενισμού και των μη επαρκών εγκαταστάσεων, ο ΟΛΠ αδυνατούσε να τους εξυπηρετήσει με αποτέλεσμα τα πλοία αυτά να καταφεύγουν στο εξωτερικό, ενώ ζημιωμένα από αυτή την εξέλιξη ήταν και τα μικρότερα επισκευαστικά κέντρα της Ελλάδας, καθώς θα ήταν αδύνατη η παραχώρηση άδειας.<sup>268</sup> Στο Βασιλικό αυτό διάταγμα πέρα από τον ΟΛΠ, αντέδρασαν και οι Έλληνες εφοπλιστές του εξωτερικού ζητώντας από τον Πρωθυπουργό να μην δημοσιευτεί το διάταγμα και αντέδρασαν έντονα όταν το αίτημα τους δεν πραγματοποιήθηκε. Λίγο διάστημα μετά, τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά υπέγραψαν την

---

<sup>266</sup> Φίλιππος Δ. Σαχινίδης, *Τα Ελληνικά Ναυπηγεία 1956-1985*, ΕΛΙΑ, Αθήνα 2004, σελ. 127-130

<sup>267</sup> Gelina Harlaftis, *Greek Shipowners and Greece 1945-1975*, Bloomsbury, UK 2012, σελ. 96-97

<sup>268</sup> ο.π., σελ. 96

επέκταση της σύμβασης με το Ελληνικό δημόσιο και αποφασίστηκε η παράταση εκμετάλλευσης μέχρι το 1985, απαγορεύοντας την δημιουργία άλλου ναυπηγικού συγκροτήματος εντός 20 ναυτικών μιλίων και συγκεκριμένα στις παράλιες περιοχές της Αττικής, του Αργοσαρωνικού, από τη διώρυγα της Κορίνθου μέχρι το Σούνιο και την Σαλαμίνα, με μόνη εξαίρεση την εγκατάσταση πλωτής δεξαμενής για τον ΟΛΠ. Η αντίδραση των εφοπλιστών ήταν σφοδρή, με τον Ωνάση και τον ΟΛΠ να καταφεύγουν στα δικαστήρια ζητώντας την ακύρωση των προνομίων των ναυπηγείων του Σκαρामαγκά και της Ελευσίνας, όμως το αίτημα του απορρίπτεται. Τον Αύγουστο του 1964 η σύγκρουση μεταφέρεται στο Α' Ελληνικό Ναυτιλιακό Συνέδριο όπου ο τότε Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Στέφανος Μπίρης, θα επανεξετάζε τα προνόμια εκμετάλλευσης που είχαν παραχωρηθεί στους Νιάρχο και Ανδρεάδη.<sup>269</sup> Ως απάντηση στην κριτική αυτή ο Νιάρχος απαντάει ότι σε καμία χώρα δεν υπήρχαν περισσότερα από 2 ναυπηγεία κοντά στα μεγάλα λιμάνια λέγοντας *“Είναι απολύτως ανακριβές το υποστηριχθέν, ότι τα παραχωρηθέντα προνόμια εις τα « Ελληνικά Ναυπηγεία » παρεμποδίζουν την δημιουργίαν και άλλων ναυπηγικών κέντρων εις την χώραν μας... Και η εμπειρία αυτή διδάσκει ότι η ασύδοτος και ανεξέλεγκτος δημιουργία ναυπηγείων οδηγεί εις αθρόας χερωκοπίας, όπως συνέβη εις την Βρεταννίαν. Διδάσκει επίσης, ότι εις κανένα από τους μεγάλους λιμένας της Ευρώπης δεν υπάρχει συμφόρησις ναυπηγείων πλην του Βελγίου και της Ολλανδίας, λόγω της σμικρότητος των χωρών αυτών και της τεράστιας κινήσεως των λιμένων των... Ήδη εχορηγήθη η άδεια δια δεύτερον ναυπηγείον εις την περιοχόν Πειραιώς. Ποια λογική, λοιπόν, υπαγορεύει την δημιουργίαν συμφορήσεως εις τον Πειραιά δια της ιδρύσεως και τρίτου ναυπηγείου, όταν αι ελληνικά ακταί έχουν μήκος 4.500 μιλίων και πολλαί εξ αυτών είναι πρόσφοροι ως ευρισκόμενοι επί της γραμμής διαπλεόντων την Μεσογείον σκαφών;”* και συνεχίζει λέγοντας πως οι αντιδράσεις των εφοπλιστών *“Θα έλεγε κανείς ότι όλος αυτός ο θόρυβος περί προνομίων έχει την ρίζαν του εις τον φθόνον. Διότι, επιτρέψατε μου να αμφιβάλλω αν οι υποστηρικταί της θεωρίας των προνομίων θα ήσαν διατεθειμένοι να επωμισθούν τας ευθύνας και τας δαπάνας μιας τοιαύτης επενδύσεως... επανειλημμένως εδήλωσα, ότι ευχαρίστως θα εδεχόμην την συνεργασίαν των επιθυμούντων να ασχοληθούν με την ναυπηγικήν βιομηχανίαν, οπότε, δια της εκδόσεως νέων μετοχών, τα «Ελληνικά Ναυπηγεία» θα ηδύνατο να καταστούν εκ των πρώτων μονάδων εις τον κόσμον.”*. Τέλος, τονίζει πως *“Είμαι, όμως, πρόθυμος και να μεταβιβάσω τα « Ελληνικά Ναυπηγεία » εις τους*

---

<sup>269</sup> Φίλιππος Δ. Σαχινίδης, *Τα Ελληνικά Ναυπηγεία 1956-1985*, ΕΛΙΑ, Αθήνα 2004, σελ. 126-132

επιδόξους ναυπηγούς και εκείνοι ας ζητήσουν, τότε, την κατάργησιν των περιφήμων «προνομίων», ώστε να ιδρυθούν πολλά ναυπηγεία...”.<sup>270</sup>

Σε απάντηση στα όσα ανέφερε ο Νιάρχος, η Ελληνική Επιτροπή τονίζει πως δεν τίθεται ζήτημα φθόνου αλλά θεωρούν λανθασμένη την απόφαση απαγόρευσης δημιουργίας νέων μονάδων έως το 1984 και πρότειναν την διατήρηση των προνομίων για τις περιοχές της Ελευσίνας-Περάματος μέχρι το 1967 και μετά να δοθεί το δικαίωμα να δημιουργηθεί ναυπηγική μονάδα σε όποιον το επιθυμεί σε όποια περιοχή επιθυμεί. Μετά από διαρκεί αναδιαπραγματεύσεις, Νιάρχος και Ανδρεάδης αποφασίζουν να δοθεί χρονικός περιορισμός των προνομίων τους, ενώ την περίοδο εκείνη εμφανίζεται η φήμη περί πώλησης του στόλου του Νιάρχου, κάτι που τελικά δεν έγινε αλλά για πολλούς αποτέλεσε στρατηγική κίνηση από τον ίδιο καθώς μέσω πιθανής πώλησης του, τα Ελληνικά Ναυπηγεία που κατά κύριο λόγο εξυπηρετούσαν τον στόλο του, θα δέχονταν σημαντικές οικονομικές επιπτώσεις.<sup>271</sup>

#### 4.2.3 Η “Χρυσή Περίοδος” των Ναυπηγείων και ο δρόμος προς την Κρατικοποίηση

Το διάστημα από το 1967 μέχρι και τα μέσα της δεκαετίας του 1970 υπήρξαν τα πιο παραγωγικά για τα ναυπηγεία. Το αποτέλεσμα αυτό οφειλόταν σε μια σειρά γεγονότων και μια από αυτές υπήρξε η χρηματοδότηση νέων κατασκευών από την ΕΤΒΑ. Η ΕΤΒΑ ήταν υπεύθυνη για την χρηματοδότηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην Ελλάδα και από το 1967 έως το 1972 παρείχε μεγάλο αριθμό δανείων τα οποία αξιοποιήθηκαν για την κατασκευή πλοίων στα ναυπηγεία Σκαραμαγκά. Τα ναυπηγεία για περίπου 10 χρόνια από την έναρξη λειτουργίας τους, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, επιβίωναν κυρίως μέσω της επισκευαστικής τους μονάδας και τις δημιουργίας χαλύβδινων κατασκευών για διάφορες βιομηχανίες.<sup>272</sup> Την χρονιά εκείνη, το κλείσιμο του Σουέζ προκάλεσε σημαντικές επιπτώσεις στα ναυπηγεία αφού τα πλοία δεν θα διέσχισαν την Μεσόγειο αλλά θα πραγματοποιούσαν τον περίπολο της Αφρικής, αφήνοντας τα ναυπηγεία χωρίς πελατεία και η μη υποβολή περαιτέρω παραγγελιών παραλίγο να τα οδηγήσει στο κλείσιμο αφού πριν το 1968 κατασκευάζονταν 12-18 πλοία το μήνα, χωρητικότητας 25-30.000 τνβ ενώ μετά ο αριθμός έπεσε στα 3-6 δεξαμενόπλοια. Για να αντιμετωπίσουν την κρίση, ήρθαν σε επαφή με

<sup>270</sup> Ναυτικά Χρονικά 703/462 (15 Σεπτεμβρίου 1964), σελ. 11

<sup>271</sup> Φίλιππος Δ. Σαχινίδης, *Τα Ελληνικά Ναυπηγεία 1956-1985*, ΕΛΙΑ, Αθήνα 2004, σελ. 137-140

<sup>272</sup> Gelina Harlaftis, *Greek Shipowners and Greece 1945-1975*, Bloomsbury, UK 2012, σελ. 113

ναυπηγεία της Ευρώπης και της Ασίας για να διασφαλίσουν την απαραίτητη τεχνογνωσία ώστε να μπορέσουν να κατασκευάσουν ένα νεό τύπου πλοίου που θα αντικαθιστούσε τα πολεμικά πλοία Liberty.<sup>273</sup> Ωστόσο, μέσω των πιστωτικών διευκολύνσεων, το ναυπηγικό τμήμα του συγκροτήματος άρχισε να δέχεται παραγγελίες και συγκεκριμένα το 1967 ανέλαβε την κατασκευή 26 φορτηγών πλοίων τύπου SD-14, τα λεγόμενα άντι-liberties. Μέσα στο διάστημα 1964-1974, τα ναυπηγεία απορρόφησαν το 23% όλων των δανείων που δόθηκαν στους Έλληνες πλοιοκτήτες, δημιουργώντας ευνοϊκές συνθήκες για τον Νιάρχο και λανθασμένη κατανομή των πόρων της χώρας προς την εξυπηρέτηση ενός πλοιοκτήτη.<sup>274</sup> Την περίοδο εκείνη εφαρμόζεται για πρώτη φορά η χρήση ηλεκτρονικού υπολογιστή, από τους πιο σύγχρονους στην Ελλάδα για την επιτυχή έκδοση στατιστικών-διοικητικών αναφορές, για τον υπολογισμό υδροστατικών καμπινών, έλεγχος των παραγγελιών, μετατόπιση φορτίου χωρητικότητα κλπ., για τα 26 πλοία που θα κατασκευάζονταν. Επιπλέον, την χρήση του αξιοποιούσε και το λογιστικό τμήμα για τον υπολογισμό του ισολογισμού, τη δήλωση εισοδήματος, την μισθοδοσία κ.α. Πέρα από τα SD-14 κατασκευάστηκαν επίσης πλοία τύπου Freedom και M-M14. Τον επόμενο χρόνο αναλαμβάνουν να επισκευάσουν ένα σημαντικό αριθμό πλοίων μετά την παράταση που είχαν λάβει τα πλοία από τους νηογνώμονες μόλις έκλεισε το Σουέζ, με το ποσοστό αυτό να αυξάνεται και το 1970 μετά τις απεργίες που πραγματοποιήθηκαν στα Ιταλικά ναυπηγεία. Συνολικά μέχρι το 1973 είχαν επισκευάσει πλοία συνολικού βάρους 92.000.000 τόνων.<sup>275</sup>

Από τις αρχές της δεκαετίας του 1970 το ναυπηγείο περνάει σε στάδιο ανάπτυξης καθώς κατασκευάζεται η μεγαλύτερη μόνιμη δεξαμενή που υπήρχε στην Μεσόγειο με δυνατότητα δεξαμενισμού και επισκευής πλοίων 250.000 τόνων και εγκαινιάστηκε τον Απρίλιο του 1970 με τον δεξαμενισμό του super tanker Mobil Astal. Την ίδια περίοδο υπογράφεται η σύμβαση Νιάρχου και Δημοσίου για βιομηχανικές επενδύσεις αξίας 200.000 δολαρίων, στα πλαίσια της οποίας θα κατασκευαζόταν και μια νέα μόνιμη δεξαμενή 300.000 τόνων, θα πραγματοποιούταν επέκταση των ναυπηγείων και θα δημιουργούταν εργοστάσιο χυτοσιδήρου και ναυτικών μηχανών.<sup>276</sup> Δύο χρόνια αργότερα ο Νιάρχος προχωράει σε μια πρωτοποριακή συμφωνία με την θυγατρική επιχείρηση του Gianni Agnelli, Grandi Motori

---

<sup>273</sup> Φίλιππος Δ. Σαχινίδης, *Τα Ελληνικά Ναυπηγεία 1956-1985*, ΕΛΙΑ, Αθήνα 2004, σελ. 148, 174

<sup>274</sup> Gelina Harlaftis, *Greek Shipowners and Greece 1945-1975*, Bloomsbury, UK 2012, σελ. 113-115

<sup>275</sup> Φίλιππος Δ. Σαχινίδης, *Τα Ελληνικά Ναυπηγεία 1956-1985*, ΕΛΙΑ, Αθήνα 2004, σελ. 149, 174-175

<sup>276</sup> ο.π., σελ. 150

Trieste (FIAT) για την δημιουργία εργοστασίου κατασκευής ντιζελομηχανών αλλά η συμφωνία δεν υλοποιήθηκε ποτέ.<sup>277</sup>

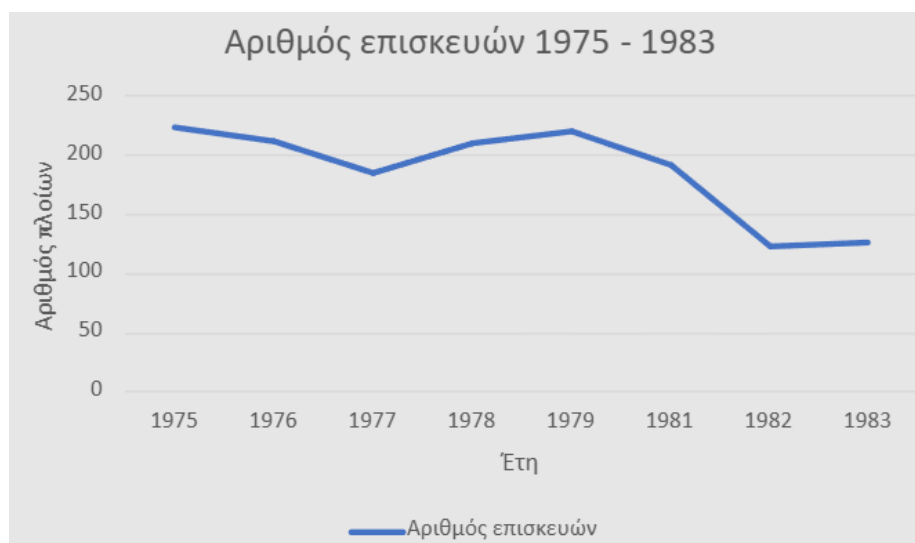
Το 1972-1973 ξεκινάει η παραγωγή ενός μεγάλου αριθμού κατασκευών. Συγκεκριμένα, το 1972 ξεκινάει η κατασκευή 12 πλοίων εκ μέρους Ελλήνων πλοιοκτητών μετά από κυβερνητικές επιδοτήσεις, ενώ το 1973 πραγματοποιείται η ναυπήγηση 6 δεξαμενοπλοίων, χωρητικότητας 120.000 τόνων και άρχισε να κατασκευάζεται μια μεγάλη σειρά παραγγελιών Bulk Carrier, τύπου BC 35, χωρητικότητας 35.000 τόνων σε συνεργασία με τα Αγγλικά ναυπηγεία Austin and Pickersgrill του Σάντερλαντ, ενώ το 1974 παραλαμβάνεται μια ακόμη παραγγελία για την κατασκευή επιπλέον 6 Bulk Carrier, αυτή τη φορά 37.000 τόνων. Συνολικά μέχρι το 1979 ναυπηγήθηκαν 19 Bulk Carrier ενώ την ίδια χρονιά ξεκινάει η κατασκευή 5 πλοίων Product carrier. Όπως φαίνεται και στον πίνακα 2, από το 1950 έως το 1973 οι παραγγελίες των ναυπηγείων ήταν εξαιρετικά χαμηλές όσον αφορά τις ναυπηγήσεις πλοίων για τους λόγους που αναφέρθηκαν παραπάνω. Η πενταετία 1974-1979 ήταν η πιο ώριμη περίοδος για τα ναυπηγεία με τον αριθμό των παραγγελιών να έχουν εκτοξευθεί από τους 20 για το διάστημα 1970-1973, στα 120 την περίοδο 1973-1979. Το 1973 τα ναυπηγεία ανέλαβαν για πρώτη φορά την κατασκευή θαλαμηγού και πιο συγκεκριμένα, την Atlantis I, τη θαλαμηγό του Σταύρου Νιάρχου, χωρητικότητας 3.400 τόνων, ένα έργο που σηματοδότησε ένα νέο κεφάλαιο στη δραστηριότητά τους. Στο τέλος της δεκαετίας αναλαμβάνουν την κατασκευή περιπολικών-πυραυλάκατων για λογαριασμό του Πολεμικού Ναυτικού, ενώ λίγα χρόνια νωρίτερα είχαν αναλάβει την κατασκευή αντιτορπιλικών για λογαριασμό των ΗΠΑ.<sup>278</sup>

Παρά την προσοδοφόρο περίοδο της δεκαετίας του 1970, η παρατεταμένη ναυτιλιακή κρίση η οποία συνεχίστηκε και τη δεκαετία του 1980, επηρέασε σημαντικά τα ναυπηγεία. Η επιχείρηση ξεκίνησε να εμφανίζει ζημιές λόγω της πτώσης της ζήτησης για νεότευκτα και της θαλάσσιας μεταφοράς. Οι εργαζόμενοι των ναυπηγείων άρχισαν να αμφισβητούν το ιδιοκτησιακό καθεστώς ξεκινώντας σοβαρές απεργίες και εργατικές κινητοποιήσεις, προκαλώντας ζημιά στην οικονομική κατάσταση των ναυπηγείων. Από το 1980 έως το 1985 δεν υπήρξε καμία παραγγελία νεότευκτου πλοίου και το τμήμα των επισκευών είχε μειωθεί δραστικά, με αποτέλεσμα μεγάλος αριθμός του προσωπικού να παραμένει άεργος, λαμβάνοντας κανονικά τον μισθό του, προκαλώντας ζημιές στην επιχείρηση ύψους

<sup>277</sup> Γιάννης Φραγκούλης, *Ο Σταύρος Νιάρχος: Όπως τον έζησα*, Φερενίκη, Αθήνα 2001, σελ. 129

<sup>278</sup> Φίλιππος Δ. Σαχινίδης, *Τα Ελληνικά Ναυπηγεία 1956-1985*, ΕΛΙΑ, Αθήνα 2004, σελ. 152-168

600.000.000 δραχμών το 1982 ενώ το ποσό εκτοξεύτηκε στο 1.900.000.000 δραχμών το 1984.<sup>279</sup>



Διάγραμμα 4: Αριθμός επισκευών 1975-1983, πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από βάση δεδομένων Ναυτικών Χρονικών

Χαρακτηριστικό παράδειγμα της μείωσης παρουσιάζεται στο διάγραμμα 3. Πιο αναλυτικά, το 1975 καταγράφεται υψηλός αριθμός επισκευών, περίπου 220, ενώ τα επόμενα δύο χρόνια παρατηρείται σταδιακή μείωση, με το 1977 να φτάνει περίπου τις 185 επισκευές. Το 1978 και το 1979 σημειώνεται ανάκαμψη, με τον αριθμό να αυξάνεται ξανά και να αγγίζει περίπου τις 220 επισκευές το 1979, που αποτελεί και ένα από τα υψηλότερα σημεία της περιόδου. Από το 1980 και μετά ξεκινά η πτωτική πορεία, η οποία γίνεται ιδιαίτερα έντονη το 1982, όταν οι επισκευές μειώνονται περίπου στις 120, το χαμηλότερο αριθμό όλης της περιόδου. Το 1983 παρατηρείται μια μικρή σταθεροποίηση, χωρίς όμως να επανέρχονται τα επίπεδα των προηγούμενων ετών. Για να μην οδηγηθεί σε επίσημη διακοπή των εργασιών, η εταιρεία ενημερώνει τους εργαζόμενους να βρουν νέα εργασία, να απασχολούνται για συγκεκριμένο αριθμό μέσων στην εβδομάδα ή θα πραγματοποιηθεί σταδιακή ή άμεση απόλυση του άεργου προσωπικού. Τον Φεβρουάριο του 1985 οι εργαζόμενοι κατέβαλαν έναν αριθμό αιτήσεων στην επιχείρηση, όπως την πρόσθετη ασφάλιση όλων των εργαζομένων και αύξηση των επιδομάτων. Όμως, παρά την αποδοχή των αιτημάτων και ανεξαρτήτως της κακής οικονομικής κατάστασης που βρισκόταν η επιχείρηση, οι εργαζόμενοι οδηγήθηκαν σε στάσεις εργασίας δημιουργώντας περαιτέρω προβλήματα. Με

<sup>279</sup> ο.π., σελ. 176, 198

την κατάσταση να έχει φτάσει στα άκρα, τον Μάρτιο του ίδιου έτους η εταιρεία ενημερώνει πως αν η κατάσταση δεν βελτιωθεί, θα προχωρήσει σε αναστολή της επιχείρησης, με τις απεργίες να συνεχίζονται.

Την 1η Απριλίου σε συνέλευση που πραγματοποίησε το Διοικητικό Συμβούλιο της επιχείρησης αποφασίστηκε με την έγκριση των μετόχων η οριστική διακοπή λειτουργίας από τις 8 Απριλίου του 1985 καθώς οι ζημιές είχαν ξεπεράσει τα 43.737.556 εκατομμύρια δραχμές, ξεπερνώντας το καταβεβλημένο μετοχικό κεφάλαιο. Οι λόγοι πίσω από αυτήν την απόφαση υπήρξε η παγκόσμια κρίση, τα μειωμένα έσοδα από την επισκευαστική μονάδα, ο διεθνής ανταγωνισμός και το πλεόνασμα προσωπικού που δεν εργαζόταν αλλά αμειβόταν κανονικά. Παρά τις διεκδικήσεις που ικανοποίησε η επιχείρηση, οι εργαζόμενοι εξακολουθούσαν να απαιτούν την εκπλήρωση επιπλέον αιτημάτων, μέσω απεργιών με αποτέλεσμα οι σχέσεις μεταξύ διοίκησης και εργαζομένων να είναι τεταμένες και η επιχείρηση να υπολειπεται. Ως έσχατη λύση, η επιχείρηση ζήτησε βοήθεια από την κυβέρνηση ζητώντας λήψη μέτρων αλλά δεν έλαβε καμία λύση ενώ οι κινητοποιήσεις συνεχίζονταν. Έτσι, έπειτα από 29 χρόνια, τον Σεπτέμβριο του 1985 το Ελληνικό Δημόσιο αγοράζει τις μετοχές της επιχείρησης έναντι 14.000.000 δολαρίων, παρόλο που η λογιστική της αξία υπολογιζόταν στα 95.000.000 δολάρια και τα ναυπηγεία κρατικοποιούνται.<sup>280</sup>

#### 4.3 Διυλιστήρια Ασπρόπυργου

Μέχρι το 1975 συνολικά στην Ελλάδα είχαν δημιουργηθεί 4 διυλιστήρια από τα οποία τα 3 βρίσκονταν υπό τον έλεγχο των εφοπλιστών, των αδελφών Βαρδινογιάννη (Motor oil), του Λάτση (Πετρόλα) και του Νιάρχου (Διυλιστήρια Ασπρόπυργου).<sup>281</sup>

Αμέσως μετά την απόκτηση των ναυπηγείων Σκαραμαγκά, το 1956 ο Νιάρχος κινήθηκε στην απόκτηση των Διυλιστηρίων Ασπρόπυργου. Μέσω της απόκτησης τόσο των ναυπηγείων, όσο και των διυλιστηρίων, ο Νιάρχος εξασφάλισε το μονοπώλιο της μεταφοράς του πετρελαίου μέσω των πλοίων του, έχοντας την δυνατότητα άσκησης πίεσης προς τις πετρελαϊκές εταιρείες, ενώ μέσω των ναυπηγείων διασφάλιζε την καλύτερη αξιοποίηση του

---

<sup>280</sup> ο.π., σελ. 198-207

<sup>281</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία των επιχειρήσεων Ωνάση 1924-1975*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 2023, σελ. 91

στόλου.<sup>282</sup> Το διυλιστήριο αυτό αποτέλεσε την πρώτη μονάδα διύλισης πετρελαίου στην Ελλάδα, παρά τις αντιρρήσεις των υπόλοιπων 5 πετρελαϊκών αδελφών, BP, Shell, Callex, Petrofina και Mobil, οι οποίες ήταν υπεύθυνες για την μεταφορά πετρελαίου στην Ελλάδα. Το 1956 κατασκευάστηκε η μονάδα και το έργο ανέλαβε ο Νιάρχος σε συνεργασία με την Mobil, με τον πρώτο να κατέχει τα 2/3 των μετοχών και το 1/3 ήταν υπό την κυριότητα του Κράτους, με τους νέους διαχειριστές να αναλαμβάνουν τη λειτουργία και τη διαχείρισή της βάσει των όρων της συμφωνίας. Με βάση τη σύμβαση, η Mobil θα προμήθευε την επιχείρηση με αργό πετρέλαιο και ο Νιάρχος μέσω του στόλου του θα αναλάμβανε αποκλειστικά την μεταφορά του, έως το 1968 όταν η κυβέρνηση ζήτησε νέες προσφορές για την επέκταση των διυλιστηρίων, τονίζοντας ότι αυτός που θα αναλάμβανε το έργο θα ήταν εκείνος που πέρα από την πρόταση για τα διυλιστήρια, θα πρότεινε καλύτερες προτάσεις βιομηχανικών επενδύσεων. Ο διαγωνισμός αυτός έγινε μέσα στα πλαίσια της νέας πολιτικής εξουσίας των συνταγματαρχών να βελτιώσουν την οικονομική κατάσταση της χώρας.<sup>283</sup>

Κύριοι ανταγωνιστές για ακόμη μια φορά υπήρξαν ο Ωνάσης και ο Νιάρχος. Από τις προτάσεις που καταβλήθηκαν, ο Ωνάσης έλαβε την δημιουργία του τρίτου διυλιστηρίου, ενώ ο Νιάρχος ανέλαβε ξανά την διαχείριση των διυλιστηρίων του Ασπρόπυργου, με τον Νιάρχο να αντιδράει για την απόφαση αυτή και να ζητά να ιδρύσει ο ίδιος το τρίτο διυλιστήριο. Τότε, η κυβέρνηση αποφάσισε να τους καλέσει ζητώντας τους να υποβάλλουν και οι 2 προτάσεις για την δημιουργία του τρίτου διυλιστηρίου. Από την πλευρά του Νιάρχου, η πρόταση περιλάμβανε, πέρα του διυλιστηρίου, επενδύσεις που έφταναν τα 500.000.000 δολάρια και αποτελούνταν από μια πετροχημική εταιρεία, μια εταιρεία κατασκευής αυτοκινήτων, εταιρεία παραγωγής αλουμινίου και αλουμίνιας αλλά και άλλες παρόμοιες επιχειρήσεις. Στην πρόταση του αυτή, ο Νιάρχος αναφέρθηκε στην σημαντική σχέση που είχε αναπτύξει με τις κυρίαρχες εταιρείες αλουμινίου Pechiney και Reynolds, μέσα από την συμμετοχή του στο Αλουμίνιον της Ελλάδος για να τονίσει την ικανότητα του να αναλάβει της ίδρυση μιας δεύτερης επιχείρησης αλουμινίου.<sup>284</sup>

Από την πλευρά του Ωνάση, η πρόταση του περιλάμβανε επενδύσεις ύψους 600.000.000 δολαρίων σε συνδυασμό με το διυλιστήριο ή 750.000.000 δολάρια με την δημιουργία μιας ηλεκτρικής εταιρείας είτε πυρηνικής, είτε θερμοηλεκτρικής. Συγκεκριμένα, οι επενδύσεις

---

<sup>282</sup> Φίλιππος Δ. Σαχινίδης, *Τα Ελληνικά Ναυπηγεία 1956-1985*, ΕΛΙΑ, Αθήνα 2004, σελ. 58

<sup>283</sup> Gelina Harlaftis, *Greek Shipowners and Greece 1945-1975*, Bloomsbury, UK 2012, σελ. 91

<sup>284</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία των επιχειρήσεων Ωνάση 1924-1975*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 2023, σελ. 105-106

σχετικά με το διυλιστήριο θα έφταναν τα 110.000.000 δολάρια και η δημιουργία αλουμίνιας, σε συνεργασία με την εταιρεία Alcoa, θα άγγιζε τα 300.000.000 δολάρια, ενώ για την επιχείρηση ηλεκτρικής ενέργειας το ποσό θα έφτανε τα 250.000.000 λύνοντας το ζήτημα που είχε δημιουργήσει η παροχή χαμηλής τιμής για την χρήση του ηλεκτρικού ρεύματος για λογαριασμό του Αλουμινίου της Ελλάδος, που έφταναν τα 2.000.000 ετησίως, τονίζοντας με τον τρόπο αυτό τους μη ευνοϊκούς όρους για την ΔΕΗ από τον Νιάρχο και την Pechiney. Μετά την μελέτη των προτάσεων, η πρόταση του Ωνάση ήταν αυτή που έγινε δεκτή για την ανάληψη του τρίτου διυλιστηρίου, όμως μετά από διαφωνία με την Alcoa, η σύμβαση ακυρώθηκε το 1972<sup>285</sup>, ενώ ο Νιάρχος μετά από διαπραγμάτευση με το κράτος, αποφάσισε την παραχώρηση των μετοχών του και στις 4 Δεκεμβρίου του 1976 υπογράφεται η μεταβίβαση έναντι 12.358.000 δολαρίων.<sup>286</sup>

#### 4.4. Αλουμίνιον της Ελλάδος

Ένας ακόμη τομέας της οικονομίας που λειτούργησε υπό μονοπωλιακό καθεστώς ήταν ο κλάδος των μετάλλων, τη διαχείριση του οποίου είχε αναλάβει η εταιρεία Αλουμίνιον της Ελλάδος. Η ιδέα για τη δημιουργία μιας εταιρείας αλουμινίου εμφανίστηκε στα τέλη της δεκαετίας του 1930, όταν εντοπίστηκαν σημαντικά αποθέματα βωξίτη προς εκμετάλλευση. Συγκεκριμένα, το 1939 ιδρύθηκε μέσω αμερικανικών τραπεζών, αμερικανικών εταιρειών αλλά και κεφαλαίων Ελλήνων ομογενών, η εταιρεία Hellenic Hydroelectric and Metallurgical Co., η οποία θα αναλάμβανε την υλοποίηση της επένδυσης. Παρά την υπογραφή της σχετικής σύμβασης, το έργο διακόπηκε το 1940 εξαιτίας του πολέμου, ενώ στη συνέχεια προέκυψαν μια σειρά από προβλήματα που καθιστούσαν την υλοποίησή του ιδιαίτερα δύσκολη. Μεταξύ αυτών ήταν οι περιορισμένες τεχνολογικές δυνατότητες, η αβεβαιότητα σχετικά με το μέγεθος των αποθεμάτων βωξίτη, η διαθεσιμότητα ενεργειακών πόρων, η χρηματοδότηση του έργου και η διάθεση του προϊόντος σε μια ήδη καρτελοποιημένη και ολιγοπωλιακή αγορά. Το μονοπώλιο της αγοράς αυτής ελεγχόταν από τέσσερις μεγάλες επιχειρήσεις: Alcoa, Alcan, Pechiney και Alusuisse.<sup>287</sup>

Ωστόσο, κατά τη δεκαετία του 1950 στο πλαίσιο της εκβιομηχάνισης της χώρας και με τη συμβολή του νόμου του 1953 που προωθούσε τις επενδύσεις ξένων κεφαλαίων στην Ελλάδα,

---

<sup>285</sup> Gelina Harlaftis, *Greek Shipowners and Greece 1945-1975*, Bloomsbury, UK 2012, σελ. 92

<sup>286</sup> Τρύφων Κουταλίδης, *Ο δικηγόρος*, ΕΣΤΙΑ, 2019, σελ. 200

<sup>287</sup> Κώστας Κωστής, *Κράτος και επιχειρήσεις στην Ελλάδα: Η ιστορία του «Αλουμινίου της Ελλάδος»*, Πόλις, Αθήνα 2013, σελ. 58, 64-65

εμφανίστηκαν προτάσεις από εταιρείες τόσο των Ηνωμένων Πολιτειών όσο και της Σοβιετικής Ένωσης για την ανάπτυξη της βιομηχανίας αλουμινίου. Πιο αναλυτικά, το 1957 η συμμαχία Reynolds-Kaiser υπέβαλε πρόταση στην ελληνική κυβέρνηση για τη δημιουργία βιομηχανίας αλουμινίου, αλλά η πρόταση αυτή απορρίφθηκε, καθώς δεν μπορούσε να εξασφαλιστεί η παροχή μεγάλων ποσοτήτων ηλεκτρικής ενέργειας σε χαμηλή τιμή, προϋπόθεση απαραίτητη για τη λειτουργία μιας τέτοιας μονάδας. Μια ακόμη πρόταση προήλθε από τη Σοβιετική Ένωση και αφορούσε την κατασκευή μονάδας παραγωγής αλουμινίου, με την αποπληρωμή να πραγματοποιείται είτε μέσω αγροτικών προϊόντων είτε μέσω προϊόντων της ίδιας της μονάδας ηλεκτρόλυσης. Ωστόσο, και αυτή η πρόταση απορρίφθηκε καθώς η ελληνική κυβέρνηση δεν επιθυμούσε να δημιουργήσει οικονομική εξάρτηση από τις ανατολικές χώρες. Έτσι, το 1959 εμφανίστηκε η γαλλική εταιρεία παραγωγής αλουμινίου Pechiney, η οποία ξεκίνησε διαπραγματεύσεις με την κυβέρνηση του Κωνσταντίνου Καραμανλή για τη δημιουργία εργοστασίου αλουμινίου στην Ελλάδα. Η πρωτοβουλία αυτή βασίστηκε στην εκτίμηση της ελληνικής κυβέρνησης ότι στη χώρα υπήρχαν σημαντικά αποθέματα βωξίτη, γεγονός που καθιστούσε υλοποιήσιμη μια τέτοια επένδυση, ενώ το εγχείρημα θα είχε και την πλήρη υποστήριξή της. Επίσης, στο διάστημα μεταξύ 10 έως 21 Φεβρουαρίου 1960 στάλθηκε ειδική επιτροπή με σκοπό την εκτίμηση των αποθεμάτων βωξίτη. Παράλληλα, η κυβέρνηση επιδίωκε την προσέλκυση και άλλων επενδυτών για τη δημιουργία του εργοστασίου προκειμένου να επιτύχει ακόμη ευνοϊκότερους όρους για την υλοποίηση της επένδυσης. Για τον λόγο αυτόν μετέβησαν στην Δυτική Γερμανία για να ξεκινήσουν διαπραγματεύσεις με την εταιρεία Vereinigte Aluminium Werke, η οποία όμως αρνήθηκε να συνεργαστεί λόγω της πολιτικής αστάθειας της χώρας, κάνοντας την Pechiney την μοναδική λύση. Έτσι, τον Μάρτιο του 1960 ξεκινάνε οι διαπραγματεύσεις μεταξύ της Ελληνικής Κυβέρνησης και της Pechiney- Compadec, εταιρεία που προωθούσε τα συμφέροντα της Pechiney και είχε πραγματοποιήσει έρευνα στην Ελλάδα ήδη από το 1953, σχετικά με τους βωξίτες. Οι όροι όμως που επέβαλλε η Pechiney δεν έγιναν αποδεκτοί με τις διαπραγματεύσεις να συνεχίζονται, στην προσπάθεια εύρεσης μιας “χρυσής τομής”, αφού το μόνο πρόβλημα που έμενε να λυθεί ήταν η τιμή του ηλεκτρικού ρεύματος που θα παραχωρούταν από την ΔΕΗ, όπου την απόφαση γι’ αυτό θα λάμβανε η κυβέρνηση.<sup>288</sup>

---

<sup>288</sup> ο.π., σελ. 69-70, 78-82

Στο σημείο αυτό εμφανίζεται ο Σταύρος Νιάρχος υποβάλλοντας κοινή πρόταση με την εταιρεία Reyniar, εκπροσώπου της Reynolds, στις 16 Απριλίου 1960. Από την πλευρά του Νιάρχου, παρόλο που η επένδυση δεν συνδεόταν με την ναυτιλιακή του δραστηριότητα, θα μπορούσε πέρα των άμεσων οφειλών που θα είχε από ένα τέτοιο εγχείρημα, να αξιοποιήσει και τον στόλο του για την πραγματοποίηση της μεταφοράς προϊόντων της μονάδας, ενώ μέσω των ναυπηγείων, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, θα κατασκευάζονταν σημαντικές χαλύβδινες κατασκευές για λογαριασμό του Αλουμινίου. Από την πλευρά της Reynolds, η ενασχόληση της με το Αλουμίνιο της Ελλάδας οφειλόταν στην προσπάθεια της να επεκτείνει διεθνώς τις δραστηριότητες της μειώνοντας έτσι τον ανταγωνισμό άλλων επιχειρήσεων του ίδιου κλάδου. Τελικά, στις 6 Μαΐου του ίδιου χρόνου, εκπρόσωποι της Pechiney ενημερώνουν την Ελληνική κυβέρνηση για πραγματοποίηση σύμπραξης μεταξύ Pechiney-Νιάρχου και Pechiney-Reynolds για την υλοποίηση της επένδυσης, ενώ στην συμφωνία θα ενταχθεί και ο Οργανισμός Βιομηχανικής Αναπτύξεως. Η συμφωνία μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών υπογράφηκε στις 17 Μαΐου του 1960 και ο Νιάρχος με επιστολή του στο Υπουργείο Συντονισμού αναφέρει τους αναδόχους. Η σύμβαση μεταξύ Pechiney-Κράτους-Νιάρχου θα γίνει στις 27 Αυγούστου και επικυρώθηκε από την Βουλή ένα μήνα αργότερα, στις 15 Σεπτεμβρίου.

Μέσα από αυτήν την σύμπραξη διευκολυνόταν η πραγματοποίηση του έργου, αφού η δύσκολη εύρεση χρηματοδότησης που αποτελούσε ένα από τα σημαντικότερα εμπόδια υλοποίησης του κατά τα προηγούμενα χρόνια, είχε πλέον λυθεί, καθώς και ο κίνδυνος της ανάληψης μιας τόσο δαπανηρής επένδυσης είχε μοιραστεί με την συμμετοχή αρκετών εμπλεκόμενων μερών. Τα προνόμια που δίνονταν ήταν αρκετά περιοριστικά για την Ελληνική Κυβέρνηση αφού αποκλειόταν οποιαδήποτε Ελληνική συμμετοχή, δεν θα καταβαλλόταν φόρος, η τιμή αγοράς του ηλεκτρικού ρεύματος θα ήταν 3 χιλιοστά του δολαρίου ανά Kwh και το εργοστάσιο θα βασιζόταν κυρίως στην παραγωγή αλουμινίου η οποία θα απορροφούσε την παραγωγή αλουμίνας. Η Ελληνική κυβέρνηση αντέδρασε στα μέτρα αυτά και στις 7 Ιουνίου υπήρξε αναθεώρηση των όρων, προς όφελος της κυβέρνησης καθώς μπόρεσε να συμμετάσχει στην επένδυση. Η σύμβαση θα διαρκούσε για 45 χρόνια και η ημερομηνία κατά την οποία το εργοστάσιο θα έπρεπε είχε ολοκληρωθεί και να είναι έτοιμο για λειτουργία υπήρξε η 1η Ιουνίου 1964.<sup>289</sup>

---

<sup>289</sup> ο.π., σελ. 82-92, 110, 114

Σχετικά με το κόστος της επένδυσης, το ποσό θα ανερχόταν στα 75.000.000 δολάρια, τιμή που δικαιολογούταν σύμφωνα με την Pechiney λόγω μη ανεπτυγμένης βιομηχανίας σε αντίθεση με άλλες χώρες, κάνοντας το κόστος υψηλότερο με τις τιμές να ανταποκρίνονται με αυτές που είχε προβλέψει ο ΟΗΕ για αντίστοιχα επενδυτικά έργα σε άλλες περιοχές. Μέχρι τα τέλη του 1961, το κόστος είχε ανέλθει στα 88.000.000 δολάρια και έφτασε τα 195.000.000 το 1966 λόγω της αύξησης της δυναμικότητας της αλουμίνιας στους 200.000 τόνους και στους 72.000 για το αλουμίνιο, αφού ο αρχικός σχεδιασμός προέβλεπε την παραγωγή 50.000 τόνων αλουμινίου και 100.000 τόνων αλουμίνιας, έχοντας πάντα υπόψιν τα διαθέσιμα αποθέματα βωξίτη. Επιπλέον, στο κόστος αυτό περιλαμβάνονταν οι μελέτες που είχαν πραγματοποιηθεί, η διασφάλιση πρώτων υλών και εξοπλισμού, η κατασκευή του εργοστασίου και τα απαιτούμενα κεφάλαια κίνησης. Ωστόσο, δεν είχαν υπολογιστεί τα κόστη κατασκευής των οικισμών και των λιμενικών εγκαταστάσεων, καθώς δεν είχε ακόμη αποφασιστεί η περιοχή στην οποία θα ανεγειρόταν το εργοστάσιο, ούτε οι χρηματοοικονομικές επιβαρύνσεις.<sup>290</sup>

Κατά την υπογραφή της σύμβασης η τοποθεσία δεν είχε ακόμη επιλεγεί και οι ανάδοχοι θα έπρεπε να ορίσουν μια περιοχή ώστε να ζητήσουν την απαλλοτρίωση της για λόγους ωφελείας. Για να μπορέσει να λειτουργήσει αυτό το εγχείρημα, το εργοστάσιο θα έπρεπε να κατασκευαστεί ταυτοχρόνων με την δημιουργία των έργων στον Αχελώο, ο οποίος θα τους παρείχε, πέρα από την ΔΕΗ, σημαντικό αριθμό ηλεκτρικής ενέργειας. Οι επιλογές που μελετήθηκαν ήταν 2 περιοχές στον κόλπο της Αντίκυρας, 2 περιοχές στον Κόλπο της Ιτέας, η Ναύπακτος, το Αντίρριο και το Λουτράκι. Η τελική επιλογή υπήρξε το Μετόχι στον Κόλπο της Αντίκυρας εξαιτίας κυρίως την τοποθεσίας η οποία έδινε την δυνατότητα στην μονάδα να επεκταθεί αλλά και να κατασκευαστεί λιμένας για την μεταφορά εμπορευμάτων, στην περιοχή υπήρχε σημαντικός αριθμός κοιτασμάτων βωξίτη, είχε βαθιά νερά στα οποία μπορούσε να πραγματοποιηθεί η ρίψη αποβλήτων και υπήρχε άφθονη παροχή νερού από την περιοχή του Αγίου Νικολάου και τέλος, στην περιοχή δεν υπήρχαν κάτοικοι ώστε να δημιουργείται πρόβλημα σχετικό με τον θόρυβο και την πιθανή περιβαλλοντική ρύπανση.<sup>291</sup>

Για τη λειτουργία μιας τόσο μεγάλης βιομηχανικής μονάδας, ο αριθμός του προσωπικού που θα απασχολούνταν κατά την κατασκευή του εργοστασίου υπολογιζόταν σε 3.000-4.000 άτομα, ενώ το μόνιμο προσωπικό εκτιμήθηκε ότι θα ανερχόταν περίπου σε 800

---

<sup>290</sup> ο.π., σελ. 100-104, 110-111

<sup>291</sup> ο.π., σελ. 111, 117

εργαζομένους. Η διαδικασία προσλήψεων ξεκίνησε τον Ιούνιο του 1961, ενώ η εκπαίδευση του προσωπικού πραγματοποιήθηκε σε μονάδες της Pechiney στο εξωτερικό για χρονικό διάστημα μεταξύ 2 έως 4 έτη. Συνολικά, στη Γαλλία εκπαιδεύτηκαν 70 μηχανικοί και εργοδηγοί για διάστημα δύο ετών, ενώ στην Ελλάδα οι πρώτοι εργαζόμενοι εκπαιδεύτηκαν για 6 μήνες και οι υπόλοιποι για 3 μήνες. Κατά τα πρώτα χρόνια λειτουργίας της μονάδας, το ποσοστό των ξένων εργαζομένων είχε οριστεί να μην υπερβαίνει το 15% και για τα επόμενα 3 χρόνια θα έπεφτε στο 8% μέσα στα επόμενα τρία χρόνια. Η μείωση και το χαμηλό ποσοστό ξένου προσωπικού ήταν θετικό για τους Έλληνες εργαζομένους, καθώς δινόταν προτεραιότητα στην απασχόλησή τους, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη της τεχνογνωσίας και ενισχύοντας την οικονομία, αφού οι μισθοί παρέμεναν στην ελληνική αγορά.. Το προσωπικό που επιλέχθηκε προερχόταν από διάφορες περιοχές της Ελλάδας. Η πλειονότητα προερχόταν από τις γειτονικές περιοχές (50%), ενώ ακολουθούσαν η Μακεδονία (9%), η Ήπειρος και η Κρήτη (5%), η Θεσσαλία (4%), καθώς και μικρότερα ποσοστά από την Πελοπόννησο (3%) και τη Θράκη (2%). Για την διαμονή των εργαζομένων, κατασκευάστηκαν μεταξύ 1961-1965 στην περιοχή 3 οικισμοί, 1 στον Άγιο Νικόλαο, 1 δίπλα στις εγκαταστάσεις του εργοστασίου και ένας στα Άσπρα σπίτια. Στον δεύτερο οικισμό θα διέμεναν υψηλόβαθμα στελέχη της επιχείρησης καθώς και οι μηχανικοί για να μπορέσουν να μεταβούν στο εργοστάσιο ανά πάσα ώρα και στιγμή που πρόκυπτε κάτι, ενώ στον τρίτο οικισμό θα διέμενε το υπόλοιπο προσωπικό και θα κατασκευάζονταν εμπορικά κέντρα για την εξυπηρέτηση των αναγκών τους. Όσον αφορά τους χώρους διαμονής, ήταν χωρισμένοι με βάση την ιεραρχία και δημιουργήθηκαν διαφορετικοί χώροι για τους υπαλλήλους, τα μεσαία στελέχη και τους εργάτες.<sup>292</sup>

Με την ολοκλήρωση εύρεσης τοποθεσίας και ανάληψης προσωπικού, δημιουργήθηκε η ανώνυμη εταιρεία το Αλουμίνιον της Ελλάδος στις 24 Αυγούστου 1960, με έδρα την Αθήνα και το μετοχικό κεφάλαιο να ορίζεται στα 25.000.000 δολάρια από το οποίο έπρεπε μέσα σε 2 μήνες να καταβληθεί το 1/8 του ποσού και το υπόλοιπο θα καταβαλλόταν με δόσεις μέσα σε 5 χρόνια. Η Pechiney θα αναλάμβανε το 50% του μετοχικού κεφαλαίου, ο OBA το 25% και το υπόλοιπο 25% ο Νιάρχος ή τα φυσικά-νομικά πρόσωπα που θα τον εκπροσωπούσαν. Πιο αναλυτικά, η Pechiney θα παρείχε το ποσό των 12.500.000 δολαρίων, ο Νιάρχος 5.200.000 δολάρια, ο OBA 3.000.000 δολάρια και η Reynolds 4.250.000 δολάρια. Πέρα τον ποσόν αυτών, τα υπόλοιπα 40.000.000 που επέμεναν θα καλύπτονταν με την

---

<sup>292</sup> ο.π., σελ. 117-118, 121, 280-282

χρηματοδότηση ξένων επιχειρήσεων. Το Διοικητικό Συμβούλιο αποτελούταν από 18 μέλη και ο αριθμός των εκπροσώπων διαμορφωνόταν με βάση το ποσοστό του μετοχικού κεφαλαίου που είχε η κάθε πλευρά. Από την πλευρά της η Pechiney εκπροσωπούσαν από την Societe Francoise Pour La Development de L' aluminium en Grece έχοντας 9 θέσεις αφού κατείχε το 50% των μετοχών, ενώ από 1 μέλος είχε η La Societe D'etude et De Developpment De Procedes Industriels, La Compagnie Generale De Participation Industrielle et Financiere, οι οποίες αποτελούσαν θυγατρικές της Pechiney. Από την πλευρά του Νιάρχου, δημιουργήθηκε η εταιρεία Hellenic Metals Co., με έδρα το Λιχνεστάιν, για την συμμετοχή του στο εργοστάσιο και εκπροσωπούσαν από τον Δημήτρη Χέλμη, αντιπρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου, τον Κωνσταντίνο Δρακόπουλο, τον Στέφανο Συριώτη και τον Robert Low, έχοντας το 21% των μετοχών. Έπειτα, η Reynolds International Inc., εκπροσωπούταν με 3 μέλη καθώς είχε το 17% και η OBA άλλαζε εκπροσώπους ανάλογα με την κυβέρνηση, έχοντας το 12%. Υπεύθυνη για την χρηματοοικονομική, διοικητική, εμπορική και τεχνική διαχείριση ήταν η Pechiney και η πώληση των εμπορευμάτων του εργοστασίου θα γινόταν κατά 65% μέσω του δικτύου της και κατά 35% μέσω του δικτύου της Reynolds.<sup>293</sup>

Αναφορικά με την χρηματοδότηση του έργου, τα 25 εκατομμύρια δολάρια που ανέθεσαν τα εμπλεκόμενα μέρη κάλυπταν το κόστος επένδυσης. Η προέλευση του υπόλοιπου ποσού προήλθε από Γάλλους προμηθευτές, από την Γερμανική αγορά, από τον Οργανισμό Χρηματικής Οικονομικής Ανάπτυξης, την Εθνική Τράπεζα και την Εθνική Κτηματική Τράπεζα Ελλάδος. Ξεκινώντας με τους Γάλλους προμηθευτές, αυτοί μέσω της εγγύησης της Compagnie Francoise d' assurances pour le commerce, θα παρείχαν δάνειο 48,8 εκατομμύρια δολάρια με επιτόκιο 5,25% και η εξόφληση θα ξεκινούσε με την έναρξη λειτουργίας της επιχείρησης. Στην συνέχεια, η Γερμανική αγορά θα παρείχε δάνειο 34 εκατομμυρίων δολαρίων, από τα οποία το 15% θα εξοφλούταν από τους προμηθευτές με επιτόκιο 6% και το υπόλοιπο 85% θα εξοφλούταν από τις 1 Ιουλίου του 1966 με επιτόκιο 5,75%. Ο οργανισμός χρηματικής οικονομικής ανάπτυξης παρείχε 2 δάνεια συνολικού ύψους 12 εκατομμυρίων δολαρίων από τα οποία τα 10 εκατομμύρια δολάρια θα είχαν επιτόκιο 6,25% και τα υπόλοιπα 2 εκατομμύρια θα είχαν 6,75%, με υποθήκη της βιομηχανικές εγκαταστάσεις αξίας 14.400.000 δολαρίων. Με την σειρά της, η Εθνική Τράπεζα έδωσε δάνειο 3 εκατομμυρίων με εξόφληση έως την 1 Ιανουαρίου 1970 και η Εθνική Κτηματική Τράπεζα Ελλήνων παρείχε

---

<sup>293</sup> ο.π., σελ. 111-112, 118, 121

3 δάνεια και επιτόκιο 7-7,5% και υποθήκη τον οικισμό στα Άσπρα Σπίτια. Τα κεφάλαια αυτά δεν κατέστησαν αρκετά για να ολοκληρωθεί η επένδυση, η επιχείρηση πήρε επιπλέον δάνεια με την εγγύηση μετοχών ύψους 12 εκατομμυρίων δολαρίων. Σχετικά με την φορολογία, κατέβαλαν φόρο 2% επί των κερδών όπως όλες οι επιχειρήσεις τις εποχής.<sup>294</sup>

Παρόλο που τα περισσότερα ζητήματα είχαν πλέον διευθετηθεί, προέκυψε ένα από τα σημαντικότερα εμπόδια. Η έντονη αντιπαράθεση με την αντιπολίτευση, η οποία εντασσόταν στο ευρύτερο πλαίσιο της πολιτικής σύγκρουσης μεταξύ αριστερών και δεξιών παρατάξεων, αλλά και του οικονομικού εθνικισμού που χαρακτήριζε την περίοδο εκείνη, ξεσήκωσε κύμα αντιδράσεων για την υπογραφή της σύμβασης. Πιο αναλυτικά, την περίοδο εκείνη οποιαδήποτε επένδυση ερχόταν από ξένα κεφάλαια θεωρούταν εξάρτηση και εκμετάλλευση από το εξωτερικό σε ένα κλίμα έντονου οικονομικού εθνικισμού, με αποτέλεσμα η προσπάθεια της Pechiney να θεωρείται “λήστευση” των εθνικών πόρων. Οι λόγοι που οδήγησαν στις αντιδράσεις ήταν το μεγάλο μέγεθος της επένδυσης, η απόκρυψη των διαδικασιών διαπραγμάτευσης, ο λανθασμένος χειρισμός των αρμόδιων υπουργών, η αδιαφορία της Pechiney να δημιουργήσει στενές επαφές και με την αντιπολίτευση πέρα από την κυβέρνηση και οι φορείς όπου συμμετείχαν και συγκεκριμένα ο Νιάρχος, ο οποίος δεν ήταν ιδιαίτερα συμπαθής στις κομματικές παρατάξεις των ακροδεξιών και αριστερών. Η αντιπαράθεση τους ξεκίνησε μετά από άρνηση αιτήματος από την πλευρά της κυβέρνησης να κατατεθούν στην Βουλή τα έγγραφα της σύμβασης, με αποτέλεσμα ένα μήνα αργότερα το κόμμα των Φιλελευθέρων και της ΕΔΑ να ζητάει από την κυβέρνηση την ακύρωση της σύμβασης. Την περίοδο εκείνη στην εξουσία βρισκόταν το κόμμα των δεξιών ΕΡΕ, με πρωθυπουργό τον Κωνσταντίνο Καραμανλή και η αριστερά εξαιτίας των πολιτικών τους διαφορών προσπαθούσε να παρουσιάσει την επένδυση αυτή ως ξεπούλημα των πόρων της χώρας σε ξένα συμφέροντα. Στα τέλη του έτους πραγματοποιήθηκε ψηφοφορία για την ακύρωση της σύμβασης με την απόφαση να είναι καταφατική καθώς η πλειονότητα των παρευρισκόμενων βουλευτών ψήφισαν κατά (111 έναντι 48).<sup>295</sup> Το μεγαλύτερο κύμα αντιδράσεων ήρθε το 1962 στα πλαίσια ανάλυσης των σκανδάλων της ΔΕΗ και αφορούσε την χαμηλή τιμή παροχής ηλεκτρικού ρεύματος στην επιχείρηση που ήταν αρκετά επιζήμια για το Κράτος.

---

<sup>294</sup> ο.π., σελ. 123-127, 237

<sup>295</sup> ο.π., σελ. 93-97, 106

Πριν την εμφάνιση του σκανδάλου, το έργο αντιμετώπισε έναν αριθμό εμποδίων που καθυστερούσαν την ολοκλήρωση της μονάδας και ζητήθηκε, το 1963 η λήψη παράτασης. Αρχικά, ο αριθμός βωξίτη ήταν πολύ μικρότερος από αυτών που ανέφεραν οι μελέτες. Στα τέλη του 1960 με της αρχές του 1961, ο αριθμός υπολογιζόταν ότι θα έφτανε τα 70 εκατομμύρια τόνους ενώ στην πραγματικότητα το ποσό δεν ξεπερνούσε τους 30 εκατομμύρια τόνους αξιοποιήσιμου βωξίτη δημιουργώντας μεγάλους προβληματισμούς για την εύρεση αποθεμάτων που πιθανός θα χρειάζονταν. Για να αντιμετωπιστεί αυτή η κατάσταση, η επιχείρηση ζήτησε την βοήθεια της κυβέρνησης για να εξαγοράσει ποσοστό αποθεμάτων βωξίτη από 1 από τις 3 εταιρείες εξόρυξης βωξίτη στην Ελλάδα, αλλιώς απειλούσαν με κατασκευή μονάδας μόνο αλουμινίου και όχι και αλουμίνας. Έτσι, με παρέμβαση της κυβέρνησης η ΑτΕ υπογράφει σύμβαση με την Μπάλος Α.Ε για την παραχώρηση 200.000 τόνων ετησίως και με την εταιρεία Βωξίται Παρνασσού για 225.000 τόνους ετησίως από το 1965 έως το 1974. Το δεύτερο πρόβλημα ήταν η μειωμένη ζήτηση της περιόδου η οποία μέχρι την έναρξη λειτουργιών το 1966 είχε σταθεροποιηθεί, ενώ τρίτο πρόβλημα αποτέλεσε ο εντοπισμός αρχαίων ευρημάτων και η καθυστέρηση δημιουργίας του φράγματος Κρεμαστών, το οποίο θα παρείχε στο εργοστάσιο την απαιτούμενη ενέργεια με αντάλλαγμα 1,2 εκατομμύρια τόνους βωξίτη ετησίως. Την ίδια χρονική περίοδο φημολογείται η πρώτη προσπάθεια αποχώρησης του Νιάρχου από την επιχείρηση. Σύμφωνα με τον τύπο, ο Νιάρχος είχε πάψει να ενδιαφέρεται για την επένδυση καθώς αντιλήφθηκε ότι τα αναμενόμενα κέρδη δεν ήταν αυτά που επιθυμούσε και οι σχέσεις με τους συνεταιίρους ήταν άσχημες, η αποχώρηση όμως δεν πραγματοποιήθηκε.<sup>296</sup>

Στα χρόνια που ακολούθησαν, και συγκεκριμένα στα τέλη του 1963, με την άνοδο του Γεωργίου Παπανδρέου στην προεδρία της κυβέρνησης, το κόμμα του ξεκίνησε την αναθεώρηση της σύμβασης αλουμινίου. Στα τέλη Απριλίου 1964 ξεκίνησαν οι σχετικές διαπραγματεύσεις, οι οποίες επικεντρώθηκαν κυρίως στην αναδιαπραγμάτευση της τιμής του ηλεκτρικού ρεύματος, τη τροποποίηση του ανέπαφου των συμβάσεων 25/6/60 και 27/8/60 και την αναπροσαρμογή των περιορισμένων όρων σχετικά με τις εξαγωγές βωξίτη. Η πρόταση που υπέβαλε η κυβέρνηση προέβλεπε ότι η τιμή του ηλεκτρικού ρεύματος θα κυμαινόταν μεταξύ 5 και 5,5 mill δολαρίων ανά kWh, τόσο για την αρχική δυναμικότητα όσο και για την επέκταση της μονάδας, η διάρκεια της σύμβασης θα περιοριζόταν σε 15 χρόνια, έναντι των 45 ετών της αρχικής συμφωνίας, ενώ η εξαγωγή βωξίτη θα αυξανόταν

---

<sup>296</sup> ο.π., σελ 158-173

στα 3 εκατομμύρια τόνους ετησίως. Παράλληλα, προβλεπόταν ότι, σε περίπτωση που οι διαπραγματεύσεις δεν κατέληγαν σε συμφωνία, υπήρχε η πιθανότητα η μονάδα να εθνικοποιηθεί από την κυβέρνηση Παπανδρέου, κάτι που όμως θα ήταν δύσκολο λόγω της συμμετοχής γαλλικών και γερμανικών επενδύσεων. Η Pechiney από την πλευρά της δεν απαντούσε στις προτάσεις της κυβέρνησης με αποτέλεσμα να πραγματοποιηθούν απεργίες από τους εργαζομένους και να διακοπούν οι διαπραγματεύσεις στις 30 Νοεμβρίου 1964. Τον Ιανουάριο και τον Φεβρουάριο του 1965 η Pechiney επανήλθε σε διαπραγματεύσεις με τον Υπουργό Εξωτερικών Σταύρο Κωστόπουλο, οι οποίες όμως για μία ακόμη φορά οδηγήθηκαν σε αδιέξοδο. Παράλληλα, η ελληνική κυβέρνηση ζήτησε την παραπομπή σε ειδικό δικαστήριο τον Κωνσταντίνο Καραμανλή και δύο ακόμη υπουργούς για τον τρόπο με τον οποίο είχαν πραγματοποιηθεί οι διαπραγματεύσεις σχετικά με το Αλουμίνιον της Ελλάδος. Όμως, τα σχετικά αδικήματα είχαν ήδη παραγραφεί και οι κατηγορούμενοι απαλλάχθηκαν. Στην περίπτωση που επιτυγχανόταν συμφωνία μεταξύ της κυβέρνησης και της Pechiney για αναθεώρηση των όρων της σύμβασης, θα μπορούσε να δημιουργηθεί η εντύπωση ότι ο Καραμανλής είχε πράγματι προβεί σε παραχωρήσεις που ζημίωναν το ελληνικό κράτος. Σε αυτό το σημείο ο Νιάρχος, στην προσπάθεια του να δοθεί μια λύση στο ζήτημα προτείνει μια συμβιβαστική λύση. Η τιμή του ηλεκτρικού ρεύματος να παραμείνει σταθερή για τα πρώτα 100 MW και να αυξηθεί για επιπλέον 30 MW, γεγονός που θα συνεπαγόταν και επέκταση της δυναμικότητας του εργοστασίου. Η Ελληνική κυβέρνηση αρνείται και η Pechiney ζητάει την βοήθεια της Αμερικανικής Πρεσβείας, ενώ παράλληλα η Reynolds στα πλαίσια μπιρκοτάζ, δεν καταθέτει τα δάνεια και διακόπτει τις εργασίες της στο εργοστάσιο καθώς και η ΕΤΒΑ που έπρεπε να λάβει την έγκριση του Κράτους για να παραχωρήσει την χρηματοδοτήσει, αρνείται να τα καταβάλει για να συνεχιστεί το έργο.<sup>297</sup>

Στις αρχές του 1965 η Γαλλική πλευρά προσπαθούσε να βρει μια λύση στο πρόβλημα σχετικά με την τιμή του ρεύματος, αφού δεν επιθυμούσαν να πληρώσουν τιμή άνω των 4 δολαρίων ανά Kwh. Την περίοδο εκείνη οι σχέσεις τους με τον Νιάρχο δεν ήταν καλές, καθώς ο ίδιος επιθυμούσε να διασφαλίσει τα προσωπικά του συμφέροντα και ήδη η απόφαση του για πιθανή αποχώρηση από την επένδυση, τον καθιστούσε αναξιόπιστο. Ενώ τα πράγματα έδειχναν ότι θα οδηγούνταν σε αδιέξοδο, τον Σεπτέμβριο του 1965, ο Παπανδρέου παραιτείται από την εξουσία μετά από σύγκρουση με τον Βασιλιά Κωνσταντίνο, γεγονός που οδήγησε στον σχηματισμό νέας κυβέρνησης υπό τον Στέφανο Στεφανόπουλο. Αμέσως,

---

<sup>297</sup> ο.π., σελ. 184-205

ξεκίνησαν εκ νέου διαπραγματεύσεις για την αναθεώρηση της σύμβασης του αλουμινίου, επειδή όμως η νέα κυβέρνηση δεν είχε ακόμη λάβει ψήφο εμπιστοσύνης, συγκροτήθηκε επιτροπή διαπραγμάτευσης με επικεφαλής τον Δημήτρη Γαλάνη. Η Pechiney αρχικά αποδεχόταν τιμή 4,10, ωστόσο ο Γαλάνης αποκάλυψε ότι κατά τη διάρκεια της διακυβέρνησης του Παπανδρέου είχε ήδη προταθεί τιμή 4,25, γεγονός που ανάγκασε τους Γάλλους εκπροσώπους να αποδεχθούν ότι μια τέτοια τιμή θα αποτελούσε την τελική τους υποχώρηση. Έπειτα, στις 3 Φεβρουαρίου 1966 υπογράφηκε πρωτόκολλο συμφωνίας μεταξύ του ελληνικού κράτους και της εταιρείας Αλουμίνιον της Ελλάδος. Λίγες ημέρες αργότερα, στις 8 Φεβρουαρίου, το διοικητικό συμβούλιο της ΔΕΗ εξέφρασε αντιρρήσεις, καθώς θεωρούσε ότι είχε αυξηθεί η παροχή ηλεκτρικής ενέργειας προς το εργοστάσιο χωρίς να έχει προηγουμένως ενημερωθεί, σε μια περίοδο που η ΔΕΗ αντιμετώπιζε ήδη δυσκολίες στην κάλυψη της ζήτησης. Το ζήτημα επιλύθηκε στις 22 Φεβρουαρίου 1966, όταν το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους επισήμανε ότι η ΔΕΗ όφειλε να σεβαστεί την αρχική σύμβαση 25/6/60 και ότι η συμβιβαστική λύση που πρότεινε η κυβέρνηση διασφάλιζε τα συμφέροντα του κράτους. Έτσι, στις 10 Μαρτίου 1966 υπογράφηκε νέα συμφωνία με την Pechiney, η οποία ρύθμιζε το ζήτημα της τιμής του ρεύματος και της αύξησης της δυναμικότητας του εργοστασίου, χωρίς να αμφισβητείται η αρχική σύμβαση. Συγκεκριμένα, η ΔΕΗ θα παρείχε 130.000 Kwh έναντι 4,375, τιμή που θα τροποποιούταν κάθε 3 χρόνια, ενώ η σύμβαση θα είχε ισχύ 29 χρόνια. Το εργοστάσιο θα ξεκινήσει την λειτουργία του στις 11 Φεβρουαρίου 1966 και θα αποτελέσει την πιο ολοκληρωμένη βιομηχανία βωξίτη, αλουμινίου και αλουμίνιας στην Ευρώπη, αποτέλεσμα του απόλυτου ελέγχου που διέθετε η Pechiney μετά την απόκτηση των μετοχών Reynolds-Νιάρχου, το 1965.<sup>298</sup>

Παρά την αντιμετώπιση των προβλημάτων και την έναρξη των λειτουργιών, ο Νιάρχος αποφάσισε την αποχώρηση του από την επιχείρηση, απόφαση που είχε ληφθεί ένα χρόνο πριν. Συγκεκριμένα, ο Νιάρχος θα εκδηλώσει την επιθυμία να αποχωρήσει από την επένδυση αλουμινίου, πουλώντας της μετοχές του. Παρά την προσπάθεια της κυβέρνησης να τις αποκτήσει ώστε να διασφαλίσει περισσότερο έλεγχο στην επένδυση, δεν τα κατάφερε λόγω της πολιτικής αστάθειας και της αδυναμίας σχηματισμού κυβέρνησης. Η μεταβίβαση καθυστέρησε να πραγματοποιηθεί και συμμετείχε κανονικά στις διαπραγματεύσεις με την κυβέρνηση. Τον Οκτώβριο του 1965 οι μετοχές της Reynolds αγοράζονται από μια εταιρεία χαρτοφυλακίου, ενώ οι μετοχές του Νιάρχου προτάθηκαν στην Pechiney η οποία τις αγόρασε

---

<sup>298</sup> ο.π., σελ. 211, 216-220, 236

τον Μάιο του 1966. Ο λόγος της απομάκρυνσης από την πλευρά του Νιάρχου ήταν η μη ικανοποίηση των συμφερόντων του ενώ η Pechiney αναφέρει ότι ήταν δύσκολη η συνεργασία μαζί του και ότι αποφάσισε αυτή να αγοράσει τις μετοχές στα πλαίσια της στρατηγικής της, η οποία ήταν ο αποκλεισμός άλλων επιχειρήσεων ή επιχειρηματιών στην επένδυση ώστε να έχει αυτή τον έλεγχο.<sup>299</sup>

#### 4.5 Επενδύσεις στο εξωτερικό

Εκτός από το ενδιαφέρον του για την ανάπτυξη της ελληνικής βιομηχανίας και οικονομίας, ο Νιάρχος επένδυσε επίσης στο χειμερινό θέρετρο των Ελβετικών Άλπεων, το Sankt Moritz. Η πρώτη επίσκεψη του Νιάρχου στο Sankt Moritz χρονολογείται λίγα χρόνια μετά την ολοκλήρωση του πολέμου, το 1948, όταν παρευρέθηκε στους Ολυμπιακούς Αγώνες που έγιναν στην περιοχή, διαμένοντας στα γνωστά πολυτελή ξενοδοχεία Kulm Hotel και Badrutt's Palace Hotel. Στις αρχές της δεκαετίας του 1950, άρχισε να επενδύει στην περιοχή, ξεκινώντας από την περιοχή Lagalb. Η πρώτη του επένδυση σημειώθηκε το 1955 στο κύριο χιονοδρομικό κέντρο της περιοχής, Corviglia. Με την πρωτοβουλία του κατασκευάστηκε το λιφτ Piz Nair, που ανέβαινε στο υψηλότερο σημείο της Corviglia, στα 3.057 μέτρα, ενώ προς τιμήν του μια πίστα στο Corviglia ονομάστηκε Niarchos Run.<sup>300</sup> Λίγα χρόνια αργότερα, το 1963 κατασκεύασε το δεύτερο μεγαλύτερο τελεφερίκ, αυτή τη φορά προς την κορυφή Corvatsch, που έφτανε στα 3.303 μέτρα. Τέλος, το 1970 μετά από οικονομικές δυσκολίες που αντιμετώπιζε το Kulm Hotel, το απέκτησε ο Νιάρχος καθιστώντας τον, τον μεγαλύτερο ιδιώτη ιδιοκτήτη ακινήτων στην περιοχή.<sup>301</sup>

#### 4.6 Επενδύσεις πέρα από την ναυτιλία

Πέρα από τις επενδύσεις του στην Ελλάδα και το εξωτερικό, ο Νιάρχος διέθεσε κεφάλαια και σε δραστηριότητες εκτός ναυτιλίας, όπως η αγορά αλόγων, έργων τέχνης και αντικειμένων υψηλής αξίας. Παράλληλα, συνέβαλε σημαντικά στην προβολή και ανάπτυξη του τουρισμού στην Ελλάδα.

---

<sup>299</sup> ο.π., σελ. 212-215

<sup>300</sup> Time Magazine, *Shipping: The New Argonauts*, February 18, 1957,

<https://time.com/archive/6799796/shipping-the-new-argonauts/> (τελευταία επίσκεψη 13/2/2026)

<sup>301</sup> The Telegraph, "The Saviour of St Moritz: How a Greek Shipping Magnate Transformed the Swiss Ski Resort," *The Telegraph*, <https://www.telegraph.co.uk/travel/ski/articles/saviour-st-moritz-greek-shipping-magnate-swiss-ski-resort/> (τελευταία πρόσβαση 21/2/2026)

Πιο αναλυτικά, στην προσπάθειά του να διεισδύσει στους κύκλους του διεθνούς Jet Set και ιδιαίτερα στους βασιλικούς κύκλους, ο Νιάρχος επένδυσε σε σημαντικό αριθμό καθαρόαιμων αλόγων, συμμετέχοντας σε διάφορους αγώνες ιπποδρόμων. Το 1956 κατείχε συνολικά 18 άλογα<sup>302</sup> και κατάφερε να κερδίσει τρόπαια όπως το Derby και το Ascot, εξασφαλίζοντας με αυτό τον τρόπο μια θέση στην επίσημη βασιλική κερκίδα.<sup>303</sup> Στη συνέχεια της προσπάθειάς του να ενταχθεί σε αυτούς τους κύκλους, ο Νιάρχος στράφηκε στην τέχνη, ασχολούμενος με τη συλλογή έργων σημαντικών ζωγράφων και επενδύοντας σε πίνακες υψηλής αξίας. Ο πρώτος πίνακας που αγόρασε ήταν στην Νέα Υόρκη το 1949, το *Landscape* του Renoir και το 1952 αγοράζει στο Παρίσι της *δίδυμες αδελφές* του Renoir έναντι 53.200 δολάρια. Οι μεγαλύτερες του αγορές υπήρξαν η *αποκαθήλωση* του Ελ Γκρέκο το 1955 ως δώρο στην γυναίκα του, Ευγενία, έναντι 500.000 δολαρίων και το 1957 έστειλε την γυναίκα του εκ μέρους του στο Λος Άντζελες για την απόκτηση 58 πινάκων του Edward G. Robinson έναντι 2.500.000 δολαρίων.<sup>304</sup> Επιπλέον, πολλοί από τους πίνακες του βρίσκονταν στο ιδιωτικό του σκάφος, Κρεόλη, όπως το *Père Tanguy* του Van Gogh, το *L'aqueduc et l'Écluse* του Cézanne, ο *Γέρος Κλόουν* του Rouault, η *Χορεύτρια που αφήνει το καμαρίνι της* του Degas, το *Jean Avril* του Toulouse-Lautrec και το *Olympia* του Monet. Οι πίνακες αυτοί αποθηκεύονταν και μεταφέρονταν από μια γαλλική εταιρεία, η οποία ήταν υπεύθυνη για τη φύλαξή τους. Αποστέλλονταν στο σκάφος λίγο πριν από την έναρξη κάθε προγραμματισμένης κρουαζιέρας και με την ολοκλήρωσή της, επιστρέφονταν σε ασφαλές μέρος. Επιπλέον, είχε αγοράσει αρχαία νομίσματα, σπάνια συλλεκτικά κομμάτια από παλιά έπιπλα και κεραμικά. Γι' αυτήν την ασχολία είχε διαμορφώσει ειδικό γραφείο στο Λονδίνο το οποίο τον ενημέρωνε για οποιαδήποτε πώληση πιθανότατα θα τον ενδιέφερε και έπειτα αυτός αποφάσιζε αν θα προχωρήσει στην αγορά του και αν η τιμή είναι συμφέρουσα. Λόγω της μεγάλης και σημαντικής συλλογής που είχε συγκεντρώσει, ο Νιάρχος διοργάνωσε έκθεση με αυτούς και πολλούς άλλους πίνακες. Αρχικά, τον Δεκέμβριο η έκθεση πραγματοποιήθηκε στη Νέα Υόρκη, στην Gallery Knoedler με τα περισσότερα έργα να ανήκουν στον Edward G. Robinson, συνολικά 68 πίνακες. Τον Ιανουάριο του 1958, η περιοδεία της έκθεσης συνεχίστηκε στην Εθνική Πινακοθήκη του Καναδά, όπου παρέμεινε

---

<sup>302</sup> Time Magazine, *Shipping: The New Argonauts*, February 18, 1957,

<https://time.com/archive/6799796/shipping-the-new-argonauts/> (τελευταία επίσκεψη 13/2/2026)

<sup>303</sup> Παρήνα Δουζίνα-Στειακάκη, *Στάυρος Νιάρχος: Ο αρχηγός του στόλου, με τα μάτια του πατέρα μου*, Μικρές εκδόσεις, Αθήνα 2017, σελ. 179

<sup>304</sup> Doris Lilly, *Those Fabulous Greeks: Onassis, Niarchos and Livanos*, Cowles Book Company, New York 1970, σελ. 272-273

έως τον Απρίλιο, πριν μεταφερθεί στο Μουσείο Καλών Τεχνών της Βοστώνης.<sup>305</sup> Τον Σεπτέμβριο του ίδιου χρόνου, η έκθεση παρουσιάστηκε στο Ζάππειο Μέγαρο στην Αθήνα, φέρνοντας τα έργα και στην ελληνική κοινό.<sup>306</sup>

Επιπροσθέτως, η ανάπτυξη του τουρισμού έπαιξε σημαντικό ρόλο στην ενίσχυση της εισροής συναλλάγματος, με τους εφοπλιστές να συμβάλλουν στην ανάδειξη των ελληνικών νησιών με την μορφή κρουαζιέρων. Το 1955, μετά από προτροπή της Φρειδερίκης, ο Νιάρχος αποφάσισε τη ναύλωση του πλοίου Achilles για δύο εβδομάδες, έναντι 90.000 δολαρίων, με σκοπό τη διοργάνωση κρουαζιέρας που θα προωθούσε τα ελληνικά νησιά.<sup>307</sup> Τέλος, το 1966 ο Νιάρχος παραχώρησε το ιδιωτικό του σκάφος, την Κρεολή, για λογαριασμό του περιοδικού Vogue, μετά από προτροπή του Βασιλιά Κωνσταντίνου. Ο φωτογράφος ήταν ο Dick Avedon, ο οποίος θα απαθανάτιζε τα ελληνικά νησιά, ενώ η πενθήμερη κρουαζιέρα περιλάμβανε τη συμμετοχή της υπεύθυνης μόδας του περιοδικού, Cathy di Montezemolo, του φωτογράφου Jean Louis Sieff και του φωτομοντέλου Jean Shrimpton. Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού επισκέφτηκαν τη Σαντορίνη, τη Δήλο και τη Μύκονο, φωτογραφίζοντας τα γραφικά σοκάκια των νησιών και ποζάροντας στα Λιοντάρια της Δήλου, αναδεικνύοντας την μοναδικότητα των ελληνικών νησιών.<sup>308</sup>

---

<sup>305</sup> Γιάννης Φραγκούλης, *Ο Σταύρος Νιάρχος: Όπως τον έζησα*, Φερενίκη, Αθήνα 2001, σελ. 31

<sup>306</sup> Ναυτικά Χρονικά 558/317 (1 Σεπτεμβρίου 1958), σελ. 5

<sup>307</sup> Doris Lilly, *Those Fabulous Greeks: Onassis, Niarchos and Livanos*, Cowles Book Company, New York 1970, σελ. 268

<sup>308</sup> Γιάννης Φραγκούλης, *Ο Σταύρος Νιάρχος: Όπως τον έζησα*, Φερενίκη, Αθήνα 2001, σελ. 111-113

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Συνοψίζοντας, ο Σταύρος Νιάρχος κατάφερε να εδραιωθεί ως ένας από τους κορυφαίους εφοπλιστές του 20ου αιώνα αξιοποιώντας τόσο ενδογενείς όσο και εξωγενείς παράγοντες. Παρά το γεγονός ότι δεν προερχόταν από οικογένεια με μακρά παράδοση στη ναυτιλία ούτε από κάποιον παραδοσιακό ναυτότοπο, κατάφερε να κυριαρχήσει χάρη στη διορατικότητα και την οξύνειά του, αντιλαμβανόμενος έγκαιρα τη σημασία του πετρελαίου, των δεξαμενόπλοιων και των πλεονεκτημάτων της μεγέθυνσής τους, καταφέροντας να μειώσει το κόστος και να αυξήσει τα κέρδη επιβιώνοντα σε περίοδο μεγάλων οικονομικών υφέσεων. Η επιτυχία του στηρίχθηκε στη συνδυαστική χρήση παραδοσιακών και σύγχρονων στρατηγικών, όπως οι σημαίες ευκαιρίας, οι υπεράκτιες εταιρείες και άλλες ευέλικτες πρακτικές, που του επέτρεψαν να προσαρμόζεται γρήγορα και να αντιμετωπίζει αποτελεσματικά κρίσεις τόσο σε εθνικό, όσο και σε διεθνές επίπεδο. Επιπλέον, η ικανότητά του να αναλαμβάνει μελετημένα ρίσκα, να αξιολογεί με ακρίβεια τις συνθήκες της αγοράς και να προσδιορίζει την κατάλληλη στιγμή για αγοραπωλησίες πλοίων, του αυτή επέτρεψε την αποτελεσματική αξιοποίηση των ευκαιριών που προκύπταν. Τέλος, οι σημαντικές επενδύσεις του στην Ελλάδα βοήθησαν στην ανασυγκρότηση της βιομηχανίας, στην ανάπτυξη της οικονομίας και στη μετάδοση τεχνογνωσίας και εμπειρίας. Ο συνδυασμός όλων αυτών των παραγόντων συνέβαλε καθοριστικά στην ανάδειξη του ως έναν από τους πλέον επιτυχημένους και επιδραστικούς εφοπλιστές του 20ού αιώνα.

## ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΡΕΥΝΕΣ

Η παρούσα εργασία βασίστηκε σε έναν συνδυασμό αποσπασματικών πηγών και δικών μου πληροφοριών, που συλλέχθηκαν μέσω της αποδελτίωσης άρθρων από τα Ναυτικά Χρονικά και από τα αρχεία του Lloyd's Register of Shipping. Για την πραγματοποίηση μιας πιο ολοκληρωμένης μελέτης της επιχειρηματικής δραστηριότητας του Σταύρου Νιάρχου θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί ενδελεχής έρευνα σε αρχειακές πηγές οι οποίες δεν ήταν μέχρι πρότινος διαθέσιμες, ώστε να εξεταστεί λεπτομερώς η δομή των εταιρειών του, δηλαδή να εντοπιστεί ο επίσημος αριθμός των μητρικών, θυγατρικών κλπ. επιχειρήσεων, τις αγορές, πωλήσεις και ναυπηγήσεις πλοίων που πραγματοποίησε ανά έτος, καθώς και τις στρατηγικές που ακολουθούσε. Επιπλέον, σημαντικό θα ήταν να μελετηθεί η σύνθεση του προσωπικού του, τόσο στα πλοία όσο και στα γραφεία, η εθνικότητα των εργαζομένων, η γεωγραφική κατανομή των γραφείων του και οι συνεργάτες που αναλάμβαναν καθοριστικά πόστα σε κάθε τμήμα της επιχείρησης. Μια τέτοια έρευνα θα επέτρεπε να κατανοηθεί σε βάθος η λειτουργία και η στρατηγική μιας από τις σημαντικότερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις του 20ου αιώνα.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Ελληνική Βιβλιογραφία

1. Δουζίνα-Στειακάκη Παρήνα, *Σταύρος Νιάρχος: Ο αρχηγός του στόλου, με τα μάτια του πατέρα μου*, Μικρές Εκδόσεις, Αθήνα 2017.
2. Θεοτοκάς Γιάννης - Χαρλαύτη Τζελίνα, *Ευπόμπη*, ΕΛΙΑ, Αθήνα 2004.
3. Θεοτοκάς Γιάννης - Θανοπούλου Ελένη - Χαρλαύτη Τζελίνα, *Το παρόν και το μέλλον της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας*, Γραφείο Οικονομικών Μελετών, Αθήνα 2009.
4. Κουταλίδης Τρύφων, *Ο δικηγόρος*, Εστία, Αθήνα 2019.
5. Κωστής Κώστας, *Κράτος και επιχειρήσεις στην Ελλάδα: Η ιστορία του «Αλουμινίου της Ελλάδος»*, Πόλις, Αθήνα 2013.
6. Κωστής, Κώστας - Πετμεζάς, Σωκράτης (επιμ.), *Η ανάπτυξη της Ελληνικής οικονομίας κατά τον 19ο αιώνα*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2006.
7. Σαχινίδης Φίλιππος Δ., *Τα Ελληνικά Ναυπηγεία 1956-1985*, ΕΛΙΑ, Αθήνα 2004.
8. Σταυρόπουλος Νίκος, *Η Βαμβακού: Το μικρό χωριό και η μεγάλη ιστορία του*, Σοκόλης, Αθήνα 1989.
9. Φουστάνος Γιώργος Μ., *Βασιλείς των ωκεανών (1948-1956)*, Αργώ 2004.
10. Φουστάνος Γιώργος Μ., *Made in Japan*, Αργώ, Αθήνα 2021.
11. Φραγκούλης Γιάννης, *Ο Σταύρος Νιάρχος: Όπως τον έζησα*, Φερενίκη, Αθήνα 2001.
12. Χαρλαύτη Τζελίνα, *Η ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας (19ος-20ος αι.)*, Νεφέλη, Αθήνα 2001.
13. Χαρλαύτη Τζελίνα, *Ιστορία των επιχειρήσεων Ωνάση 1924-1975*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 2023.

### Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

1. Carlisle Rodney P., *Sovereignty for Sale: The Origins and Evolution of the Panamanian and Liberian Flags of Convenience*, Naval Institute Press, Annapolis 1981.
2. Colli Andrea, *Dynamics of International Business: Comparative Perspectives of Firms, Markets and Entrepreneurship*, Routledge, 2015.
3. DeSombre Elizabeth R., *Flagging Standards: Globalization and Environmental, Safety, and Labor Regulations at Sea*, 2008.

4. Harlaftis Gelina, *Greek Shipowners and Greece 1945-1975*, Bloomsbury, New York 2015.
5. Harlaftis Gelina - Tenold Stig - Valdaliso Jesus (eds.), *The World's Key Industry: History and Economics of International Shipping*, Palgrave Macmillan, 2012.
6. Lilly Doris, *Those Fabulous Greeks: Onassis, Niarchos and Livanos*, Cowles Book Company, New York 1970.
7. Petersson Niels P. - Tenold Stig - White Nicholas J. (eds.), *Shipping and Globalization in the Post-War Era: Contexts, Companies, Connections*, Palgrave Macmillan, 2019.
8. Ratcliffe Mike, *Liquid Gold Ships: A History of the Tanker 1859-1984*, Lloyd's of London Press, London 1985.
9. Spyrou Andrew G., *From T-2 to Supertanker: Development of the Oil Tanker 1940-2000*, iUniverse, 2011.

#### Επιστημονικές δημοσιεύσεις

1. Χαρλαύτη Τζελίνα, *Ο πολυεκατομμυριούχος κύριος Μαράκης Βαλλιάνος, το σκάνδαλο του τελωνείου του Ταγκανρόκ και οι 144 καταστροφές του Άντον Τσέχωφ*, Τα Ιστορικά 28, αρ. 54 (Ιούνιος 2011).

#### Άρθρα Τύπου

1. «Bidders circle Niarchos», *TradeWinds Weekly*, 13 Νοεμβρίου 2003, διαθέσιμο στο: <https://www.tradewindsnews.com/weekly/bidders-circle-niarchos/1-1-184747> (τελευταία πρόσβαση 21/2/2026).
2. «Bidding ends on Niarchos tonnage», *TradeWinds Weekly*, 20 Νοεμβρίου 2003, διαθέσιμο στο: <https://www.tradewindsnews.com/weekly/bidding-ends-on-niarchos-tonnage/1-1-184853> (τελευταία πρόσβαση 12/1/2026).
3. «Ceres teams up to take Niarchos's Aframax pair», *TradeWinds Weekly*, 4 Δεκεμβρίου 2003, διαθέσιμο στο: <https://www.tradewindsnews.com/weekly/ceres-teams-up-to-take-niarchos-aframax-pair/1-1-185190> (τελευταία πρόσβαση 29/1/2026).
4. «Chandris shells out for Niarchos newbuildings», *TradeWinds Daily*, 12 Δεκεμβρίου 2003, διαθέσιμο στο: <https://www.tradewindsnews.com/daily/chandris-shells-out-for-niarchos-newbuildings/1-1-75543> (τελευταία πρόσβαση 1/2/2026).

5. «Daewoo pads its orderbook with Niarchos», *TradeWinds Weekly*, διαθέσιμο στο: <https://www.tradewindsnews.com/weekly/daewoo-pads-its-orderbook-with-niarchos/1-1-163071> (τελευταία πρόσβαση 19/2/2026).
6. «Aframaxes for Niarchos», *TradeWinds Weekly*, διαθέσιμο στο: <https://www.tradewindsnews.com/weekly/afamaxes-for-niarchos/1-1-165358> (τελευταία πρόσβαση 19/2/2026).
7. «Niarchos group renewing fleet», *TradeWinds Weekly*, διαθέσιμο στο: <https://www.tradewindsnews.com/weekly/niarchos-group-renewing-fleet/1-1-179933> (τελευταία πρόσβαση 17/2/2026).
8. «Niarchos group sells itself out of dry cargo», *TradeWinds Weekly*, διαθέσιμο στο: <https://www.tradewindsnews.com/weekly/niarchos-group-sells-itself-out-of-dry-cargo/1-1-178436> (τελευταία πρόσβαση 17/2/2026).
9. «Niarchos hives off Handymax», *TradeWinds Weekly*, διαθέσιμο στο: <https://www.tradewindsnews.com/weekly/niarchos-hives-off-handymax/1-1-153723> (τελευταία πρόσβαση 2/2/2026).
10. «Niarchos slashes its fleet», *TradeWinds Weekly*, διαθέσιμο στο: <https://www.tradewindsnews.com/weekly/niarchos-slashes-its-fleet/1-1-159380> (τελευταία πρόσβαση 2/2/2026).
11. «Niarchos sells again», *TradeWinds Weekly*, διαθέσιμο στο: <https://www.tradewindsnews.com/weekly/niarchos-sells-again/1-1-232498> (τελευταία πρόσβαση 28/2/2026).
12. «Niarchos sells bulker», *TradeWinds Weekly*, διαθέσιμο στο: <https://www.tradewindsnews.com/weekly/niarchos-sells-bulker/1-1-240004> (τελευταία πρόσβαση 28/2/2026).
13. «Niarchos to sell second ship», *TradeWinds Weekly*, διαθέσιμο στο: <https://www.tradewindsnews.com/weekly/niarchos-to-sell-second-ship/1-1-240043> (τελευταία πρόσβαση 28/2/2026).
14. «Niarchos sells another Handysize», *TradeWinds Weekly*, διαθέσιμο στο: <https://www.tradewindsnews.com/weekly/niarchos-sells-another-handysize/1-1-251591> (τελευταία πρόσβαση 10/2/2026).
15. «Niarchos sells another Handysize», *TradeWinds Weekly*, διαθέσιμο στο: <https://www.tradewindsnews.com/weekly/niarchos-sells-another-handysize/1-1-251230> (τελευταία πρόσβαση 10/2/2026).

16. «Legendary Niarchos fleet down, but not out», *TradeWinds Weekly*, διαθέσιμο στο: <https://www.tradewindsnews.com/weekly/legendary-niarchos-fleet-down-but-not-out/1-1-244453> (τελευταία πρόσβαση 10/2/2026).
17. Harry Papachristou, «Niarchos shipping saga draws to an end, but with little effect on the Greek fleet», *eKathimerini*, 14 Νοεμβρίου 2003, διαθέσιμο στο: <https://www.ekathimerini.com/economy/18580/niarchos-shipping-saga-draws-to-an-end-but-with-little-effect-on-the-greek-fleet/> (τελευταία πρόσβαση 25/1/2026).
18. «The Saviour of St Moritz: How a Greek Shipping Magnate Transformed the Swiss Ski Resort», *The Telegraph*, διαθέσιμο στο: <https://www.telegraph.co.uk/travel/ski/articles/saviour-st-moritz-greek-shipping-magnate-swiss-ski-resort/> (τελευταία πρόσβαση 21/2/2026).
19. «Πόλεμος Ωνάση – Νιάρχου με... γήπεδο», *Το Βήμα*, 24 Νοεμβρίου 2008, διαθέσιμο στο: <https://www.tovima.gr/2008/11/24/archive/polemos-wnasi-niarchoy-me-gipedo-to-fbi/> (τελευταία πρόσβαση 1/3/2026).
20. «Αποχαιρετούμε με θλίψη τον Κωνσταντίνο Δρακόπουλο», Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος, διαθέσιμο στο: <https://www.snf.org/el/nea-istories/nea/anakoinoseis/apohairetoume-me-thlipsi-ton-konstantino-drakopoulo/> (τελευταία πρόσβαση 26/2/2026).
21. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 274/33, 1 Νοεμβρίου 1946.
22. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 284/43, 1 Απριλίου 1947.
23. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 350/190, 1 Ιανουαρίου 1950.
24. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 351/110, 15 Ιανουαρίου 1950.
25. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 382/141, 1 Μαΐου 1951.
26. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 405/164, 15 Απριλίου 1952.
27. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 416/175, 1 Οκτωβρίου 1952.
28. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 429/188, 15 Απριλίου 1953.
29. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 431/190, 15 Μαΐου 1953.
30. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 450/209, 1 Μαρτίου 1954.
31. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 488/247, 1 Οκτωβρίου 1955.
32. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 489/248, 15 Οκτωβρίου 1955.
33. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 490/249, 1 Νοεμβρίου 1955.
34. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 491/250, 15 Νοεμβρίου 1955.
35. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 492/251, 1 Δεκεμβρίου 1955.
36. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 494/253, 1 Ιανουαρίου 1956.

37. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 499/258, 15 Μαρτίου 1956.
38. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 502/261, 1 Μαΐου 1956.
39. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 504/263, 1 Ιουνίου 1956.
40. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 519/278, 15 Ιανουαρίου 1957.
41. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 522/281, 1 Μαρτίου 1957, σ. 7.
42. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 523/282, 15 Μαρτίου 1957, σ. 5.
43. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 526/285, 1 Μαΐου 1957.
44. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 528/287, 1 Ιουνίου 1957.
45. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 546/305, 1 Μαρτίου 1958.
46. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 551/400, 15 Μαΐου 1958.
47. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 552/311, 1 Ιουνίου 1958.
48. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 558/317, 1 Σεπτεμβρίου 1958.
49. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 571/330, 15 Μαρτίου 1959, σ. 4.
50. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 578/337, 1 Ιουλίου 1959.
51. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 590/349, 1 Ιανουαρίου 1960.
52. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 660/419, 1 Δεκεμβρίου 1962.
53. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 680/439, 1 Οκτωβρίου 1963.
54. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 694/453, 1 Μαΐου 1964.
55. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 695/454, 15 Μαΐου 1964.
56. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 698/457, 1 Ιουλίου 1964.
57. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 699/458, 15 Ιουλίου 1964.
58. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 720/479, 1 Ιουλίου 1965.
59. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 725/484, 15 Αυγούστου 1965.
60. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 733/492, 15 Δεκεμβρίου 1965.
61. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 757/516, 15 Δεκεμβρίου 1966.
62. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 759/518, 15 Ιανουαρίου 1967.
63. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 789/548, 15 Απριλίου 1968.
64. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 791/550, 15 Μαΐου 1968.
65. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 862/621, 1 Μαΐου 1971.
66. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 863/622, 15 Μαΐου 1971.
67. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 1006/765, 1 Μαΐου 1977.
68. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 1038/797, 1 Σεπτεμβρίου 1978.
69. Ναυτικά Χρονικά, αρ. 1083/842, 15 Ιουλίου 1980.