

ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΤΟΥ
ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΑΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΤΟΥ ΦΟΙΤΗΤΗ ΤΑΠΕΙΝΟΠΟΥΛΟΥ
ΠΑΣΧΑΛΗ (Αριθμός Μητρώου: 01251116M034)

ΘΕΜΑ: Πλοία Λίμπερτυ : Η επιλογή της διοχέτευσης του πολεμικής
κατασκευής “Στόλου της Ελευθερίας” στη μεταπολεμική εμπορική ναυτιλία.

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΗΣ ΠΡΟΚΟΠΗΣ

ΑΘΗΝΑ 2019

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Εισαγωγή.....	Σελίδα 5
A' ΜΕΡΟΣ: A1)Προς τη λήψη της απόφασης για τη ναυπήγηση των Λίμπερτυ...	Σελίδα 7
A1α) Η απόφαση λαμβάνεται.....	Σελίδα 14
A1β) Τα Λίμπερτυ ναυπηγούνται.....	Σελίδα 16
A2) Τα Λίμπερτυ στον πόλεμο.....	Σελίδα 27
A3) Πτυχές του σκεπτικού που καθόρισε τη μεταπολεμική τύχη των Λίμπερτυ...	Σελίδα 28
A4) Η πορεία προς τη θέσπιση νομοθεσίας που επέτρεπε τις πωλήσεις σε ξένα κράτη...	Σελίδα 30
A5) Η ώρα των πωλήσεων: Γαλλία και Ιταλία, δύο περιπτώσεις πωλήσεων Λίμπερτυ που παρουσιάζουν ομοιότητες με την ελληνική περίπτωση. A5α) Λίμπερτυ και Γαλλία...	Σελίδα 49
A5β) Λίμπερτυ και Ιταλία.....	Σελίδα 53
 B' ΜΕΡΟΣ: Η περίπτωση της Ελλάδας. Εισαγωγή B' μέρους.....	Σελίδα 59
B1) Λίμπερτυ και πτυχές της αμερικανικής εξωτερικής πολιτικής σε σχέση με την Ελλάδα..	Σελ. 60
B2) Προσέγγιση του χαρακτήρα και των ιδιοτήτων της σύγχρονης ελληνικής ναυτιλίας και του εφοπλισμού. B2α) Από τη διαμόρφωση και τη συγκρότηση της σύγχρονης ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας μέχρι και τη λήξη του Α' Παγκοσμίου Πολέμου.....	Σελίδα 75
B2β) Η μεσοπολεμική περίοδος.....	Σελίδα 84
B2γ) Η περίοδος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου.....	Σελίδα 91
B3) Οι Έλληνες λαμβάνουν Λίμπερτυ. Η διαμόρφωση των όρων της αγοραπωλησίας...	Σελίδα 96
B4) Η διανομή.....	Σελίδα 105
B5) Οι αντιδράσεις.....	Σελίδα 109
B6) Ελληνικές εφοπλιστικές επιχειρήσεις και Λίμπερτυ.....	Σελίδα 116
B7) Λίμπερτυ και ναυτικοί.....	Σελίδα 121
B8) Τα 100 Λίμπερτυ των Ελλήνων εφοπλιστών στον καιρό της ειρήνης.....	Σελίδα 129
Αντί επιλόγου.....	Σελίδα 136
Σημειώσεις – Παραπομπές.....	Σελίδα 138
Πηγές – Βιβλιογραφία.....	Σελίδα 152

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το κρισιμότερο ίσως στοιχείο που οφείλει να ληφθεί υπόψιν σε μια απόπειρα οριοθέτησης ενός πλαισίου προσέγγισης της πορείας των αμερικανικών φορτηγών πλοίων Λίμπερτυ, τα οποία αποτέλεσαν σκάφη που ναυπηγήθηκαν μαζικά στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου για την αντιμετώπιση επιτακτικών αναγκών που εκείνος προκάλεσε στον ζωτικό τομέα των μεταφορών, είναι η ανταπόκρισή τους σε έναν διπλό τελικά ρόλο που κλήθηκαν να διαδραματίσουν στη μακροχρόνια εν τέλει πορεία της ύπαρξής τους στα ναυτιλιακά δρώμενα.

Κι αυτό, γιατί πλοία που θεωρήθηκαν αρχικά πολεμικής κατασκευής ανταποκρινόμενα όπως είναι ευρύτατα παραδεκτό στη σχετική βιβλιογραφία με μεγάλη επιτυχία στον σκοπό τους εμφανίζονται στη συνέχεια να έχουν καθοριστική συμμετοχή και στη μεταπολεμική ανασυγκρότηση της, εμπορικής αυτή τη φορά, ναυτιλίας και μάλιστα σε ένα πλήθος χωρών, ανάμεσα στις οποίες είναι και η Ελλάδα.

Αν όμως στην πρώτη περίπτωση, δηλαδή της χρησιμότητας των σκαφών διαρκούντος του πολέμου υπάρχει ένα γενικό πλαίσιο ομοφωνίας, στη δεύτερη, δηλαδή στην επιλογή της διοχέτευσής τους στον εμπορικό ναυτιλιακό τομέα, οι προσεγγίσεις ποικίλουν και διαφοροποιούνται σε επίπεδα που αφενός αφορούν την ίδια την επιλογή και το κατά πόσο αποτελούσε την ορθότερη μέθοδο για τη μεταπολεμική ανασυγκρότηση της διεθνούς ναυτιλίας, ενώ αφετέρου - και κυρίως - σχετίζονται με το σκεπτικό, τον τρόπο δράσης, τη μέθοδο που ακολουθήθηκε, τα κριτήρια πώλησης ή χροναναύλωσης, καθώς και με πλήθος άλλων παρόμοιων επί μέρους ζητημάτων.

Η ελληνική παράμετρος της διεθνούς αυτής υπόθεσης, παρουσιάζει επίσης ενδιαφέρον. Ο όρος Λίμπερτυ κωδικοποιεί σε μεγάλο βαθμό το σύνολο των χαρακτηριστικών της πρώτης, κι ίσως όχι μόνο της πρώτης, μεταπολεμικής περιόδου της εγχώριας ναυτιλίας με ότι αυτό συνεπάγεται στο επίπεδο της δημόσιας συζήτησης για τη ναυτιλία και τον εφοπλισμό.

Πρόκειται εξάλλου για δυο τομείς, που συνηθίζεται να προκαλούν έντονες διαφοροποιήσεις, διαφωνίες, διχογνωμίες, σε βαθμό που οι ήδη υπάρχουσες, αλλά πιθανώς και οι μελλοντικές προσπάθειες για πιο ψύχραιμη προσέγγιση και καταγραφή των γεγονότων με τρόπο που να λαμβάνει υπόψιν και τη διεθνή τους διάσταση, να γίνονται απαραίτητες για την πλήρωση ενός

υπαρκτού κενού ανάμεσα σε αγιογραφήσεις και δαιμονοποιήσεις που μπορούν να εντοπιστούν τόσο στην εποχή που λάμβαναν χώρα οι διαδικασίες πώλησης και απόκτησης Λίμπερτυ, όσο και στα χρόνια που ακολούθησαν.

Η συγκεκριμένη εργασία δε σκοπεύει να καταγράψει την ιστορία των Λίμπερτυ σε όλη της την έκταση ούτε φιλοδοξεί να καλύψει επαρκώς τις όποιες ενδεχόμενες σχετικές ιστοριογραφικές ελλείψεις, καθώς κάτι τέτοιο προφανώς θα υπερέβαινε τις δυνατότητές της από κάθε άποψη. Στοχεύει όμως να μελετήσει συγκεκριμένες πτυχές του ζητήματος, συμβάλλοντας στον εμπλουτισμό των ήδη υπάρχουσών ιστορικών καταγραφών και λοιπών προσεγγίσεων.

Η εργασία αποτελείται από δύο μέρη. Το πρώτο μέρος αποτελείται από τρία κεφάλαια. Το πρώτο κεφάλαιο αφορά την κατασκευή των Λίμπερτυ και περιλαμβάνει αναφορές σχετικές με το σκεπτικό που οδήγησε στη ναυπήγησή τους, ασχολείται με τον εντυπωσιακό και πρωτόγνωρο τρόπο με τον οποίο αυτή κατέστη εφικτή, και ολοκληρώνεται με την παρουσίαση της δράσης των Λίμπερτυ κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Το δεύτερο κεφάλαιο μελετά όψεις του σκεπτικού με βάση το οποίο κρίθηκε η μεταπολεμική μοίρα των σκαφών και παρακολουθεί την πορεία προς τη θέσπιση της αντίστοιχης νομοθεσίας. Το τρίτο κεφάλαιο αφορά τις μεταπολεμικές πωλήσεις των Λίμπερτυ σε σύμμαχες χώρες των ΗΠΑ για εμπορικούς σκοπούς και αναφέρει διεξοδικά τις περιπτώσεις πώλησης στη Γαλλία και την Ιταλία, οι οποίες ομοιάζουν σε αρκετά σημεία με την ελληνική περίπτωση.

Το δεύτερο μέρος, αφορά αποκλειστικά την ελληνική εκδοχή της αγοραπωλησίας των Λίμπερτυ και αποτελείται από οκτώ κεφάλαια. Το πρώτο προσεγγίζει εκδηλώσεις της αμερικανικής εξωτερικής πολιτικής σε σχέση με την παροχή πλοίων στην Ελλάδα. Το δεύτερο αναφέρεται σε όψεις της συγκρότησης και της εξέλιξης της σύγχρονης ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, ενώ το τρίτο μιλάει

για τη διαμόρφωση των όρων βάσει των οποίων διεξήχθη η αγοραπωλησία. Το τέταρτο κεφάλαιο αναφέρεται στη διανομή των πλοίων, το πέμπτο κάνει λόγο για τις αντιδράσεις που προκάλεσε η διανομή, το έκτο παρουσιάζει ενδεικτικά τις περιπτώσεις κάποιων σημαντικών ελληνικών ναυτικών επιχειρήσεων σε σχέση με τα Λίμπερτυ. Το έβδομο κεφάλαιο είναι αφιερωμένο σε προσωπικές εξιστορήσεις ναυτικών που εργάστηκαν στα συγκεκριμένα πλοία και καταθέτουν τη δική τους οπτική, ενώ στο όγδοο και τελευταίο κεφάλαιο, γίνεται λόγος για την τύχη των εκατό Λίμπερτυ που βρέθηκαν σε ελληνικά χέρια και τη μεταπολεμική τους πορεία στις ειρηνικές θάλασσες.

Για τις ανάγκες συγγραφής της εργασίας, πραγματοποιήθηκε έρευνα στα ηλεκτρονικά αρχεία του αμερικανικού υπουργείου Εξωτερικών (Department of State/ Foreign Relations of the United States), καθώς επίσης και στα ηλεκτρονικά αρχεία της αμερικανικής Ναυτιλιακής Επιτροπής (Federal Maritime Commission/ fmc.gov). Ακόμη, χρησιμοποιήθηκε αμερικανική και ελληνική βιβλιογραφία, όπως επίσης και ειδικές εκδόσεις σχετικές με τα Λίμπερτυ και την ελληνική εμπορική ναυτιλία, διάφορα τεύχη ναυτιλιακών και οικονομικών περιοδικών, Τύπος και αρθρογραφία της εποχής.

Α΄ ΜΕΡΟΣ.

Α1) ΠΡΟΣ ΤΗ ΛΗΨΗ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΤΩΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥ.

Τα πλοία Λίμπερτυ είναι ο καρπός της αδήριτης ανάγκης αντιμετώπισης των τεράστιων απωλειών που υπέστησαν οι Σύμμαχοι στα πρώτα δύο χρόνια του πολέμου, οι οποίες ανέδειξαν κατέστησαν εξαιρετικά επείγουσα τη λήψη αποφάσεων για άμεση ναυπήγηση πολλών φορτηγών πλοίων. **(1)**

Στον Ατλαντικό Ωκεανό που αποτελούσε κύριο πεδίο των θαλάσσιων πολεμικών επιχειρήσεων, τα γερμανικά υποβρύχια προσπαθούσαν να αποκόψουν τον εφοδιασμό της νησιωτικής Μεγάλης Βρετανίας βυθίζοντας τα συμμαχικά πλοία αδιάκοπα. Να σημειωθεί ότι 215 πλοία με τονάζ περίπου 750.000 τόνους, είχαν ήδη καταστραφεί τους πρώτους εννιά μήνες του πολέμου. **(2)** Το βασικότερο πρόβλημα διατυπωμένο στην πιο ωμή του διάσταση ήταν ότι τα γερμανικά υποβρύχια βύθιζαν τα συμμαχικά πλοία που μετέφεραν πολύτιμα εφόδια και υλικά, με ρυθμό πολύ ταχύτερο από εκείνον που θα μπορούσαν να αντιμετωπίσουν τα βρετανικά ναυπηγεία που καλούνταν να αντικαταστήσουν τα βυθισμένα πλοία με καινούρια. Έπειτα από την πτώση της Γαλλίας, κατέστη απαραίτητο για το Ηνωμένο Βασίλειο να θέσει σε προτεραιότητα τη ναυπηγική δραστηριότητα, μιας και οι απαιτήσεις για πολεμικά καθώς και για εμπορικά πλοία θα έπρεπε να ληφθούν σοβαρά υπόψιν στις νέες συνθήκες. Ήταν εμφανές ότι για να μπορέσουν να κατασκευαστούν στις απαιτούμενες ποσότητες τα τυποποιημένα φορτηγά πλοία την κατασκευή των οποίων η βρετανική πλευρά είχε ήδη αποφασίσει, θα χρειαζόταν η βοήθεια από ναυπηγεία ευρισκόμενα μακριά από το θέατρο του πολέμου. Η έκκληση του Βρετανού πρωθυπουργού Ουίνστον Τσώρτσιλ προς την Αμερική “Εσείς μας δίνετε τα εργαλεία και εμείς θα κερδίσουμε τον πόλεμο” είναι μια ακριβής αποτύπωση της απόγνωσης που συνόδευε την ανάγκη των Βρετανών για όλο και περισσότερα πλοία. **(3)** Οι ΗΠΑ αποτελούσαν την πιο λογική και ίσως τη μοναδική περίπτωση που θα μπορούσε

να καλύψει μια τέτοια απαίτηση και το αγγλικό Ναυαρχείο αποφάσισε να στραφεί εκεί **(4)**

Με αυτά τα δεδομένα, συγκεντρώνονται στις αρχές Οκτωβρίου 1940 στη Νέα Υόρκη, τα μέλη της ειδικής επιτροπής που είχε προηγουμένως συγκροτηθεί για τον σκοπό της εξασφάλισης κατασκευής φορτηγών πλοίων μεγέθους 10.000 τόνων νεκρού βάρους για λογαριασμό του Ηνωμένου Βασιλείου σε ναυπηγεία ευρισκόμενα επί αμερικανικού εδάφους, με ρυθμό παράδοσης 60 περίπου πλοίων τον χρόνο. Τα μέλη της ήταν ο Robert Cyril Thompson, σχεδιαστής του πλοίου Dorington Court και διευθύνων σύμβουλος της ναυπηγικής εταιρείας Joseph L. Thompson & Sons Ltd του Σάντερλαντ, ο Harry Hunter, αρχιμηχανικός στην τεχνική και ναυπηγική εταιρεία Swan Hunter & Wigham Richardson, ο William Benett, αρχιεπιθεωρητής του Lloyd's Register of Shipping για τις ΗΠΑ και τον Καναδά, ο J.S Heck, επιθεωρητής μηχανικός του ίδιου νηογνώμονα στην Αμερική, ο R.R Powell υφυπουργός του Ναυαρχείου **(5)**. Εκτός από τα σχέδια του Dorington Court, για τον τύπο του οποίου το Ναυαρχείο θεωρούσε ότι αποτελούσε τον πλέον κατάλληλο για την πολεμική προσπάθεια, οι άνθρωποι της επιτροπής είχαν μαζί τους και μια παραλλαγή για ένα πλοίο λίγο στενότερο και πιο απλό, αλλά με τις ίδιες ναυπηγικές γραμμές, το οποίο θα μπορούσε να αναπτύξει ταχύτητα 11 μιλίων με φορτίο 10.000 τόνων, έχοντας ιπποδύναμη μόνο 2.500 ίππων. Η υπόθεση της μαζικής κατασκευής φορτηγών πλοίων για την ικανοποίηση των αναγκών του πολέμου, έμπαινε στην πιο κρίσιμη φάση της. **(6)**.

Όσον αφορά τις Ηνωμένες Πολιτείες, το τρέχον ναυπηγικό τοπίο είχε διαμορφωθεί πρόσφατα, μέσω μιας νέας νομοθετικής ρύθμισης. Στις 4 Μαρτίου 1935 ο πρόεδρος Ρούζβελτ απέστειλε στο Κογκρέσο σχετικό υπόμνημα με το οποίο απεύθυνε την ερώτηση “Θα έπρεπε ή όχι οι Ηνωμένες Πολιτείες να διαθέτουν επαρκή εμπορικό στόλο” και στη συνέχεια πραγματοποιήσαν το ζήτημα κινούμενος σε τρεις άξονες που αφορούσαν κατά σειρά τη σημασία της υπό αμερικανική σημαία εμπορικής ναυτιλίας στο πεδίο του υγιούς ανταγωνισμού που απαιτεί από τα πλοία σημαίας ΗΠΑ να μπορούν να αναλάβουν ένα μεγάλο μέρος του αμερικανικού εξωτερικού εμπορίου, την περίπτωση ενός μεγάλου πολέμου στον οποίο οι Ηνωμένες Πολιτείες δεν θα εμπλέκονταν αλλά το εξωτερικό τους εμπόριο θα αναστατωνόταν από την έλλειψη επαρκούς εμπορικής ναυτιλίας λόγω αδυναμίας ανεύρεσης ασφαλών βάσεων για ουδέτερες ειρηνικές συναλλαγές και τέλος την περίπτωση ενός πολέμου στον οποίο οι ΗΠΑ πιθανόν να εμπλέκονταν, οπότε και τα αμερικανικής σημαίας πλοία δεν θα χρειαζόνταν μόνο για τους συνηθισμένους σκοπούς, αλλά και για τη διατήρηση μιας εύλογης και απαραίτητης εμπορικής επαφής με τα άλλα έθνη. Έπειτα, ο Ρούζβελτ επισημαίνει ότι η χώρα του καλείται να βγάλει διδάγματα από τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο **(7)**. Σε αυτό το σημείο χρειάζεται να σημειωθεί ότι η ανάγκη αποφυγής δυσάρεστων συνεπειών που

προκλήθηκαν από λανθασμένους κρατικούς χειρισμούς στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, μοιάζει να είναι εκείνη την εποχή ένα επαναλαμβανόμενο μοτίβο που επηρεάζει τη σκέψη και τις επιλογές Αμερικανών αξιωματούχων κάθε είδους και βαθμίδας σε πληθώρα σχετικών ζητημάτων.

Σε απάντηση του προεδρικού μηνύματος, το Κογκρέσο θέσπισε τον “Νόμο Περί Εμπορικού Ναυτικού του 1936” (Merchant Marine Act of 1936). Αυτός ο νόμος, εξακολουθεί μέχρι και σήμερα να αποτελεί τη βασική νομοθεσία για την υλοποίηση της αμερικανικής θαλάσσιας πολιτικής όπως αυτή περιγράφεται στο άρθρο 101 όπου αναφέρεται:

Είναι απαραίτητο για την εθνική άμυνα και την ανάπτυξη του εγχώριου και εξωτερικού εμπορίου, οι ΗΠΑ να διαθέτουν μια εμπορική ναυτιλία

α) Επαρκή για τη μεταφορά του συνολικού εσωτερικού θαλάσσιου εμπορίου και σημαντικού τμήματος των θαλάσσιων εξαγωγών και εισαγωγών του εξωτερικού εμπορίου της χώρας και ικανή να παρέχει ναυτικές υπηρεσίες σε όλες τις οδούς που είναι απαραίτητες για τη διατήρηση της ροής αυτού του θαλάσσιου εμπορίου ανά πάσα στιγμή.

β) Ικανή να βοηθήσει τον στόλο αλλά και τον στρατό σε περίοδο πολέμου ή άλλης εθνικής ανάγκης.

γ) Ιδιοκτησίας και διαχείρισης ευρισκόμενης κάτω από αμερικανική σημαία, από Αμερικανούς πολίτες στο μέτρο του δυνατού.

δ) Αποτελούμενη από τους καλύτερα εξοπλισμένους, ασφαλέστερους και πλέον κατάλληλους τύπους σκαφών, κατασκευασμένων στις Ηνωμένες Πολιτείες και επανδρωμένων με εκπαιδευμένο και αποτελεσματικό προσωπικό. Δηλώνεται ότι αυτή θα είναι η πολιτική των ΗΠΑ για την προώθηση, την ανάπτυξη και την ενθάρρυνση για να διατηρηθεί μια τέτοια ναυτιλία. **(8).**

Προκειμένου να εφαρμοστούν οι πολιτικές και οι προβλέψεις αυτού του νόμου, ιδρύθηκε η Ναυτιλιακή Επιτροπή (United States Maritime Commission) η οποία στη συνέχεια διαδραμάτισε σημαίνοντα ρόλο στις εξελίξεις.

Όταν ιδρύθηκε η Ναυτιλιακή Επιτροπή, υπήρχαν σε όλη την έκταση των Ηνωμένων Πολιτειών μόνο δέκα ναυπηγεία με σαράντα έξι ναυπηγικές σκάρες στις οποίες μπορούσαν να χτιστούν

ωκεανοπόρα σκάφη μακρύτερα από 400 πόδια και οι μισές από αυτές ήταν απασχολημένες με πολεμικές κατασκευές. Το 1937 μπήκε σε εφαρμογή ένα δεκαετές πλάνο που προέβλεπε την κατασκευή πενήντα πλοίων τον χρόνο με σκοπό την αντικατάσταση του παλιού εμπορικού στόλου του οποίου ο εναπομείνας μέσος όρος δράσης ήταν μικρότερος από πέντε χρόνια. Σχεδιαζόταν να αντικατασταθούν τα παλιά σκάφη με ταχύπλοα δεξαμενόπλοια και τριών τύπων φορτηγά γρήγορης τροφοδοσίας με στροβιλοκινητήρες σχεδιασμένους για οικονομική λειτουργία. **(9)**

Το αρχικό πρόγραμμα της επιτροπής ήταν πραγματικά φιλόδοξο. Ετοιμάστηκαν συμβόλαια για τα πρώτα εκατό πλοία, και τα πεντακόσια πλοία που σχεδιάζονταν επρόκειτο να έχουν συνολική χωρητικότητα περίπου τεσσάρων εκατομμυρίων τόνων γκρος. Την εποχή εκείνη η Επιτροπή είχε καθορίσει ποιες γραμμές χρειαζόνταν να λειτουργήσουν ανάμεσα στις ΗΠΑ και τα ξένα λιμάνια και μια λεπτομερειακή εξέτασή τους καθόρισε τους τύπους των πλοίων που ήταν οι καταλληλότεροι για κάθε γραμμή. Οι ομάδες σχεδιασμού έλαβαν υπόψιν τους όλες τις διαφορετικές απαιτήσεις και το αποτέλεσμα ήταν τα πρώτα τυποποιημένα πλοία, που χαρακτηρίστηκαν με τα στοιχεία C1, C2 και C3. **(10)**

Την περίοδο πριν από την κήρυξη του Δεύτερου Παγκοσμίου Πολέμου και παρόλο που τα αμερικανικά ναυπηγεία διέθεταν μόνο έναν πυρήνα ειδικευμένου προσωπικού από περίπου 20.000 ανθρώπους, η Επιτροπή διπλασίασε τις απαιτήσεις του αρχικού ναυπηγικού προγράμματος. Τον Αύγουστο του 1940 τις διπλασίασε και πάλι, ώστε να φτάσει τα διακόσια πλοία τον χρόνο. Το πρόγραμμα, διαμοιράστηκε σε δεκαεννιά διαφορετικά ναυπηγεία. Τα τυποποιημένα αυτά πλοία αποδείχτηκαν έξοχα στροβιλοκίνητα σκάφη. Το 1940 ένα από αυτά πέρασε τον Ατλαντικό με μέση ταχύτητα σχεδόν 17 κόμβους. Ένα άλλο που συναρμολογήθηκε τον Νοέμβριο του ίδιου έτους, ήταν το πρώτο “ολόκληρο ηλεκτροκολλημένο πλοίο”. Η σύγχρονη ναυπήγηση μπορούσε να απαλλάξει οποιοδήποτε πλοίο από βάρος εξακοσίων τόνων. Παρ’ όλα αυτά όμως, τα αμερικανικά ναυπηγεία δεν είχαν συντονιστεί ακόμη στο πολεμικό πρόγραμμα, κι έτσι ακόμη και τον επόμενο χρόνο, όταν η Επιτροπή συμπλήρωσε τον πέμπτο χρόνο της ύπαρξής της, περίπου το 92% από τα 1.422 ωκεανοπόρα πλοία υπό αμερικανική σημαία, ήταν ηλικίας μεγαλύτερης των είκοσι ετών, ενώ το ίδιο συνέβαινε και με άλλα 255 σκάφη της αμερικανικής κυβέρνησης, τα περισσότερα από τα οποία, βρίσκονταν δεμένα “σε εφεδρεία” από την εποχή του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου. **(11)**

Σε αυτό το σημείο καθίσταται φανερό ότι οι ναυπηγικές στοχεύσεις Βρετανών και Αμερικανών μπορεί να έμοιαζαν όσον αφορά την επιθυμία αντιμετώπισης των γενικότερων πολεμικών αναγκών, ωστόσο διαφοροποιούνταν στον τρόπο με τον οποίο οι ανάγκες αυτές θα αντιμετωπίζονταν. Οι

Βρετανοί είχαν ήδη μαζί τους σχέδια για τη μαζική και ταχεία κατασκευή συγκεκριμένων τυποποιημένων φορτηγών πλοίων με βάση τα οποία είχε ήδη ναυπηγηθεί το πλοίο Empire Liberty στη Μεγάλη Βρετανία **(12)** αλλά τα αμερικανικά ναυπηγεία δούλευαν ήδη πυρετωδώς με τους όρους του πλάνου της Ναυτιλιακής Επιτροπής, το οποίο προέβλεπε την κατασκευή διαφορετικού τύπου σκαφών περισσότερο πολύπλοκων και χρονοβόρων ως προς την κατασκευή τους.

Κατά συνέπεια, το αίτημα των Βρετανών για άμεση κατασκευή 60 τυποποιημένων φορτηγών πλοίων αντιμετωπίστηκε αρχικά όχι μόνο με σκεπτικισμό από την επίσημη αμερικανική πλευρά, αλλά και με μια μάλλον δυσμενή διάθεση. Ο επικεφαλής της Ναυτιλιακής Επιτροπής Ναύαρχος Έμπορι Λαντ, ναι μεν κατανοούσε την απειλή που αντιμετώπιζε η Βρετανία με τις συνεχείς βυθίσεις σκαφών από τα γερμανικά υποβρύχια και ανησυχούσε για αυτή, θεωρούσε όμως ότι αν λαμβανόταν η απόφαση να ναυπηγηθούν τα εξαιρετικά αργοκίνητα όπως έλεγε προτεινόμενα πλοία για την κατασκευή των οποίων θα έπρεπε να διατεθούν πολύτιμες πρώτες ύλες και μάλιστα για την εξυπηρέτηση μιας χώρας που δεν αποκλειόταν να ηττηθεί στον πόλεμο, τότε το φιλόδοξο αμερικανικό πρόγραμμα που βρισκόταν ήδη σε ισχύ και απηχούσε αναμφίβολα τα συμφέροντα των Ηνωμένων Πολιτειών, κινδύνευε με ουσιαστική ματαίωση. Η γνώμη του Λαντ ήταν πως η Ναυτιλιακή Επιτροπή, δεν θα έπρεπε να εμπλακεί στις απαιτήσεις της βρετανικής παραγγελίας **(13)**

Συγκεκριμένα, στην εισήγησή του προς την αμερικανική κυβέρνηση για το θέμα, ο Ναύαρχος Λαντ ανέφερε:

“Κατά τη γνώμη μου δεν πρέπει να ενδιαφερθούμε για τον τύπο του πλοίου που μας προτείνουν οι Βρετανοί και που προορίζεται να αντιμετωπίσει μονάχα έκτακτες ανάγκες. Αν αποφασίσουμε να επαυξήσουμε το ναυπηγικό μας πρόγραμμα, θα πρέπει να ναυπηγήσουμε πλοία με προοπτική ζωής είκοσι χρόνων και να αποβλέπουμε στο μέλλον. Επομένως, θα πρέπει να ναυπηγούμε πλοία πάνω στα πρότυπα που έχουμε προγραμματίσει και να προσέξουμε να μην αναμιχθούμε στον απλό και βραδυκίνητο τύπο πλοίου που ζητούν οι Βρετανοί από τις Ηνωμένες Πολιτείες. Θα ήταν σφάλμα αν ναυπηγούσαμε τέτοια πλοία για να τα ενοικιάζουμε ή να τα ναυλώνουμε σε αυτούς. Αν όμως τελικά αποφασιστεί να ναυπηγηθούν τέτοια πλοία θα πρέπει να τα πουλήσουμε στους Βρετανούς και να απαλλαγούμε από έναν τύπο πλοίου, που πιθανόν μεν να είναι κατάλληλος για αυτούς, είναι όμως ακατάλληλος για εμάς. Αν άλλωστε βρεθούμε στην ίδια με αυτούς ή και δυσχερέστερη ακόμη θέση, μπορούμε πάντοτε να επιτάξουμε τα πλοία που θα ναυπηγούνται”.

Εύκολα γίνεται κατανοητό ότι έπειτα από αυτές τις εξελίξεις, οι προσπάθειες της βρετανικής

επιτροπής έμοιαζαν να οδηγούνται σε αδιέξοδο, τουλάχιστον όσον αφορά το επίπεδο των συνομιλιών σε κυβερνητικό επίπεδο. Ήδη όμως, από τις πρώτες μέρες της παρουσίας της στη Νέα Υόρκη και αφού προηγουμένως είχε προβεί σε μια σειρά επαφών με διάφορους παράγοντες, η βρετανική επιτροπή είχε έρθει σε επικοινωνία με τον Henry Kaiser, δραστήριο επικεφαλής της “Six Services Inc.” και συνιδιοκτήτη των ναυπηγείων Seattle-Tacoma. Για αυτή του την επαφή, ο επικεφαλής της βρετανικής επιτροπής Robert Thompson, σημειώνει στην έκθεση προς τη δική του κυβέρνηση ότι “κάποιος κύριος Kaiser” προσφέρθηκε να αναλάβει και να πραγματοποιήσει την παραγγελία. **(14)**

Αυτό που σύντομα ανακάλυψαν οι δυο πλευρές, ήταν ότι δεν υπήρχαν ικανοποιητικές και επαρκείς ναυπηγικές εγκαταστάσεις για την πραγματοποίηση ενός τέτοιου μεγέθους έργου, μιας και τα μεγάλα ναυπηγεία των ΗΠΑ εργάζονταν ήδη για το πολεμικό πρόγραμμα της αμερικανικής Ναυτιλιακής Επιτροπής. Έπειτα από μια περιοδεία σε αμερικανικά και καναδικά ναυπηγεία και συνεργεία, οι Βρετανοί επέστρεψαν στη Νέα Υόρκη την 1η Νοεμβρίου 1940. Μέχρι αυτή την ημερομηνία, δύο κατασκευαστικές εταιρείες η Todd-Bath Iron Works καθώς και αυτή του Kaiser υπέβαλαν τις προσφορές τους. Τελικά, στις 20 Δεκεμβρίου 1940, υπεγράφησαν τα συμβόλαια με την Todd-Bath Iron Shipbuilding Corp. με έδρα το Μείν του Πόρτλαντ και την Todd-California Shipbuilding Corp., με έδρα το Ρίτςμοντ της Καλιφόρνια που αφορούσαν την κατασκευή 60 πλοίων συνολικά. Λίγο αργότερα, άλλη βρετανική παραγγελία ανατέθηκε στα καναδικά ναυπηγεία Burrards, Canadian Vickers και Davis Shipbuilding Co., για συνολικά 26 επιπλέον πλοία **(15)**.

Με την υπογραφή των συμβολαίων, οι εταιρείες άρχισαν τις απαιτούμενες ενέργειες για τη δημιουργία των νέων ναυπηγείων που θα κατασκεύαζαν τα πλοία της παραγγελίας. Μια από τις τοποθεσίες που επελέγησαν ήταν στο Ρίτςμοντ της Καλιφόρνια. Επρόκειτο για μια αμμώδη παραλία που ως τοποθεσία κάθε άλλο παρά ενθουσίασε τους Βρετανούς, οι οποίοι ανέμεναν τη ναυπήγηση τριάντα πλοίων σε αυτό το μέρος και μάλιστα μέσα στο 1942. Παρότι στην αρχή κάτι τέτοιο θεωρήθηκε εκ μέρους τους αδύνατον, αυτή τους η άποψη δεν φαίνεται να επηρέασε την αποφασιστικότητα για την οποία διακρινόταν ο Χένρι Κάιζερ:

“Ολόκληρο το ναυπηγείο θεμελιώθηκε πάνω σε πασσάλους που είχαν μήκος 21 μέτρων, προκειμένου να συναντήσουν στέρεο έδαφος. Τοποθετήθηκαν συνολικά 25.000 τέτοιοι πάσσαλοι, με ρυθμό που έφτανε την τοποθέτηση 700 πασσάλων την ημέρα. Μέσα σε τέσσερις μήνες, η έρημη αμμώδης παραλία είχε μεταμορφωθεί σε ένα υπερσύγχρονο για την εποχή του ναυπηγείο με επτά ναυπηγικές σκάρες. Ο χώρος στάθμευσης των αυτοκινήτων μονάχα μπορούσε να χωρέσει 1750

αυτοκίνητα. Σε μια από τις επτά σκάρες του έμπαινε η πρώτη λαμαρίνα της καρένας του πρώτου αγγλικού Λίμπερτυ που θα κατασκευαζόταν στην Αμερική. Ήταν το ‘Ocean Vanguard’ ” **(16)**. Το συγκεκριμένο πλοίο ξεκίνησε να κατασκευάζεται στις 14 Απριλίου 1941 και κατελκύστηκε στις 16 Αυγούστου του ίδιου χρόνου. Μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1942 είχαν κατελκυστεί 15 πλοία και είχαν παραδοθεί πέντε. Η τελευταία παράδοση από το συγκεκριμένο ναυπηγείο πραγματοποιήθηκε πέντε μήνες πριν από τη συμφωνημένη ημερομηνία. Ένα άλλο ναυπηγικό συγκρότημα, δημιουργήθηκε στο Μείν του Πόρτλαντ, στην Ανατολική ακτή των ΗΠΑ:

“ Εκεί οι επτά σκάρες ήταν χαλύβδινες δεξαμενές που έμοιαζαν μόνιμες κατασκευές, μέσα στις οποίες χτίζονταν τα πλοία. Η πρώτη καρένα (“Ocean Liberty”) τοποθετήθηκε στις 24 Μαΐου 1941 και το τριακοστό πλοίο παραδόθηκε τον Νοέμβριο του 1942, ένα μήνα νωρίτερα από τη μέρα που όριζε το συμβόλαιο”. **(17)**

Παράλληλα και ίσως ακόμη γρηγορότερα, είχαν προχωρήσει οι εργασίες και στην άλλη μεριά του Ατλαντικού. Στο ναυπηγείο North Sands του Σάντερλαντ, το οποίο ανήκε στον Robert Thompson, είχε ήδη ετοιμαστεί και βρισκόταν στη θάλασσα, το πρώτο σκάφος της αγγλικής σειράς φορτηγών πλοίων με το όνομα “Empire Liberty”. Αυτό ήταν στην πραγματικότητα το πρώτο Λίμπερτυ που ναυπηγήθηκε, είχε ολική χωρητικότητα 7.157 κόρων και ξεκίνησε για το παρθενικό του ταξίδι στις 5 Νοεμβρίου 1941. Λίγες μέρες αργότερα, το αμερικανικό “Odean Vanguard” ξεκινούσε και αυτό από την Καλιφόρνια με κατεύθυνση το Χάλιφαξ, μέσω Παναμά από όπου είχε σχεδιαστεί να ξεκινήσει μια νηοπομπή τον Δεκέμβριο του 1941 για την Ευρώπη. Στη συγκεκριμένη νηοπομπή βρισκόταν και το πρώτο καναδικής κατασκευής Λίμπερτυ, το Fort Saint James.

Περίπου έναν χρόνο μετά την άφιξη της βρετανικής αποστολής στη Νέα Υόρκη, τα πρώτα πλοία τύπου Λίμπερτυ βρίσκονταν στη θάλασσα, ενώ στο μεταξύ οι εξελίξεις του Δεύτερου Παγκοσμίου Πολέμου, είχαν ήδη εντείνει τις πιέσεις στις ΗΠΑ, για επαναπροσέγγιση και στη συνέχεια αλλαγή της ναυτιλιακής πολιτικής.

A1α) Η ΑΠΟΦΑΣΗ ΛΑΜΒΑΝΕΤΑΙ.

Ήδη από την εποχή της άφιξης της βρετανικής αποστολής και των διαφωνιών που εξέφρασε ο επικεφαλής της Ναυτιλιακής Επιτροπής, Ναύαρχος Έμπορι Λαντ, για υιοθέτηση του βρετανικού προγράμματος εκ μέρους των Ηνωμένων Πολιτειών, ο πρόεδρος Ρούζβελτ έδειχνε να σχηματίζει μια διαφορετική αντίληψη για το θέμα. Όταν το πρόγραμμα επανεξετάστηκε λεπτομερώς από αμερικανικής πλευράς προς το τέλος του Νοεμβρίου και τις αρχές του Δεκεμβρίου του 1940, ο Λαντ επέμενε πως το αμερικανικό και το βρετανικό πρόγραμμα πρέπει να παραμείνουν ξεχωριστές διαδικασίες, προκρίνοντας την ιδέα κατασκευής πλοίων που κατά τα 2/3 θα ακολουθούσαν τον σχεδιασμό των απλών βρετανικών σκαφών και κατά το 1/3 θα ακολουθούσαν τις προδιαγραφές των σκαφών C1 και C2 που η Ναυτιλιακή Επιτροπή είχε ήδη δημιουργήσει. Ταυτόχρονα προειδοποιούσε ότι και η αποδοχή κατασκευής ενός τέτοιου τύπου πλοίων θα έφερνε εμπόδια στην πλήρη ανάπτυξη του αμιγώς αμερικανικού προγράμματος και τόνισε την ανάγκη μεγάλης κινητοποίησης του ναυπηγικού δυναμικού, καθώς και αυτή της άντλησης των απαιτούμενων κεφαλαίων. **(18)**

Καθώς προχωρούσε ο Δεκέμβριος και αφού είχε προηγηθεί το αίτημα του Λευκού Οίκου προς τη Ναυτιλιακή Επιτροπή για πλήρη ενημέρωση σχετικά με τον τύπο του βρετανικού πλοίου έκτακτης ανάγκης και η αποστολή υπομνήματος από τον Ναύαρχο Λαντ προς τον πρόεδρο, μέσω του προέδρου της Εθνικής Συμβουλευτικής Επιτροπής για την Άμυνα, κ. Knudsen, ο Ρούσβελτ άρχισε να σχηματίζει την ολοκληρωμένη άποψη ότι οι αυξανόμενες απαιτήσεις για σκάφη, θα μπορούσαν να καλυφθούν από μια μεγάλη αύξηση του αμερικανικού ναυπηγικού προγράμματος. Ο Λαντ, συνέχιζε να δείχνει απροθυμία για την υιοθέτηση οποιασδήποτε προσωρινής ή έκτακτης λύσης, παραδεχόμενος όμως ότι τα τυποποιημένα πλοία ήταν τα μόνο που θα μπορούσαν να κατασκευαστούν μαζικά χωρίς να ανατραπούν πλήρως οι ήδη διαμορφωμένες προτεραιότητες του αμερικανικού ναυτικού και τελικά δήλωσε:

“ Κατέστη προφανές ότι οι απαιτήσεις για τους τύπους που σχεδιάστηκαν από τη Ναυτιλιακή Επιτροπή δεν μπορούσαν να κατασκευαστούν ούτε στην ποσότητα που απαιτείται ούτε στο απαιτούμενο χρονικό διάστημα και καθώς αναπτύχθηκαν οι συνθήκες έκτακτης ανάγκης του πολέμου, ήταν απαραίτητο να τροποποιηθεί το πρόγραμμα που θεωρήθηκε επιθυμητό, προκειμένου να προχωρήσουμε σε ένα πρόγραμμα που είναι απαραίτητο”. **(19)**

Ο Ρούζβελτ φαίνεται να αποφάσισε την εφαρμογή του επείγοντος ναυπηγικού προγράμματος λίγο

πριν από τα Χριστούγεννα του 1940 κι έτσι μερικές μέρες αργότερα προγραμματιζόταν η άμεση κατασκευή 200 πλοίων έκτακτης ανάγκης. Ο Ναύαρχος Λαντ συνέχισε να αντιδρά και απέστειλε στον πρόεδρο υπόμνημα όπου εξέθετε αναλυτικά τις αντιρρήσεις του. Από το έγγραφο πάντως καθίσταται σαφές ότι εφ' όσον το αμερικανικό πρόγραμμα θα επεκτεινόταν, εκείνος πρότεινε αυτό να γίνει με τον τρόπο που είχαν ξεκινήσει να κατασκευάζονται τα εξήντα βρετανικά πλοία. Ακόμη, έκανε λόγο για την ανάγκη δημιουργίας νέων ναυπηγείων τα οποία να μπορούν να αξιοποιούν όσο το δυνατόν καλύτερα το υπάρχον δυναμικό της ναυπηγικής βιομηχανίας και να υποστηρίζονται από εγκαταστάσεις παραγωγής χάλυβα. Στο ίδιο έγγραφο παρουσιάζεται το είδος του τυποποιημένου πλοίου που επρόκειτο να κατασκευαστεί, ενώ επίσης γίνεται λόγος για τεχνικά ζητήματα που αφορούν τους λέβητες και τους στροβίλους. Επίσης υπάρχουν αναφορές για ενδεχόμενες δυσχέρειες που μπορεί να προκύψουν κατά τη διάρκεια της κατασκευής, λόγω της έλλειψης κατάλληλων ναυπηγείων, υλικών και του απαιτούμενου ειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού. **(20)**

Ένα αποφασιστικό βήμα έγινε στις 28 Δεκεμβρίου, όταν ο Πρόεδρος ενέκρινε εγκαταστάσεις για την κατασκευή 200 πλοίων και ανατέθηκε στον υπουργό Οικονομικών του Robert Morgenthau να βρει τα απαραίτητα κεφάλαια. Η απόφαση που ελήφθη ενέκρινε τη χορήγηση 500.000 δολαρίων σε μετρητά από το Ταμείο έκτακτης ανάγκης του Προέδρου και 36 εκατομμυρίων δολαρίων από το ίδιο ταμείο στις άδειες για συμβάσεις έκτακτης ανάγκης.

Την τελευταία μέρα του χρόνου, ο Πρόεδρος Ρούσβελτ εξέδωσε μια έκκληση στον αμερικανικό λαό να αφιερώσει τις προσπάθειές του στην εθνική άμυνα και να κάνει τις Ηνωμένες Πολιτείες το μεγάλο «οπλοστάσιο της δημοκρατίας». Στις 3 Ιανουαρίου 1941 ανακοίνωσε την έναρξη ενός ναυπηγικού προγράμματος ύψους 350 εκατομμυρίων δολαρίων και την εξασφάλιση 36 εκατομμυρίων δολαρίων από το Ταμείο έκτακτης ανάγκης για τη δημιουργία νέων εγκαταστάσεων ναυπηγικής βιομηχανίας. Βάσει του νέου προγράμματος επρόκειτο να κατασκευαστούν 200 πλοία των 7.500 τόνων το καθένα, εξοπλισμένα με τον απλούστερο δυνατό τύπο κύριων μηχανών προώθησης για να μπορούν να αναπτύξουν ταχύτητα από 10 έως 11 κόμβους.

“Με τη μορφή που έχουν αυτά τα σκάφη” είχε πει ο Ρούσβελτ, “δεν αποτελούν αυτό που θα μπορούσε να θαυμάσει ένας εραστής του πλοίου, πρόκειται όμως να εξυπηρετήσουν το σκοπό της παροχής σκαφών εν αναμονή παγκόσμιας έλλειψης που, αργά ή γρήγορα, θα συμβεί”. **(21)**

Από εκεί και πέρα οι εξελίξεις κινήθηκαν γρήγορα. Λίγες εβδομάδες μετά, σε ένα ειδικό μήνυμα

προς το Κογκρέσο, ο Ρούσβελτ ζήτησε, με κοινή απόφαση κυβέρνησης και Ναυτιλιακής Επιτροπής, πίστωση ύψους 313,5 εκατομμυρίων δολαρίων για την ενίσχυση του ναυπηγικού προγράμματος. Το ψήφισμα έγινε νόμος στις 6 Φεβρουαρίου 1941.

A1β) ΤΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥ ΝΑΥΠΗΓΟΥΝΤΑΙ.

Η κατασκευή των Λίμπερτυ καθορίστηκε από μια σειρά “κυμάτων επέκτασης” όπως είχαν χαρακτηριστεί. Η πρώτη επέκταση πραγματοποιείται στις αρχές του 1941 με την έγκριση που παραχωρήθηκε σε εννιά νέα ναυπηγεία “έκτακτης ανάγκης” να συμμετάσχουν. Δύο εξ αυτών, στη Βαλτιμόρη και το Ουίλμιγκτον του Ντέλαγουερ, βρίσκονταν στην ιδιοκτησία παλιών παραδοσιακών ναυπηγών, ένα στη Νέα Ορλεάνη βρισκόταν στην ιδιοκτησία μιας κατασκευαστικής εταιρείας και ένα στο Μόμπιλ της Αλαμπάμα που ανήκε σε μια μεγάλη ναυπηγοεπισκευαστική εταιρεία. Τα υπόλοιπα πέντε, στο Χιούστον, το Λος Άντζελες και το Πόρτλαντ, καθώς και τα δύο ναυπηγεία που ήδη κατασκεύαζαν τα εξήντα βρετανικά “Ocean” βρίσκονταν υπό τον έλεγχο του ομίλου Todd Shipyards/ Bath Iron Works του Χένρι Κάιζερ. **(22)** Όλα αυτά τα ναυπηγεία καλούνταν τώρα, πέρα από τα βρετανικά σκάφη που έφτιαχναν τα δυο τελευταία, να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της κατασκευής των διακοσίων πλοίων που παραγγέλθηκαν από τις ΗΠΑ στις 3 Ιανουαρίου 1941. **(23).**

Το δεύτερο κύμα επέκτασης ακολούθησε τον Απρίλιο του ίδιου χρόνου, όταν το Κογκρέσο εξουσιοδότησε τη μεταφορά των εμπορικών πλοίων και άλλων μορφών βοήθειας στη Βρετανία σύμφωνα με τον νόμο περί εκμίσθωσης και δανεισμού (Lend - Lease Act) ο οποίος επέτρεπε την εκμίσθωση, τον δανεισμό ή την παραχώρηση κάθε είδους υλικού εκ μέρους των Ηνωμένων Πολιτειών σε σύμμαχα κράτη.

Διαρκούντος του 1941 πραγματοποιήθηκε και το τρίτο κύμα επέκτασης που συμπεριελάμβανε την κατασκευή μεγαλύτερων και μικρότερων τύπων σκαφών καθώς και την επιτάχυνση των υπαρχόντων προγραμμάτων. Το ένα μέρος του αφορούσε τις δραματικές αλλαγές που έλαβαν χώρα καθώς οι Ηνωμένες Πολιτείες έμπαιναν στον πόλεμο, ενώ το δεύτερο αφορούσε τον στόχο που ετίθετο για το 1942 και αφορούσε το σύνολο της αμερικανικής ναυτιλίας.

Τα αμερικανικά Λίμπερτυ διαφοροποιούνταν σε αρκετά σημεία από τα βρετανικά πρότυπά τους, τα οποία επίσης δεν είχαν χτιστεί ακριβώς βάσει των σχεδίων που είχε προσκομίσει η βρετανική αποστολή με την άφιξή της στις ΗΠΑ. Εκείνα τα σχέδια γρήγορα προσαρμόστηκαν στις ανάγκες

της ταχείας κατασκευής και της διευκόλυνσης της ηλεκτροσυγκόλλησης, που αποτελούσε μια από τις μεγάλες καινοτομίες της κατασκευής των Λίμπερτυ η οποία όμως αντιμετωπίστηκε με έντονο σκεπτικισμό. Μέχρι τότε, για τη σύνδεση των μεταλλικών ελασμάτων, με τα οποία γίνεται η εξωτερική επένδυση του πλοίου, εφαρμοζόταν η μέθοδος του καρφώματος. Η συγκόλληση θεωρούνταν ανασφαλής και ακατάλληλη για εκτεταμένη χρήση και όντως μερικά από τα πρώτα Λίμπερτυ κόπηκαν στη μέση. Ωστόσο, η μέθοδος της συγκόλλησης που είχε προτιμηθεί γιατί παρείχε δυνατότητα κατασκευής ελαφρότερων και ανθεκτικότερων σκαφών, που μπορούσαν να κατασκευαστούν σε σύντομο χρονικό διάστημα, βελτιώθηκε σημαντικά με τον καιρό και τα προβλήματα περιορίστηκαν εξαιρετικά. (24)

Όσον αφορά τα τεχνικά χαρακτηριστικά του σκάφους:

“Το τυποποιημένο λίμπερτυ είχε 441 πόδια και 6 ίντσες (δηλαδή περίπου 135 μέτρα) μάκρος, 56 πόδια και 10 $\frac{3}{4}$ ίντσες (περίπου 17 μέτρα) πλάτος και 27 πόδια και 9 $\frac{1}{4}$ ίντσες (περίπου 8,5 μέτρα) βύθισμα φορτωμένο. Το νεκρό βάρος του ήταν 10.920, η ολική του χωρητικότητα περίπου 7.500 κόροι και το εκτόπισμά του 14.257 τόνοι. Μπορούσε να μεταφέρει 9.146 τόνους φορτίο μαζί με τα καύσιμά του.

Το πλοίο είχε πέντε αμπάρια, τρία εμπρός και δύο πίσω από το μηχανοστάσιο. Για την πρόωσή του προτιμήθηκε η παλινδρομική ατμομηχανή, τόσο για την απλότητα του χειρισμού της όσο και για την ευκολία της κατασκευής της, μια και οι στρόβιλοι και τ' άλλα περίπλοκα μηχανήματα για πρόωση προορίζονταν για τα αμιγώς πολεμικά πλοία. Μια τριπλής εκτόνωσης ατμομηχανή με δυο καζάνια πετρελαίου έδινε δύναμη 2.500 ίππων και εξασφάλιζε στο σκάφος ταχύτητα 11 μιλίων όταν ήταν φορτωμένο, η οποία συχνά έφτανε και τα 11,5 μίλια.

Οι αξιωματικοί είχαν ατομικά δωμάτια, το πλήρωμα όμως έμενε σε διπλά ή τριπλά. Το πλοίο ακόμα διέθετε τρεχούμενα νερά στα δωμάτια και αρκετά ντους, πολυτέλεια για πολλούς από τους προπολεμικούς ναυτικούς που ήταν συνηθισμένοι στην πατροπαράδοτη ναυτική μπανιέρα: το μπουγέλο. Οι αξιωματικοί έτρωγαν στο “σαλόνι” που βρίσκονταν στο κυρίως κατάστρωμα στο πλωριό μέρος της υπερκατασκευής. Το πλήρωμα είχε ξεχωριστή τραπεζαρία, όπως και οι υπαξιωματικοί. Η κουζίνα βρίσκονταν εκεί κοντά και ήταν συνήθως με πετρέλαιο, σε πολλά όμως ήταν με κάρβουνο”. (25) Στην περίοδο του πολέμου, τα πλοία διέθεταν και πυροβολητές για την περίπτωση εμπλοκής σε ανταλλαγή πυρών. Οι τελευταίοι διέμεναν στην πρύμνη μαζί με το

πλήρωμα.

Το επίσημο όνομα του λίμπερτυ ήταν EC2-S-C1 και αφορούσε την κωδικοποίηση της ονομασίας “Emergency Cargo” (φορτηγό πλοίο επείγουσας ή έκτακτης ανάγκης) ενώ οι υπόλοιποι χαρακτήρες αφορούσαν επιμέρους ιδιότητες του πλοίου.

Όταν ελήφθη από αμερικανικής πλευράς η απόφαση για τη μαζική παραγωγή των Λίμπερτυ, αυτό που ξεκινούσε ήταν ένα πρωτοφανούς μεγέθους πρόγραμμα μαζικής ναυπήγησης. Η κατασκευή του πρώτου σκάφους της Oregon Shipbuilding Corporation διήρκεσε 253 ημέρες, αλλά σύντομα ο χρόνος ναυπήγησης άρχισε να μειώνεται. Το δέκατο πλοίο παραδόθηκε σε 154 ημέρες, το δέκατο ένατο σε 86 μέρες, το τριακοστό σε 73 ημέρες, ενώ οι επιδόσεις βελτιώθηκαν μέχρι την παράδοση πλοίου σε 46 ημέρες. Το ναυπηγείο του Χένρι Κάιζερ στην Καλιφόρνια χρειάστηκε 197 ημέρες για να παραδώσει το πρώτο Λίμπερτυ στο Ρίτσμοντ, αλλά τον Αύγουστο του 1942 το ναυπηγείο του στο Πόρτλαντ κατέλκυσε και παρέδωσε ένα άλλο σε 31 μέρες, ενώ σε λίγο καιρό το ναυπηγείο του Ρίτσμοντ έφτασε να κατασκευάζει σκάφη σε 16 μόνο ημέρες.

Σημαντικό ρόλο για την πραγματοποίηση αυτού του ναυπηγικού κατορθώματος και τη μείωση του χρόνου της κατασκευής από μήνες σε εβδομάδες, διαδραμάτισε η σταθερή τυποποίηση του σχεδίου. Το 60% του πλοίου ήταν προκατασκευασμένο με περισσότερα από 152.000 πόδια ηλεκτροκόλληση. Συνολικά 97 προκατασκευασμένα τμήματα προωθούνταν από τις εγκαταστάσεις στις σχάρες. Το σκάφος συνέθεταν τεράστια κομμάτια 250 τόνων το καθένα, που έμπαιναν στη θέση τους με όλα τα εσωτερικά παρακολουθήματά τους ακόμη με τους καθρέφτες, τις σκάλες για τις κουκέτες, τα φινιστρίνια, τα καλοριφέρ, τους ανεμιστήρες και οτιδήποτε άλλο. Δεκαεπτά ηλεκτροκολλητικές μηχανές δούλευαν σε κάθε πλευρά του σκάφους. Όπως λεγόταν το EC2 ήταν τυποποιημένο ως την τελευταία του μικρή ροδέλα ή τον τελευταίο μεντεσέ της πόρτας. Τα Λίμπερτυ παράγονταν πια με τη μέθοδο της γραμμής παραγωγής όπως και τα αυτοκίνητα και τόσο γρήγορα που μερικές φορές οι ελαιοχρωματιστές τους δούλευαν ακόμη καθώς αυτά γλιστρούσαν πάνω στις σχάρες τους, για να πέσουν στο νερό. **(26)**

Παρά τα επιτεύγματά του, το μεγάλο ναυπηγικό πρόγραμμα δεν είχε ακόμη καταφέρει να κερδίσει την καθολική αποδοχή. Τα Λίμπερτυ, έχοντας ήδη περιγραφεί από τον Ρούζβελτ ως αντικείμενα που δεν ενθουσιάζουν το βλέμμα ή ως φοβερά στην όψη αντικείμενα, είχαν κιόλας λάβει τον χαρακτηρισμό “ασχημόπαπα”. Δεν ήταν όμως οι λόγοι αισθητικής ο κύριος παράγοντας για τον οποίο εξακολουθούσαν να αντιμετωπίζονται με επιφύλαξη σε ένα μέρος τουλάχιστον της δημόσιας

συζήτησης.

Στις 2 Ιουλίου του 1941, η εφημερίδα “Washington Star” φιλοξενούσε ένα άρθρο του Richard L. Stokes, ανταποκριτή της Washington Post-Dispatch στο Σαιντ Λούις, με τίτλο: “Δημιούργησαν τον ιδανικό στόχο για τα Στούκας; Η Ναυτιλιακή Επιτροπή, έχοντας ενεργήσει με βιασύνη, διαθέτει τώρα ελεύθερο χρόνο για να αναρωτηθεί”. Το άρθρο ξεκινούσε ως εξής:

“Αντί να επιστρατεύσει την αμερικανική διάνοια για να αναλογιστεί τη δράση των ναζιστικών αεροπλάνων και υποβρυχίων, η Ναυτιλιακή Επιτροπή επιστρέφει στον τύπο ενός – εποχής 1918 – απλοϊκού βρετανικού φορτηγού πλοίου για να τον χρησιμοποιήσει ως μοντέλο για τα 312 “ασχημόπαπα” έκτακτης ανάγκης με τα οποία θα χαλαρώσει τον ασφυκτικό αποκλεισμό του Ηνωμένου Βασιλείου.

Έχοντας συμπεριφερθεί με υπερβολική βιασύνη, η Επιτροπή βρίσκει επιτέλους τον ελεύθερο χρόνο να αναρωτηθεί εάν θα μπορούσαν να επιλεγούν πιο ιδανικοί στόχοι για τα Στούκας και τα υποβρύχια, εφ’ όσον ο αντιπτέραρχος Γκαϊρίνγκ (διαβόητο κυβερνητικό στέλεχος των Ναζί) και ο Ναύαρχος Ρέντερ (Αρχηγός του γερμανικού πολεμικού ναυτικού) είχαν κληθεί στη διαβούλευση.

Δεν είναι μυστικό ότι στελέχη του προσωπικού των μηχανικών της Επιτροπής, είναι κάθε άλλο παρά ενθουσιασμένοι με τον σχεδιασμό αυτού που με κομπασμό χαρακτηρίστηκε “ο στόλος της ελευθερίας”. Συζητήσεις διαπνεόμενες από άγχος και ανησυχία βρίσκονται τώρα σε εξέλιξη. Μία από τις πιο συντηρητικές προτάσεις είναι ότι η ιπποδύναμη θα πρέπει να ενισχυθεί τουλάχιστον μέχρι του σημείου που να μπορεί να θεωρηθεί ότι ένα “ασχημόπαπο” θα μπορούσε να έχει πιθανότητες να ξεφύγει αν τύχαινε ένα υποβρύχιο να αστοχήσει εκτοξεύοντας την πρώτη του τορπίλη”. (27)

Στη συνέχεια, ο Στόουκς ανέφερε ότι ορισμένοι ακραίοι κύκλοι θα επιθυμούσαν να αποσύρουν ολόκληρο το «ενδεχομένως με ελάχιστο ή καθόλου σκοπό» πρόγραμμα ώστε να πάψει να απορροφά την ενέργεια 500.000 ειδικευμένων εργαζομένων, τη δουλειά 25 ναυπηγείων, καθώς και μισό δισεκατομμύριο δολάρια δημόσιου χρήματος.

Το άρθρο όπως θα ανέμενε κανείς, προκάλεσε μεγάλη αναταραχή και ανάγκασε τους αρμόδιους της επιτροπής να ζητήσουν νέες εκθέσεις και αναφορές σχετικά με τα τεχνικά χαρακτηριστικά και τις μηχανικές δυνατότητες του πλοίου, αλλά εκείνη πια τη στιγμή ήταν φανερό πως το τεράστιο

ναυπηγικό πρόγραμμα που είχε ήδη αρχίσει να αναπτύσσεται, δεν θα μπορούσε να τεθεί εν αμφιβόλω. Την υπεράσπιση εξάλλου του τυποποιημένου Λίμπερτυ ως καλύτερης δυνατής επιλογής, είχε αναλάβει πια ο ίδιος ο πρόεδρος Ρούζβελτ.

Απευθυνόμενος με ένα ειδικό μήνυμα στον αμερικανικό λαό στις 27 Σεπτεμβρίου 1941, καθώς 14 νέα πλοία έπεφταν στο νερό, εξέφρασε την αποφασιστικότητα να διατηρηθούν οι θάλασσες ελεύθερες για τις Ηνωμένες Πολιτείες με την προστασία της επεκτεινόμενης εμπορικής ναυτιλίας από τις τορπίλες, τις οβίδες και τις βόμβες. **(28)**

Το μήνυμα του Αμερικανού προέδρου μεταδόθηκε μισή ώρα πριν από την καθέλκυση του “Πάτρικ Χένρι”, του πρώτου караβιού που κατασκευάστηκε υπό την αιγίδα της Ναυτιλιακής Επιτροπής στο πλαίσιο της δημιουργίας του “Στόλου της Ελευθερίας” και έφερε το όνομα του Αμερικανού εθνικού ήρωα στον οποίο αποδίδεται η ρήση “Δώστε μου ελευθερία ειδάλλως δώστε μου θάνατο” και μεταξύ άλλων επεσήμαινε τα παρακάτω:

“Συμπατριώτες μου Αμερικανοί:

Αυτή είναι μια αξέχαστη ημέρα στην ιστορία της αμερικανικής ναυπηγικής βιομηχανίας - μια αξέχαστη ημέρα στην αναγκαία άμυνα του έθνους. Σήμερα, από την αυγή μέχρι το σκοτάδι, ξεκινούν 14 πλοία - στον Ατλαντικό, στον Ειρηνικό και στον Κόλπο και μεταξύ αυτών είναι το πρώτο πλοίο Λίμπερτυ, το “Πάτρικ Χένρι”.

Ενώ είμαστε υπερήφανοι για αυτό που κάνουμε, δεν είναι σίγουρα η ώρα να είμαστε ικανοποιημένοι. Πρέπει να κατασκευάσουμε περισσότερα φορτηγά πλοία και ακόμη περισσότερα φορτηγά πλοία - και πρέπει να επιταχύνουμε το πρόγραμμα μέχρι να πετύχουμε να κατασκευάζουμε ένα πλοίο κάθε μέρα, στη συνέχεια δύο πλοία την ημέρα, ώστε να εκπληρώσουμε το πρόγραμμα που έχει αναλάβει η Ναυτιλιακή Επιτροπή” **(29)**.

Στη συνέχεια, ο Ρούσβελτ επεσήμαινε τη σημασία του θαλάσσιου εμπορίου για την ευημερία των ΗΠΑ “από τις αποικιακές ακόμη ημέρες” και ανέφερε ότι από το 1936 που το Κογκρέσο ενέκρινε τον νόμο περί θαλασσίου εμπορίου, είχε ξεκινήσει η διαδικασία αποκατάστασης της αμερικανικής ναυτιλίας, η οποία είχε προηγουμένως υποχωρήσει σε χαμηλό επίπεδο. Ακολούθως, αφού εξήρε την εργατικότητα των εργαζόμενων στα ναυπηγεία, υπογράμμισε τα εξής:

“Εμείς οι Αμερικανοί στο σύνολό μας δεν μπορούμε να ακούσουμε τους λίγους Αμερικανούς που κηρύττουν το ευαγγέλιο του φόβου, που λένε στην πραγματικότητα ότι εξακολουθούν να είναι υπέρ της ελεύθερης διέλευσης των θαλασσών, αλλά δεν διευκρινίζουν πώς θα μπορούσε να υπάρξει τέτοια ελευθερία αν οι Ηνωμένες Πολιτείες επέλεγαν να δεσμεύσουν τα πλοία μας στα λιμάνια. Αυτή η στάση που επιδεικνύουν μερικοί, δεν είναι ειλικρινής. Εμείς προτιθέμεθα να στείλουμε αυτά τα πλοία να πλεύσουν στις θάλασσες όπως προορίζονται. Και σκοπεύουμε να τα προστατέψουμε όσο καλύτερα μπορούμε από τα εχθρικά πυρά” (30)

Στην ίδια πανηγυρική τελετή παρέστη όπως ήταν φυσικό και ο επικεφαλής της Ναυτιλιακής Επιτροπής, Έμορι Λαντ, ο οποίος από την πλευρά του χαρακτήρισε την καθέλκυση του πρώτου Λίμπερτυ συμβολική της αποφασιστικότητας του αμερικανικού λαού να μην επιτρέψει την απώλεια της ελευθερίας της ανθρωπότητας. Ακόμη, ο Λαντ εγκωμίασε τις διοικήσεις και τους εργάτες των αμερικανικών ναυπηγείων για τον ρυθμό των εργασιών τους, ο οποίος επέτρεψε την κατασκευή πλοίων με πολύ μεγαλύτερη ταχύτητα από ό, τι έχουν κατασκευαστεί ποτέ πριν, έτσι ώστε όχι μόνο ο “Πάτρικ Χένρι” αλλά ολόκληρο το πρόγραμμα κατασκευής να προηγείται κατά πολύ των απαιτήσεων των χρονοδιαγραμμάτων. Στη συνέχεια, ωστόσο, επανέλαβε κι αυτός την απαίτηση του Προέδρου για περισσότερη ταχύτητα και ακόμα περισσότερη ταχύτητα.

Πέρα από την αποστροφή του λόγου του Ρούζβελτ που προσπαθεί να απαντήσει και στους επικριτές του ναυπηγικού προγράμματος, οι δηλώσεις των δύο προαναφερθέντων αξιωματούχων μοιάζουν αρκετά και ιδίως στα σημεία που αφορούν την ικανοποίηση για την εξέλιξη των εργασιών αλλά και τις απαιτήσεις για ακόμη πιο ταχείς ρυθμούς κατασκευής. Το πιο σημαντικό όμως, είναι ότι αυτοί οι ακόμα γρηγορότεροι ρυθμοί που απαιτήθηκαν, εξασφαλίστηκαν και στην πράξη.

Η ταχύτητα και η αποτελεσματικότητα του σχεδιασμού των κατασκευών, είναι ένα από τα πιο αξιοσημείωτα σημεία που μπορεί να εντοπίσει κανείς όσον αφορά τα Λίμπερτυ. Και παρότι επισημάνθηκε ήδη ακροθιγώς, μια πληρέστερη αναφορά των συνθηκών, των διαδικασιών, των μέσων, αλλά και των συνηθειών των μικρών κοινωνιών που σχημάτισε το προσωπικό των απασχολούμενων στα ναυπηγεία στις περιοχές που τα φιλοξενούσαν, φαντάζει απαραίτητη ώστε να κατανοηθούν ευρύτερα οι εξελίξεις με βάσει της οποίες η μαζική και πλήρως εντατικοποιημένη παραγωγή των πλοίων κατέστη εφικτή.

Το συγκρότημα των ναυπηγείων του Πόρτλαντ αποτέλεσε μια χαρακτηριστική εγκατάσταση για

την περίσταση. Από το αρχικό σχέδιο οκτώ κατευθύνσεων, το συγκρότημα Oregonship του Πόρτλαντ επεκτάθηκε σύντομα σε έντεκα ναυπηγεία και πέτυχε ρεκόρ παραγωγής καθ' όλη τη διάρκεια του πολέμου. **(31).**

Τα τρία συνεργαζόμενα ναυπηγεία του Κάιζερ στην περιοχή του Πόρτλαντ ήταν υπεύθυνα για τη συντριπτική πλειοψηφία των πλοίων που κατασκευάστηκαν στην περιοχή κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Έχοντας 100.000 εργαζομένους στο δυναμικό τους, ήταν αναμενόμενο να ασκούν μεγάλη επίδραση στο σύνολο της ζωής της πόλης. Η φήμη των ναυπηγείων ενισχύθηκε ακόμη περισσότερο στα μέσα του 1941, όταν το Oregonship ξεκίνησε την έκδοση ενός περιοδικού για τη ζωή των ναυπηγείων, το οποίο ονομάστηκε "Bos'n's Whistles". Τον Ιανουάριο του 1942, η έκδοση γρήγορα εξελίχθηκε σε ένα καλά γραπτό επαγγελματικό περιοδικό, η κυκλοφορία του οποίου μάλιστα επεκτάθηκε για να φτάσει και στα υπόλοιπα ναυπηγεία του Πόρτλαντ, το Vancouvership και το Swan Island. Το συγκεκριμένο έντυπο παραμένει μέχρι σήμερα μια αναντικατάστατη πηγή όσον αφορά την ενημέρωση σχετικά με τις συνθήκες εργασίας και καθημερινότητας στις εγκαταστάσεις παραγωγής των Λίμπερτυ.

Τον Φεβρουάριο του 1943 το περιοδικό επεσήμαινε:

“Ένας εξειδικευμένος εργάτης στον πάγκο ή στον τόρνο ξέρει περισσότερα για το έργο του από τον άνθρωπο που σχεδίασε τη μηχανή ... Χρειαζόμαστε σήμερα τις ιδέες του ... τα εκατομμύρια των μικρών βελτιώσεων που εξοικονομούν μια ώρα ή μια λίβρα ορείχαλκου. Συνολικά, αυτά θα επιτύχουν τη νίκη μας στην παραγωγή”. **(32)**

Οι 100.000 θέσεις εργασίας που δημιούργησαν τα ναυπηγεία της περιοχής, πληρώθηκαν σε μεγάλο βαθμό από ανθρώπους που μετανάστευσαν εκεί για να δουλέψουν. Άλλες μεγάλες βιομηχανίες, όπως τα τρία μεγάλα εργοστάσια αλουμινίου, χρειάστηκαν επίσης χιλιάδες νέους υπαλλήλους, ενώ οι εταιρείες που εδρεύουν στο Πόρτλαντ, όπως οι Gunderson Brothers, Willamette Iron and Steel Corporation ή Commercial Iron Works, διπλασίασαν ή και τριπλασίασαν το εργατικό δυναμικό τους. Καθώς το εργατικό δυναμικό της αμυντικής βιομηχανίας μεγάλωσε, οι βιομηχανίες υποστήριξης όπως οι μεταφορές, οι υπηρεσίες τροφίμων και ακόμη και οι χώροι διασκέδασης αντιμετώπιζαν αυξημένες απαιτήσεις για τις υπηρεσίες τους και έτσι επεκτάθηκαν, προσελκύοντας ακόμη περισσότερους νέους κατοίκους στην περιοχή για να εργαστούν σε αυτούς τους τομείς που δεν σχετίζονται με την πολεμική οικονομία. **(33)**

Συλλογικά, όλοι αυτοί οι νέοι εργαζόμενοι και οι οικογένειές τους, ορισμένοι που εργάζονταν στη λεγόμενη αμυντική βιομηχανία, αλλά και άλλοι που απασχολούνταν στις ειρηνικές υπηρεσίες που χρειαζόνταν οι εργαζόμενοι του ναυπηγικού προγράμματος, έφεραν πολύ μεγάλες ανακατατάξεις στον τομέα και τη συνακόλουθη αγορά κατοικίας. Οι πωλήσεις κατοικιών γνώρισαν εκρηκτικούς ρυθμούς μεγέθυνσης ιδιαίτερα στις πρώτες φάσεις του πολέμου. Παρόλα αυτά όμως, πολλοί από τους νέους εργαζόμενους ήταν προσωρινοί καθώς και ανύπαντροι άντρες ή μονογονεϊκές οικογένειες. Αυτές οι κατηγορίες περισσότερο αναζητούσαν κοινές μονάδες μίσθωσης ή άλλα είδη λιγότερο μόνιμων στεγαστικών εγκαταστάσεων. Δύο συγκροτημένες για την ανάγκη της αντιμετώπισης του στεγαστικού προβλήματος οντότητες οι Housing Authority of Portland και Vancouver Housing Authority, ανέλαβαν να αντιμετωπίσουν το σοβαρότατο ζήτημα της στέγασης των εργαζόμενων των ναυπηγείων. (34)

Το ζήτημα της στέγασης αποδείχτηκε τόσο σοβαρό, καθώς μεγάλο μέρος (το 1/3 ίσως και περισσότερο) των εργαζόμενων στα ναυπηγεία, μετανάστευσαν στην περιοχή του Πόρτλαντ για τη δουλειά. Με δεδομένο μάλιστα το ότι οι περισσότεροι εντόπιοι άνδρες στρατεύσιμων ηλικιών μετά την είσοδο των ΗΠΑ στον πόλεμο κατατάχθηκαν, αξίζει να σημειωθεί ότι τα ναυπηγεία στελέχωσαν σε εκτεταμένο ποσοστό ομάδες πληθυσμού με προγενέστερη μικρή ή ασταθή παρουσία στον εργασιακό στίβο, όπως εσωτερικούς μετανάστες, γυναίκες, Αφροαμερικανούς, άτομα με αναπηρίες .

Ήδη από τα μέσα Απριλίου του 1942, πολλές γυναίκες είχαν αρχίσει να προσλαμβάνονται στα ναυπηγεία ως συγκολλήτριες:

“...Οι γυναίκες ήρθαν από όλα τα κοινωνικά στρώματα και όλα τα μέρη της πόλης [...] περιμένουν να πάνε στον κόσμο της συγκόλλησης ως δική τους ξεχωριστή τάξη, δουλεύοντας δίπλα-δίπλα με άντρες που έχουν ήδη ασχοληθεί με την κατασκευή των πλοίων Λίμπερτυ” (Oregonian, 21 Μαΐου 1921). (35)

Οι γυναίκες συγκολλήτριες, σύντομα έγιναν κοινή πρακτική στη ναυπηγική βιομηχανία, ενώ δεν ήταν μόνο τα ναυπηγεία Kaiser που προέβησαν σε προσλήψεις γυναικών προκειμένου να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις μιας δουλειάς η οποία προηγουμένως είχε θεωρηθεί αποκλειστικά ανδρική. Σύμφωνα με δημοσίευμα της εφημερίδας “Oregonian” τον Δεκέμβριο του 1942, σχεδόν 12.000 γυναίκες εργάζονταν ήδη σε έξι ναυπηγεία στο Πόρτλαντ και το Βανκούβερ, ενώ ο αριθμός αυξάνονταν με ταχύτατους ρυθμούς της τάξης των 2.000 νέων γυναικών εργαζομένων ανά μήνα.

(36)

Η μαζική είσοδος ενός τέτοιου αριθμού γυναικών στη δουλειά, πέρα από τις θετικές συνέπειες της άρσης διάφορων προγενέστερων σχετικών προκαταλήψεων, η οποία εν πολλοίς προκλήθηκε “αναγκαστικά”, λόγω των απαιτήσεων της ναυπηγικής, αλλά και ολόκληρης της πολεμικής βιομηχανίας, έφερνε προς αντιμετώπιση νέα δισεπίλυτα ζητήματα που ως ένα βαθμό παρέμειναν τέτοια μέχρι τέλους. Οι μεγάλοι αριθμοί των γυναικών εργαζομένων, σήμαιναν και μεγάλους αριθμούς προστατευόμενων ανήλικων παιδιών τα οποία μάλιστα αποκλήθηκαν “ορφανά της πολεμικής δουλειάς” (“War Work Orphans”) και αναγκάζονταν να περνούν πολλές ώρες της ημέρας χωρίς τις μητέρες τους. Τελικά αυτή η κατάσταση αντιμετωπίστηκε, τουλάχιστον εν μέρει από τα κέντρα παιδικής φροντίδας, που οργανώθηκαν από τον Κάιζερ για εργαζόμενους στα ναυπηγεία, αλλά τουλάχιστον αρχικά, κάποια παιδιά πέρασαν πολύ καιρό μόνα όταν οι μητέρες τους εργάζονταν στα ναυπηγεία (37)

Μια δεύτερη πηγή άντλησης εργατικού δυναμικού πέρα από γυναίκες χωρίς προηγούμενη εργασιακή εμπειρία, αποτέλεσαν οι εργάτες που συνέρρευσαν από άλλες περιοχές των ΗΠΑ στα ναυπηγεία, οι οποίοι μάλιστα σύντομα απέκτησαν το προσωνύμιο “τα καραβάνια του Κάιζερ”:

“Ενδεχομένως με σκοπό να τιμωρήσουν τα εργατικά σωματεία, αλλά ίσως απλώς και σε μια προσπάθεια να βρουν αρκετούς εργάτες για να διατηρήσουν το φρενήρες χρονοδιάγραμμα στα ναυπηγεία, ο Χένρι Κάιζερ, με έναν χαρακτηριστικό για εκείνον τρόπο, μετέτρεψε την αναζήτηση των υπαλλήλων σε ένα πανεθνικής εμβέλειας τηλεοπτικό σόου με την επωνυμία “Henry J. Kaiser Magic Carpet” (38)

Απεσταλμένοι του Κάιζερ μετέβησαν τον Σεπτέμβριο του 1942 στη Νέα Υόρκη, όπου 30.000 άνεργοι σύμφωνα με τις σχετικές αναφορές αναζητούσαν δουλειά, και γνωστοποίησαν την πρόθεσή τους να προσλάβουν άμεσα 20.000 εργαζόμενους. Τοπικοί φορείς του Πόρτλαντ και ιδίως εκείνοι που είχαν ασχοληθεί με το “καυτό” ζήτημα της στέγασης των εργαζομένων εξέφρασαν την αντίθεσή τους δηλώνοντας πως αν άλλοι 20.000 εργάτες κατέφθαναν άμεσα στην περιοχή, τότε θα αναγκάζονταν να κοιμούνται στη μέση των δρόμων. Παρόλα αυτά ο “αφέντης της ναυπηγίας” όπως είχε αρχίσει να αποκαλείται ο Κάιζερ συνέχισε με εντατικό τρόπο να προσλαμβάνει νέους εργαζόμενους και μάλιστα σε επίπεδα που προσέγγιζαν τις δύο χιλιάδες προσλήψεις σε διάρκεια λίγων ημερών, παρά τις ανησυχίες της ομοσπονδιακής κυβέρνησης για ενδεχόμενη “αποστράγγιση” της αμιγώς στρατιωτικής βιομηχανίας. (39) Σχεδόν όλοι οι άνδρες που έρχονταν

στην περιοχή γίνονταν δεκτοί ως εργάτες, αμειβόμενοι με 88 σεντς την ώρα για μια εβδομάδα 48 ωρών. Το κόστος μεταφοράς και γευμάτων στο δρόμο προς το Όρεγκον ανερχόταν συνολικά σε 80 δολάρια κατά κεφαλήν και χρηματοδοτούταν από την εταιρεία σε πρώτη φάση, αλλά οι άνδρες το αποπληρώνουν από τους μισθούς τους σε μια περίοδο περίπου δέκα εβδομάδων **(40)**.

Πέρα από τις παραπάνω κατηγορίες, αξιοσημείωτη για τα δεδομένα της εποχής παρουσία στα ναυπηγεία είχαν και οι Αφροαμερικανικής καταγωγής εργαζόμενοι, οι οποίοι εκείνη την εποχή αναφέρονταν ως νέοι που είχαν την ευκαιρία να αναζητήσουν περισσότερο υπεύθυνες θέσεις και καλύτερες αμοιβές από εκείνες που εξασφάλιζαν μέχρι τότε. Η μικρή αφροαμερικανική κοινότητα του Πόρτλαντ, που επικεντρωνόταν κυρίως στη βορειοανατολική περιοχή της πόλης κοντά στα δύο ναυπηγεία του Κάιζερ, είχε απομονωθεί σε μεγάλο βαθμό από το κέντρο και τη ζωή της πόλης. Τώρα, με την ξαφνική εισροή εργαζομένων από ολόκληρη τη χώρα, η Αφροαμερικανική κοινότητα όχι μόνο μεγάλωσε σε μέγεθος, μα έγινε και περισσότερο ορατή. **(41)** Παρ' όλα αυτά οι τυπικές προκαταλήψεις του λευκού ντόπιου πληθυσμού δεν υποχώρησαν, αντιθέτως μάλλον ενισχύθηκαν όπως επισημαίνεται σε σχετικές βιβλιογραφικές αναφορές **(42)**, αλλά και όπως μπορεί να επισημανθεί σε δημοσιεύματα εκείνου του καιρού:

“Το κόστος που προκύπτει από τον σημερινό πληθυσμό των Νέγρων αποτελεί ήδη απειλή για τη γειτονιά, τόσο με την αξιοσημείωτη αύξηση της εγκληματικότητας που παρατηρήθηκε τον τελευταίο τρίμηνο, όσο και με τον φόβο ότι οι αξίες των περιουσιών κινδυνεύουν να υποτιμηθούν” έγραφε η εφημερίδα “Oregonian” στις 30 Σεπτεμβρίου 1942.

Να σημειωθεί ότι οι εκτιμήσεις για τον αριθμό των Αφροαμερικανών εργαζομένων στα ναυπηγεία του Πόρτλαντ στα μέσα του 1942 ανέφεραν περίπου 1000 εργαζόμενους μεταξύ των 67.000 που απασχολούνταν στη βιομηχανία με προβλέψεις ανάπτυξης που αναμένουν ότι τόσο η συνολική απασχόληση όσο και οι Αφροαμερικανοί εργάτες θα διπλασιαστούν εντός του έτους. Παρά τα μικρά αυτά ποσοστά, οι Αφροαμερικανοί εξακολουθούσαν να θεωρούνται αιτία ανησυχίας για τη λευκή κοινότητα. **(43)**

Μια άλλη κατηγορία εργαζομένων με αξιοσημείωτη παρουσία στα ναυπηγεία ήταν τα άτομα με αναπηρίες. Κατά τη διάρκεια του πολέμου πολλά άτομα που θεωρήθηκαν ακατάλληλα για καθήκοντα στο στρατό ήταν σε θέση να συνεισφέρουν στην πολεμική προσπάθεια δουλεύοντας στα ναυπηγεία. Όπως σημειώνεται, τα έργα κινητήρων της Albina επαινέθηκαν από τον αντιπρόεδρο Ουάλας για την πρακτική να συμπεριλαμβάνονται στις προσλήψεις άτομα με

αναπηρία, πολλοί από τους οποίους επέστρεφαν τραυματίες στρατιώτες. Νωρίτερα στον πόλεμο, το Κέντρο Εκπαίδευσης Άμυνας Woodlawn, μία από τις πολλές επαγγελματικές σχολές που δημιουργήθηκαν μέσω της Σχολικής Περιφέρειας του Πόρτλαντ για την προετοιμασία των ανδρών και των γυναικών για βιομηχανική εργασία, καθιέρωσε ειδικά μαθήματα για τυφλούς φοιτητές, οι οποίοι διδάχθηκαν πώς να χειρίζονται πρέσες και πώς θα εργάζονταν σε θέσεις ηλεκτρικής συναρμολόγησης κατά την αποφοίτηση (Oregonian, 5 Μαΐου 1942). **(44)**

“Οι πιέσεις του πολέμου τραντάζουν εκ θεμελίων πολλές προκαταλήψεις και καθιερωμένες ιδέες. Από τις αντιλήψεις που αλλάζουν μια αρκετά σημαντική είναι κι αυτή που έχει να κάνει με την αποδοχή της αποτελεσματικότητας των εργαζομένων με αναπηρία.” (Bos'n's Whistle 22 Απριλίου 1943). **(45)**

Στα ναυπηγεία βρέθηκαν θέσεις για τους ακρωτηριασμένους, τους σωματικά ανάπηρους, τους κωφούς, τους τυφλούς, τους έχοντες νοητική υστέρηση και πολλούς άλλους ανθρώπους που προηγουμένως θεωρούνταν μη ικανοί για εργασία. Περίπου με τον τρόπο που συνέβη και με προαναφερθείσες κατηγορίες πληθυσμού όπως οι γυναίκες, οι Αφροαμερικανοί και οι ηλικιωμένοι, αυτοί οι εργαζόμενοι βρήκαν τη θέση τους στη δουλειά ακριβώς λόγω της μεγάλης αναγκαιότητας εξασφάλισης του απαιτούμενου εργατικού δυναμικού που χρειαζόταν για την κάλυψη του ναυπηγικού προγράμματος. Όπως σημείωνε όμως και το περιοδικό των ναυπηγείων του Πόρτλαντ, όποιος κι αν ήταν ο λόγος, η βιομηχανία είχε κάνει μια μεγάλη ανακάλυψη και μάθαινε ένα μάθημα που μπορεί να σήμαινε πολλά για τον εργαζόμενο με αναπηρία όταν θα τελείωνε ο πόλεμος (Bos'n's Whistle, 22-April-1943:4). **(46)**

Εκτός όσων μπορεί να επισημάνει κανείς με αφορμή τα παραπάνω για τον τρόπο με τον οποίο οι αυξημένες απαιτήσεις και οι ογκούμενες ανάγκες της αληθινής ζωής σε μια περίοδο όπως αυτή που εξετάζεται, μπορούν να οδηγούν με μεγάλη ταχύτητα στην υπέρβαση βαθιά ριζωμένων αντιλήψεων, ιδεών, απόψεων και προκαταλήψεων που μέχρι πρότινος έμοιαζαν ακλόνητες, από τα προαναφερθέντα αναδεικνύεται ένα αμιγώς πρακτικό ζήτημα, που αφορούσε τους τρόπους με τους οποίους όλο αυτό το εργατικό δυναμικό που στη μεγάλη του πλειονότητα ήταν ανειδίκευτο, θα κατάφερνε να ανταποκριθεί στο μέγεθος, αλλά και τους ρυθμούς της δουλειάς που επρόκειτο να αναλάβει. Να σημειωθεί ότι υπολογιζόταν πως μονάχα ένας στους 200 εργάτες που απασχολούνταν στο συγκρότημα του Κάιζερ είχε δουλέψει και παλαιότερα σε ναυπηγείο, ενώ ένα 25% του προσωπικού δεν είχε καν δει θάλασσα στη μέχρι τότε ζωή του. **(47)** Για τον λόγο αυτό, σε όλα τα ναυπηγεία οργάνωσαν σχολές και εκπαιδευτήρια, για να εκπαιδεύσουν ηλεκτροσυγκολλητές,

ηλεκτρολόγους, σωληνουργούς,εφαρμοστές και όποιες άλλες ειδικότητες εργαζόμενων χρειαζόνταν.

A2. ΤΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥ ΣΤΟΝ ΠΟΛΕΜΟ.

Σε όλη τη διάρκεια του ναυπηγικού προγράμματος κατασκευάστηκαν περισσότερα από 2.700 πλοία τύπου λίμπερτυ **(48)** και αποτέλεσαν τον μεγαλύτερο τυποποιημένο στόλο που υπήρξε μέχρι σήμερα. Τα Λίμπερτυ είχαν παρουσία σε όλα τα πολεμικά μέτωπα και σε όλες τις θάλασσες και τους ωκεανούς από το Μούρμανσκ της πρώην ΕΣΣΔ στον Αρκτικό, μέχρι τον Νότιο Ατλαντικό, τον Ειρηνικό, τον Ινδικό, τη Μεσόγειο και τον Περσικό Κόλπο. Το πρώτο Λίμπερτυ που καταστράφηκε από αντίπαλα πυρά, ήταν το “John Adams” που βυθίστηκε στον Ειρηνικό το 1942. Σε όλη τη διάρκεια του πολέμου χάθηκαν 200 και τα 50 από αυτά στο πρώτο τους ταξίδι.

Μια πολύ γνωστή για τις δυσκολίες που συνεπαγόταν η διέλευσή της, ήταν η θαλάσσια αρτηρία του Μούρμανσκ. Εκεί έπλεε το 1942 η νηοπομπή PQ17 που είχε ξεκινήσει από την Ισλανδία τον Ιούνιο του ίδιου έτους. Αποτελούνταν από 35 πλοία στα οποία συμπεριλαμβάνονταν και έξι καινούργια Λίμπερτυ που μετέφεραν πολεμικά εφόδια, ενώ την άμεση συνοδεία αποτελούσαν 4 θωρηκτά, δύο υποβρύχια, δύο πολεμικά, ένα αεροπλανοφόρο, τρία ακόμη θωρηκτά και πολλά αντιτορπιλικά που βρίσκονταν στην περιοχή. Παρ’ όλα αυτά, ισχυρές αντίπαλες αεροπορικές επιθέσεις κατόρθωσαν να αποδεκατίσουν τη νηοπομπή. Μόνο έντεκα πλοία κατάφεραν να διασωθούν, ανάμεσα στα οποία βρίσκονταν και δύο Λίμπερτυ, και έφτασαν τελικά στον προορισμό τους, έπειτα από μια εξέλιξη την οποία ο Ουίνστον Τσώρτσιλ είχε χαρακτηρίσει ως ένα από τα μελαγχολικότερα επεισόδια του πολέμου. **(49)**

Το προαναφερθέν τραγικό γεγονός, δεν είναι το μοναδικό. Το “Christofer Newport” torpilίστηκε από ένα αεροπλάνο και δύο υποβρύχια πριν βυθιστεί τελικά στη θάλασσα Μπάρεντς. Το “Richard Bland” torpilίστηκε στον Αρκτικό Ωκεανό, αλλά συνέχισε επί πέντε μέρες την πορεία του μέχρι που κατάφερε να φτάσει κοντά στην Ισλανδία πριν βυθιστεί, ενώ το “William Hooper” αφού απέφυγε όλες τις απόπειρες βομβαρδισμού του από αέρος, βυθίστηκε τελικά από torπίλη υποβρυχίου. Οι ανθρώπινες απώλειες που προκλήθηκαν από την κόλαση πυρός που αντιμετώπισαν συχνά τα Λίμπερτυ, η θυσία χιλιάδων ναυτικών που εργάζονταν σε αυτά προκειμένου να επιτελέσουν την αποστολή τους, μαρτυρούν τη σπουδαιότητα του έργου που επιτελούσαν αυτά τα πλοία, καθώς και τη συμβολή τους στην τελική έκβαση του πολέμου. Στη διάρκειά του, τα Λίμπερτυ σήκωσαν όλο το βάρος των μεταφορών, μεταφέροντας εκατομμύρια τόνους πυρομαχικά,

εφόδια υλικά, άρματα, τρόφιμα, πετρέλαια και κάρβουνο, ατμομηχανές, στρατιωτικά οχήματα, ζώα και ζωοτροφές, φαρμακευτικό υλικό και πάσης φύσεως είδη μέριμνας σε όλα τα μέτωπα του πολέμου από τη Βόρεια θάλασσα μέχρι τη Μεσόγειο.

Παρότι ο πολεμικός εξοπλισμός τους ήταν ελαφρύς, πολλά Λίμπερτυ ενεπλάκησαν σε πολεμικές επιχειρήσεις ανταλλάσσοντας πυρά με εχθρικά υποβρύχια και καταδρομικά, με πιο χαρακτηριστική την περίπτωση του “Stephen Hopkins”, το οποίο καθώς βυθιζόταν και καιγόταν έπειτα από επίθεση που είχε δεχτεί, εκτόξευσε πληθώρα επιτυχημένων βολών εναντίον του καταδρομικού “Stier”, ώσπου το τελευταίο ανατινάχτηκε. (50)

Αξιοσημείωτη ήταν η αντοχή του σκάφους των Λίμπερτυ, ενώ τα υδατοστεγή διαμερίσματά του, βοηθούσαν ώστε τα πλοία να μπορούν να αντέχουν και έπειτα από ζημιές τέτοιου μεγέθους που τα προπολεμικά σκάφη δεν θα μπορούσαν να αντέξουν. Το “William William” για παράδειγμα, χτυπήθηκε σοβαρά τον Μάιο του 1943, σε σημείο που το πλήρωμά του αναγκάστηκε να το εγκαταλείψει. Αργότερα όμως, το πλήρωμα επέστρεψε και με τη βοήθεια ρυμουλκού το πλοίο κατόρθωσε να φτάσει στα νησιά Φίτζι και στη συνέχεια να επισκευαστεί και να ξανατεθεί σε κίνηση.

Α3. ΠΤΥΧΕΣ ΤΟΥ ΣΚΕΠΤΙΚΟΥ ΠΟΥ ΚΑΘΟΡΙΣΕ ΤΗ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗ ΤΥΧΗ ΤΩΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥ.

Οι ναυτιλιακές απώλειες των Συμμάχων στη διάρκεια του πολέμου ήταν δραματικές και είχαν προκαλέσει σημαντικές ανησυχίες στις χώρες στις οποίες η ναυτιλία διαδραμάτιζε εξέχοντα ρόλο, ήδη πολύ πριν από τη λήξη του. Τα συμμαχικά ναυτικά έθνη αντιμετώπισαν τόσο σημαντικά εμπόδια εξ αιτίας των απωλειών πλοίων στον καιρό του πολέμου, ώστε ήδη από το 1942 είχαν επιδιώξει και είχαν έρθει σε συναντήσεις με την αμερικανική Ναυτιλιακή Επιτροπή (Maritime Comission) και την WSA (War Shipping Administration) για να συζητήσουν την αντικατάσταση των χαμένων σκαφών, τα οποία είχαν τόσο σημαντική συμβολή στη συμμαχική υπόθεση τον πρώτο καιρό του πολέμου. Αντιπρόσωποι από τις Ολλανδία, Νορβηγία, Βέλγιο, Ελλάδα, Κίνα, Αργεντινή, Βραζιλία και Χιλή, ασκούσαν πίεση στην κυβέρνηση των ΗΠΑ, προκειμένου να προβεί σε ένα είδος αναδιανομής, στο πλαίσιο της αντικατάστασης των χαμένων πλοίων:

“Τρία ολόκληρα χρόνια και μερικές χιλιάδες πλοία πριν από την κατάκτηση της συμμαχικής νίκης, ο Ναύαρχος Έμπορ Λαντ (επικεφαλής της Ναυτιλιακής Επιτροπής) ως ο Καίσαρας της πολεμικής μη εμπορικής ναυπήγησης και λειτουργίας, ξεκίνησε να αναζητεί δραστήρια μια λύση για τον καιρό ειρήνης, η οποία να περιλαμβάνει διανομή πλεοναζόντων εμπορικών πλοίων στις χώρες που το είχαν ανάγκη” (51)

Η παραπάνω αντίληψη που αντιμετωπίζει την επιλογή της μεταπολεμικής πώλησης των Λίμπερτυ ως μια πράξη αποζημίωσης ή αποκατάστασης των συμμαχικών ναυτικών απωλειών είναι εξόχως διαδεδομένη. Να επισημανθεί όμως, ότι τόσο με βάση την ακόλουθη εξέλιξη των πραγμάτων, όσο και σύμφωνα με νεότερες ερευνητικές προσπάθειες, η προαναφερθείσα λογική μόνο μέχρι ενός σημείου καθόρισε την πορεία των γεγονότων. Ένας δεύτερος παράγοντας που μοιάζει να είναι καθοριστικός, αφορά το γεγονός ότι η μεταπολεμική έλλειψη πλοίων των Συμμάχων συνδυαζόταν με μια κατάσταση που και οι ίδιες οι ΗΠΑ έπρεπε να αποφασίσουν πώς θα διαχειριστούν το υπερμεγέθες πλεόνασμα πλοίων που διέθεταν με την ολοκλήρωση του πολέμου, το οποίο έφερνε τις ΗΠΑ στην πρώτη θέση της σχετικής παγκόσμιας κατάταξης με ποσοστό κατοχής 60% επί της συνολικής χωρητικότητας. Η διατήρηση αυτής της κατάστασης θεωρήθηκε εξαιρετικά αμφίβολης χρησιμότητας (λόγω κακού προηγούμενου κατά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο) με αποτέλεσμα να αναζητηθούν τρόποι για να αλλάξει.

Όλα αυτά είχαν προφανώς γίνει αντιληπτά από τη Ναυτιλιακή Επιτροπή πολύ πριν από τη λήξη του πολέμου. Μαζί με την προηγηθείσα χρονικά συμμαχική πίεση για πωλήσεις συνθέτουν τους λόγους που ήδη από το 1942 και καθώς μόλις άρχιζε να διαμορφώνεται μια αισιόδοξη προοπτική για τη συμμαχική νίκη, τα μέλη της ξεκίνησαν να σχεδιάζουν τη μεταπολεμική διάθεση των πλεοναζόντων σκαφών μέσω ενός σχεδίου πώλησής τους στα παραδοσιακά “ναυτικά κράτη” του κόσμου. (52) Η σοβαρή ανησυχία της Επιτροπής σχετικά με τον μεγάλο αριθμό πλοίων που θα αδρανοποιούνταν στο τέλος του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου είχε τις ρίζες της στις συνέπειες μιας παρόμοιας εμπειρίας μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, όταν παρόμοιες ανάγκες επίσης είχαν οδηγήσει στη λήψη της απόφασης κάλυψης ενός επείγοντος ναυπηγικού προγράμματος. Τότε, η ειρήνη είχε έρθει πριν από την ολοκλήρωση της κατασκευής της πλειοψηφίας των νέων πλοίων και τελικά αντί για τον άμεσο τερματισμό του προγράμματος, είχε επιλεγεί η συνέχιση της κατασκευής σκαφών βάσει των συμβάσεων που είχαν υπογραφεί, με αποτέλεσμα το 1922 οι Ηνωμένες Πολιτείες να έχουν δημιουργήσει τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο του κόσμου (53) σε μια εποχή όμως που οι τιμές των ναύλων βρίσκονταν σε πτώση και η ναυτιλία σε γενικότερη κάμψη, με αποτέλεσμα η διατήρηση αυτού του τεράστιου και ως ένα

βαθμού ουσιαστικά ανενεργού στόλου να γίνει μια υπόθεση που απαιτούσε μεγάλες κρατικές δαπάνες, για εντελώς αναντίστοιχα οφέλη. Συνεπεία των προαναφερθέντων, το κακό παράδειγμα του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, βάρυνε στις σκέψεις όλων των εμπλεκομένων με το νέο ναυπηγικό πρόγραμμα και η αποφυγή της επανάληψής του, ήταν ένα από τα κυριότερα ζητούμενα για την περίοδο μετά τη λήξη των εχθροπραξιών, χωρίς όμως κάτι τέτοιο να σημαίνει ότι εκείνο που κυρίως ενδιέφερε τις ΗΠΑ, ήταν το πώς θα “απαλλαγούν” από ένα μεγάλο αριθμό πλεοναζόντων πλοίων. Αντίθετα, η απόφαση της πώλησης περισσότερο φαίνεται πως αφορούσε:

“Μια συνειδητά εκτελούμενη επέκταση της εμπλοκής των ΗΠΑ στις παγκόσμιες υποθέσεις του εικοστού αιώνα. Ως έθνος μεγάλες επενδύσεις σε κάθε ήπειρο, προωθούσε ενεργά τις πωλήσεις των πλεοναζόντων σκαφών προκειμένου να διευκολυνθεί η παγκόσμια πολυμερής εμπορική και οικονομική ανασυγκρότηση και ανάπτυξη.” (54)

Α4) Η ΠΟΡΕΙΑ ΠΡΟΣ ΤΗ ΘΕΣΠΙΣΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΠΟΥ ΕΠΕΤΡΕΠΕ ΤΙΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΣΕ ΞΕΝΑ ΚΡΑΤΗ.

Όπως συνέβη και με την κατασκευή των Λίμπερτυ, έτσι και για την απόφαση πώλησής τους, ελήφθη υπόψιν ένα ήδη διαθέσιμο βρετανικό παράδειγμα. Στο πρώτο του υπόμνημα προς τον υπουργό Εξωτερικών Κόρντελ Χαλ, ο ναύαρχος Λαντ έκανε αναφορά σε μια βρετανική "λευκή βίβλο" με την οποία η κυβέρνηση της Αυτού Μεγαλειότητας θέσπιζε τη διαδικασία κατανομής ενός ποσοστού παλαιών και νεότευκτων εμπορικών πλοίων στους συμμάχους τους μετά τη λήξη του πολέμου.

Τα συμμαχικά ναυτικά έθνη που είχαν υποφέρει από τις πολεμικές απώλειες, είχαν ήδη συναντηθεί με τη Ναυτιλιακή Επιτροπή και τη WSA (War Shipping Administration) προκειμένου να συζητήσουν για την αντικατάσταση των απολεσθέντων σκαφών που είχαν συμβάλει τόσο σημαντικά στην πρώτη φάση του πολέμου. Εκπρόσωποι των Κάτω Χωρών, της Νορβηγίας, του Βελγίου, της Ελλάδας, της Κίνας, της Αργεντινής, της Βραζιλίας και της Χιλής, άσκησαν πίεση στην κυβέρνηση των Ηνωμένων Πολιτειών, ώστε να μεριμνήσει για την αντικατάσταση των χαμένων πλοίων (55). Τρία χρόνια πριν από την οριστική εξασφάλιση της νίκης των Συμμάχων, το ζήτημα της μεταπολεμικής διανομής των πλεοναζόντων σκαφών απασχολούσε ήδη έντονα τις εμπλεκόμενες πλευρές.

Όπως σημειώθηκε και προηγουμένως, πρωτίστως ήταν η βρετανική και νορβηγική πίεση που ενθάρρυνε και ώθησε τις ΗΠΑ να αρχίσουν να αναζητούν τρόπους για την αντιμετώπιση των συνεπειών των ναυτικών απωλειών σε συνδυασμό με το δεδομένο της ύπαρξης πλεοναζόντων σκαφών ως απόρροια του ναυπηγικού προγράμματος. Ο Λαντ, γνώριζε καλά το νομικό πλαίσιο σχετικά με την πώληση κατασκευασμένων στην Αμερική πλοίων, σε ξένες χώρες. Ο νόμος “περί εκχώρησης και δανεισμού” Lend-Lease ήταν πολύ συγκεκριμένος σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο τα εν λόγω σκάφη μπορούσαν να λειτουργήσουν υπό ξένη διαχείριση, αλλά εμπεριείχε ασάφειες όσον αφορά τις πωλήσεις. (56)

Οι Βρετανοί είχαν ξεκινήσει από τον Μάιο του 1942 την ανάπτυξη ενός σχεδίου που επέτρεπε στους πλοιοκτήτες να αγοράζουν νέα πλοία που έχουν κατασκευαστεί από το κράτος, για να αντικαταστήσουν εκείνα που χάθηκαν λόγω του πολέμου. Το βασικότερο σημείο αυτού του σχεδίου ήταν η πρόβλεψη ότι σκάφη εκχωρημένα σε συμμαχικές κυβερνήσεις, μπορούσαν να τεθούν στην κυριότητα και τη σημαία τους κατά τη διάρκεια των πολεμικών επιχειρήσεων, αλλά θα παρέμεναν στη διάθεση του βρετανικού υπουργείου Πολέμου. Το βρετανικό σχέδιο περιελάμβανε συγκεκριμένες κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά την επιλεξιμότητα, τους όρους και τις προϋποθέσεις και διευκόλυνε τις άμεσες πωλήσεις σε αντίθεση με τις διατάξεις του αμερικανικού νόμου περί δανεισμού και εκμίσθωσης που τις δυσχέραινε. (57)

Η Ναυτιλιακή Επιτροπή ήταν θετική απέναντι στο σχέδιο της Βρετανικής κυβέρνησης, θεωρώντας ότι θα μπορούσε να αποτελέσει ένα παράδειγμα για λήψη ανάλογων νομοθετικών μέτρων και εκ μέρους των ΗΠΑ. Ο ναύαρχος Λαντ, με επιστολή του στον υπουργό Εξωτερικών Χαλ, συνόψισε το βρετανικό πρόγραμμα των πωλήσεων σκαφών αξιολογώντας το θετικά, χωρίς να παραλείπει να καταστήσει σαφές ότι παρόμοια αμερικανική νομοθεσία θα χρειαζόταν επιπλέον αιτιολόγηση και συντονισμένη προσέγγιση:

“Η Ναυτιλιακή Επιτροπή και η War Shipping Administration πιστεύουν ότι το πρόβλημα πρέπει να αντιμετωπιστεί όσο το δυνατόν πιο σύντομα. [...] Έχουμε μπροστά μας το πρότυπο και το προηγούμενο που έχει θεσπίσει το Ηνωμένο Βασίλειο και με αυτό ως θεμέλιο, πιστεύεται ότι είναι εφικτό να βρεθεί μια ικανοποιητική λύση τόσο ποιοτικά όσο και ποσοτικά. Πιστεύουμε ότι από την άποψη των Ηνωμένων Εθνών όσον αφορά την πολεμική προσπάθεια, αυτό το πρόβλημα πρέπει να τεθεί με όλη τη σημασία που εμπεριέχει η ορθή πολιτική αντιμετώπισής του, όχι μόνο για ψυχολογικούς και διπλωματικούς λόγους αλλά και για τη συνολική πολεμική προσπάθεια. Από

νομική άποψη, φαίνεται ότι το αντίστοιχο νομικό πλαίσιο είναι διαθέσιμο βάσει του πρώτου “Lease-Lend Act”. Η μεταγενέστερη νομοθεσία εμποδίζει τον τίτλο των πλοίων υπό “Lease-Lend” αλλά δεν απαγορεύει τη μεταφορά σημαίας η οποία, φυσικά, επιτρέπει την επάνδρωση και τις επιχειρήσεις από τις χώρες που φέρουν τη σημαία των Ηνωμένων Εθνών”. **(58)**

Μέσα σε ένα τέτοιο κλίμα, το Στέιτ Ντιπάρτμεντ πήρε τις δικές του πρωτοβουλίες για τη συνέχεια, αποφασίζοντας να λάβει πολύ σοβαρά υπόψιν του τη χάραξη μιας μεταπολεμικής πολιτικής, η οποία θα αντιμετώπιζε αυτό το ζήτημα σε όλο το μεγάλο εύρος του και τη διεθνή του εμβέλεια. Σε αυτή την αναγκαιότητα λογοδοτεί και η από μέρους του έκδοση του “Εγγράφου 37”, με τίτλο “Μεταπολεμική Ναυτιλιακή Πολιτική”, το οποίο ήρθε στη δημοσιότητα τον Οκτώβριο του 1942. Στο έγγραφο καταγράφεται η σχετική συζήτηση, περιγράφεται η τρέχουσα κατάσταση και γίνονται αναφορές στη βρετανική ναυτιλιακή πολιτική που έμελλε να αποτελέσει πρότυπο και για τις Ηνωμένες Πολιτείες. Δε λείπουν οι αναφορές στο προηγούμενο του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, ενώ αφιερώνονται πολλές σελίδες στην αντιμετώπιση ενδεχόμενων και αναμενόμενων αντιδράσεων που σύμφωνα με το σκεπτικό του κειμένου πιθανόν να προέλθουν από τα συμφέροντα της ναυπηγικής βιομηχανίας, τους πλοιοκτήτες, τους εφοπλιστές, αλλά και από τα σωματεία των εργαζόμενων του κλάδου. Γι’ αυτό καταλήγει τελικά να προκρίνει την άμεση έγκριση αυτής της πολιτικής πωλήσεων και μάλιστα πριν από τη λήξη του πολέμου, εφ’ όσον θεωρήθηκε ότι έπειτα από αυτή οι αντιθέσεις θα γινόταν εντονότερες από ότι αν οι σχετικές ενέργειες πραγματοποιούνταν στη διάρκεια των πολεμικών συρράξεων. **(59)**

Η μεταπολεμική ναυτιλιακή πολιτική του Στέιτ Ντιπάρτμεντ λάμβανε υπόψιν τη συνολική εικόνα της κατάστασης που θα διαμόρφωνε ενδεχόμενη διατήρηση της υπερπληθώρας εμπορικών σκαφών από την πλευρά των ΗΠΑ. Βασίζοντας την αξιολόγησή του σε μια οικονομική μελέτη που είχε ετοιμάσει η Ναυτιλιακή Επιτροπή το 1937, κατέληγε στο συμπέρασμα ότι η σημασία των σκαφών για τις Ηνωμένες Πολιτείες, ήταν πολύ μικρότερη για την εθνική τους οικονομία, από ότι θα ήταν για άλλες μικρότερες χώρες που στηρίζονται παραδοσιακά στη ναυτιλία τόσο για τη διαμόρφωση ενός ικανοποιητικού ισοζυγίου εμπορικών συναλλαγών, όσο και για το συνολικό τους εισόδημα. **(60)** Αυτό που θα έπρεπε να απασχολήσει τις ΗΠΑ στα μεταπολεμικά χρόνια ως “κράτος - πιστωτή” θα έπρεπε να είναι η προώθηση των εισαγωγών, προκειμένου οι ξένες χώρες να κερδίσουν αρκετά δολάρια για να αγοράσουν τα προς εξαγωγή αμερικανικά προϊόντα. Διαφορετικά, αν οι Αμερικανοί κυριαρχούσαν απόλυτα στο θαλάσσιο εμπόριο, τότε η απώλεια των δυνατοτήτων κερδοφορίας των αλλοδαπών εμπορικών στόλων θα επηρέαζε σημαντικά τις

χώρες που θα έπρεπε να εξυπηρετήσουν τις αμερικανικές πιστώσεις , με τελική συνέπεια την καθυστέρηση της μεταπολεμικής οικονομικής ανάκαμψης. **(61)**

Σε αυτό το έγγραφο, το Στέιτ Ντιπάρτμεντ αναγνωρίζει επίσης τη σιωπηρή προηγούμενη δέσμευση των ΗΠΑ για αντικατάσταση των συμμαχικών πλοίων που χάθηκαν κατά τη διάρκεια του πολέμου, αλλά κάτι τέτοιο δεν αποτέλεσε το κυρίαρχο κριτήριο για τη χάραξη της μεταπολεμικής ναυτιλιακής πολιτικής. Πέρα από την αναφορά της συγκεκριμένης δέσμευσης και περίπου ως συνέχειά της, εκφράζεται η άποψη ότι ούτως ή άλλως τα Λίμπερτυ δεν είναι κατάλληλα για τις αμερικανικές τακτικές γραμμές, ενώ αν διατεθούν σε άλλες χώρες θα επιτρέψουν σε αυτές να ξαναρχίσουν τις εμπορικές δραστηριότητες, χωρίς να χρειαστεί να περιμένουν την κατασκευή άλλων σκαφών από τα δικά της ναυπηγεία η καθεμιά. **(62)**

Ωστόσο, τα οφέλη της πώλησης δεν σταματούν εκεί για τους Αμερικανούς επιτελείς. Σύμφωνα με τη λογική τους, η πώληση εντασσόταν σε μια ευρύτερη και γενικότερη θέαση των πραγμάτων και γι' αυτό αναφέρονταν σε ένα πλαίσιο διεθνούς εμπορικής συνεργασίας στον μεταπολεμικό κόσμο. Αναγνωρίζοντας ότι οι ΗΠΑ δεν θα μπορούσαν ποτέ να αποσβέσουν το τεράστιο κόστος του μαζικού πολεμικού ναυπηγικού προγράμματος, το Στέιτ Ντιπάρτμεντ συνέστησε οι τιμές των προς πώληση πλοίων να παραμείνουν χαμηλές, μιας και το συνολικό όφελος θα υπερκάλυπτε οποιαδήποτε απώλεια στο επίπεδο της τιμής πώλησης, ενώ συνέστησε να πωληθεί μεγάλος αριθμός σκαφών, υποστηρίζοντας ότι έτσι θα δημιουργηθεί μια βάση ευνοϊκή για ευρύτερη ρύθμιση της διεθνούς ναυτιλίας, προώθηση της ασφάλειας, των καλών συνθηκών εργασίας και περιορισμό των αθέμιτων πρακτικών ανταγωνισμού. **(63)** Για την επίτευξη αυτών των στόχων προτάθηκε η σύναψη πολυμερούς συμφωνίας και η σύσταση διεθνούς αρχής που θα διέθετε τα απαραίτητα μέσα εποπτείας και την εξουσία της επιβολής.

Με αυτή τη μελέτη, το Στέιτ Ντιπάρτμεντ χαρτογραφούσε τη συνολική πορεία για τη μεταπολεμική ναυτιλιακή πολιτική, υποστηρίζοντας την πώληση πλεοναζόντων εμπορικών πλοίων των ΗΠΑ σε ξένες χώρες. Παρότι ήταν σαφές ότι το Στέιτ Ντιπάρτμεντ και η Ναυτιλιακή Επιτροπή είχαν τις ίδιες αντιλήψεις, ωστόσο ο επικεφαλής της Επιτροπής Ναύαρχος Λαντ, δεν ενθάρρυνε τη βιαστική δράση σε οποιοδήποτε επίπεδο. Τον Φεβρουάριο του 1943 ζητούσε από τον πρόεδρο Ρούζβελτ να μη μεταβιβαστούν τίτλοι ιδιοκτησίας οποιουδήποτε πλοίου αν προηγουμένως δεν εξασφαλιστεί ο απόλυτος έλεγχος ενός τέτοιου εγχειρήματος. Εξάλλου, μέχρι εκείνη τη στιγμή το Κογκρέσο δεν τασσόταν υπέρ της πώλησης πλοίων με το υπάρχον νομοθετικό πλαίσιο του Lend-

Lease Act, άποψη με την οποία μέχρι στιγμής έδειχνε να συμφωνεί και ο Ρούζβελτ. Το ίδιο έκανε και ο Λαντ, που ζητούσε από τον πρόεδρο να μην υποκύψει στις όποιες πιέσεις για άμεση έναρξη των πωλήσεων. **(64)**

Ο ναύαρχος και ο Πρόεδρος Ρούσβελτ γνώριζαν καλά ότι η Ναυτιλιακή Επιτροπή, δεσμευόταν από τον νόμο να προωθήσει την ανάπτυξη και να ενθαρρύνει τη διατήρηση μιας βιώσιμης αμερικανικής εμπορικής ναυτιλίας. Αυτή η ευθύνη επικαθορίζει όλες τις κινήσεις σχετικά με την πώληση πλοίων σε φορείς εν δυνάμει ανταγωνιστικών εξωτερικών συμφερόντων, με δεδομένο ότι οι όποιες αντιθέσεις και διαφωνίες που υπήρχαν ή θα εκδηλώνονταν δεν θα στρέφονταν τόσο εναντίον του Στέιτ Ντιπάρτμεντ, όσο εναντίον της Ναυτιλιακής Επιτροπής. Προκειμένου να περιοριστούν και να αμβλυνθούν οι συνέπειες των αντιδράσεων για τις πωλήσεις, η Επιτροπή αποφάσισε να οργανώσει μια εκστρατεία ενημέρωσης, με σκοπό να πειστεί η λεγόμενη κοινή γνώμη ότι οι σχεδιαζόμενες πωλήσεις εξασφάλιζαν μια απαραίτητη ισορροπία ανάμεσα στο εξωτερικό εμπόριο και τη δίκαιη μεταπολεμική διαχείριση του τομέα των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών. **(65)**

Ο πρώτος στόχος της ενημερωτικής καμπάνιας ήταν η ευαισθητοποίηση του κοινού απέναντι στην ανάγκη δραστικής μείωσης του αμερικανικού εμπορικού στόλου, έπειτα από τον τερματισμό του πολέμου. Μέλη της Επιτροπής σε ομιλίες τους, άρθρα εφημερίδων και περιοδικών, ραδιοφωνικές εκπομπές, επιχειρηματολογούσαν για την περιορισμένη πλέον χρησιμότητα των Λίμπερτυ και τη μειωμένη σημασία τους για τις ΗΠΑ στην ειρηνική πλέον εποχή. Τον Απρίλιο του 1943, η εφημερίδα “Washington Post” αναφέρθηκε με άρθρο της σε αυτό που περιέγραφε ως “εσωτερική σύγκρουση” στους κόλπους της κυβέρνησης. Η ουσία της διαμάχης αφορούσε την επιλογή μετατόπισης της παραγωγής από τα πλοία Λίμπερτυ στα πλοία Βίκτορ και όχι το ζήτημα των πωλήσεων, παρόλα αυτά οι αναφερόμενες διαπιστώσεις της Ναυτιλιακής Επιτροπής ήταν σαφείς και επεσήμαιναν ότι τα Λίμπερτυ συνιστούσαν πια περισσότερο μειονέκτημα παρά πλεονέκτημα για τη νέα περίοδο της εμπορικής ναυτιλίας. Ακόμη, οι ειδικοί ξεκίνησαν να ασκούν πιέσεις ενάντια στη συνεχιζόμενη παραγωγή των συγκεκριμένων σκαφών που τα θεωρούσαν αργά, κοστοβόρα και φτωχά εξοπλισμένα σκάφη. **(66)**

Με την ευκαιρία της δεύτερης επετείου από την κατέλκυση του πρώτου Λίμπερτυ, στις 27 Σεπτεμβρίου 1943, ο Ναύαρχος Λαντ, μέσω μιας «Αναφοράς στον αμερικανικό λαό» επεσήμαινε ότι «μέχρι το τέλος του 1944 οι ΗΠΑ θα διαθέτουν πλοία με πενήντα εκατομμύρια τόνους νεκρό βάρος, ποσότητα που κατά προσέγγιση θα είναι πέντε φορές μεγαλύτερη από τις συνολικές ανάγκες

του εσωτερικού και εξωτερικού εμπορίου». **(67)** Η λύση που αμέσως μετά πρότεινε για αυτό το πρόβλημα, ήταν η διατήρηση των ταχύτερων Βίκτορυ σε συνδυασμό με την απόφαση για διάθεση των Λίμπερτυ σε άλλα κράτη.

Σταδιακά, άρχισαν να πληθαίνουν και να αυξάνουν σε ένταση οι σχετικές αναφορές στα μέσα ενημέρωσης. Την επόμενη χρονιά, με αφορμή την “Ημέρα του Ναυτικού” το πρακτορείο ειδήσεων Associated Press, τόνιζε ότι αυτό που πρέπει να αποφευχθεί είναι μια επανάληψη της εμπειρίας του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου, όταν ένα μεγάλο τμήμα του τότε κατασκευασμένου με όρους έκτακτης ανάγκης στόλου παρέμενε δεμένο και έρμαιο της σκουριάς, την ώρα που οι Ηνωμένες Πολιτείες υποχωρούσαν στην τέταρτη θέση της κατάταξης της δυναμικότητας της παγκόσμιας ναυτιλίας. **(68)**

Ακόμη, τον Νοέμβριο και τον Δεκέμβριο του 1944, οι αναγνώστες του περιοδικού “Forbes” είχαν την ευκαιρία να έλθουν σε επαφή με μια σε βάθος εξέταση και ανάλυση του θέματος. Σύμφωνα με αυτή, οι ΗΠΑ, με τον τεράστιο αριθμό σκαφών που διέθεταν, θα μπορούσαν ούτως ή άλλως να παραμείνουν η κυρίαρχη ναυτική δύναμη στον κόσμο, ωστόσο θα έπρεπε επίσης να αναλάβουν την ευθύνη της αποκατάστασης των διεθνών εμπορικών σχέσεων, διευκολύνοντας την επιστροφή του παγκόσμιου εμπορικού στόλου σε επίπεδα που να προσεγγίζουν το προπολεμικό, προκειμένου να ενθαρρύνουν με αυτό τον τρόπο τον ανταγωνισμό και το ελεύθερο εμπόριο. **(69)** Ο ραδιοφωνικός σταθμός των αμερικανικών ενόπλων δυνάμεων πήρε επίσης θέση, όταν σε συνεργασία με την ακαδημαϊκή ιστορική κοινότητα, εκπόνησαν σειρά εκπομπών με τίτλο “Τι θα έπρεπε να κάνουμε με τον εμπορικό μας στόλο” κατά τη διάρκεια των οποίων σε συζητήσεις στρογγυλής τραπέζης, οι συντελεστές υποστήριζαν ότι σκόπευαν να παράσχουν πραγματικές πληροφορίες και ισορροπημένα επιχειρήματα από όλες τις πλευρές, για να εξεταστούν συνολικά όλες οι πτυχές του θέματος. Στην πράξη, η προαναφερθείσα ισορροπία μάλλον δεν τηρήθηκε απαρεγκλίτως, αφού οι απόψεις που παρουσιάζονταν αντανακλούσαν κατά κύριο λόγο τις επιθυμίες της κυβέρνησης και της Ναυτιλιακής Επιτροπής. **(70)**

Οι αρμόδιοι για τη χάραξη της πολιτικής των πωλήσεων πάντως, δεν βασίστηκαν αποκλειστικά στη διάδοση των θέσεων τους και στην προσπάθεια διαμόρφωσης ευμενούς διάθεσης εκ μέρους της κοινής γνώμης, προκειμένου να επιτύχουν τον στόχο τους. Αντιθέτως, τον Ιούνιο του 1944 η Ναυτιλιακή Επιτροπή και το αμερικανικό πολεμικό ναυτικό συμβληθέντες από κοινού με το Τμήμα Μεταπτυχιακών Σπουδών της Σχολής Διοίκησης Επιχειρήσεων του Πανεπιστημίου του Χάρβαρντ, ζήτησαν από το τελευταίο την εκπόνηση μιας εκτεταμένης μελέτης για τη ναυτιλιακή

βιομηχανία, η οποία μελέτη θα εξέταζε επισταμένως τέσσερις διαφορετικούς τομείς της ναυτιλιακής αγοράς και συγκεκριμένα τον ναυπηγικό-κατασκευαστικό, αυτόν της μεταφοράς εμπορευμάτων, εκείνον των αγοραπωλησιών και τέλος τον τομέα που ασχολείτο με τη διάλυση παλιών πλοίων και με το σκραπ. Ο τομέας των αγοραπωλησιών βρισκόταν σε άμεση συσχέτιση με τις ενέργειες της αμερικανικής κυβέρνησης, ενώ εκείνος της διάλυσης και του σκραπ, θα επηρεαζόταν από το δόγμα της προσφοράς και της ζήτησης. **(71)**

Σε ό,τι έχει να κάνει με το ουσιαστικό μέρος της έρευνας σημειώνεται: « Ο Ναύαρχος Λαντ είχε διαμορφώσει τον σχεδιασμό της νομοθεσίας που θα επέτρεπε την πώληση πλοίων πολεμικής κατασκευής ήδη από το 1943. Όλες αυτές οι μακροοικονομικές θεωρήσεις είχαν ήδη εξεταστεί και είχαν ήδη ληφθεί υπόψιν από τη μεριά των μελών της Επιτροπής. Τη στιγμή που παραγγέλθηκε η μελέτη που μετέπειτα έγινε γνωστή ως η «Αναφορά του Χάρβαρντ» («Harvard Report») ο προορισμός της ήταν να απαντήσει σε ερωτήσεις των οποίων την απάντηση γνώριζε ήδη η Επιτροπή. Φαίνεται ότι με την παραγγελία της μελέτης, η Επιτροπή προσέφερε στον εαυτό της, στο Στέιτ Ντιπάρτμεντ και στο Κογκρέσο ένα μέσο δικαιολόγησης μιας νομοθέτησης που πιθανώς να ήταν μη δημοφιλής, δίνοντάς της σφραγίδα έγκρισης από το Χάρβαρντ». **(72)**

Η νομοθετική διαδικασία ξεκίνησε στις αρχές του 1944. Το νομοσχέδιο “για την πώληση ορισμένων κρατικών εμπορικών πλοίων και για άλλους στόχους” εισήχθη προς διαβούλευση και απεστάλη στο Σώμα της Επιτροπής Εμπορικής Ναυτιλίας και Αλιείας. Την ίδια χρονιά εντοπίζονται και οι πρώτες σοβαρές αιτιάσεις της Ναυτιλιακής Επιτροπής για τις πωλήσεις σκαφών στην ετήσια αναφορά της προς το Κογκρέσο. Εκεί αναφέρεται ότι βάσει πρόσφατων νομοθετικών ρυθμίσεων

“ Η Ναυτιλιακή Επιτροπή ορίζεται συγκεκριμένα ως ο μοναδικός οργανισμός διάθεσης για σκάφη τα οποία η ίδια κρίνει ως εμπορικά πλοία ή ικανά να μετατραπούν σε σκάφη εμπορικής χρήσης, τα οποία πρέπει να διατεθούν μόνο σύμφωνα με τις διατάξεις του Εμπορικού Ναυτικού Νόμου του 1936 (Merchant Marine Act 1936) όπως τροποποιήθηκε, καθώς και όπως προβλέπουν και άλλοι νόμοι που επιτρέπουν την πώληση τέτοιων σκαφών.

Η νομοθεσία για τις πωλήσεις πλοίων, που θα προβλέπει τον καθορισμό βασικών τιμών για την πώληση πλοίων που ανήκουν στην κυβέρνηση και κατασκευάστηκαν στις Ηνωμένες Πολιτείες πριν ή κατά τη διάρκεια της πολεμικής περιόδου και τα οποία είναι διαθέσιμα για διάθεση σε ιδιώτες,

εκκρεμεί και στα δυο Σώματα του Κογκρέσου. (Η ψήφισή της) αποτελεί θέμα ζωτικής σημασίας για την εξασφάλιση της σταθερότητας των τιμών και για την αποφυγή της συνέχισης της ιδιοκτησίας του μεγάλου πολεμικού στόλου των εμπορικών πλοίων από την κυβέρνηση. Ο Εμπορικός Ναυτικός Νόμος του 1936, όπως τροποποιήθηκε, προβλέπει ότι το Εμπορικό Ναυτικό οφείλει να λειτουργεί σε πλαίσιο ιδιωτικής ιδιοκτησίας όσο περισσότερο είναι αυτό δυνατό”. **(73)**

Όσο περνούσε ο καιρός, κάθε τροποποιημένη έκδοση του νομοσχεδίου βελτίωνε περαιτέρω τη θέση και τις δυνατότητες της Ναυτιλιακής Επιτροπής να επηρεάσει τις πωλήσεις των σκαφών με ταυτόχρονη ενίσχυση των προστατευτικών διατάξεων του Merchant Marine Act 1936. Στο κείμενο, οι διατάξεις που αφορούσαν την πώληση σκαφών σε ξένους, αποτελούσαν ένα μικρό μόνο μέρος της συνολικής πρότασης καθώς οι όροι σχετικά με τη ναύλωση η πώληση πλοίων σε πολίτες των Ηνωμένων Πολιτειών ήταν πολύ περισσότεροι και πολύ πιο περίπλοκοι λόγω των διαφορών ανάμεσα σε επιδοτούμενους και μη επιδοτούμενους φορείς εκμετάλλευσης, των όρων της πίστωσης, αλλά και πολλών φορολογικών ζητημάτων. **(74)**

Όσον αφορά τις πωλήσεις σε ξένους, αυτές επρόκειτο να καθυστερήσουν για μια περίοδο, ώστε να επιτραπεί στους Αμερικανούς αγοραστές να έχουν τον πρώτο λόγο στην επιλογή των σκαφών. Το νομοσχέδιο, όφειλε επίσης να διευθετήσει και την πλευρά της αξίας με βάση την οποία θα υπολογιζόταν οι τελικές τιμές πώλησης, ενώ πέρα από όλα αυτά έπρεπε να λάβει υπόψιν του τη διατήρηση ενός επαρκούς αποθεματικού εμπορικού στόλου για τους σκοπούς της εθνικής άμυνας των ΗΠΑ. Συνολικά, αφορούσε ένα πολύ σημαντικό μέρος της ναυτιλιακής νομοθεσίας και για αυτό τον λόγο καταβάλλονταν προσπάθειες, ώστε να επιτρέψει την άντληση της μέγιστης δυνατής ωφέλειας για τη ναυτιλία, αλλά και τη ναυπηγική βιομηχανία των Ηνωμένων Πολιτειών. **(75)**

Πέρα όμως από τα πιθανά οφέλη που θα προέκυπταν, παρέμεναν υπαρκτά δυο σημαντικά εμπόδια. Το πρώτο ήταν οι έντονες αντιδράσεις απέναντι στην πώληση των σκαφών, ενώ το δεύτερο που ήταν ακόμη δυσκολότερο, αφορούσε τις διαφορετικές προσεγγίσεις του ζητήματος από τις εμπλεκόμενες πλευρές. Από τη μεριά των πλοιοκτητών και των εφοπλιστών ζητούνταν χαμηλά ναύλα, φτηνά σκάφη και όσο το δυνατόν χαμηλότερος ανταγωνισμός, τα συνδικάτα διεκδικούσαν μεγάλο αριθμό θέσεων εργασίας, ενώ οι ναυπηγοί επιζητούσαν νέες συμβάσεις, επιδοτούμενες από την κυβέρνηση όπου κρινόταν απαραίτητο, για την κατασκευή νέων σκαφών. **(76)** Οι διαφορές αντίληψης που προέκυπταν από αυτά τα αντικρουόμενα συμφέροντα, έγιναν ορατές κατά τη διάρκεια της πρώτης φάσης των ακροάσεων. Έτσι, η προηγούμενη σύσταση του Στέιτ Ντιπάρτμεντ για διαμόρφωση και εφαρμογή της νέας ναυτιλιακής πολιτικής ήδη πριν από τη λήξη του πολέμου

με σκοπό να μην προλάβουν να εκφραστούν οι αντιδράσεις, αποδείχθηκε μια ανεκπλήρωτη επιθυμία. Έπειτα από τη συντονισμένη προσπάθεια να πειστεί η κοινή γνώμη ότι τα πλοία για τα οποία προηγουμένως είχε υποστηριχθεί ότι είχαν καθοριστική σημασία για την έκβαση του πολέμου, είχαν πια ξαναγίνει πλεονάζοντα “ασχημόπαπα” που η πώλησή τους αποτελούσε δημοσιονομική αναγκαιότητα, το Κογκρέσο συνειδητοποιούσε ότι είχε να αντιμετωπίσει ένα θέμα που έμοιαζε να έχει εξελιχθεί σε “πολιτική καυτή πατάτα”. (77) Έστερα από την ολοκλήρωση της πρώτης φάσης των ακροάσεων μέσα στο 1944, ελήφθη η απόφαση να επιτραπεί η παρέλευση ορισμένου χρονικού διαστήματος πριν από τη συνέχιση της διαβούλευσης. Ως ημερομηνία επανέναρξης, ορίστηκε η 1η Μαρτίου 1945, με την ελπίδα ότι μέχρι τότε τα διαιρεμένα και αλληλοσυγκρουόμενα ναυτιλιακά συμφέροντα θα μπορούσαν να βρουν μεταξύ τους κοινούς τόπους που θα επέτρεπαν την υποστήριξη των περισσότερων τουλάχιστον διατάξεων του νομοσχεδίου. Το γενικότερο κλίμα πάντως όσον αφορά τις πωλήσεις, δεν ήταν τέτοιο που να μπορούσε να προκαλέσει αισιοδοξία στους αρμόδιους.

Το Κογκρέσο, είχε να αντιμετωπίσει προφανή πολιτικά διλήμματα που είχαν να κάνουν με τις ανησυχίες σύμπασας της ναυτιλιακής βιομηχανίας, τις δημοσιονομικές ανάγκες της κυβέρνησης, καθώς και με τις περιπλοκές που θα προκαλούσαν στο μέλλον οι διαφορετικές απαιτήσεις των κλάδων που θα επηρεάζονταν από τις αποφάσεις που επρόκειτο να ληφθούν. Αν ολόκληρη η ναυτιλιακή βιομηχανία των ΗΠΑ συμφωνούσε σε κάτι, αυτό ήταν η επιθυμία για διατήρηση της αμερικανικής κυριαρχίας στον τομέα. Ταυτόχρονα όμως, γινόταν κατανοητό από όλες τις πλευρές, ότι δεν ήταν ρεαλιστικό να πιστεύει κανείς ότι τα πλοία υπό αμερικανική σημαία θα μπορούσαν να μεταφέρουν ποσοστό μεγαλύτερο του 50% των αγαθών που παρήγε η χώρα για εξαγωγή. (78)

Όταν ξαναξεκίνησαν οι ακροάσεις, ο Ναύαρχος Λαντ ήταν ο πρώτος που εκλήθη να τοποθετηθεί. Κατ’ αρχάς, υπογράμμισε ότι το υπό εξέταση νομοσχέδιο αποτελούσε ένα αναγκαίο βήμα, ώστε ο έλεγχος της εμπορικής ναυτιλίας να φύγει από τη Ναυτιλιακή Επιτροπή και τη War Shipping Administration, προκειμένου να ξαναπεράσει στον έλεγχο της ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Στη συνέχεια τόνισε ότι το νομοσχέδιο εμπεριέχει μια πολύ σαφή και συγκεκριμένη αντίληψη της αντιμετώπισης των προβλημάτων που θα προκύψουν μεταπολεμικά στη διεθνή ναυτιλία. Ακόμη, υπενθύμισε ότι προβλέπεται η ύπαρξη εφεδρικού-αποθεματικού στόλου σε περίπτωση που προκύψουν νέες πολεμικές ανάγκες, ενώ ολοκλήρωσε τονίζοντας ότι το νομοσχέδιο απαιτεί από το Κογκρέσο τον σχεδιασμό μιας πολιτικής ευρέος πνεύματος και μεγάλης εμβέλειας, καθώς σε διαφορετική περίπτωση υπάρχει η πιθανότητα να τερματιστεί ο πόλεμος με τις ΗΠΑ να διατηρούν μια ναυτιλία που θα βρίσκεται υπό κυβερνητική ιδιοκτησία, εξέλιξη που σε καμιά περίπτωση δεν

επιθυμούσαν ούτε τα μέλη της Ναυτιλιακής Επιτροπής, ούτε ο ίδιος ως επικεφαλής της. **(79)**

Ακολούθως, ο Λαντ, επικαλέστηκε για άλλη μια φορά το προηγούμενο του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου και τα προβλήματα που προκάλεσε η διατήρηση εκ μέρους της κυβέρνησης ενός τεράστιου και σε μεγάλο βαθμό ανενεργού στόλου, ενώ αναφερόμενος στην εγνωσμένη επιθυμία της Μεγάλης Βρετανίας να ανακτήσει μετά τον πόλεμο τον ρόλο της ως παγκόσμιας εμβέλειας ηγέτιδα ναυτική δύναμη, προειδοποίησε ότι χωρίς τις αμερικανικές πωλήσεις, η ίδια η Βρετανία ή άλλα ναυτικά έθνη θα αποκτούσαν σοβαρό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, αναλαμβάνοντας την αποκατάσταση των χαμένων σκαφών των Ευρωπαίων Συμμάχων. **(80)**

Συνεχίζοντας την τοποθέτησή του ο Ναύαρχος Λαντ και προκειμένου να καταστήσει σαφή την πρωτοκαθεδρία που όφειλε και δικαιούνταν να έχει η Ναυτιλιακή Επιτροπή επί του θέματος των πωλήσεων, επεσήμανε ότι όσο το Κογκρέσο δεν αποφασίζει να δράσει και να ενημερώσει την Επιτροπή για τις αντιλήψεις του, γίνεται προφανές ότι άλλες υπηρεσίες θα προσπαθήσουν να αναλάβουν πρωτοβουλίες. Μάλιστα σε σχετική ερώτηση για το ποιες υπηρεσίες εννοούσε, έκανε λόγο μεταξύ άλλων για το Στέιτ Ντιπάρτμεντ, το Πολεμικό ναυτικό και “οποιαδήποτε άλλη υπηρεσία μπορεί να ενδιαφέρεται για το πλεόνασμα σκαφών ή ανάλογα θέματα που αφορούν τη ναυτιλία σε συνδυασμό με την εξωτερική πολιτική”. **(81)**

Με αυτή τη δήλωση, ο ναύαρχος θίγει ένα πολύ ευαίσθητο σημείο του συνολικού θέματος, αναφέροντας ή υπονοώντας ενδοθεσμικές αντιθέσεις και ανταγωνιστικές επιλογές διάφορων σχετιζόμενων με τις πωλήσεις, φορέων. Είναι αλήθεια ότι με νόμο του 1944, η Ναυτιλιακή Επιτροπή ορίζεται ως η μοναδική υπηρεσία που μπορεί να πάρει αποφάσεις για τη διάθεση των πλεονασματικών σκαφών. Ωστόσο, ο νόμος εξέθετε επίσης ορισμένους ειδικούς στόχους σε τομείς που αφορούν τις εξωτερικές σχέσεις. Μια τέτοιου είδους νομοθετική διάταξη ήταν εκείνη που προέβλεπε την εγκαθίδρυση και ανάπτυξη εξωτερικών αγορών, καθώς και την προώθηση αμοιβαίως επωφελών οικονομικών σχέσεων μεταξύ των ΗΠΑ και άλλων χωρών, μέσω διάθεσης πλεοναζόντων υλικών στις χώρες αυτές. **(82)**

Σε αυτό το διαμορφωμένο πλαίσιο, το Στέιτ Ντιπάρτμεντ, ξεκίνησε μια αναδιοργάνωση προκειμένου να καταφέρει να ανταποκριθεί στον συνεχώς διευρυνόμενο ρόλο των Ηνωμένων Πολιτειών στον μεταπολεμικό κόσμο. Ένας καρπός αυτής της αναδιοργάνωσης του Στέιτ Ντιπάρτμεντ, ήταν η ίδρυση του Γραφείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, το οποίο ήταν υπεύθυνο

για τη χάραξη και τον συντονισμό της πολιτικής δράσης σε όλα τα θέματα που αφορούσαν τη διεθνή διάσταση των μεταφορών και των επικοινωνιών. Οι αρμοδιότητες του Γραφείου ορίστηκαν από συγκεκριμένη νομική διάταξη του Στέιτ Ντιπάρτμεντ. Εκτός από την ευθύνη να αναλύσει, να μελετήσει, να συστήσει και να παράσχει γενικές πολιτικές συμβουλές, σε μια παράγραφο καθοριζόταν και οι σχέσεις του Γραφείου με τη Ναυτιλιακή Επιτροπή, όσον αφορά θέματα διάθεσης και μεταβίβασης σκαφών, ανακατανομή πλοίων σε βασικές εμπορικές οδούς και άλλα ναυτιλιακά θέματα. **(83)** Με αυτή την οδηγία, το Στέιτ Ντιπάρτμεντ δήλωνε ευθαρσώς την παρουσία του και λάμβανε θέση για τις ενδεχόμενες εξελίξεις και καθιέρωνε τη σύνδεση μεταξύ της πώλησης των πλοίων και του τοπίου που θα διαμορφωνόταν μεταπολεμικά στους δρόμους του εμπορίου.

Οι ήδη υπάρχουσες ανησυχίες σχετικά με τις προθέσεις του Στέιτ Ντιπάρτμεντ για εμπλοκή του στις πωλήσεις, έγιναν εντονότερες, όταν αυτό ανακοίνωσε μια συμφωνία πώλησης πλοίων Λίμπερτυ στη Γαλλία, στο πλαίσιο ενός γενικότερου σχεδίου οικονομικής ανάκαμψης. Η συμφωνία επικυρώθηκε έπειτα από μια μάλλον διασταλτική ερμηνεία του υπάρχοντος νόμου “Lend Lease” (“Περί εκμίσθωσης και δανεισμού”). Ο συγκεκριμένος νόμος, επέτρεπε τη μεταφορά κυβερνητικών πλοίων σε άλλες χώρες μέσω πώλησης, μεταβίβασης τίτλου, ανταλλαγής, εκμίσθωσης, δανεισμού ή με άλλον τρόπο. **(84)** Ωστόσο η γενική αντίληψη και πολιτική πρακτική μέχρι εκείνη τη στιγμή ήταν ότι εμπορικά πλοία που ανήκουν στις ΗΠΑ, δεν θα έπρεπε να παραχωρηθούν σε ξένες κυβερνήσεις κατά τη διάρκεια των εχθροπραξιών με άλλο τρόπο, εκτός από τη μίσθωση.

Καθώς η νίκη στον πόλεμο ερχόταν όλο και πιο κοντά, ίσως το Στέιτ Ντιπάρτμεντ θέωρησε ότι θα μπορούσε να προβεί σε μια πιο προωθημένη ερμηνεία του νόμου. Παρόλα αυτά η πρώτη και μοναδική άμεση εμπλοκή του σε πωλήσεις πλοίων δεν στέφθηκε από μεγάλη επιτυχία. Σε μια προσπάθεια να παρασχεθεί υποστήριξη στο σχέδιο του Μονέ για την οικονομική ανάκαμψη της Γαλλίας, αποφασίστηκε να πωληθούν εβδομήντα πέντε πλοία Λίμπερτυ στο πλαίσιο μιας ευρύτερης συμφωνίας παροχής δανείου στη Γαλλία. Μάλιστα, το συμφωνηθέν επιτόκιο του δανείου, που ορίστηκε στο 2.5% προκάλεσε περισσότερες συζητήσεις και από την ίδια την πράξη της πώλησης, αφού ήταν κατά μία μονάδα μικρότερο του 3.5% που προέβλεπε για τους Αμερικανούς αγοραστές ο σχεδιαζόμενος τότε, νόμος για τις πωλήσεις. **(85)**

Αμέσως μετά από αυτή την ενέργεια, η Ναυτιλιακή Επιτροπή θεωρώντας ότι πλέον το κλίμα ευνοούσε τις πωλήσεις, προσπάθησε να πάρει την πρωτοβουλία, αλλά το Στέιτ Ντιπάρτμεντ

υπαναχώρησε, ανακοινώνοντας ότι η πώληση στους Γάλλους θα καθυστερήσει, μέχρι τη θέσπιση του νόμου. Όπως διαμορφωνόταν η πραγματικότητα, γινόταν φανερό ότι ναι μεν η Ναυτιλιακή Επιτροπή ήταν η καθ' ύλην αρμόδια για τον χειρισμό του θέματος, αλλά και το Στέιτ Ντιπάρτμεντ από την πλευρά του είχε το δικό του θεμελιωμένο ενδιαφέρον, τις δικές του στοχεύσεις και έναν συνολικό σχεδιασμό προς υλοποίηση. Εξάλλου η συμφωνία του με τη Γαλλία δεν ήταν η μοναδική. Κατά τη διάρκεια των ακροάσεων είχε γίνει γνωστό ότι προηγουμένως είχαν συναφθεί αντίστοιχες συμφωνίες με τη Νορβηγία, τη Βραζιλία και τη Χιλή, οι οποίες συνέθεταν ένα ευρύτερο σχέδιο του Στέιτ Ντιπάρτμεντ και προέβλεπαν ενισχύσεις για την αποκατάσταση και αντικατάσταση των σκαφών που χρησιμοποιήθηκαν ή χάθηκαν στην κοινή πολεμική προσπάθεια. **(86)**

Στις ακροάσεις, οι διαφωνίες, αλλά και οι αντιπαραθέσεις για το πνεύμα της νομοθεσίας που επρόκειτο να ψηφιστεί, συνεχίζονταν. Ένα σοβαρό ζήτημα που είχε τεθεί πια στη διαβούλευση ήταν αυτό που είχε να κάνει με τους περιορισμούς που σχεδιαζόταν να επιβληθούν στους αλλοδαπούς αγοραστές και για τους οποίους πλέον είχε αρχίσει να εκφράζεται η άποψη ότι έπρεπε να αρθούν, αν όχι να μετατραπούν σε κίνητρα που θα ευνοούν τις πωλήσεις σε ξένους. Παρότι κάτι τέτοιο δημιουργούσε μια αμηχανία ή ίσως και να ξένιζε κάποιους, ωστόσο η Ναυτιλιακή Επιτροπή είχε δημοσιοποιήσει ήδη πριν από τον πόλεμο τα δικά της σημαντικά επιχειρήματα. Τότε, ξεκαθάριζε ότι πέρα από την αμιγώς ναυτιλιακή δραστηριότητα, έχει άμεση και σημαντική συμμετοχή και σε ό,τι αφορά τη ναυπηγική βιομηχανία, εφ' όσον οι ικανότητες ναυπήγησης του έθνους θεωρούταν ότι είχαν στρατηγική σημασία για τον τομέα της άμυνας. Αυτή η αντίληψη έχει τη δική της σημασία για να κατανοήσει κανείς τους λόγους που η Επιτροπή συνέταξε τελικά ένα νομοσχέδιο που έφτανε να προσφέρει τα πλεονασματικά πλοία με πιο ευνοϊκούς όρους στους ξένους, παρά στους εγχώριους αγοραστές. Η βάση του σκεπτικού ήταν ότι αν οι αλλοδαποί επιχειρηματίες αγόραζαν πολλά Λίμπερτυ σε χαμηλές τιμές, δεν θα είχαν λόγους να παραγγείλουν νέα σκάφη από τα ναυπηγεία των χωρών τους. Επίσης, υπήρχε η ελπίδα ότι οι ξένες επιχειρήσεις, θα προέβαιναν σε παραγγελίες νέων ειδικών τύπων σκαφών από τα αμερικανικά ναυπηγεία, τα οποία θα μπορούσαν να εξασφαλίσουν γρήγορη παράδοση, ενώ την ίδια στιγμή εντός των Ηνωμένων Πολιτειών, θα ενθαρρύνονταν ο εκσυγχρονισμός των ιδιωτικών στόλων με επιδοτούμενες παραγγελίες που επίσης θα κατευθύνονταν στα αμερικανικά ναυπηγεία, ώστε όλες αυτές οι εξελίξεις να συμβάλλουν στη διατήρηση μιας ισχυρής ναυπηγικής βιομηχανίας μεταπολεμικά. **(87)**

Καθώς οι διαβουλεύσεις εξακολουθούσαν να εξελίσσονται, ολόκληρος ο κόσμος της ναυτιλίας ανέμενε πλέον από τις Ηνωμένες Πολιτείες να ανακοινώσουν το πρόγραμμά τους, αφού όμως

προηγουμένως αποφασίσει το Κογκρέσο τι θα πράξει τελικά. Οι Ευρωπαίοι και ιδιαιτέρως οι Βρετανοί, εξέφραζαν μια μάλλον δικαιολογημένη ανησυχία ότι οι ΗΠΑ σκοπεύουν να μονοπωλήσουν την παγκόσμια μεταπολεμική ναυτιλία και το εμπόριο. Παράλληλα, επικρατούσαν παρόμοιοι προβληματισμοί για την πιθανότητα οι ΗΠΑ να μην έχουν τη διάθεση να υποστούν τις οικονομικές απώλειες που θα προκαλούσε η διάθεση της πλεονάζουσας χωρητικότητας, αλλά να επιλέξουν να διαθέσουν τα “ανεπιθύμητα” Λίμπερτυ στους Ευρωπαίους, εξακολουθώντας όμως να διατηρούν στην κατοχή τους άλλους τύπους σκαφών, καλύτερους και πιο εξελιγμένους. **(88)**

Τον Ιούνιο του 1945 πάντως, ολοκληρώθηκε η μελέτη που – για λογαριασμό της Ναυτιλιακής Επιτροπής και του αμερικανικού πολεμικού ναυτικού - είχε ανατεθεί στο Πανεπιστήμιο Χάρβαρντ με τίτλο “Η χρήση και η διάθεση πλοίων και ναυπηγείων στο τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου”. Εκεί, συνιστάται γρήγορη διάθεση των Λίμπερτυ σε σταθερή και χαμηλή τιμή, τόσο για τους εγχώριους όσο και για τους ξένους αγοραστές. Για την υπεράσπιση των αντιλήψεών της, η Έκθεση χρησιμοποιεί τα ίδια επιχειρήματα που έχουν προηγουμένως διατυπωθεί από τη Ναυτιλιακή Επιτροπή, υποστηρίζοντας ότι τα Λίμπερτυ δεν μπορούσαν να θεωρηθούν εμπορικά πλοία πρώτης επιλογής και γι’ αυτό έπρεπε να τιμολογηθούν για γρήγορη πώληση. Η διάθεσή τους και η χρήση τους από άλλες χώρες σε ολόκληρο τον κόσμο, θα βοηθούσαν να προστατευτούν τα συμφέροντα των αμερικανικών ναυπηγείων, μιας και ήταν πιθανό να έρχονταν νέες παραγγελίες είτε εγχώριες είτε εξωτερικές, καθώς τα Λίμπερτυ αφού χρησιμοποιούνταν θα χρειαζόταν αργότερα να αντικατασταθούν. Ακόμη, η Έκθεση υποστηρίζει ότι με τις πωλήσεις, η κυβέρνηση θα εισέπραττε μια ανταπόδοση της επένδυσης των φορολογούμενων πολιτών και τα πλοία δεν θα απαιτούσαν περαιτέρω έξοδα συντήρησης απλώς για να παραμένουν ανενεργά. Η Έκθεση, ολοκληρωνόταν με προβλέψεις, προτάσεις και συστάσεις σε σχέση με τα σκάφη και τη χωρητικότητα που θα χρειαζόνταν οι Ηνωμένες Πολιτείες προκειμένου να ανταποκριθούν στις ανάγκες και τις απαιτήσεις του μεταπολεμικού θαλάσσιου εμπορίου, ενώ και αυτές οι διατυπώσεις βρίσκονταν σε πλήρη συμφωνία με προγενέστερες διαπιστώσεις και τοποθετήσεις της Ναυτιλιακής Επιτροπής. **(89)**

Πλέον αυτό που απέμενε, για να προχωρήσουν οι διαδικασίες που θα οδηγούσαν στην ψήφιση του νομοσχεδίου, ήταν να αναλάβει δράση η Γερουσία, η οποία όμως δεν έδειχνε να βιάζεται να προγραμματίσει ακροάσεις, γεγονός που αναστάτωσε τον Λευκό Οίκο. Στις 6 Σεπτεμβρίου 1945, ο πρόεδρος Τρούμαν ανέλαβε ο ίδιος την πρωτοβουλία να απευθυνθεί στο Κογκρέσο, υπενθυμίζοντας τις προτεραιότητες που έθετε η κυβέρνησή του, σύμφωνα με τις οποίες η άμεση επανέναρξη της κανονικής λειτουργίας της αμερικανικής εμπορικής ναυτιλίας, ως πρώτο βήμα για την επίτευξη της αποκατάστασης του εξωτερικού εμπορίου, αποτελεί έναν σημαντικό τομέα της

γενικότερης προσπάθειας μετατροπής και μετασχηματισμού της πολεμικής οικονομίας, σε οικονομία κατάλληλη για τον καιρό ειρήνης:

“ Η Ναυτιλιακή Επιτροπή, έχει ήδη πολλές έρευνες υπόψιν της και έχει δεχθεί πολλές αιτήσεις από αγοραστές πλοίων στο εσωτερικό και στο εξωτερικό που προωθούν την ιδιωτική ιδιοκτησία και λειτουργία. Συνιστάται να επιταχυνθεί η ψήφιση της κατάλληλης νομοθεσίας ώστε να επιτραπούν οι πωλήσεις και να σταματήσει η αβεβαιότητα σχετικά με τη διάθεση της μεγάλης πλεονάζουσας χωρητικότητας (τονάζ). Με αυτόν τον τρόπο, οι αμερικανικές ναυτιλιακές εταιρείες μπορούν να αναλάβουν την εμπορική λειτουργία όσο το δυνατόν ταχύτερα απελευθερωθούν τα πλοία από τον κυβερνητικό έλεγχο, ενώ η διεθνής αγορά μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί για την πώληση εκείνου του αριθμού των σκαφών που υπερβαίνει τις ανάγκες του μεταπολεμικού εμπορικού ναυτικού και της εθνικής άμυνας”. **(90)**

Αυτό που ενδιέφερε ζωηρά τον πρόεδρο Τρούμαν εκείνη την εποχή, ήταν η γρήγορη ανάκαμψη της Ευρώπης, και το πλεόνασμα των αμερικανικών πλοίων αποκτούσε καθοριστική σημασία για αυτή την προσπάθεια. Ο επείγων χαρακτήρας της έκκλησής του προς το Κογκρέσο, δεν αντανακλούσε ανησυχίες για την αμερικανική ναυτιλία, αλλά για τις ευρωπαϊκές πολιτικές εξελίξεις. Στα τέλη του 1945, η κυβέρνησή του παρακολουθούσε προσεκτικά τα τεκταινόμενα και επεσήμαινε την αυξανόμενη επιρροή των κομμουνιστών στη Γαλλία, την Ιταλία, την Ελλάδα και την Κίνα. Οι πωλήσεις αμερικανικών σκαφών σε αυτές τις χώρες θεωρούταν ότι θα είχαν θετικό για τις ΗΠΑ πολιτικό και οικονομικό αντίκτυπο και οι συνεχιζόμενες καθυστερήσεις ψήφισης της νομοθεσίας, έρχονταν να παρεμποδίσουν την εφαρμογή των σχεδιαζόμενων κυβερνητικών ενεργειών. **(91)** Οι ακροάσεις της Γερουσίας, πραγματοποιήθηκαν εν τέλει κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Σεπτεμβρίου και το πρώτο του Οκτωβρίου του 1945. Στη διάρκειά τους και τα δύο Σώματα του Κογκρέσου, έδειχναν μεγάλο ενδιαφέρον να ενημερωθούν για την κατάσταση του βρετανικού εμπορικού ναυτικού, το οποίο πριν από τον πόλεμο βρισκόταν στην πρώτη θέση στον κόσμο όσον αφορά τη συνολική του χωρητικότητα. Ο Ναύαρχος Λαντ, τους εξήγησε ότι λόγω της ύπαρξης της δικής της ναυπηγικής βιομηχανίας, καθώς και λόγω των σκαφών που διέθετε ή διατηρούσε παραχωρημένα με μορφή δανεισμού, η Βρετανία δεν θα έψαχνε για αγορές πλοίων τόσο απεγνωσμένα όσο θα το έκαναν η Νορβηγία, η Δανία, το Βέλγιο, η Ολλανδία, η Ελλάδα και η Γαλλία. **(92)** Ακόμη, ο επικεφαλής της Ναυτιλιακής Επιτροπής, όταν βρέθηκε αντιμέτωπος με κάποιου είδους σκεπτικισμό εκ μέρους των μελών της Γερουσίας σχετικά με διατάξεις του νομοσχεδίου, επικαλέστηκε για άλλη μια φορά το κακό προηγούμενο του Α΄ Παγκοσμίου πολέμου και χωρίς πολλές περιστροφές απάντησε ότι όποιος διαφωνεί μπορεί να προτείνει απλώς να

ξαναγίνει το ίδιο ή να σκεφτεί μια καλύτερη λύση από το υπό συζήτηση νομοσχέδιο. Επίσης, ο Λαντ επικαλέστηκε και την προαναφερθείσα μελέτη του Χάρβαρντ για να στηρίξει την άποψή του και να εκθέσει τα θεωρούμενα πλεονεκτήματα που εμπεριείχε η σχεδιαζόμενη πολιτική.

Οι ακροάσεις της Γερουσίας ολοκληρώθηκαν στις 19 Οκτωβρίου 1945, αλλά η τελική μορφή του νόμου άργησε αρκετό καιρό ακόμη να αποκρυσταλλωθεί. Τελικά, η ψήφισή του πραγματοποιήθηκε από το αρμόδιο Σώμα στις 27 Φεβρουαρίου του 1946 και συγκέντρωσε 233 ψήφους υπέρ και 115 κατά. Ο νόμος υπογράφηκε από τον πρόεδρο Τρούμαν στις 8 Μαρτίου 1946.

Η ετήσια αναφορά της Ναυτιλιακής Επιτροπής προς το Κογκρέσο για το 1946, είναι η πρώτη που παραδίδεται μετά την ψήφιση του νόμου και είναι αυτή που συνοψίζει περιεκτικά τόσο τους λόγους για τους οποίους οι πωλήσεις ήταν αναγκαίες, όσο και τις βασικές κατευθυντήριες γραμμές που σκοπεύει να ορίσει ο νόμος για την πραγματοποίησή τους. Εκεί επισημαίνεται μεταξύ άλλων:

“Η κληρονομιά που οι Ηνωμένες Πολιτείες αποκόμισαν από το ναυπηγικό πρόγραμμα του πολέμου ήταν ένας στόλος που περιλαμβάνει τα 2/3 του παγκόσμιου τονάζ. Την επομένη της λήξης του πολέμου, η τεράστια προσπάθεια που είχε παραγάγει έναν ολόκληρο στόλο, έφτασε σχεδόν σε ακινησία. Τα συμβόλαια για κατασκευή πλοίων που έμελλε να εκπληρωθούν μελλοντικά ακυρώθηκαν, η συνέχιση των εργασιών στα υπό κατασκευή πλοία άρχισε να χωλαίνει ή χρειάστηκαν αλλαγές προς έναν σχεδιασμό κατάλληλο για ειρηνικά πρότυπα και τα προγράμματα για νέες κατασκευές προσαρμόστηκαν σε εντελώς νέες συνθήκες. Παρά το μέγεθός του, αυτός ο στόλος δεν ήταν σωστά ισορροπημένος για λειτουργία με ειρηνικούς σκοπούς. Το πολεμικό κατασκευαστικό πρόγραμμα, άφησε ελλείψεις σε κατηγορίες με ουσιώδη ρόλο για τις εμπορικές πράξεις. Δεν υπήρχαν αρκετά επιβατηγά πλοία ούτε ψυγεία. Υπήρχε μια φανερή ανάγκη για φορτηγά σχεδιασμένα για ειδικές εμπορικές χρήσεις. Πολλοί χειριστές τοποθετημένοι σε παράκτιες υπηρεσίες - μολονότι ήταν απρόθυμοι σε πολλές περιπτώσεις να επαναλάβουν τις σχετικές λειτουργίες μέχρι να αναπροσαρμοστούν μέσω της Διεθνούς Επιτροπής Εμπορίου – ωστόσο και πάλι βρέθηκαν απέναντι σε μια έλλειψη σκαφών κατάλληλων για τις απαιτήσεις τους.

Παρ’ όλα αυτά, υπήρχαν 50,4 εκατομμύρια τόνων νεκρού βάρους πλοία με τη σημαία των ΗΠΑ και περίπου 4,7 εκατομμύρια αμερικανικής ιδιοκτησίας πλοία με άλλες σημαίες.

Από αυτό το πλουσιότερο διαθέσιμο τονάζ – που μόνο ένα σχετικά μικρό τμήμα του θα απαιτούταν για την κάλυψη του συνόλου των εθνικών αναγκών στο εγχώριο και διεθνές θαλάσσιο εμπόριο –

δημιουργήθηκαν πολλές από τις περιπλοκές τις οποίες αντιμετώπισε η Επιτροπή στην περίοδο που καλύπτει αυτή η αναφορά.

Το βασικό πρόβλημα της Επιτροπής, ήταν να τοποθετήσει την αμερικανική εμπορική ναυτιλία σε μια θέση από την οποία θα κατάφερνε να ολοκληρώσει τους ειρηνικούς στόχους της «Ναυτιλικής εμπορικής πράξης του 1936» (Merchant Marine Act of 1936) ή να στραφεί σε άλλη περίπτωση στη μετατροπή ενός στόλου ο οποίος ήταν σχεδόν στο σύνολό του υπό κυβερνητική ιδιοκτησία κι έλεγχο και σχεδιασμένος για πόλεμο, σε έναν εμπορικό στόλο, ο οποίος σύμφωνα με τη βασική πολιτική της Πράξης του '36, θα έπρεπε –όσο αυτό είναι δυνατό – να βρίσκεται στα χέρια και τον έλεγχο της ιδιωτικής πρωτοβουλίας.

Συνδυασμένη με τον παραπάνω σκοπό, ήταν και μια υποχρέωση όπως το αισθάνθηκε η επιτροπή, να ληφθεί υπόψιν ότι η κατοχή του μεγαλύτερου στόλου στον κόσμο, συνεπάγεται και μια διεθνή ευθύνη. Η τεράστια παραγωγή των αμερικανικών ναυπηγείων τα έτη 1942 και 1943 εξασφάλισε στα Ηνωμένα Έθνη την απαιτούμενη ισορροπία, αντικαθιστώντας τις συνολικές απώλειές τους όλα εκείνα τα χρόνια. Ταυτόχρονα, οι στόλοι των κρατών που διατηρούσαν προπολεμικά μια ακμάζουσα ναυτιλία, εξαντλήθηκαν την ίδια στιγμή που το αμερικανικό τονάζ αυξανόταν με τόσο αξιοθαύμαστο ρυθμό. Καθώς η Ναυτιλιακή Επιτροπή ήταν μέχρι στιγμής εξουσιοδοτημένη να εκφράζει τη ναυτιλιακή πολιτική του έθνους, δεν ήταν διατεθειμένη να προσφέρει σε άλλα κράτη οφέλη που θα ήταν εχθρικά προς τα συμφέροντα των ΗΠΑ και δεν το έκανε γιατί θεωρεί δικαιολογημένη επιλογή για τις ΗΠΑ να διεκδικήσουν πλεονεκτήματα προερχόμενα από την ισχυρή τους θέση, στην προσπάθειά τους να κυριαρχήσουν στις θαλάσσιες διαδρομές και τις διεθνείς αγορές.

Αυτή η πραγματικότητα κατηύθυνε τις αποφάσεις μας καθ' όλη την περίοδο που καλύπτει αυτή η αναφορά: “Ο τρόπος με τον οποίο οι Ηνωμένες Πολιτείες θα χρησιμοποιούσαν τα πλοία τους για τις εμπορικές συναλλαγές και το πώς θα διέθεταν το πλεονάζον τονάζ τους, ήταν ζητήματα που χρήζουν ιδιαίτερης φροντίδας τόσο από εμάς, όσο και από οποιοδήποτε άλλο ναυτικό έθνος”. **(93)**

Σε ότι έχει να κάνει με τον ίδιο τον νόμο που ψηφίστηκε, προκειμένου σύμφωνα με την Επιτροπή να αποκατασταθεί μια διαταραχθείσα ισορροπία, η έκθεση αναφέρει ότι ναυτιλιακή βιομηχανία, ναυτιλιακή επιτροπή και διάφοροι ενδιαφερόμενοι οργανισμοί συνεργάστηκαν με τις επιτροπές του Κογκρέσου καθ' όλη τη διάρκεια του 1945 και των πρώτων μηνών του 1946 για να συμπληρωθούν οι κατάλληλες διατάξεις που θα επέτρεπαν τη θέσπιση μιας νομοθεσίας για την πρόβλεψη διάθεσης

του τεράστιου εμπορικού στόλου τον ΗΠΑ και είναι αυτό το καθήκον που ολοκλήρωσε ο πρόεδρος Τρούμαν όταν στις 8 Μαρτίου 1946 υπέγραψε τον νόμο περί πωλήσεων εμπορικών πλοίων (Merchant Ship Sales Act 1946). **(94)**

Να σημειωθεί ότι η αποδοχή του σχεδίου της Ναυτιλιακής Επιτροπής δεν είχε γίνει ομόθυμα αποδεκτή στις ΗΠΑ, όπου προσεγγίσεις που διαφοροποιούνταν από το πνεύμα της, εξακολουθούσαν να εκφράζονται και αρκετό καιρό μετά τη σχετική νομοθέτηση. Ενδεικτικά σε σχετικό άρθρο του περιοδικού «The Journal of Business» του Πανεπιστημίου το Σικάγο, αναφέρεται τον Ιανουάριο του 1948:

“Θα έπρεπε να δηλωθεί ότι η “Πράξη Πώλησης” του 1946 συνεχίζει να αποτυγχάνει να αντιμετωπίσει ολοκληρωμένα το πρόβλημα της σημαντικότητας της υπό αμερικανική σημαία ναυτιλίας τόσο για το εμπόριο και την άμυνα των ΗΠΑ, όσο και για την ευημερία μεγάλου μέρους του υπόλοιπου κόσμου. Η θέση των θαλάσσιων μεταφορών όπως και των εσωτερικών συναλλαγών μένουν και αυτές ακαθόριστες. Επιπλέον, ο σκοπός της απόσυρσης του κράτους από τη ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα, με σκοπό την ενθάρρυνση των ιδιωτικών επενδύσεων, είναι καταδικασμένος να αποτύχει όσο επιμένουμε σε έναν στόλο επαρκή για τη μεταφορά όλου του εσωτερικού θαλάσσιου εμπορίου και των μισών από τις εξωτερικές υπερπόντιες συναλλαγές μας. Η ιδιωτική πρωτοβουλία, εξαρτάται από την προοπτική της κερδοφορίας και η προοπτική της κερδοφορίας με τη σειρά της εξαρτάται από αληθινά ή προβλεπόμενα συγκριτικά πλεονεκτήματα, μονοπωλιακό έλεγχο ή κυβερνητική γενναιοδωρία. Στον βαθμό που το τελευταίο αποδεδειγμένα ακολουθείται από επιδοτήσεις, ζώνες ελεύθερων συναλλαγών και λοιπά τα οποία εμφανίζονται να λειτουργούν ως κίνητρα για επιτυχημένες συμφωνίες των ιδιωτών επενδυτών στον τομέα της αμερικανικής ναυτιλίας, η ιδιωτική πρωτοβουλία θα παραμένει περισσότερο μια ψευδαίσθηση, παρά μια πραγματικότητα”. **(95)**

Αυτό που αξίζει να επισημανθεί πάντως σε αυτό το σημείο πέρα από τις αντιδράσεις για την ψήφιση και την εφαρμογή του, είναι ότι ο νόμος όπως προέκυψε, αποτελεί τελικά για τη Ναυτιλιακή Επιτροπή το αποτέλεσμα ενός απαραίτητου συμβιβασμού μεταξύ αντιφατικών απόψεων και συμφερόντων. Η έκθεση αναφέρει ότι οι βασικές διαφορές μεταξύ των συμφερόντων του Αμερικανικού Εμπορικού Ναυτικού από τη μια και των Αμερικανών φορολογουμένων από την άλλη που έχουν άμεσο ενδιαφέρον για την εξασφάλιση της μέγιστης δυνατής απόδοσης των δαπανών τους, δεν θα μπορούσε να επιλυθεί χωρίς συμβιβασμούς. Τώρα, το νέο νομικό πλαίσιο παρέχει μεγάλες ευκαιρίες αλλά εξασφαλίζει και σημαντική προστασία στους εξειδικευμένους

αμερικανικούς φορείς που επιθυμούν να αγοράσουν ή να ναυλώσουν πλοία και ταυτόχρονα εξυπηρετεί τους φορολογούμενους οι οποίοι κατέβαλαν περίπου 15 δισεκατομμύρια δολάρια για την πραγματοποίηση του επείγοντος προγράμματος μαζικής κατασκευής πλοίων κατά τη διάρκεια του πολέμου. Και αυτό γιατί δίνει τη δυνατότητα πώλησης εμπορικών πλοίων που κατασκευάστηκαν μετά την 3η Σεπτεμβρίου 1939, σε αλλοδαπούς υπό συνθήκες όμως που δίνουν προτεραιότητα στους αμερικανικούς φορείς εκμετάλλευσης και δεν είναι ασυμβίβαστες με τις προβλέψεις της διαμορφωμένης προηγούμενης νομοθεσίας που αφορά πωλήσεις σκαφών στο εξωτερικό. Επίσης, επισημαίνεται στην έκθεση ότι ο νόμος καθορίζει και τη σειρά προτίμησης για εξέταση των αιτήσεων, εξασφαλίζοντας με αυτό τον τρόπο την προτεραιότητα που έχουν οι Αμερικανοί πολίτες όσον αφορά το δικαίωμα να ναυλώσουν πλοία πριν αυτά προσφερθούν σε αλλοδαπούς και τονίζεται ότι οι κανόνες και οι προβλέψεις που διέπουν τις διαδικασίες πώλησης και ναύλωσης, δημοσιεύτηκαν στο ομοσπονδιακό μητρώο (federal register) της 23ης Απριλίου 1946 μαζί με τις τιμές που ορίστηκαν για τους σημαντικότερους τύπους σκαφών. **(96)**

Όσον αφορά αυτές τις τιμές, να σημειωθεί ότι οι διάφοροι τύποι πλοίων που είχαν κατασκευαστεί στη διάρκεια του πολεμικού προγράμματος, είχαν μια ενδεδειγμένη και νομικά κατοχυρωμένη τιμή, η οποία όμως μπορούσε να αναπροσαρμόζεται ανάλογα με την κατάσταση στην οποία βρισκόταν το κάθε σκάφος. Παρ' όλα αυτά θεσπίστηκε ένα μίνιμουμ όριο για κάθε είδος πλοίου, προκειμένου να προστατευθούν οι δυνητικοί αγοραστές από μελλοντικές μειώσεις τιμών. Τα σκάφη μπορούσαν να αγοραστούν τοις μετρητοίς ή με προκαταβολή στο ύψος του 25% της τιμής τους, ενώ η περίοδος αναμονής για τους αλλοδαπούς προκειμένου να εξασφαλιστεί η προτεραιότητα των Αμερικανών όπως αναφέρεται και στην προαναφερθείσα έκθεση, ήταν ενενήντα μέρες. **(97)**

Κάτι που επίσης αξίζει να αναφερθεί είναι ότι σχεδόν με την έναρξη της ισχύος του νόμου για τις πωλήσεις, ο επικεφαλής της Ναυτιλιακής Επιτροπής Ναύαρχος Έμπορι Λαντ είχε παραιτηθεί από τη θέση του, ωστόσο η Επιτροπή συνέχιζε να διαδραματίζει τον ίδιο σημαντικό ρόλο στην υπόθεση, ιδίως όσον αφορούσε τη διάθεση των Λίμπερτυ. Το Στέιτ Ντιπάρτμεντ από την πλευρά του, είχε επίσης ενεργό ρόλο στην οργάνωση και επιτάχυνση των πωλήσεων, προσπαθώντας να τις συνδυάσει με βλέψεις αλλά και συγκεκριμένους πολιτικούς στόχους. Εξάλλου την ίδια εποχή που η νομοθεσία των πωλήσεων θεσπιζόταν, οι διεθνείς πολιτικές συνθήκες παρέμεναν ασταθείς, μεταβαλλόμενες και αμφίρροπες. Οι Ευρωπαϊκές χώρες βίωναν συνθήκες εκτεταμένης οικονομικής δυσπραγίας, γεγονός που με τη σειρά του προκαλούσε κοινωνική αναταραχή, ενώ την ίδια στιγμή οι σχέσεις της ΕΣΣΔ με τους μέχρι πρότινος Συμμάχους της, γνώριζαν επιδείνωση. Σε αυτό το

γενικότερο κλίμα, οι πωλήσεις των πλοίων δεν αφορούσαν μια ουδέτερη μεταπολεμική διεκδίκηση ευημερίας για τις χώρες που έμελλε να προμηθευτούν πλοία. Το Στέιτ Ντιπάρτμεντ, έδειχνε έντονη ευαισθησία και μεγάλο ενδιαφέρον για τις παρατηρούμενες πολιτικές διακυμάνσεις στις χώρες που θεωρούνταν σημαντικές για τη μεταπολεμική σταθερότητα και την οικονομική ανάκαμψη. (98)

Ένα πολύ σημαντικό θέμα που έμενε να διευθετηθεί ήταν το θέμα της χρηματοδότησης των αγορών των πλοίων. Ο νόμος προέβλεπε ότι ξένοι αγοραστές θα μπορούσαν να αποκτήσουν πλοία είτε τοις μετρητοίς είτε επί πιστώσει με καταβολή του 25% της αξίας τους. Το ζήτημα που ανέκυπτε όμως, ήταν ότι οι ευρωπαϊκές χώρες δε διέθεταν τα απαιτούμενα αποθέματα σε δολάρια, ενώ η Τράπεζα Εισαγωγών-Εξαγωγών είχε δηλώσει ότι δε θα κάλυπτε δάνεια για χρηματοδότηση της αγοράς των πλεοναζόντων πλοίων. Μια προσδοκία που εκφράστηκε τότε ήταν να καταστήσει η Ναυτιλιακή Επιτροπή τα κεφάλαια από δικούς της λογαριασμούς διαθέσιμα για τις αγορές. Τότε η συνεργασία Επιτροπής και Στέιτ Ντιπάρτμεντ πέρασε σε υψηλότερο επίπεδο και οι δυο φορείς συμφώνησαν να ελέγχεται η πιστοληπτική ικανότητα των χωρών και των ιδιωτών που επρόκειτο να ζητήσουν δάνεια μέσω πληροφοριών που το Στέιτ Ντιπάρτμεντ δήλωσε ότι μπορούσε πολύ εύκολα να εξασφαλίσει, ώστε να διαπιστώνεται η καταλληλότητα των πωλήσεων σε ξένες χώρες είτε αυτές αφορούσαν τους Συμμάχους είτε πρώην χώρες του Άξονα. Έπειτα από αυτή την εξέλιξη, η Ναυτιλιακή Επιτροπή απέστειλε επιστολή στον Αμερικανό υπουργό των Εξωτερικών, με την οποία ζητούσε από εκείνον την επανεξέταση της ήδη κατατεθειμένης αίτησης της Ιταλίας για πενήντα πλοία Λίμπερτυ. (99)

Η Επιτροπή ανησυχούσε μήπως μια πώληση προς την Ιταλία από τη στιγμή που ακόμη δεν είχε υπογραφεί η συνθήκη ειρήνης, μπορούσε να εμπίπτει στις διατάξεις του νόμου του 1917 περί εμπορίου με τον εχθρό, αλλά εκείνη την περίοδο το Στέιτ Ντιπάρτμεντ δεν έδειχνε να συμμαρύνεται τέτοιες ανησυχίες, από τη στιγμή που οι πωλήσεις θεωρούνταν πια αποφασιστική πρωτοβουλία για το αμερικανικό εθνικό συμφέρον και η ταχεία ευρωπαϊκή ανάκαμψη ήταν για την κυβέρνηση Τρούμαν ζήτημα ζωτικής σημασίας. Εμπορικοί στόλοι κρατών όπως η Γαλλία, η Ιταλία και η Ελλάδα, είχαν αποδεκατιστεί από τον πόλεμο και οι ΗΠΑ τώρα σκόπευαν να προσφέρουν τα μέσα ώστε να αποκατασταθεί ένα μεγάλο μέρος αυτών των απωλειών. Εκτός αυτού, τα γεγονότα στις αρχές του 1946 έφεραν ανησυχίες για ενδεχόμενη αύξηση της επιρροής του κομμουνισμού στην Ευρώπη και τον υπόλοιπο κόσμο. Τον Φεβρουάριο εκείνης της χρονιάς, ο Ιωσήφ Στάλιν μίλησε δημόσια για την ανθεκτικότητα της ΕΣΣΔ, τη σταθερότητα που εξασφαλίζει το κομμουνιστικό σύστημα και για τα σχέδιά του για το μέλλον της χώρας του. Ο ιδεολογικός τόνος της ομιλίας, που εκτός των άλλων θεωρούσε εν πολλοίς αναπόφευκτη τη σύγκρουση

καπιταλιστικού και κομμουνιστικού συστήματος, ακολουθήθηκε σύντομα από την ομιλία του Τσώρτσιλ σχετικά με το “Σιδηρούν Παραπέτασμα” και το διάσημο “μακρύ τηλεγράφημα” που απέστειλε από τη Μόσχα, ο Αμερικανός διπλωμάτης Τζωρτζ Κένναν, σε μια αλληλουχία γεγονότων που έχει επικρατήσει να θεωρείται ως η απαρχή του Ψυχρού Πολέμου. Μέσα σε ένα διαμορφωμένο κατ’ αυτόν τον τρόπο πλαίσιο, η πώληση πλεοναζόντων σκαφών εκ μέρους των ΗΠΑ, έμελλε να αποτελέσει και ένα σημαντικό μέρος της ίδιας της εξωτερικής πολιτικής τους.

(100)

A5). Η ΩΡΑ ΤΩΝ ΠΩΛΗΣΕΩΝ: ΓΑΛΛΙΑ ΚΑΙ ΙΤΑΛΙΑ, ΔΥΟ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥ ΠΟΥ ΠΑΡΟΥΣΙΑΖΟΥΝ ΟΜΟΙΟΤΗΤΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ.

A5α) ΛΙΜΠΕΡΤΥ ΚΑΙ ΓΑΛΛΙΑ

Ήδη λίγο πριν από τη λήξη του πολέμου, ήταν φανερό στον Γάλλο Στρατηγό Ντε Γκωλ, ότι στη νέα εποχή που επρόκειτο να ανατείλει, δύο θα ήταν οι πραγματικές μεγάλες δυνάμεις που θα αναδεικνύονταν στο παγκόσμιο στερέωμα: οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής και η Σοβιετική Ένωση. Σε αυτό το πλαίσιο και γνωρίζοντας πιθανώς την ιδεολογική πάλη που επρόκειτο μεταπολεμικά να προκληθεί ανάμεσα στις δυο δυνάμεις, ο Ντε Γκωλ δήλωνε στον Αμερικανό πρεσβευτή στη Γαλλία, ότι θα προτιμούσε να συνεργαστεί με τις ΗΠΑ, παρά με οποιαδήποτε άλλη χώρα. **(101)** Αν παρόλα αυτά δεν κατάφερνε να συνεργαστεί με τις Ηνωμένες Πολιτείες συνέχιζε, ήταν αναγκασμένος να επιχειρήσει να το κάνει με τη Σοβιετική Ένωση προκειμένου να επιβιώσει η χώρα του, ακόμη κι αν μια τέτοια επιβίωση θα ήταν προσωρινή και ακόμη κι αν μακροπρόθεσμα σήμαινε καταβρόχθιση της Γαλλίας από την ΕΣΣΔ. Ο Γάλλος στρατηγός, διαμαρτυρήθηκε για την ανεπάρκεια που επέδειξαν οι Αμερικανοί στην παροχή άνθρακα, πρώτων υλών για τη βιομηχανική παραγωγή και διαφόρων άλλων ειδών προμηθειών. “Ο λαός σας φαίνεται να πιστεύει ότι η Γαλλία ούτως ή άλλως θα αποτύχει και θα πέσει και ίσως να μην έχει άδικο, αλλά πιθανόν να μην αποτύγχανε και να μην κατέρρεε αν αποφασίζατε να βοηθήσετε”. **(102)** Συγκεκριμένα σε ό,τι αφορά τον άνθρακα, ο Ντε Γκωλ αφού δήλωσε ότι θα μπορούσε να εξασφαλίσει τις απαιτούμενες ποσότητες από τη Γερμανία παρότι μέχρι τώρα είχε αποφύγει μια τέτοια επιλογή, ξεκαθάρισε ότι ο γαλλικός λαός δεν επρόκειτο να συνεχίζει να ανέχεται την κατάσταση τέτοιας έλλειψης και σίγουρα δεν θα υπομείνει άπρακτος έναν ακόμη χειμώνα σαν τον προηγούμενο, στη διάρκεια του οποίου όπως υποστήριξε ο Ντε Γκωλ, δεν μπορούσε να εξασφαλιστεί θέρμανση ούτε για τα

δημόσια κτίρια. Ο Αμερικανός πρεσβευτής από την πλευρά του, σημείωσε στην αναφορά του προς το Στέιτ Ντιπάρτμεντ ότι έδωσε τις κατάλληλες απαντήσεις σε όλες της διαμαρτυρίες της γαλλικής πλευράς, ενώ επίσης τόνισε ότι τόσο ο Ντε Γκωλ, όσο και άλλοι αξιωματούχοι, δυσκόλευαν οι ίδιοι πολλές φορές τα πράγματα, αφού “όταν γίνεται προσπάθεια να σας βοηθήσουμε, εσείς μερικές φορές ενεργείτε σαν να μη θέλετε να βοηθηθείτε”. **(103)**

Δεν αποκλείεται αυτό το ύφος της προαναφερθείσας συζήτησης να προκλήθηκε – έστω εν μέρει – από την απόφαση του Στέιτ Ντιπάρτμεντ να αναστείλει τη συμφωνία που είχε υπογραφεί μεταξύ ΗΠΑ και Γαλλίας τον Φεβρουάριο του 1945 και αφορούσε την πώληση 75 σκαφών Λίμπερτυ. Οι Γάλλοι ήθελαν απεγνωσμένα αυτά τα πλοία και η καθυστέρηση της πώλησής τους, για την οποία θεωρήθηκε ότι ενέπιπτε σε πολιτικούς λόγους, είχε προκαλέσει μεγάλη απογοήτευση. Σύμφωνα με γαλλικό ναυτικό περιοδικό, η χώρα είχε χάσει στη διάρκεια του πολέμου το 60% της δύναμης της εμπορικής της ναυτιλίας σε χωρητικότητα και η προσθήκη των αμερικανικών Λίμπερτυ αναμενόταν με μεγάλη προσμονή, αφού με αυτή επρόκειτο να αποκατασταθεί ένα μεγάλο μέρος των απωλειών και να επιστρέψει η γαλλική χωρητικότητα σε ένα ποσοστό γύρω στο 76% του συνολικού προπολεμικού. **(104)** Οι Γάλλοι πάντως, έπειτα από την αναβολή της προαναφερθείσας πώλησης, δεν έμειναν αδρανείς. Αγόραζαν πλοία και από άλλες χώρες, όπως η Μεγάλη Βρετανία, ο Καναδάς, η Σουηδία, η Νορβηγία, το Βέλγιο και η Ολλανδία, ενώ είχαν ναυλώσει και δεκατρία Λίμπερτυ. Από την 1η Ιουνίου 1946, οι Γάλλοι κινήθηκαν για την απόκτηση 289 πλοίων διάφορων τύπων.

Τον Οκτώβριο του 1945, ο Ντε Γκωλ είχε εκλεγεί πρόεδρος της γαλλικής προσωρινής κυβέρνησης και ξεκίνησε μια περίοδος στη διάρκεια της οποίας οι Γάλλοι αξιωματούχοι προσπαθούσαν να ενισχύσουν το διεθνές κύρος και την επιρροή της χώρας τους, παρά τις περιορισμένες οικονομικές δυνατότητές της και τη βαρύνουσα σημασία που εξακολουθούσε να έχει η η ζητηθείσα αμερικανική βοήθεια. Επιπλέον, εκφραζόταν η επιθυμία αποκατάστασης της γαλλικής αξιοπρέπειας και τόνωσης της εθνικής ταυτότητας. Μετά τη Συνδιάσκεψη της Γιάλτας στην οποία δεν έλαβε μέρος, η Γαλλία ξεκίνησε μια προσπάθεια να εκφράσει τα συμφέροντα των -μικρού και μεσαίου μεγέθους- ευρωπαϊκών χωρών ενάντια στην επιρροή των μεγάλων δυνάμεων **(105)** προκειμένου δρώντας ως “συνήγορος” αυτών των χωρών να υπερκεράσει τις δυνατότητες ελέγχου της εκ μέρους των ΗΠΑ. Η προσπάθεια της Γαλλίας να ηγηθεί ενός συνασπισμού αυτών των χωρών στο πλαίσιο της Γενικής Συνέλευσης των Ηνωμένων Εθνών, φαίνεται να αποτέλεσε έναν από τους παράγοντες που της επέτρεψαν να καταστεί ένα από τα πέντε μόνιμα μέλη του

Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ. (106)

Ωστόσο, η πολιτική σταθερότητα της Γαλλίας συνέχιζε να εξαρτάται από την αμερικανική βοήθεια καθώς και τη διπλωματική υποστήριξη και συνεργασία. Όταν στον προεδρικό θώκο των ΗΠΑ ανήλθε ο Χάρι Τρούμαν, τότε η Γαλλία έλαβε πλήρη διπλωματική αναγνώριση. Στα μέσα του 1945 η Γαλλία έστειλε πρεσβευτή στις ΗΠΑ, ενώ δυο μήνες αργότερα, ο Γάλλος πρόεδρος Ντε Γκωλ στράφηκε απευθείας στον πρόεδρο Τρούμαν για την εξασφάλιση πιο εκτεταμένης αμερικανικής βοήθειας. Καρπός των εξελίξεων, ήταν η έναρξη των συνομιλιών για τις συμφωνίες Blum-Byrnes όπως αποκλήθηκαν από τα ονόματα του Γάλλου πρεσβευτή Λεόν Μπλουμ και του Αμερικανού υπουργού Εξωτερικών James Byrnes. (107) Οι συζητήσεις για τις συμφωνίες κινούνταν σε πολλαπλούς άξονες και περιελάμβαναν συζητήσεις και αποφάσεις για την παρουσία των αμερικανικών εταιρειών στη Γαλλία, για τη γενικότερη εμπορική πολιτική, καθώς και για ζητήματα χρηματοπιστωτικών ρυθμίσεων και δανειοδοτήσεων. Σύμφωνα με τις δηλώσεις του Byrnes, επρόκειτο για μια προσπάθεια που στόχευε να εξασφαλίσει την κατάλληλη βοήθεια για την ανάπτυξη ενός υγιούς προγράμματος ανασυγκρότησης”. (108)

Ο Αμερικανός πρεσβευτής στη Γαλλία, Jefferson Caffery, με τηλεγραφήμά του προς το Στέιτ Ντιπάρτμεντ, κατέθετε την άποψη ότι ήταν προς το συμφέρον των Ηνωμένων Πολιτειών να χορηγήσουν στη Γαλλία επαρκείς πιστώσεις σε δολάρια, προκειμένου να αντιμετωπιστεί η συναλλαγματική της ανεπάρκεια, καθώς και η μείωση των αποθεμάτων της σε χρυσό. Επισημαίνοντας ότι η Γαλλία βρισκόταν σε μια κατάσταση που έπρεπε να εισάγει σχεδόν κάθε απαραίτητο αγαθό και ότι οι αποκαλούμενοι “εξτρεμιστές” ήταν έτοιμοι να εκμεταλλευτούν ενδεχόμενη κυβερνητική αποτυχία, τασσόταν υπέρ της παροχής πακέτου βοήθειας για την αποκατάσταση της βιομηχανίας και την επιτάχυνση της εισαγωγής σίτου και άνθρακα, ώστε να βελτιωθούν οι ικανότητες της γαλλικής κυβέρνησης να βοηθά τους πολίτες. (109) Το τηλεγράφημα ολοκληρώνεται με τον Caffery να επισημαίνει ότι ενδεχόμενη άρνηση εκ μέρους του της σημασίας της άμεσης παροχής βοήθειας, θα αφαιρούσε ουσιαστικά μια από τις τελευταίες βάσεις στις οποίες στηρίζουν τις ελπίδες τους όσοι επιθυμούν να δουν τη Γαλλία να παραμένει μια ανεξάρτητη και δημοκρατική χώρα. (110)

Οι Byrnes και Blum, βρέθηκαν εκ του σύνεγγυς, στις 19 Μαρτίου 1946. Το θέμα που κυριάρχησε στη συζήτησή τους, αφορούσε τον άνθρακα. Ο Blum τόνισε ότι η Γαλλία είχε μεγάλη ανάγκη από

άνθρακα, προκειμένου -πέρα από την κάλυψη αναγκών του πληθυσμού όπως η θέρμανση - να τροφοδοτήσει τη βιομηχανία της, αλλά η περιορισμένη εγχώρια παραγωγή, σε συνδυασμό με προβλήματα σχετικά με εισαγωγή άνθρακα από τη Γερμανία, προκαλούσαν σημαντικά ελλείμματα, τα οποία δεν μπορούσαν να αντιμετωπιστούν ούτε με εισαγωγές από τις ΗΠΑ, επειδή αυτές λόγω του ότι έπρεπε να πληρωθούν σε δολάρια, ήταν εξαιρετικά δαπανηρές. Ο Γάλλος πρεσβευτής, επεσήμανε ότι η εξασφάλιση των απαιτούμενων ποσοτήτων άνθρακα είναι ένα ζήτημα που αφορά συνολικά τη μεταπολεμική ανοικοδόμηση της Γαλλίας και γι' αυτόν τον λόγο είναι απαραίτητη η βοήθεια εκ μέρους των ΗΠΑ. **(111)**

Στον διάστημα που μεσολάβησε, Ηνωμένες Πολιτείες και Γαλλία διαπραγματεύτηκαν τους όρους της συμφωνίας η οποία αφορούσε την παροχή βοήθειας ύψους 650 εκατομμυρίων δολαρίων, αν και οι Ηνωμένες Πολιτείες από την πλευρά τους, συνέχιζαν να τηρούν επιφυλακτική στάση όσον αφορά τις πολιτικές εξελίξεις στη Γαλλία, τις οποίες συνέχιζαν να παρακολουθούν με προσοχή. Το νέο Σύνταγμα που είχε τεθεί στη διάθεση της λαϊκής ετυμηγορίας, δεν κατάφερε να αποσπάσει την έγκριση εκ μέρους του γαλλικού λαού στο σχετικό δημοψήφισμα και αυτό θεωρήθηκε μια εξέλιξη που πιστοποιούσε την ελάττωση της επιρροής του Κομμουνιστικού Κόμματος Γαλλίας στο εκλογικό σώμα. **(112)** Σύμφωνα με τον Αμερικανό πρεσβευτή στη Γαλλία, “τα αποτελέσματα του δημοψηφίσματος, θέτουν πολύ σοβαρές αμφιβολίες σχετικά με τη δυνατότητα πραγματοποίησης της ελπίδας των κομμουνιστών για διαμόρφωση απόλυτης πλειοψηφίας Κομμουνιστών-Σοσιαλιστών στις επόμενες εκλογές”. **(113)**

Οι συμφωνίες Blum-Byrnes, έπειτα από την υπογραφή τους, εγκρίθηκαν τελικά στις 28 Μαΐου 1946 και απαρτίζονταν από έξι κύριους άξονες. Επιγραμματικά, αναφέρονταν οι εγγυήσεις για τη δανειοδότηση ύψους 650 εκατομμυρίων δολαρίων και οι συμφωνίες πληρωμών, ορίζονταν οι διαδικασίες για τον διακανονισμό στρατιωτικών προμηθειών και υπηρεσιών, ενώ επίσης η γαλλική κυβέρνηση δεσμευόταν να προβεί σε δήλωση μέσω της οποίας θα εξέφραζε την πλήρη συμφωνία της με τις αρχές των προτάσεων των Ηνωμένων Πολιτειών το παγκόσμιο εμπόριο και την απασχόληση, καθώς και τη διάθεσή της για συνεργασία με την κυβέρνηση των ΗΠΑ, προκειμένου να εξασφαλιστεί γενική διεθνής υποστήριξη αυτών των προτάσεων, κατά την επικείμενη Σύνοδο των Ηνωμένων Εθνών. Όσον αφορά το ζήτημα της αγοράς σκαφών που μας απασχολεί, στο σημείο 4 της συμφωνίας, υπήρχε η πρόβλεψη για αγορά εκ μέρους της Γαλλίας σκαφών που ανήκουν στην κυβέρνηση των Ηνωμένων Πολιτειών συνολικής χωρητικότητας 750.000 τόνων, σύμφωνα με τη διαδικασία που προέβλεπε ο σχετικός αμερικανικός νόμος περί πώλησης πλοίων (Merchant Sales

Act 1946). **(114)** Την ίδια κιόλας ημέρα, η Ναυτιλιακή Επιτροπή των ΗΠΑ, συνεδρίασε και ενέκρινε την πώληση 70 πλοίων Λίμπερτυ στην αγγλική κυβέρνηση. **(115)**

Ασφαλώς, η συνολική αμερικανική βοήθεια που εξασφάλισε η Γαλλία ήταν σημαντική για τη μεταπολεμική της ανασυγκρότηση. Η πώληση όμως των πλοίων Λίμπερτυ, δεν ήταν απλώς σημαντική, αλλά είχε ζωτική σημασία για την επανεκκίνηση του εξαγωγικού και εισαγωγικού εμπορίου. Το γαλλικό σχέδιο ανοικοδόμησης, στήριξε την οικονομία της χώρας με τρόπο που θα εξασφάλιζε ότι οι Γάλλοι εξαγωγείς θα μπορούσαν να ανταποκριθούν στις διεθνείς πιέσεις του ανταγωνισμού. **(116)** Καθώς η γαλλική κυβέρνηση πέτυχε να αποκαταστήσει σε κάποιον βαθμό το προπολεμικό τονάζ, τα σκάφη της θα μπορούσαν να δουλέψουν σε οποιοδήποτε σημείο, κερδίζοντας χρηματικά οφέλη, τα οποία θα μπορούσαν να αντισταθμίσουν μερικώς τις απώλειες σε συναλλαγματικό απόθεμα. Με άλλα λόγια, η απόκτηση των Λίμπερτυ δεν έσωσε από μόνη της τη Γαλλία, εντούτοις επέτρεψε την ευκολότερη διακίνηση σημαντικών εμπορευμάτων όπως ο άνθρακας, το σιτάρι και άλλα προϊόντα, συμβάλλοντας σε μεγάλο βαθμό με αυτόν τον τρόπο στην οικονομική της ανάκαμψη. Ιδωμένες, από αυτή τη σκοπιά οι συμφωνίες Blum-Byrnes ωφέλησαν τους Γάλλους, δεσμεύοντάς τους ταυτόχρονα - με τον πλέον επίσημο τρόπο στο ίδιο το κείμενο της συμφωνίας - να στηρίζουν τις αντιλήψεις και τις θέσεις των ΗΠΑ σε μια περίοδο μάλιστα που το μεταπολεμικό γαλλικό πολιτικό σκηνικό ήταν ακόμη υπό διαμόρφωση. Με εξασφαλισμένη την αμερικανική βοήθεια, η κομμουνιστική επιρροή στα πολιτικά πράγματα εξουδετερώθηκε σε μεγάλο βαθμό, ενώ οι Σοσιαλιστές από την πλευρά τους παρέμειναν φιλικά διακείμενοι προς τις Ηνωμένες Πολιτείες. **(117)**

A5β) ΛΙΜΠΕΡΤΥ ΚΑΙ ΙΤΑΛΙΑ.

Η Ιταλία, αντιμετωπίστηκε εξ αρχής διαφορετικά από τις υπόλοιπες χώρες που ηττήθηκαν στον πόλεμο, λόγω της ανακωχής που υπέγραψε το 1943 έπειτα από την πτώση του καθεστώτος Μουσολίνι και την ακόλουθη συνεργασία της με τους Συμμάχους. Ήδη, πριν καν ξεκινήσουν οι μεταπολεμικές διαπραγματεύσεις, οι ΗΠΑ έδειχναν να έχουν υιοθετήσει μια πολιτική με βάση την οποία η ανοικοδόμηση της Ιταλίας επρόκειτο να επιχειρηθεί μέσα σε ένα δημοκρατικό πολιτικό πλαίσιο με κοινωνικό οικονομικό σύστημα προσανατολισμένο στην αγορά. **(118)** Μετά τη λήξη των εχθροπραξιών στα πεδία των μαχών και τη σχεδόν ταυτόχρονη έναρξη του ψυχρού πολέμου, οι Ηνωμένες Πολιτείες, δείχνουν ακόμη μεγαλύτερη επιμονή στην προσπάθεια επίτευξης αυτών των

στόχων, καθώς η ενδεχόμενη επέκταση της σοβιετικής επιρροής στην περιοχή της Μεσογείου, εντείνει τις ανησυχίες τους.

Μετά την ανατροπή του καθεστώτος Μουσολίνι, στην Ιταλία σχηματίστηκε προσωρινή κυβέρνηση και μια πλουραλιστική Συμβουλευτική Συνέλευση. Τον Απρίλιο του 1947, οι Χριστιανοδημοκράτες σχημάτισαν μια μειοψηφική κυβέρνηση, η οποία δεν συμπεριελάμβανε σοσιαλιστές και κομμουνιστές. Κυρίαρχο πρόσωπο της νέας κυβέρνησης αποτέλεσε ο πρωθυπουργός Alcide De Gasperi, ακραιφνώς φιλοαμερικανός και κατά συνέπεια εξόχως επιδεκτικός σε ενδεχόμενη υποστήριξη και βοήθεια από τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής. **(119)** Τον χρόνο πριν από τη δημιουργία της κυβέρνησης Ντε Γκάσπερι, η ειρηνευτική συνθήκη της Ιταλίας, έπειτα από επιτυχείς διαπραγματεύσεις, είχε εγκριθεί από τους Συμμάχους.

Η επικύρωση της συνθήκης ειρήνης, μοιάζει να αποτέλεσε ζήτημα κομβικής σημασίας για τους Αμερικανούς ιδωμένη υπό το πρίσμα του ψυχρού πολέμου, αφού εκείνη την περίοδο η Ανατολική Μεσόγειος, αποτελούσε ένα πεδίο ανησυχίας των ΗΠΑ, λόγω της επιρροής της Σοβιετικής Ένωσης στην περιοχή. Οι πρωτοβουλίες που είχαν πάρει οι Σοβιετικοί σχετικά με τις τροποποιήσεις των κανόνων κίνησης των πλοίων στα στενά των Δαρδανελλίων, έκαναν τους Αμερικανούς να δραστηριοποιηθούν με σκοπό να αποτρέψουν ενδεχόμενη στρατιωτική εγκατάσταση των Σοβιετικών στην Τουρκία, την ίδια στιγμή που η – υποστηριζόμενη σε αυτή τη διένεξη από τις ΗΠΑ- Ιταλία βρισκόταν σε διαμάχη με τη Γιουγκοσλαβία για το ζήτημα της Τεργέστης, το οποίο προσωρινά αντιμετωπίστηκε από την ειρηνευτική συνθήκη. Σε όλη τη διάρκεια αυτής της μεταβατικής περιόδου, οι Ηνωμένες Πολιτείες ενίσχυσαν τις σχέσεις τους με την Ιταλία, προσπάθησαν να προωθήσουν τους στόχους τους και επίσης παρείχαν σε αυτή τη χώρα οικονομική βοήθεια και στήριξη. **(120)**

Όσον αφορά τη ναυτιλία, η Ιταλία, παρότι ήταν πρώην μέλος του Άξονα, δεν στερήθηκε την ευκαιρία να αποκαταστήσει μεταπολεμικά τον εμπορικό της στόλο. Όπως έχει σημειωθεί και σε προηγούμενο κεφάλαιο, η ιταλική κυβέρνηση είχε ζητήσει σκάφη από τις ΗΠΑ ήδη από το 1945 προκειμένου να επιταχύνει τις διαδικασίες ανασυγκρότησής της, αναφέροντας μάλιστα τότε ότι παρότι αναγνωρίζει την προτεραιότητα των Συμμάχων των Ηνωμένων Πολιτειών στην αποκατάσταση των πολεμικών ναυτιλιακών απωλειών, ωστόσο τονίζει ότι και για την Ιταλία η ενίσχυση του εμπορικού της ναυτικού είναι μια απαραίτητη ενέργεια προκειμένου να καταφέρει να ξεκινήσει τη μεταπολεμική της ανοικοδόμηση, η οποία πρέπει να επιτευχθεί με επιταχυνόμενους

ρυθμούς. **(121)**

Αμέσως μετά την ψήφιση του νόμου περί πωλήσεων στις ΗΠΑ, η Ιταλία κινήθηκε ταχέως για την αγορά πλοίων Λίμπερτυ. Η πρώτη πώληση στους Ιταλούς, πραγματοποιήθηκε στις 31 Οκτωβρίου 1946, όταν η αμερικανική Ναυτιλιακή Επιτροπή, υπέγραψε στην Ουάσιγκτον σύμβαση με τον Cesare Sacerdoti, επικεφαλής της ιταλικής τεχνικής αντιπροσωπείας, για την άμεση πώληση 40 πλοίων Liberty, ενώ δέκα επιπλέον σκάφη θα πωλούνταν στην ιταλική πλευρά αργότερα.

Αμέσως μετά την αγορά ενός πλοίου, η ιταλική κυβέρνηση το μεταπωλούσε σε μια από τις πολλές ιταλικές ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες συλλογικά απέστειλαν στις Ηνωμένες Πολιτείες αποστολή για να βοηθήσει στην επιλογή των πλοίων. **(122)** Ακόμη, μέσα στον επόμενο χρόνο, μεμονωμένοι Ιταλοί εφοπλιστές αγόρασαν άλλα σαράντα λίμπερτυ, καθώς και μερικά δεξαμενόπλοια T-2. **(123)**

Στις αρχές του 1947 και αμέσως μετά τη δημιουργία της κυβέρνησής του, ο Ιταλός πρωθυπουργός Ντε Γκάσπερι, ταξίδεψε στις ΗΠΑ και συνάντησε τον Αμερικανό υπουργό Εξωτερικών James F. Byrnes, στον οποίο τόνισε ότι η Ιταλία βρίσκεται στη δίνη μιας βαθιάς οικονομικής και πολιτικής κρίσης πιεζόμενη ταυτόχρονα από τις επιλογές και τις ενέργειες στις οποίες προβαίνει το Κομμουνιστικό Κόμμα στην προσπάθεια του να θέσει την Ιταλία στην τροχιά της ρωσικής επιρροής. **(124)** Κάτι τέτοιο τόνισε ο Ντε Γκάσπερι ήταν απολύτως αντίθετο με τις δικές του πεποιθήσεις για το μέλλον της Ιταλίας και γι' αυτό δεσμεύτηκε να συγκεντρώσει όλες του τις προσπάθειες στην καταπολέμηση ενός τέτοιου ενδεχομένου. Στη συνέχεια, ο Ιταλός πρωθυπουργός μίλησε για την ανάγκη αύξησης των χορηγήσεων σιταριού, την ενίσχυση των αποθεμάτων του άνθρακα, αλλά δεν περιορίστηκε σε αυτά, αντιθέτως ζήτησε γενική συνεχή και εντεινόμενη συνολική βοήθεια, καθώς κατά την άποψή του ήταν η στιγμή που οι Ιταλοί περίμεναν περισσότερο από ποτέ τη βοήθεια και η έλευσή της θα διαδραμάτιζε κρισιμότητα ρόλο για την επόμενη μέρα της Ιταλίας. Στο πλαίσιο αυτών των διεκδικήσεων, ο Ντε Γκάσπερι, ζήτησε από τους Αμερικανούς άλλα πενήντα Λίμπερτυ, πέρα από εκείνα που εμπεριέχονταν ήδη στη συμφωνία, αίτημα για το οποίο η αμερικανική πλευρά δεσμεύτηκε να το μελετήσει σοβαρά και σε υψηλό επίπεδο. **(125)** Τα αιτήματά του όμως δεν τελείωναν εδώ, αφού αναφέρθηκε και στον χρυσό που είχε κατασχεθεί από Αμερικανούς και Βρετανούς στη Βόρεια Ιταλία, λέγοντας ότι θα έπρεπε να επιστραφεί στη χώρα του με τον ίδιο τρόπο που ο ουγγρικός χρυσός είχε επιστρέψει στην Ουγγαρία, ενώ εξέφρασε και την επιθυμία η αμερικανική βοήθεια να φτάσει στο ύψος αυτής που είχε προσφερθεί προηγουμένως από το πρόγραμμα της (υπηρεσίας του ΟΗΕ) UNRRA (United Nation's Relief and Rehabilitation Administration) το οποίο είχε πλέον ολοκληρωθεί. **(126)**

Τα επιπλέον Λίμπερτυ αποτελούσαν ένα σημαντικό μέρος της συνολικής ιταλικής έκκλησης για αμερικανική βοήθεια και γι' αυτό η ιταλική πλευρά παρουσίασε αναλυτικά τις αιτιάσεις της. Σύμφωνα με την επιχειρηματολογία του Ιταλού πρεσβευτή στις ΗΠΑ, Alberto Tarchiani, ο μεταπολεμικός στόλος της χώρας του, συγκέντρωνε μόνο 900.000 τόνους χωρητικότητας, η οποία ήταν μικρότερη και από το ένα τρίτο της προπολεμικής που έφτανε τα 3.000.000 τόνους και γι' αυτό ζητούσε την αγορά άλλων πενήντα πλοίων με τους συμπεφωνημένους όρους. Έπειτα από σχετική συνάντηση με τον Αμερικανό υφυπουργό Οικονομικών William Clayton, ο τελευταίος υποσχέθηκε να αναλάβει το ζήτημα προσωπικά κι αφού ζήτησε από τους Ιταλούς να καταθέσουν αίτηση για νέα αγορά, στη συνέχεια δήλωσε ότι θα ζητήσει από τη Ναυτιλιακή Επιτροπή να την εγκρίνει. Παρατήρησε μάλιστα ότι κατανοεί την επιθυμία των Ιταλών να επιστρέψει η εμπορική τους ναυτιλία στην προπολεμική της χωρητικότητα, προκειμένου να ανακουφιστούν από την πίεση την οποία δέχονται τα συναλλαγματικά της αποθέματα. **(127)** Ο Κλείτον, τήρησε την υπόσχεσή του και στην ακόλουθη συνάντησή του με τους επιτελείς της Ναυτιλιακής Επιτροπής, όντως συνέστησε την έγκριση της ιταλικής αίτησης, ζητώντας μάλιστα οι σχετικές ενέργειες να προχωρήσουν με γρήγορους ρυθμούς, ώστε με την επιστροφή του Ντε Γκασπερι στην Ιταλία, να μπορούν να γίνουν οι σχετικές ανακοινώσεις, όπως και τελικά έγινε έπειτα από την ομόφωνη έγκριση εκ μέρους της Επιτροπής. **(128)**

Λίγους μήνες μετά την επιστροφή της ιταλικής αντιπροσωπείας, ο πρεσβευτής Tarchiani, είχε απευθείας συνάντηση με τον νέο Αμερικανό υπουργό Εξωτερικών, George Marshall, για να συζητήσουν τις εξελίξεις που αφορούσαν τη χώρα του πρώτου. Ο Tarchiani μετέδωσε στους Αμερικανούς μια ιδιαίτερα ανησυχητική εικόνα σχετικά με την κομμουνιστική επιρροή στην Ιταλία, την οποία κατά τη γνώμη του ενίσχυε η πρόσφατη επιτυχία των κομμουνιστών στις εκλογές στη Σικελία, όπου σε μια παραδοσιακά συντηρητική περιοχή, κατόρθωσαν να αποσπάσουν το ένα τρίτο των ψήφων. Κατά τη γνώμη του, υπήρχαν δύο σοβαροί λόγοι που κατέστησαν εφικτή αυτή την απρόσμενη κομμουνιστική επιτυχία. Ο πρώτος ήταν η γενικευμένη δυσαρέσκεια του αγροτικού πληθυσμού λόγω της φτώχειας του και ο δεύτερος ήταν μια εξαιρετικά δαπανηρή προεκλογική εκστρατεία στην οποία αποδύθηκε το κομμουνιστικό κόμμα διαθέτοντας για αυτόν τον σκοπό περίπου δύο εκατομμύρια δολάρια, ποσό πρωτάκουστο για ιταλικές εκλογές, πόσο μάλλον για μια μικρή περιοχή όπως η Σικελία. **(129)** Μια τέτοια ενέργεια, συνέχισε ο πρέσβης, από τη μια αποδεικνύει τη σημασία που δίνει η Μόσχα στην προσπάθεια προσεταιρισμού της Ιταλίας στην περιοχή της και από την άλλη αναδεικνύει μια ζοφερή προοπτική για τις εθνικές εκλογές που θα ακολουθούσαν τον Οκτώβριο. Υποστήριξε μάλιστα ότι από τη στιγμή που οι Σοβιετικοί αυτή τη στιγμή λίγα πράγματα μπορούν να επιτύχουν στη Γαλλία, λόγω της παρουσίας των

αγγλοαμερικανικών ζωνών στη Γερμανία, οι οποίες αποκόπτουν τη Γαλλία από τη Σοβιετική Ένωση, τότε η διείσδυσή τους στην Ιταλία φαντάζει πολύ ευκολότερη από τη στιγμή που η χώρα του συνορεύει με τη – σοβιετικής επιρροής το 1947 – Γιουγκοσλαβία. Ξετυλίγοντας το σκεπτικό του ο Ταρτσιάνι, δήλωσε ότι ενδεχόμενη εγκαθίδρυση κομμουνιστικού καθεστώτος στην Ιταλία, εξασφάλιζε στους Σοβιετικούς μια ιδιαίτερα σημαντική στρατηγική θέση, από την οποία θα μπορούσαν να προσεγγίσουν την Ελλάδα και την Τουρκία, επεκτείνοντας την επιρροή τους μέχρι την Αυστρία και τη Γερμανία στα Βόρεια, μέχρι τη Γαλλία και την Ισπανία στα δυτικά, ενώ επίσης θα διευκολυνόταν και η διείσδυσή στη Βόρεια Αφρική, μια περιοχή που επίσης ενδιέφερε ιδιαίτερα τους Σοβιετικούς κατά τον Ταρτσιάνι.

Η εκδοχή αδιάκοπης κομμουνιστικής επέλασης που επικαλούταν ο Ιταλός πρέσβης, παρουσιάζονταν όπως ίσως θα αναμενόταν, συνδυασμένη με διαρκείς επικλήσεις για αμερικανική βοήθεια και ενίσχυση με ταυτόχρονη υποστήριξη προσκειμένων ή ελεγχόμενων από τους Χριστιανοδημοκράτες κυβερνήσεων, ώστε μέσω αυτών των χειρισμών να καταστεί εφικτή η παρεμπόδιση της εξάπλωσης της κομμουνιστικής επιρροής. Η εξέλιξη της συζήτησης Tarciani-Marshall, ανέδειξε πλήθος ζητημάτων. Μεταξύ άλλων, την προσπάθεια των Ιταλών να εξασφαλίσουν από τους Αμερικανούς μια υπόσχεση “ηθικής στήριξης” που θα άμβλυνη την ανησυχία που σύμφωνα με τον πρέσβη διακατείχε την κοινή γνώμη της χώρας του λόγω της γειτνιάσής της με μια επιθετική και καλά εξοπλισμένη Γιουγκοσλαβία, αλλά και την επιθυμία της ιταλικής πλευράς για εξασφάλιση νέας αγοράς εμπορικών πλοίων, ανάμεσα στα οποία θα βρίσκονταν και κάποια δεξαμενόπολοια, την οποία επιθυμία τελικά οι Αμερικανοί ικανοποίησαν σύντομα. **(130)**

Όταν τα πρώτα Λίμπερτυ παραδόθηκαν στην Ιταλία, η υποδοχή τους έγινε με μεγάλο ενθουσιασμό. **(131)** Παρότι στις Ηνωμένες Πολιτείες τα Λίμπερτυ είχαν αντιμετωπιστεί σε μεγάλο βαθμό είτε με σκεπτικισμό είτε με την πεποίθηση ότι δεν είναι κατάλληλα σκάφη για την ικανοποίηση των αναγκών σε καιρό ειρήνης, ωστόσο οι νέοι Ιταλοί ιδιοκτήτες δεν συμμερίστηκαν αυτή την άποψη, αντίθετα υποστήριξαν ότι ακόμη και η απλοποιημένη μέθοδος κατασκευής και συγκόλλησης των πλοίων ή οι δυνατότητές τους που για τις ΗΠΑ θεωρούνταν περιορισμένες, συνιστούσαν τεράστια πρόοδο για την ιταλική ναυτιλία. Οι παραδοσιακές μέθοδοι που υιοθετούνταν μέχρι τότε από πλοιοκτήτες και εφοπλιστές, άλλαξαν μέσω της μελέτης των Λίμπερτυ για να καταστούν στη συνέχεια πολύ πιο βελτιωμένες και σύγχρονες. **(132)** Οι όροι πώλησης των πλοίων θεωρήθηκαν ιδιαίτερα ευνοϊκοί, εφ’ όσον για την αγορά ενός σκάφους απαιτούνταν η άμεση καταβολή μόνο του 25% των πεντακοσίων εξήντα χιλιάδων δολαρίων της τιμής του όπως αυτή είχε προηγουμένως

καθοριστεί, ενώ το υπόλοιπο πόσο θα εξοφλούταν σε βάθος χρόνου και με βάση τη συναλλαγματική ισοτιμία όπως αυτή είχε διαμορφωθεί το 1946. Τα ιταλικά Λίμπερτυ, μετέφεραν μεγάλες ποσότητες σιταριού και άνθρακα από τις Ηνωμένες Πολιτείες στα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια, ενώ παρέμειναν ενεργά στις διεθνείς μεταφορές μέχρι και τη δεκαετία του 1960. **(133)**

Όσον αφορά τις ευρύτερες εξελίξεις, οι οποίες όπως φάνηκε παραπάνω συνδέονταν αρκετά με τις διαδικασίες πώλησης των Λίμπερτυ, ο πρωθυπουργός Ντε Γκάσπερι, πήρε από την Ιταλική Συντακτική Συνέλευση το φθινόπωρο του 1947, την έγκριση της ειρηνευτικής συνθήκης, ενώ στις αρχές του 1948, οι Ηνωμένες Πολιτείες και Ιταλία διαπραγματεύθηκαν μια νέα μεταπολεμική εμπορική συμφωνία. Με βάση την ιταλική παραδοχή ότι η οικονομία τους μπορούσε μόνο λίγα – αν όχι καθόλου – προϊόντα να παραγάγει προς εξαγωγή, εύκολα μπορεί κανείς να συμπεράνει ότι σε μεγάλο βαθμό αυτή η οικονομία, εξαρτιόταν από τις εισαγωγές, οι οποίες σχεδόν εξ ολοκλήρου έρχονταν από τις ΗΠΑ. Προκειμένου να συνεχιστεί και να στηριχθεί αυτή η εμπορική ροή μετά την αποδοχή της ειρηνευτικής συνθήκης, ΗΠΑ και Ιταλία υπέγραψαν τελικά μια νέα σύμβαση φιλίας και συνεργασίας στο εμπόριο και τη ναυτιλία, εξέλιξη που ενίσχυσε την ιταλική χριστιανοδημοκρατική κυβέρνηση και διαμόρφωνε ουσιαστικά τη νέα μεταπολεμική εποχή στις σχέσεις των δύο χωρών. **(134)**

Β' ΜΕΡΟΣ

Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ Β' ΜΕΡΟΥΣ.

Η κατάσταση της ελληνικής ναυτιλίας στην περίοδο μετά λήξη του πολέμου, ήταν όμοια με αυτή που παρουσιάστηκε παραπάνω και για άλλες ναυτικές χώρες, δηλαδή απελπιστική:

«Το 1946, ο ελληνικός εμπορικός στόλος βρισκόταν σε εξαιρετικά χαμηλό επίπεδο, έχοντας στερηθεί το 70% της δύναμής του. Το 1939 διέθετε 1,8 εκατομμύρια κοχ, το 1946 είχαν απομείνει μόνο 0,5 εκατομμύρια κοχ». **(135)**

Οι απώλειες όμως δεν περιορίζονταν σε σκάφη. Αντιθέτως, ήταν εξίσου μεγάλες και πολύ πιο τραγικές και σε ανθρώπινο δυναμικό:

«Δύο περίπου χιλιάδες νεκροί ναυτικοί, περισσότεροι από δύομισι χιλιάδες ανίκανοι, εκατόν πενήντα τρελοί ήταν ο απολογισμός της καταιγίδας. Ο πόλεμος όμως πέρασε και οι Έλληνες εφοπλιστές και ναυτεργάτες υπήρχαν. Εκείνο που έλειπε ήταν τα πλοία κι αυτά έπρεπε να βρεθούν για να μπορέσει να ξαναγεννηθεί ο φοίνικας»**(136)**

Ήταν αυτό το πλαίσιο όταν τον Οκτώβριο του 1945, ο Μανώλης Κουλουκουντής, εφοπλιστής με μεγάλο κύρος στους εφοπλιστικούς κύκλους, έγραψε: «Στηριζόμεθα επί του τύπου του Λίμπερτυ ως την κυρίαν πηγήν αντικαταστάσεως των βυθισθέντων ελληνικών πλοίων». **(137)**

Παρότι για τη συνολική κατάσταση της ναυτιλίας, τον τόνο έδιναν οι πολύ μεγάλες απώλειες σε έμψυχο δυναμικό και σε πλοία, όσον αφορά αποκλειστικά τους εφοπλιστές, τα πράγματα ήταν αρκετά διαφορετικά:

«Ο πόλεμος δημιούργησε μια νέα κατάσταση για τους Έλληνες εφοπλιστές, που γενικά ήταν ευνοϊκότερη από εκείνη που επικρατούσε πριν από το 1939: Μετά το πέρας του πολέμου, τα κέρδη τους ανέρχονταν σε 47,5 εκατομμύρια στερλίνες (λίρες Αγγλίας) σε μετρητά, προερχόμενα από ασφάλειες και ναύλους. **(138)**

Τα παραπάνω σύντομα παραθέματα, δεν αρκούν για να ανασυνθέσουν τη συνολική εικόνα, μπορούν όμως να σκιαγραφήσουν ένα στοιχειώδες περίγραμμα της κατάστασης της μεταπολεμικής ελληνικής ναυτιλίας, στην οποία οι μεγάλες απώλειες σε ανθρώπους και σκάφη, συνυπήρχαν με τη βελτίωση της οικονομικής ισχύος πλοιοκτητών και εφοπλιστών. Ούτως ή άλλως όμως, η απαραίτητη ενίσχυση του σχεδόν κατεστραμμένου εμπορικού στόλου ήταν ένας σημαντικός – ο σημαντικότερος ίσως - παράγοντας διαμόρφωσης του τοπίου μέσα στο οποίο πραγματοποιήθηκε η αγορά των Λίμπερτυ από ελληνικής πλευράς, αλλά δεν ήταν ο μοναδικός. Όπως διαπιστώθηκε και με τις περιπτώσεις άλλων χωρών που εκτέθηκαν παραπάνω, υπήρχαν και άλλοι παράγοντες που διαδραμάτιζαν τον δικό τους ρόλο στη διαδικασία των πωλήσεων.

Για την περίπτωση της Ελλάδας, επελέγη σε αυτή την εργασία, πέρα από την αναγκαιότητα της αποκατάστασης των δραματικών πολεμικών απωλειών της ελληνικής ναυτιλίας, να γίνει απόπειρα να εξεταστούν και άλλες δύο πτυχές, οι οποίες φαίνεται να έχουν τη δική τους σημαντική αξία, στην προσπάθεια προσέγγισης του θέματος. Η πρώτη αφορά τη διεθνή πολιτική διάσταση έτσι όπως αυτή προσλαμβάνεται από την αμερικανική πλευρά σε συνδυασμό με την αλληλεπίδρασή της με τις ελληνικές πολιτικές εξελίξεις της εποχής, που στο σύνολό τους προκαλούν παγκόσμιο ενδιαφέρον, καθώς η Ελλάδα δείχνει να μετατρέπεται σε ένα πρώιμο πεδίο διεξαγωγής του λεγόμενου “ψυχρού πολέμου”. Η δεύτερη αφορά τη διαχρονική μεγάλη επιρροή της εμπορικής ναυτιλίας και του εφοπλισμού στην ελληνική οικονομία καθώς και τη σημασία που έχουν αυτοί οι κλάδοι αιχμής για τη διαμόρφωση των κρατικών οικονομικών πολιτικών. Σε αυτόν τον τομέα, εκτός των άλλων δεν μπορούν να περάσουν απαρατήρητες και οι ενδοεφοπλιστικές έριδες και συγκρούσεις ανταγωνιστικών συμφερόντων, οι οποίες και στην περίπτωση των Λίμπερτυ είχαν τη δική τους συμμετοχή στα τεκταινόμενα.

B1. ΔΙΜΠΕΡΤΥ ΚΑΙ ΠΤΥΧΕΣ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.

Το ενδιαφέρον των ΗΠΑ για τις κοινωνικοπολιτικές εξελίξεις στην Ελλάδα και την ευρύτερη περιοχή κατά την πρώτη μεταπολεμική περίοδο είναι σαφές και πιστοποιείται εκτός των άλλων και από το πλήθος σχετικών αναφορών που μπορεί να εντοπίσει κανείς στα αρχεία του Στέιτ Ντιπάρτμεντ από εκείνη την περίοδο. Τα ζητήματα που κυρίως αφορούν τους Αμερικανούς, φαίνεται να είναι η πολιτική σταθεροποίηση της χώρας μέσω πραγματοποίησης εκλογών η ομαλή διεξαγωγή των οποίων θα εξασφαλιστεί από ξένους παρατηρητές **(139)** σε συνδυασμό με την επίτευξη της οικονομικής ανασυγκρότησης της καθημαγμένης από τον πόλεμο, χώρας. Οι στόχοι αυτοί βέβαια δεν τίθενται σε ένα αφηρημένο επίπεδο αλλά εντάσσονται σε ένα εκτενέστερο αμερικανικό γεωπολιτικό σκεπτικό, μιας και υποστηρίζεται ότι μια αδύναμη και ευρισκόμενη σε χάος Ελλάδα, θα αποτελούσε έναν συνεχή πειρασμό για εκδήλωση επιθετικών ενεργειών από τους βόρειους γείτονές της, που θεωρούνται μη φιλικοί και σε κάθε περίπτωση αποτελούν σοβαρή απειλή για τη διεθνή ειρήνη και την ασφάλεια. **(140)**

Μια παράμετρος που εξ αρχής η αμερικανική πλευρά θεώρησε προβληματική, ήταν αυτή που αφορούσε τις δυνατότητες των ελληνικών κυβερνήσεων να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της μεταπολεμικής ανοικοδόμησης. Για τους Αμερικανούς, η αστάθεια είχε την τραγική συνέπεια να μη λαμβάνονται τα απαραίτητα μέτρα για την αποκατάσταση της ελληνικής οικονομίας, αφού οι κυβερνήσεις που καλούνταν να τα υλοποιήσουν δεν είχαν τη δύναμη αλλά ούτε και τη θέληση να επιχειρήσουν σοβαρές τομές, για τις οποίες μάλιστα υποστηριζόταν πως ούτε με τη βοήθεια των Βρετανών μπορούσαν να επιτευχθούν σημαντικά αποτελέσματα. **(141)** Η μικρή πρόοδος που είχε επιτευχθεί στον τομέα της ανοικοδόμησης μέσα σε αυτές τις συνθήκες, παρά τη βοήθεια που είχε παρασχεθεί στην Ελλάδα από την UNRRA είναι ένα από τα κύρια ζητήματα που απασχολούν το αμερικανικό υπουργείο Εξωτερικών, όπως φαίνεται και σε ενημερωτικό σημείωμα του τελευταίου προς τον πρόεδρο Τρούμαν. Σε αυτό αναφέρεται ότι η όποια βελτίωση της οικονομικής κατάστασης της Ελλάδας στηρίζεται κυρίως στη βοήθεια που παρέχουν οι ΗΠΑ και η UNRRA και στο επόμενο διάστημα η εσωτερική κατάσταση στην Ελλάδα μπορεί να φτάσει σε ένα τέτοιο σημείο που οι πραγματικές προσδοκίες και επιδιώξεις του λαού να μην μπορούν να εκφραστούν μέσω μιας εκλογικής κάλπης. **(142)**

Η έλλειψη ενός σταθερού προγράμματος οικονομικής σταθεροποίησης της Ελλάδας επισημαίνεται διαρκώς, καθώς χωρίς αυτό δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν τα σοβαρότατα οικονομικά

προβλήματα που σύμφωνα με την έκθεση προκύπτουν από την εκτόξευση του πληθωρισμού μετά την κατοχή, τις υψηλές κυβερνητικές δαπάνες σε συνδυασμό με τα χαμηλά έσοδα, την προβληματική Δημόσια Διοίκηση, τη στασιμότητα της βιομηχανίας, του εμπορίου, τα υψηλά ποσοστά ανεργίας. Όσον αφορά τις δεσμεύσεις της εξαρχής θνησιγενούς νέας κυβέρνησης υπό τον Παναγιώτη Κανελλόπουλο η οποία τερμάτισε τον πολιτικό της βίο τρεις εβδομάδες μετά τη συγκρότησή της, είναι προφανές ότι οι Αμερικανοί δε λαμβάνουν σοβαρά υπόψιν τους τις δεσμεύσεις της για αλλαγή πολιτικής και για αυτό το λόγο η αναφορά ολοκληρώνεται με την επισήμανση πως μόνο η ισχυρή επίσημη υποστήριξη συγκεκριμένων μέτρων από τις Ηνωμένες Πολιτείες καθώς και από τη Μεγάλη Βρετανία, θα μπορούσε γνωστοποιούμενη στο ελληνικό κοινό να δώσει σε οποιαδήποτε κυβέρνηση την απαιτούμενη υποστήριξη των μέτρων προκειμένου να εξασφαλιστεί η επιτυχής υλοποίηση ενός ολοκληρωμένου προγράμματος οικονομικής σταθεροποίησης και ανάπτυξης. **(143)**

Σε αυτό το πλαίσιο, στις 10 Νοεμβρίου 1945, το Στέιτ Ντιπάρτμεντ αποφασίζει να δημοσιοποιήσει τις σκέψεις του για την Ελλάδα, μέσω υπομνήματος που απηύθυνε στην ελληνική κυβέρνηση κοινοποιώντας το ταυτόχρονα και στον τύπο, στο οποίο αναφέρονταν τα εξής:

“ 1. Οι Ηνωμένες Πολιτείες, ανησυχώντας βαθιά για την παρούσα κατάσταση στην Ελλάδα, προτρέπουν την ελληνική κυβέρνηση να αναλάβει σαφείς και σε αυστηρά καθορισμένο πλαίσιο πρωτοβουλίες για την κατάρτιση ενός προγράμματος οικονομικής σταθεροποίησης, προκειμένου να ξεκινήσει η Ελλάδα την πορεία προς την οικονομική ανάκαμψη.

2. Η έκταση της οικονομικής βοήθειας που παρέχουν οι Ηνωμένες Πολιτείες στην ελληνική κυβέρνηση, η οποία θα μπορούσε να λάβει τη μορφή δανείων ή άλλου είδους ενισχύσεων, θα επηρεαστεί αναγκαστικά από την αποτελεσματικότητα με την οποία η ελληνική πλευρά θα ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις και στις επιδιώξεις ενός υγιούς οικονομικού προγράμματος σταθεροποίησης.

3. Η κυβέρνηση των Ηνωμένων Πολιτειών θα ήταν διατεθειμένη να παράσχει βοήθεια και στο επίπεδο της διάθεσης τεχνικών οικονομικών εμπειρογνομόνων, εάν κάτι τέτοιο ζητηθεί από την ελληνική κυβέρνηση. **(144)**

Η ελληνική κυβέρνηση από τη μεριά της, μέσω του υπουργού Συντονισμού της κυβέρνησης Σοφούλη, Εμμανουήλ Τσουδερού, εξέφραζε κάποιες επιφυλάξεις σχετικά με την ανοιχτή

παραδοχή της κακής οικονομικής κατάστασης της Ελλάδας και ζητούσε από τους Συμμάχους (Αμερικανούς και Βρετανούς) περισσότερες και σαφέστερες διαβεβαιώσεις για τη βοήθεια, ώστε να περιοριστούν οι κίνδυνοι επίθεσης κερδοσκοπών στη δραχμή, γεγονός που πιθανότατα θα οδηγούσε σε δραματική υποτίμηση του νομίσματος. **(145)**

Το σημαντικότερο όμως σε αυτή τη φάση, είναι η διαπίστωση ότι όταν οι Αμερικανοί έκαναν τις πρώτες αναφορές στη δυνατότητα πώλησης πλεοναζόντων πολεμικών σκαφών στην Ελλάδα στα τέλη του Δεκεμβρίου του 1945, είχαν σχηματίσει ξεκάθαρη άποψη για την κατάσταση, τις δυνατότητες ανασυγκρότησης της ελληνικής οικονομίας, καθώς και τους τρόπους με τους οποίους κάτι τέτοιο θα καθίστατο εφικτό κατά τη γνώμη τους. Έτσι, όταν ο νόμος περί πώλησης πλεοναζόντων σκαφών εγκρίθηκε από το Κογκρέσο, το Στέιτ Ντιπάρτμεντ ενημέρωσε τον Αμερικανό πρέσβη στην Ελλάδα Μακ Βη, ότι έχει αποφασιστεί να πιστωθεί στην Ελλάδα μέσω της Τράπεζας Εισαγωγών Εξαγωγών ένα οικονομικό πακέτο βοήθειας, μέρος του οποίου αφορούσε χρήματα που θα αφορούσαν πωλήσεις πλοίων τα οποία “κατά πάσα πιθανότητα θα μπορούσαν να διατεθούν στην Ελλάδα”. **(146)**

Οι οικονομικές εξελίξεις όπως ήδη αναφέρθηκε, δεν απασχολούσαν τους Αμερικανούς αποκομμένες από το γενικότερο κοινωνικοπολιτικό πλαίσιο μέσα στο οποίο λάμβαναν χώρα. Η οικονομική σταθερότητα περισσότερο αντιμετωπιζόταν ως ένα μέσο που θα βοηθούσε την επίτευξη ευρύτερης κοινωνικοπολιτικής ηρεμίας, ώστε να μην τεθούν σε κίνδυνο οι Συμμαχικές μεταπολεμικές διευθετήσεις που είχαν προηγηθεί. Για αυτό τον λόγο, όπως προκύπτει από τα αρχεία του Στέιτ Ντιπάρτμεντ μεγάλη σημασία δίνεται και σε θέματα, πολιτικού, κοινωνικού, στρατιωτικού και παραστρατιωτικού ενδιαφέροντος, όπως μαρτυρούν οι αναφορές για τη δράση ελληνικών φασιστικών συμμοριών στη Μακεδονία, η οποία δράση όχι μόνο γίνεται εν πολλοίς ανεκτή από την ελληνική κυβέρνηση, αλλά σε κάποιες περιπτώσεις συνεπικουρείται από τις επίσημες κρατικές αρχές **(147)** Τέτοια γεγονότα προβληματίζουν τους Αμερικανούς στον βαθμό που δυσχεραίνουν τις προσπάθειες αντιμετώπισης του ελληνικού προβλήματος “με φαντασία και κατανόηση” και ενισχύουν την άποψή τους ότι η εν ενεργεία κυβέρνηση θα πέσει, ενδεχομένως προς όφελος ενός ακροδεξιού καθεστώτος που με τη σειρά του θα μπορούσε να αποτύχει και να οδηγήσει εν καιρώ τη χώρα σε μια κομμουνιστική δικτατορία, καθώς η κατάσταση μοιάζει εξαιρετικά εύφλεκτη και “οι πικρές μνήμες της προηγηθείσας εμφύλιας σύγκρουσης δίνουν τον τόνο”. **(148)**

Σκεπτόμενος αυτές τις πιθανότητες ο Αμερικανός πρέσβης στην Ελλάδα επισημαίνει στην αναφορά του ότι είναι ώρα για τις κυβερνήσεις των δύο χωρών να δώσουν ελπίδα και ενθάρρυνση σε αυτό τον λαό, ώστε να τον θέσουν πάλι στα πόδια του μέσω μιας γενναιόδωρης πολιτικής που θα καταργεί χρέη που δεν πρόκειται ποτέ να πληρωθούν και ταυτόχρονα θα παρέχει σαφή εγγύηση ότι οποιαδήποτε υλική ή οικονομική βοήθεια θεωρηθεί αναγκαία, θα είναι πραγματικά διαθέσιμη. Μια τέτοια πολιτική υποστηρίζει, θα ήταν η μόνη που θα μπορούσε να παραγάγει άμεσα θετικά αποτελέσματα. **(149)** Σε διαφορετική περίπτωση συνεχίζει η αναφορά, αν επιτραπεί σε λεπτομέρειες να προκαλέσουν διαφωνίες, υπάρχει η περίπτωση να προκύψει μια πλήρης κατάρρευση της χώρας, εν όσω οι αρμόδιοι θα ασχολούνται με διενέξεις και τότε η Ελλάδα δεν θα είναι μόνο μια πηγή σοβαρών πολιτικών προβλημάτων και επιπλοκών για κάποιο διάστημα, αλλά επίσης θα έχει καταδικαστεί σε αιματοχυσία και πείνα.

Το 1946 είναι μια ιδιαίτερα κρίσιμη χρονιά για το μέλλον της Ελλάδας. Στον δρόμο προς τις εκλογές, επισημαίνεται ότι η συντριπτική πλειοψηφία του πληθυσμού διαμαρτύρεται για την ημερομηνία διεξαγωγής τους και μόνο η βρετανική κυβέρνηση επιμένει να διεξαχθούν την καθορισμένη ημερομηνία, ενώ επίσης γίνονται αναφορές για ενθάρρυνση των δραστηριοτήτων μοναρχικών φασιστικών ομάδων εκ μέρους της αστυνομίας και επιβολή καθεστώτος τρόμου που:

“Καθιστά σαφές σε όλους τους ειλικρινείς και αμερόληπτους παρατηρητές ότι η άμεση πραγματοποίηση εκλογών αυτή τη στιγμή μοιάζει με προσπάθεια να προκληθεί πραξικόπημα με τον μανδύα της “νομιμότητας” το οποίο θα έχει σκοπό την εξαπάτηση της παγκόσμιας κοινής γνώμης, πράγμα που ο ελληνικός λαός δεν θα δεχτεί να του επιβληθεί χωρίς να αντισταθεί όπως γράφει και η εφημερίδα “Ελευθερία”. **(150)**

Λίγες μέρες μετά την πραγματοποίηση των εκλογών που τελικά έγιναν στις 31 Μαρτίου, στο Στέιτ Ντιπάρτμεντ απευθύνεται και ο Γεώργιος υποστηρίζοντας ότι εφ’ όσον ο λαός με την πρόσφατη ετυμηγορία του υποστήριξε τα φιλοβασιλικά κόμματα, τότε έχει έρθει η ώρα και για τη δική του αποκατάσταση στον θρόνο καθώς από την πλευρά του τήρησε εκείνο το μέρος της συμφωνίας με τους Συμμάχους που τον αφορούσε και τώρα που ο λαός εξέφρασε ελεύθερα τη βούλησή του υπονοεί ότι και οι Σύμμαχοι πρέπει να ανταποκριθούν στις δικές τους ευθύνες απέναντί του και γι’ αυτόν τον λόγο θα ήθελε να ενημερωθεί σχετικά με τις αμερικανικές απόψεις για την Ελλάδα, την οποία η θέση της στη Μεσόγειο την καθιστά άξια ιδιαίτερης προσοχής, όπως φροντίζει να επισημάνει ο Γεώργιος. **(151)**

Μετά την ολοκλήρωση των εκλογών και του δημοψηφίσματος, για την αξιοπιστία του δεύτερου ιδίως, οι Αμερικανοί συνέχισαν να τρέφουν σοβαρές επιφυλάξεις επισημαίνοντας επανειλημμένως τα προβλήματα της δημόσιας τάξης, της δράσης φιλομοναρχικών φασιστικών συμμοριών και της αδικαιολόγητα μεγάλης προσπάθειας των κυβερνητικών κομμάτων να επηρεάσουν τους ψηφοφόρους υπέρ της επιστροφής του βασιλιά, **(152)**. Ενταγμένες στο πολιτικό πλαίσιο της περιόδου, τέτοιες επιφυλάξεις είναι το λιγότερο δικαιολογημένες. Όσον αφορά τη δράση των ακροδεξιών συμμοριών, δύο μήνες μόλις πριν από τις εκλογές και συγκεκριμένα στις 18 Ιανουαρίου 1946, εκατοντάδες ένοπλοι της Οργάνωσης Χ, έχοντας επικεφαλής τους γνωστούς δοσιλόγους, κατέλαβαν για δύο ημέρες την Καλαμάτα. Στο διάστημα της κατοχής της πόλης οι χίτες προέβησαν σε εκτελέσεις και κάθε είδους βιαιοπραγίες εις βάρος αριστερών πολιτών. **(153)** Ταυτόχρονα στο επίπεδο της κεντρικής πολιτικής σκηνής, παρατηρείται εμφανής αδυναμία των πολιτικών σχηματισμών να συνομιλήσουν με την κοινωνία και να την εκφράσουν. Όλα τα κόμματα, συμπεριλαμβανομένου και του ΚΚΕ, και οι πολιτικές ομαδώσεις αναφέρονταν κατά κύριο λόγο, αν όχι αποκλειστικά, στο στενότερο ακροατήριο των μελών τους ή των κοινωνικών ομάδων που τα στήριζαν και τους κύκλους συμφερόντων που τα χρηματοδοτούσαν. Επρόκειτο για παράλληλους μονολόγους που εξ ορισμού δεν μπορούσαν να οδηγήσουν σε σύνθεση και καθιστούσαν την εμφύλια σύγκρουση διανοητικά αποδεκτή και πρακτικά αναπόφευκτη. Τα αστικά κόμματα, ατροφικοί μηχανισμοί στελεχών, διεξήγαγαν την όποια συζήτηση περί πολιτικής στο εσωτερικό τους και απευθύνονταν μόνο στις ομάδες συμφερόντων που τα στήριζαν και στους κάθε λογής εκπροσώπους των δύο δυνάμεων, Μεγάλης Βρετανίας και ΗΠΑ. **(154)**

Το κύριο ενδιαφέρον πάντως των Αμερικανών σε σχέση με τα ελληνικά πράγματα, εξακολουθεί να επικεντρώνεται στον οικονομικό τομέα σε συνάρτηση με τις ανεπάρκειες του πολιτικού προσωπικού να επιτύχει σοβαρά θετικά αποτελέσματα. Όπως σημειώνει ο Αμερικανός πρέσβης Μακ Βη, ενώ τον Ιανουάριο του 1946 η ελληνική κυβέρνηση είχε υπογράψει με την αμερικανική Τράπεζα Εισαγωγών Εξαγωγών συμφωνία για λήψη δανείου ύψους 25 εκατομμυρίων δολαρίων και το ποσό είχε τεθεί στη διάθεσή της ήδη πριν από μήνες, ωστόσο ακόμη δεν είχε χρησιμοποιηθεί, γεγονός που μαζί με άλλες πληροφορίες έκανε τον πρέσβη να σχηματίσει την άποψη ότι οι Έλληνες κυβερνώντες δεν δείχνουν ικανοί να αντιμετωπίσουν τις εσωτερικές τους οικονομικές δυσκολίες. **(155)** Έτσι, όταν στις αρχές Ιουλίου, ο Έλληνας πρωθυπουργός Κωνσταντίνος Τσαλδάρης ανέφερε ότι σκόπευε να ζητήσει νέο δάνειο από την Τράπεζα Εξαγωγών-Εισαγωγών, οι Αμερικανοί του δήλωσαν ότι υπό τις παρούσες συνθήκες δεν υπήρχε προοπτική για νέο δάνειο, αλλά εκείνο που θα δέχονταν ευχαρίστως οι Αμερικανοί θα ήταν μια ελληνική αποστολή με την οποία θα συζητούσαν τη συνολική οικονομική κατάσταση της Ελλάδας. Παρόλα αυτά, όταν η αποστολή συγκροτήθηκε,

το πρώτο πράγμα που ζήτησε, ήταν η παροχή ενός νέου δανείου ύψους 175 εκατομμυρίων δολαρίων.

Οι ΗΠΑ πάντως δεν έδειχναν διάθεση να πειστούν για την αναγκαιότητα χορήγησης νέου δανείου. Με βάση τις πληροφορίες τους και το σκεπτικό τους, η UNRRA μέχρι τις 31 Ιουλίου είχε προσφέρει στην Ελλάδα δωρεάν βοήθεια ύψους 293 εκατομμυρίων δολαρίων, το ύψος της οποίας μέχρι το τέλος του χρόνου θα ανερχόταν στα 358 εκατομμύρια δολάρια περίπου. Έκριναν επομένως, ότι αν η Ελλάδα κατάφερνε να χρησιμοποιήσει αποτελεσματικά αυτούς τους διαθέσιμους πόρους στους οποίους συμπεριλαμβάνονταν και τα 25 εκατομμύρια δολάρια από το δάνειο της αμερικανικής Τράπεζας Εξαγωγών - Εισαγωγών, θα μπορούσε να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις του κόστους των εισαγωγών για το 1947. Για αυτούς τους λόγους, οι Αμερικανοί υποστήριζαν ότι δεν θεωρούσαν σκόπιμο να ζητήσουν είτε από το Κογκρέσο είτε μέσω της UNRRA τη χορήγηση νέου δανείου στην Ελλάδα. **(156)** Και ακόμη σημείωναν, ότι εκτός των προαναφερθέντων, δεν επρόκειτο να δεσμεύσουν την κυβέρνησή τους να χορηγήσει νέες πιστώσεις προς την Ελλάδα, μέχρι οι Έλληνες κυβερνώντες να αποδείξουν ότι είναι σε θέση να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα για την αντιμετώπιση του οικονομικού προβλήματος, καθώς χωρίς τέτοια μέτρα ένα νέο δάνειο θα κατάφερνε πολύ λίγα πράγματα στο επίπεδο της συνολικής προώθησης της ανασυγκρότησης.

Τον Οκτώβριο του 1946, το Στέιτ Ντιπάρτμεντ ενημερώνει τον Αμερικανό πρέσβη στην Αθήνα ότι λόγω της επιδείνωσης των εσωτερικών συνθηκών της Ελλάδας, καθώς και κάποιων εντάσεων που είχαν εκδηλωθεί στη βόρεια Ελλάδα, οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής έχουν προβεί σε μια επανεκτίμηση της πολιτικής τους απέναντι σε αυτή τη χώρα. **(157)** Νωρίτερα, οι Αμερικανοί θεώρησαν ότι έρχονταν πια αντιμέτωποι με ένα πολύ ευρύτερο και γενικότερο πρόβλημα και αυτό αφορούσε την εκτίμησή τους ότι η Σοβιετική Ένωση επιδιώκει να υπονομεύσει τη σταθερότητα και να επιτύχει την εξασφάλιση του ελέγχου όλων των χωρών της Εγγύς και Μέσης Ανατολής, όπως η Ελλάδα, η Τουρκία και το Ιράν, οπότε χρειαζόταν να προβούν σε αλλαγή πλευσης κάποιων τομέων της πολιτικής τους - συμπεριλαμβανομένων και αυτών που αφορούσαν την πώληση στρατιωτικού εξοπλισμού – και μάλιστα σε έκταση τέτοια που θα επέτρεπε την ενίσχυση και τη βούληση των προαναφερθεισών χωρών να αντισταθούν στη Σοβιετική πίεση. **(158)** Όσον αφορά την Ελλάδα, η νέα πολιτική συνοψίζεται σε δώδεκα άξονες οι οποίοι αναφέρονται στο ενημερωτικό σημείωμα του Στέιτ Ντιπάρτμεντ προς τον πρέσβη στην Αθήνα.

Το σημείωμα ξεκινά αναφέροντας ότι το πρώτο ζητούμενο είναι να καταστεί σαφές στον κόσμο ότι πρέπει να ενθαρρυνθεί κάθε ενέργεια της ελληνικής κυβέρνησης η οποία θα στοχεύει στην ανάπτυξη της δημοκρατίας και την εξασφάλιση της ειρήνης μέσω μετριοπαθούς και λογικής πολιτικής. Για την εξασφάλιση μάλιστα της πολιτικής μετριοπάθειας θεωρείται απαραίτητη η συμβολή των ΗΠΑ προς αυτή την κατεύθυνση ώστε η ελληνική κυβέρνηση να κατανοήσει ότι τα εσωτερικά πολιτικά ζητήματα και οι διαφωνίες που προκαλούν πρέπει να επιλύονται μέσα στο δημοκρατικό πλαίσιο. Στη συνέχεια γίνεται λόγος για τη διάθεση της αμερικανικής κυβέρνησης να προβεί σε σαφή δήλωση προς την ελληνική κυβέρνηση βάσει της οποίας τα ελληνικά σύνορα θα πρέπει να παραμείνουν ίδια με αυτά του 1939 για λόγους δικαιοσύνης, ειρήνης και σταθερότητας, αλλά και για την παροχή ενεργού υποστήριξης εκ μέρους των ΗΠΑ στην Ελλάδα στο Συμβούλιο των Ηνωμένων Εθνών και το Συμβούλιο Ασφαλείας όταν κάτι τέτοιο θα χρειαστεί. Ακολουθεί το ζήτημα των στρατιωτικών εξοπλισμών για το οποίο αναφέρεται ότι θα ερωτηθεί η Ελλάδα για το πόσα όπλα χρειάζεται και από ποια χώρα προέλευσης, ώστε να διατηρήσει την εσωτερική τάξη και να επιτύχει την προστασία της εδαφικής της ακεραιότητας μέχρι να αναληφθούν σχετικές πρωτοβουλίες από τον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών.

Κατόπιν αυτών, εκτίθενται οι άξονες οικονομικού ενδιαφέροντος, οι οποίοι περιλαμβάνουν σύσταση προς την Τράπεζα Εξαγωγών- Εισαγωγών να ενισχύσει τελικά με νέες πιστώσεις την ελληνική οικονομία παρότι τέτοιου είδους επιθυμίες των Ελλήνων κυβερνώντων απορρίπτονταν από τους Αμερικανούς λίγους μήνες νωρίτερα, αρκεί αυτές οι πιστώσεις να κατευθυνθούν σε υγιείς δαπάνες και έργα που θα ενισχύσουν την υπόθεση της ελληνικής οικονομικής ανασυγκρότησης. Η αμερικανική οικονομική αρωγή όμως δεν σταματά εδώ, αφού στο σημείωμα προβλέπεται ότι η ΗΠΑ θα πάρουν τη σκυτάλη από την UNRRA μόλις η τελευταία ολοκληρώσει τις δραστηριότητές της και θα συνεχίσουν εκείνες τη βοήθεια προς την Ελλάδα με τρόπο και μεθόδους που μένει να εξεταστούν επειγόντως από το Στέιτ Ντιπάρτμεντ, ενώ επίσης γίνεται λόγος για ακόμη περισσότερες πιστώσεις και σύναψη ενός καθεστώτος που θα εξασφαλίζει στην Ελλάδα προτεραιότητα για οικονομικές συναλλαγές με τις ΗΠΑ. Το σημείωμα επισημαίνει ακόμη ότι οι Αμερικανοί είναι διατεθειμένοι να διαθέσουν στην Ελλάδα το κατάλληλο έμπνηχο δυναμικό από συμβούλους και τεχνικούς, αλλά και ότι προτίθενται να κάνουν τις κατάλληλες ενέργειες για να βρουν αγορές για τα ελληνικά εξαγόμενα προϊόντα.

Τέλος, πριν από την ολοκλήρωση της σύνοψης, που κλείνει αναφερόμενη στις προσπάθειες που θα γίνουν για τη με κάθε τρόπο πλήρη ενημέρωση του αμερικανικού κοινού για την ανάγκη υπεράσπισης της μόλις εκτεθείσας πολιτικής σε σχέση με την Ελλάδα, και συγκεκριμένα στον

άξονα 11 της αναφοράς, γίνεται λόγος για τις κατάλληλες δράσεις που πρέπει να γίνουν για την ανακούφιση της ελληνικής ναυτιλιακής κρίσης, μέσω της πώλησης ή της ναύλωσης αμερικανικών πλοίων. **(159)** Το γεγονός ότι η αντιμετώπιση της αποκαλούμενης στο σημείωμα ελληνικής ναυτιλιακής κρίσης, βρίσκει θέση μέσα σε μια σύνοψη δώδεκα σημαντικών θέσεων που σηματοδοτούν τις επιλογές της αμερικανικής πολιτικής για την περίοδο που εξετάζεται, είναι άλλη μια πολύ σοβαρή ένδειξη της μεγάλης σημασίας που έδινε η αμερικανική εξωτερική πολιτική στην αποκατάσταση της δυναμικής της ελληνικής ναυτιλίας στον μεταπολεμικό κόσμο ώστε αυτή να αποτελέσει πρόσφορο μέσο τόσο για την επίτευξη της ελληνικής μεταπολεμικής οικονομικής ανασυγκρότησης, όσο και για την ευόδωση των ιδίων των αμερικανικών πολιτικών στοχεύσεων στην περιοχή. Επιπλέον, να σημειωθεί ότι στο πεδίο του παγκόσμιου μεταπολεμικού οικονομικού ανταγωνισμού, η ενίσχυση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας εκ μέρους των ΗΠΑ, αποτελεί μια επιλογή που συνοδεύεται από τη βεβαιότητα ότι αφορά μια χώρα που δεν διεκδικεί ρόλο μεγάλης δύναμης.

Η διατύπωση των δώδεκα σημείων για την πολιτική απέναντι στην Ελλάδα, φαίνεται να αποτελεί το προοίμιο της πιο ενεργού ενασχόλησης εκ μέρους των Αμερικανών με τα ελληνικά πράγματα, η οποία – σαφώς ενταγμένη στο πλαίσιο των διεθνών μεταπολεμικών εξελίξεων - θα κορυφωθεί στη συνέχεια. Οι τομείς που ενδιαφέρουν τις ΗΠΑ παραμένουν οι ίδιοι και αφορούν την εσωτερική πολιτική κατάσταση της Ελλάδας, το ζήτημα της οικονομικής ανασυγκρότησης, καθώς και πτυχές των διεθνών σχέσεων της χώρας που αφορούν τις σχέσεις της με τις γειτονικές χώρες, αλλά και τις προσπάθειες που σύμφωνα με τους Αμερικανούς καταβάλλει η Σοβιετική Ένωση, προκειμένου να εντάξει την Ελλάδα στη δική της ζώνη επιρροής. Μολονότι, οι τομείς παραμένουν στον μεγαλύτερο βαθμό ίδιοι, ωστόσο το επίπεδο του ενδιαφέροντος - λόγω και της διαφαινόμενης διάθεσης των Άγγλων να αποσυρθούν από τις ελληνικές υποθέσεις – ανεβαίνει. Έτσι, οι προτάσεις που κατατίθενται – στο υπογεγραμμένο από τον αναπληρωτή υπουργό Εσωτερικών, Ντιν Άτσεσον – σημαίωμα, είναι πια πιο επεξεργασμένες και με σαφέστερες στοχεύσεις, ενώ δεν περνάει απαρατήρητο ότι οι βασικοί άξονες της αμερικανικής εξωτερικής πολιτικής σε σχέση με τα ελληνικά θέματα, φαίνεται ότι είχαν οριστεί πριν οι Άγγλοι δηλώσουν την πρόθεσή τους να αποχωρήσουν από την Ελλάδα.

Στο αμιγώς πολιτικό επίπεδο, οι Αμερικανοί θεωρούν και πάλι σοβαρή προϋπόθεση την εξασφάλιση μιας μετριοπαθούς άσκησης της πολιτικής εκ μέρους της ελληνικής κυβέρνησης, ζήτημα για το οποίο τονίζουν ότι θα πρέπει να καταστεί σαφές τόσο στον επανακάμψαντα βασιλιά όσο και σε άλλους σημαντικούς Έλληνες αξιωματούχους, το ότι η υποστήριξη των ΗΠΑ στην

ανεξαρτησία και την εδαφική ακεραιότητα της Ελλάδας, μπορεί να νοηθεί μόνο στην περίπτωση που η ελληνική κυβέρνηση θα διαχώριζε τη θέση της από ομάδες πίεσης που επί της ουσίας αμφισβητούν την αναγκαιότητα της δημοκρατικής νομιμοποίησης της κυβερνητικής εξουσίας, μιας και σε διαφορετική περίπτωση, οι ΗΠΑ θα δυσκολευτούν ιδιαίτερα να υποστηρίξουν οποιαδήποτε κυβέρνηση θα επέτρεπε σε κύκλους της ακραίας δεξιάς να προσφύγουν σε υπερβολικά μέτρα αντιμετώπισης της πολιτικής αντιπολίτευσης με σκοπό την καταστολή της. **(160)** Όσον αφορά τις διαδικασίες με τις οποίες η κυβέρνηση αλλά και ο βασιλιάς εξασφάλισαν τη νομιμοποίηση, το Στέιτ Ντιπάρτμεντ επισημαίνει ότι κατά την άποψή του παρότι το αποτέλεσμα του δημοψηφίσματος είναι αντιπροσωπευτικό της βούλησης του ελληνικού λαού, ωστόσο η έκβασή του υπέρ της επιστροφής του βασιλιά, αυξήθηκε μέσω αθέμιτων πρακτικών της κυβέρνησης. Επιπλέον, παρότι ο Τσαλδάρης δικαιούται να επικαλείται τη σαφή λαϊκή εντολή που επέτρεψε στο Λαϊκό Κόμμα να σχηματίσει κυβέρνηση, ωστόσο τέτοια επιχειρήματα δεν είναι αρκετά για να ικανοποιήσουν τις ανάγκες των καιρών, οι οποίοι απαιτούν μια φωτισμένη πατριωτική προσπάθεια για τη συγκέντρωση όλων των αξιοπρεπών δημοκρατικών δυνάμεων και στοιχείων, με σκοπό την εξασφάλιση ενός αισθήματος ενότητας που θεωρείται τόσο απαραίτητο για την ίδια την ύπαρξη της Ελλάδας, όσο ήταν και κατά τη διάρκεια του πολέμου. Παρ' όλα αυτά, μια τέτοια διεκδικούμενη πλατιά ενότητα, δεν μπορεί να συμπεριλαμβάνει την ακραία αριστερά, ούτε επίσης και παράγοντες που έχουν επισημανθεί ως αντιδραστικοί ιμπεριαλιστές. **(161)**

Οι μελλοντικοί μήνες, επισημαίνονται ως ιδιαίτερος κρίσιμος για τον προσανατολισμό που θα λάβουν συνολικά η Εγγύς και η Μέση Ανατολή **(162)** και αυτό γιατί σύμφωνα με την αμερικανική πλευρά είναι προφανές ότι η ΕΣΣΔ επιδιώκει με επιθετικό τρόπο να εντάξει υπό τον έλεγχό της έναν συνεχώς αυξανόμενο αριθμό εθνών. **(163)** Για τους Αμερικανούς, η στρατηγική σημασία της Ελλάδας, έγκειται στο γεγονός ότι είναι η μόνη χώρα των Βαλκανίων που δεν έχει ακόμη τεθεί υπό τη σκέπη της σοβιετικής ηγεμονίας και μαζί με την Τουρκία αποτελούν το μοναδικό εμπόδιο στην επιχειρούμενη επέκταση της σοβιετικής κυριαρχίας στην Ανατολική Μεσόγειο, η οποία αποτελεί μια περιοχή που σε οικονομικό και στρατηγικό επίπεδο, θεωρείται ζωτικής σημασίας. Αν η ελληνική ηπειρωτική χώρα και τα νησιά μετατραπούν σε ζώνες σοβιετικής επιρροής, τότε η ΕΣΣΔ θα μπορούσε να ασκήσει ακαταμάχητη πίεση και στην Τουρκία. Για αυτό το λόγο όπως αναφέρεται, οι ΗΠΑ δεν μπορούν να σταθούν να παρατηρούν της προσπάθειες επέκτασης των Σοβιετικών μέσω οικονομικών μηχανισμών και λοιπών ελιγμών. Οι αμερικανικές ανησυχίες όμως δεν σταματάνε εκεί, καθώς θεωρείται ότι ενδεχόμενη επικράτηση του ΚΚΕ στην Ελλάδα, θα έδινε ώθηση και στα κομμουνιστικά κόμματα Ιταλίας και Γαλλίας, με αποτέλεσμα να αυξάνονται οι

πιθανότητες για επικράτηση φιλοσοβιετικών δυνάμεων και σε αυτές τις χώρες. **(164)**

Αυτού του τύπου οι προβληματισμοί από τη μεριά των ΗΠΑ, δεν αναπτύσσονται εν κενώ, καθώς περίπου την ίδια περίοδο, οι Σοβιετικοί όντως επιχείρησαν να προσεγγίσουν την Ελλάδα για την ανάπτυξη διμερών εμπορικών σχέσεων, οι οποίες θα περιελάμβαναν την παράδοση μεγάλων ποσοτήτων αγαθών, με αντάλλαγμα την παραχώρηση εκ μέρους της Ελλάδας ενός λιμανιού κάποιου μικρού νησιού των Δωδεκανήσων, ως βάση επισκευής σοβιετικών εμπορικών πλοίων. Παράλληλα, η ΕΣΣΔ προσπαθούσε να προσεγγίσει την Τουρκία ζητώντας αναθεώρηση της συνθήκης του Μοντρέ σχετικά με το καθεστώς των Στενών, ώστε να της επιτραπεί η από κοινού με την Τουρκία αμυντική υπεράσπιση των Δαρδανελίων. Το Στέιτ Ντιπάρτμεντ, πίεσε την Τουρκία να αντισταθεί στη σοβιετική πρόταση και οι ΗΠΑ απέστειλαν πολεμικά πλοία στην περιοχή. **(165)** Τέτοιου είδους εξελίξεις, ενοχλούσαν πολύ την κυβέρνηση Τρούμαν και μάλλον μπορούν να συνυπολογιστούν στους λόγους που οι ΗΠΑ προχώρησαν τελικά σε ακόμη μεγαλύτερη και βαθύτερη πολιτική εμπλοκή στην περιοχή στο πλαίσιο της αντίληψης που ονομάστηκε Δόγμα Τρούμαν και συγκεκριμενοποιήθηκε μέσω της εφαρμογής του σχεδίου Μάρσαλ, το οποίο λογοδοτούσε στη διατυπωμένη από τον Αμερικανό πρόεδρο αναγκαιότητα “ανάσχεσης της σοβιετικής επιρροής” στην Ευρώπη. **(166)**

Είτε ως αποτέλεσμα των προαναφερθεισών είτε ως απόρροια προγενέστερων εκτιμήσεων, το πιο ενδιαφέρον μοιάζει να είναι ότι αυτή είναι η περίοδος που μελετάται και ξεκινά να εφαρμόζεται μια βαθύτερη πιο συγκεκριμένη και λεπτομερέστερα σχεδιασμένη αμερικανική εξωτερική πολιτική στην Ανατολική Μεσόγειο. Μεγάλη σημασία για την εξασφάλιση ευνοϊκών για τους Αμερικανούς εξελίξεων, δίνεται στην προσπάθεια να πειστεί η κοινή γνώμη ότι κάθε σχετική ενέργεια των ΗΠΑ πηγάζει από την ευθύνη που νιώθουν ως μεγάλη δύναμη και την ηθική επιταγή που καλούνται να υπερασπιστούν, εξασφαλίζοντας τις ελευθερίες όλων των λαών. **(167)** Για τον λόγο αυτό, επισημαίνεται ότι δεν πρέπει να δίνεται η εντύπωση ότι η διεθνής κατάσταση έχει εκφυλιστεί σε μια υπόθεση που αφορά αποκλειστικά την ιδεολογικοπολιτική διαμάχη ανάμεσα σε ΗΠΑ και ΕΣΣΔ. **(168)** Σχεδόν στο ίδιο χρονικό διάστημα και μέσα στο περιγραφέν πλαίσιο, οι Αμερικανοί καλούνται να αντιμετωπίσουν μια επιπλέον παράμετρο που αφορά τη σχεδιαζόμενη αποχώρηση των Βρετανών από την Ελλάδα. Εκτιμάται ότι η απόσυρση των βρετανικών δυνάμεων από την Ελλάδα, θα αφήσει στην ελληνική κυβέρνηση το περίπλοκο πρόβλημα διατήρησης της εσωτερικής τάξης και της προστασίας των συνόρων υπό συνθήκες στις οποίες οι φιλοσοβιετικοί γείτονες θεωρείται ότι θα εμποδίσουν την επίτευξη αυτών των στόχων, με αποτέλεσμα η σταθερότητα της ελληνικής κυβέρνησης να καταστεί αμφισβητήσιμη, εκτός αν της παρασχεθεί σθεναρή εξωτερική

υποστήριξη στην οποία οι ΗΠΑ θα κληθούν να διαδραματίσουν σοβαρό ρόλο. **(169)** Διαφορετικά, ενδεχόμενη πτώση της ελληνικής κυβέρνησης, θα οδηγήσει πιθανότατα σύμφωνα με την αμερικανική αντίληψη σε εμφάνιση “μειοψηφικής κομμουνιστικής δικτατορίας”, υποταγή στη Μόσχα, σοβιετική περικύκλωση της Τουρκίας και σε ένα ακόμα επιθετικό βήμα εκ μέρους της ΕΣΣΔ προς την αποκλειστική κυριαρχία στην Ανατολική Μεσόγειο. Επισημαίνεται ακόμη, ότι με βάση τις εκτιμήσεις και την πληροφόρηση των ΗΠΑ, “δεν μπορεί να υπάρξει αμφιβολία ότι η ΕΣΣΔ παρέχει βοηθητικές υπηρεσίες στρατιωτικής φύσης σε στοιχεία που επιδιώκουν να προκαλέσουν την πτώση της ελληνικής κυβέρνησης και ένα σημαντικό μέρος αυτής της βοήθειας σχετίζεται με τη διατήρηση μεγάλων ένοπλων δυνάμεων της Σοβιετικής Ένωσης και των δορυφόρων της στις παρακείμενες φιλοσοβιετικές χώρες”. **(170)** Επομένως, βάσει αυτής της συλλογιστικής, οι ΗΠΑ υποχρεούνται να καταστήσουν σαφές ότι είναι αποφασισμένες να εξασφαλίσουν την ανεξαρτησία της Ελλάδας, καθώς επίσης και την εδαφική και πολιτική ακεραιότητά της, που εκτός των άλλων είναι σημαντική και για την ασφάλεια των ίδιων των Ηνωμένων Πολιτειών.

Αν τα παραπάνω αφορούν περισσότερο τις διεθνείς γεωπολιτικές διαστάσεις του ελληνικού ζητήματος, αυτό δεν σημαίνει ότι οι Αμερικανοί έχουν παραμελήσει την οικονομική διάστασή του, όπως αυτή εκφράζεται στα σχέδια για την αναγκαία μεταπολεμική ανασυγκρότηση της Ελλάδας. Αντιθέτως και σε αυτόν τον τομέα, έχουν πια προβεί σε αναλυτικές και λεπτομερείς προσεγγίσεις, διαμορφώνοντας ένα πολύ συγκεκριμένο σχέδιο ευρείας έκτασης. Το οικονομικό πρόγραμμα που προτάσσουν οι ΗΠΑ για την Ελλάδα, το οποίο αρχίζει να αποκρυσταλλώνεται τον Οκτώβριο του 1946, διατυπώνει δύο κύριους στόχους: Την ενθάρρυνση και αύξηση των εξαγωγών, την ενίσχυση των συναλλαγματικών αποθεμάτων της χώρας με τον δεύτερο στόχο να επιδιώκεται εν πολλοίς ως συνέπεια της ευόδωσης του πρώτου, ενώ ως τρίτος στόχος τίθεται ο εξορθολογισμός της δημοσιονομικής πολιτικής και η φορολογική μεταρρύθμιση, κάνοντας το πρόγραμμα να θυμίζει σε κάποιο βαθμό τις δανειακές συμβάσεις που έχει υπογράψει η Ελλάδα στις μέρες μας. Από εκεί και πέρα το πρόγραμμα κινείται σε έξι βασικούς άξονες, στο πλαίσιο των οποίων διατυπώνονται επιμέρους επιδιώξεις. **(171)**

Για την ενθάρρυνση των εξαγωγών σημειώνεται ότι η Ελλάδα οφείλει ως πρώτο βήμα να λάβει μέτρα για τη μείωση των τιμών εξαγωγής ευθυγραμμίζοντάς τες με τις εγχώριες τιμές, εξετάζοντας ταυτόχρονα τις δυνατότητες αναθεώρησης των συναλλαγματικών ισοτιμιών αφενός και των εσωτερικών τιμών και του κόστους διαβίωσης αφετέρου. Προτείνεται μείωση των εσωτερικών τιμών αύξηση των εισαγωγών καταναλωτικών αγαθών, υπογραμμίζεται η ανάγκη φορολογικής

μεταρρύθμισης, ενώ σημειώνεται ότι τα βασικά αγαθά θα πρέπει να είναι εύκολα διαθέσιμα για όλους, κάτι που θα επιτευχθεί με κατάλληλες ενέργειες, μερικές από τις οποίες είναι η αυστηρή κυβερνητική δράση τόσο στο επίπεδο της διανομής, όσο και σε αυτό της αντιμετώπισης της αισχροκέρδειας. Επίσης, γίνεται λόγος για την αναγκαιότητα μείωσης του κόστους των εσωτερικών μεταφορών μέσω επισκευής των αυτοκινητόδρομων, ανασυγκρότησης ζωτικών υποδομών όπως οι σιδηροδρομικές γραμμές και τα λιμάνια, ενώ ιδιαίτερη αξία για τα ενδιαφέροντα της συγκεκριμένης εργασίας, παρουσιάζει η αναφορά που επισημαίνει ότι τα προερχόμενα από το αμερικανικό πλεόνασμα εμπορικά πλοία, θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν για την παροχή παράκτιων και νησιωτικών μεταφορών σε όχι πολύ υψηλές τιμές. **(172)**

Ακόμη σημαντικότερος ρόλος επιφυλάσσεται για την εμπορική ναυτιλία σε ό,τι αφορά την ενίσχυση των ελληνικών συναλλαγματικών αποθεμάτων. Αναφέρεται ότι τα κέρδη των εμπορικών πλοίων υπό ελληνική κυριότητα ή έλεγχο, θα πρέπει να αποτελέσουν μια σημαντική πηγή εξασφάλισης συναλλάγματος σύμφωνα με το ιταλικό παράδειγμα που παρουσιάζεται και βάσει του οποίου η UNRRA υπολογίζει ότι τα κέρδη σε επίπεδο συναλλάγματος για τον -παρόμοιου μεγέθους με τον ελληνικό- ιταλικό στόλο αναμένεται να φτάσουν τα ογδόντα εκατομμύρια δολάρια. Χωρίς να υποστηρίζεται ότι η Ελλάδα μπορεί να θέσει στόχους ίδιου ύψους, ωστόσο εκφράζεται η πεποίθηση ότι εναργέστερη δράση της κυβέρνησης στο συγκεκριμένο πεδίο, θα μπορούσε να αυξήσει σημαντικά το ποσό των επτά εκατομμυρίων δολαρίων που εκτιμήθηκε ως δυνατότητα συναλλαγματικών κερδών εκ μέρους της εμπορικής ναυτιλίας, έτσι ώστε να εκμεταλλευτεί πραγματικά την ευκαιρία που μπορούν να της προσφέρουν τα πλοία στην προσπάθεια εξισορρόπησης των διεθνών πληρωμών. **(173)**

Το τρίτο σκέλος του αμερικανικού προγράμματος, που περιλαμβάνει τους δημοσιονομικούς στόχους, αναφέρει ότι οι κυβερνητικοί υπάλληλοι πρέπει να μειωθούν στο ελάχιστο, οι δημόσιες υπηρεσίες να αναδιοργανωθούν και να γίνουν αποτελεσματικότερες, ενώ θεωρεί απαραίτητη και τη βαρύτερη φορολογία αρκεί να γίνει με πιο αναλογικό σύστημα. Σε αυτό το σημείο που αφορά κυρίως τη δημόσια διοίκηση, είναι αναμενόμενο να μη γίνεται αναφορά στην εμπορική ναυτιλία, παραμένει όμως γεγονός ότι στα δύο από τα τρία κύρια σκέλη στα οποία εκτείνονται οι αμερικανικοί σχεδιασμοί για την ελληνική οικονομία, αποδίδεται στην εμπορική ναυτιλία ιδιαίτερα σημαντικός ρόλος για τη μεταπολεμική ανασυγκρότηση της χώρας, πράγμα που φανερώνει τη σημασία που δίνουν οι Αμερικανοί σε αυτόν τον τομέα, η οποία δείχνει να αποτελεί μια σημαντική παράμετρο της διαδικασίας που λίγο μόνο αργότερα οδήγησε στην πώληση των αμερικανικών Λίμπερτυ στην Ελλάδα.

Όσον αφορά τα σχόλια για την εσωτερική πολιτική κατάσταση της Ελλάδας, αλλά και για το εγχώριο πολιτικό προσωπικό που θα κληθεί να συνεργαστεί με τους Αμερικανούς στην κατεύθυνση της υλοποίησης των παραπάνω, αξίζει ίσως να επισημανθεί εν τάχει ότι αυτό που φαίνεται να απασχολεί περισσότερο την πλευρά των ΗΠΑ είναι το πώς οι εκπρόσωποι του ελληνικού πολιτικού κόσμου, θα ξεπεράσουν τις μεταξύ τους διαφωνίες, αντιπάθειες και έριδες αναλογιζόμενοι την κρισιμότητα της κατάστασης και δεχόμενοι να συνεργαστούν σε ένα ευρύ εθνικό μέτωπο. Έτσι, ενώ ο Τσαλδάρης για παράδειγμα δείχνει διαθέσιμος να εργαστεί προς μια τέτοια κατεύθυνση, ο Σοφούλης από την πλευρά του παρουσιάζεται να διαφωνεί συμπαρασύροντας και τον Σοφοκλή Βενιζέλο – που αργότερα θα παίζει κομβικό ρόλο στην αγοραπωλησία των Λίμπερτυ όπως θα αναφερθεί στη συνέχεια- ο οποίος Βενιζέλος παρουσιάζεται να “τρομοκρατείται” από τον Σοφούλη, ενώ Παπανδρέου και Κανελλόπουλος σέβονται το προβάδισμα του Βενιζέλου και τη δυνατότητά του να χαράσσει την πολιτική γραμμή της παράταξής τους. **(174)** Οι επαφές και οι ζυμώσεις προς την κατεύθυνση της σύμπληξης αυτού που στα αμερικανικά αρχεία αναφέρεται ως “εθνικό μέτωπο” θα συνεχιστούν και το επόμενο διάστημα, με τους Αμερικανούς να ζητούν μέσω του Πιπινέλη από τον βασιλιά να αρθεί στο ύψος των περιστάσεων και να εξασφαλίσει την απαιτούμενη ενότητα, ο Πιπινέλης όμως θα απαντήσει ότι αν και ο βασιλιάς μπορεί να έχει επιρροή στο Λαϊκό Κόμμα του Τσαλδάρη, κάτι τέτοιο δεν ισχύει για την αντιπολίτευση- μολονότι ο ανώτατος άρχων πρόσφατα είχε συγκεντρώσει ένα εντυπωσιακά υψηλό ποσοστό στο δημοψήφισμα υπέρ της επιστροφής του- και θα προκρίνει την άποψη ότι αυτό που έχει άμεση ανάγκη η Ελλάδα είναι η λήψη στρατιωτικής βοήθειας προκειμένου να διεξαγάγει “πόλεμο” τόσο στα σύνορα, όσο και ενάντια στην εσωτερική “πέμπτη φάλαγγα”. Οι Αμερικανοί θα του ξεκαθαρίσουν ότι τέτοια βοήθεια μπορεί να καταστεί εφικτή, μόνο στην περίπτωση που εξασφαλιστεί η ενότητα των εθνικών πολιτικών δυνάμεων. **(175)**

Το 1946 ολοκληρώνεται με την απόφαση για τον διορισμό του Πολ Πόρτερ από τις ΗΠΑ, ως επικεφαλής αμερικανικής οικονομικής αποστολής που είχε στόχο να εκτιμήσει σε βάθος την οικονομική κατάσταση της Ελλάδας, ώστε να προτείνει στη συνέχεια μέτρα για την πραγματοποίηση της μεταπολεμικής οικονομικής ανασυγκρότησης. Ο Πόρτερ, που λίγο καιρό αργότερα θα συντάξει την περίφημη φερώνυμη έκθεσή του σχετικά με τις παρατηρήσεις του στην Ελλάδα, ήταν μέχρι εκείνη τη στιγμή επικεφαλής του Γραφείου Διαχείρισης Τιμών στις Ηνωμένες Πολιτείες. Ο διορισμός του ανακοινώθηκε από τον αναπληρωτή υπουργό Εξωτερικών Ντιν Άτσεσον τον Δεκέμβριο του 1946 και η αμερικανική αποστολή έφτασε στην Ελλάδα τον Ιανουάριο του 1947. Λόγω του επείγοντος χαρακτήρα της κατάστασης ζητήθηκε από τον επικεφαλής και τα

μέλη της αποστολής να ολοκληρώσουν τις εργασίες τους μέχρι τα τέλη Απριλίου του 1947. **(176)** Πέρα από την εξέταση των οικονομικών συνθηκών, κύριο καθήκον της αμερικανικής αποστολής ήταν και η εξέταση του βαθμού στον οποίο η ελληνική κυβέρνηση θα μπορούσε πράγματι να πραγματοποιήσει την ανάπτυξη και την ανασυγκρότηση, καθώς και το μέχρι ποιου σημείου κάτι τέτοιο θα μπορούσε να επιτευχθεί μέσω ίδιων πόρων και από ποιο σημείο και πέρα θα απαιτούνταν εξωτερική οικονομική βοήθεια. **(177)**

Όταν ο Πόρτερ έφτασε στην Ελλάδα, βρέθηκε αντιμέτωπος με μια πρωτόγνωρη για εκείνον κατάσταση. Γράφοντας στις 14 Φεβρουαρίου 1947 προς τον υφυπουργό Εξωτερικών W. L. Clayton, έλεγε: “Δεν υφίσταται εδώ κράτος σύμφωνα με τα δυτικά πρότυπα. Αντ’ αυτού υπάρχει μια χαλαρή ιεραρχία ατομιστών πολιτικών, μερικών χειρότερων από άλλους, που είναι τόσο απασχολημένοι με τον ατομικό τους αγώνα για εξουσία, ώστε δεν έχουν τον χρόνο, αν υποθέταμε ότι είχαν την ικανότητα, να αναπτύξουν μια οικονομική πολιτική”. **(178)**

Να σημειωθεί ότι μεταξύ 1944 και 1947 είχαν σχηματιστεί δέκα κυβερνήσεις οι οποίες αποδείχθηκαν αδύναμες να αποκαταστήσουν τις βασικές λειτουργίες της οικονομίας: “Το φορολογικό σύστημα παρέμενε χαοτικό και άνισο καθώς επιβάρυνε γεωργούς και μισθωτούς χωρίς να αποδίδει αρκετούς πόρους. Η διογκωθείσα επί Κατοχής δημοσιοϋπαλληλία δεν είχε αναμορφωθεί και -δυσκίνητη και κακοπληρωμένη- συνιστούσε εμπόδιο στην αποκατάσταση της οικονομικής ευρυθμίας. Για παράδειγμα, οι περιορισμένης έκτασης έλεγχοι τιμών και μισθών που είχαν επιβληθεί για να αποτρέψουν τις αποθεματοποιήσεις προϊόντων και την άνοδο του πληθωρισμού, αποδείχτηκαν κενοί περιεχομένου γιατί δεν μπορούσαν να εφαρμοστούν. Το πρόβλημα της οικονομίας ήταν κυρίως η αποκατάσταση των υποδομών και η άνοδος της παραγωγής, ζητήματα που προωθούνταν βασανιστικά αργά”. **(179)**

Παρά τα προαναφερθέντα πάντως, ο Πόρτερ προσέγγισε τα προβλήματα της χώρας με τη βεβαιότητα ότι όπως το “New Deal” είχε οδηγήσει τις ΗΠΑ έξω από την κρίση, έτσι και η αμερικανική βοήθεια, θα απογείωνε την Ελλάδα, με την προϋπόθεση ότι θα υπήρχαν πολιτικές δυνάμεις που θα ανταποκρινόταν θετικά σε αυτήν την προοπτική. Άλλωστε και η προηγηθείσα έκθεση της FAO (Food and Agriculture Organization) του ΟΗΕ για το 1946, ήταν εξαιρετικά αισιόδοξη για το πλουτοπαραγωγικό δυναμικό της Ελλάδας. **(180)**

Τελικά στην πράξη, έπειτα από την εξαγγελία του Δόγματος Τρούμαν (12 Μαρτίου 1947) και την ψήφιση από τα αντιπροσωπευτικά σώματα των ΗΠΑ του νόμου που προέβλεπε χορήγηση βοήθειας ύψους τετρακοσίων εκατομμυρίων δολαρίων για την Ελλάδα και την Τουρκία (22 Μαΐου 1947), έφτασε στην Ελλάδα μια πολυπληθέστατη αμερικανική αποστολή και ξεκίνησε το έργο της. Στην πορεία η αποστολή αυτή συρρικνώθηκε και η βοήθεια λόγω του εμφυλίου πολέμου, ήταν κυρίως στρατιωτική. Επιπλέον, όταν το γεωστρατηγικό ενδιαφέρον των ΗΠΑ μετατοπίστηκε στην Κορέα, το ζητούμενο πια ήταν η σταθεροποίηση της ελληνικής οικονομίας με κάθε τρόπο και το πέραςμα της οικονομικής ενίσχυσης της Ελλάδας στη σφαίρα ευθύνης της Ευρώπης.

Επιστρέφοντας στα Λίμπερτυ, είναι αλήθεια ότι η συμφωνία για την πώλησή τους από τις ΗΠΑ στην Ελλάδα, είναι μια διαδικασία που εξελίχθηκε και ολοκληρώθηκε πριν από τη λήψη της απόφασης για παροχή αμερικανικής οικονομικής βοήθειας στη χώρα μας. Για τον λόγο αυτό στη δημόσια συζήτηση και στις αντίστοιχες προσεγγίσεις του θέματος **(181)** υπάρχει και η άποψη που υποστηρίζει ότι δεν πρέπει να γίνεται σύνδεση της πώλησης των Λίμπερτυ με τις προβλέψεις του σχεδίου Μάρσαλ εφόσον οι πρώτες προηγήθηκαν του δεύτερου. Ωστόσο, όσα εκτέθηκαν παραπάνω αναλυτικά (με βασικότερο το προαναφερθέν υπογεγραμμένο από τον Άτσεσον αμερικανικό υπόμνημα των δώδεκα σημείων) φαίνεται να δείχνουν ότι το αμερικανικό σκεπτικό είναι παρόμοιο και για τις δυο περιπτώσεις. Εξάλλου πολιτικές σαν αυτές που προβλέπονταν στο σχέδιο Μάρσαλ ούτε σχεδιάζονται ούτε εφαρμόζονται ακαριαία, αντιθέτως συνήθως είναι καρποί μακροχρόνιας σκέψης και μελέτης, ενώ η αντίληψη που τις διέπει διαμορφώνεται και αυτή σε βάθος χρόνου. Με αυτά τα δεδομένα, μάλλον δεν θα ήταν υπερβολικό να υποστηρίζει κανείς ότι και η πώληση των Λίμπερτυ στην Ελλάδα μπορεί ως ένα βαθμό να θεωρηθεί μια πρώιμη εκδοχή του πολιτικού δόγματος που γέννησε και το σχέδιο Μάρσαλ.

B2. ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ ΚΑΙ ΤΩΝ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΩΝ ΤΗΣ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ.

B2α) ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΚΑΙ ΤΗ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ΜΕΧΡΙ ΚΑΙ ΤΗ ΛΗΞΗ ΤΟΥ Α΄ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ.

Η ανάπτυξη της ελληνικής πλοιοκτησίας θεωρείται σημαντικά επηρεασμένη από τις γενικότερες δομές της ελληνικής κοινωνίας. Στις πρώτες σελίδες ενός βιβλίου αναφοράς για τη μεταπολεμική εξέλιξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, η πανεπιστημιακός Τζελίνα Χαρλαύτη που έχει ασχοληθεί σε βάθος με την ελληνική ναυτιλιακή ιστορία επισημαίνει ότι από τη στιγμή της απελευθέρωσης της Ελλάδας από τους Οθωμανούς, ένα από τα πιο αξιοπρόσεκτα χαρακτηριστικά της ελληνικής κοινωνίας, είναι η απουσία μιας παραδοσιακής άρχουσας τάξης, η οποία θα διαμόρφωνε μια σταθερή βάση, πάνω στην οποία θα κινούνταν οι εξελίξεις στο πολιτικό και οικονομικό επίπεδο. **(182)** Το αποτέλεσμα σύμφωνα με αυτή την άποψη ήταν να κυριαρχηθεί η ελληνική κοινωνία από κάποιες ισχυρές οικογένειες και ένα πελατειακό σύστημα, παράγοντες που αμφότεροι διαμόρφωσαν τους όρους μέσα στους οποίους λάμβαναν χώρα οι πολιτικές αποφάσεις και οι οικονομικές δραστηριότητες. Για τον ορισμό μάλιστα του πελατειακού συστήματος, παρατίθεται αυτούσιο στην πρώτη σελίδα του πρώτου κεφαλαίου του προαναφερθέντος βιβλίου, ένα απόσπασμα γραμμένο από τον Friedrich Thiersh το 1832, το οποίο μεταξύ άλλων αναφέρει:

“Για να γίνει αντιληπτή η φύση του πελατειακού συστήματος και οι υποχρεώσεις που απορρέουν για τους προστάτες του, οφείλει κανείς να κατανοήσει την κατάσταση στην οποία αιώνες ή και χιλιετίδες άφησαν την ελληνική κοινωνία. Καθώς δεν υπήρχε κεντρική εξουσία, ικανή να ελέγξει και να προστατεύσει τους κατοίκους, καθένας από αυτούς ήταν αναγκασμένος να στραφεί σε άλλες κατευθύνσεις για την εξασφάλιση υποστήριξης και προστασίας. Η πιο φυσική και σίγουρη υποστήριξη βρέθηκε στην οικογένεια, τα μέλη της οποίας μαζί ακόμη και με τους συγγενείς δεύτερου βαθμού δεν ήταν πουθενά αλλού τόσο στενά συνδεδεμένοι όσο ήταν στην Ελλάδα. Σε δεύτερο επίπεδο, ο άνδρας ως μονάδα καλείται να πάρει τη θέση του ανάμεσα στους άλλους. Ανάλογα με το αν αισθάνεται τον εαυτό του αδύναμο ή δυνατό μετατρέπεται σε οπαδό κάποιου ανθρώπου με επιρροή ή συγκεντρώνει ο ίδιος οπαδούς για τον εαυτό του.” **(183)**

Ακόμη κι αν η παραπάνω περιγραφή φαντάζει σχετικά απλοϊκή αν όχι και κάπως “οριενταλιστική” σε κάποια σημεία της όσον αφορά την ανάλυση του συνόλου της ελληνικής κοινωνίας, το πιο ενδιαφέρον στοιχείο της είναι ότι σε κάποια άλλα σημεία της φαίνεται να είναι αρκετά πειστική και ευρισκόμενη κοντά στην πραγματικότητα σε σχέση με τη συγκρότηση και την ανάπτυξη της σύγχρονης ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Και αυτό γιατί, η οικογένεια, η συγγένεια, οι τοπικοί δεσμοί και το πελατειακό σύστημα συναπαρτίζουν τα βασικά στοιχεία της επιχειρηματικής στρατηγικής και της οργάνωσης των ελληνικών πλοιοκτητικών εταιρειών τόσο στον 19ο, όσο και στον εικοστό αιώνα. Επιπλέον, Έλληνες έμποροι της Διασποράς και πλοιοκτήτες του 19ου αιώνα οι

οποίοι αναπτύχθηκαν σε οικονομικά περιβάλλοντα έξω από τα σύνορα της Ελλάδας, επέδρασαν ουσιαστικά στον τρόπο εξέλιξης της διαδικασίας ανάπτυξης του νέου κράτους, επομένως δεν είναι παράξενο που κάποια ειδοποιά χαρακτηριστικά αυτής της συνολικής εξέλιξης, εντοπίζονται σε ακόμη πιο έντονο βαθμό στο πεδίο μελέτης της πορείας των κλάδων του εν γένει εμπορίου και ιδιαιτέρως της εμπορικής ναυτιλίας. Ο ιστορικός Νίκος Σβορώνος, στο άρθρο του “Σκιαγραφία της κοινωνικής και πολιτικής εξέλιξης στην Ελλάδα” αναφέρει χαρακτηριστικά ότι η ελληνική αστική τάξη, μικρό και μεγάλο κεφάλαιο, βρίσκεται ήδη από τη γέννησή της σε άμεση εξάρτηση από το εξωτερικό: Το εμπόριο, η ναυτιλία και η βιοτεχνία μόλις ξεπεράσουν τα όρια της οικογενειακής επιχείρησης, αναπτύσσονται χάρη στην πρόοδο της εμπορικής δραστηριότητας των Δυτικών – ειδικά της Γαλλίας και της Αγγλίας – στην Εγγύς Ανατολή. Οι Έλληνες έμποροι που ξεκινούσαν συνήθως τη σταδιοδρομία τους ως υπάλληλοι δυτικών εμπορικών οίκων, όταν γίνονταν ανεξάρτητοι δεν μπορούσαν να αντιμετωπίσουν τις δυσκολίες που δημιουργούσαν οι οθωμανικές αρχές παρά μόνο με την προστασία των ξένων δυνάμεων. Κατά συνέπεια, προσπαθούσαν να τεθούν κάτω από τον ειδικό νομικό καθεστώς των “προστατευομένων” των Γάλλων ή των Ρώσων. Για τη ναυτιλία συγκεκριμένα, ο Σβορώνος επισημαίνει ότι για να αναπτυχθεί επηρεάστηκε από τον ανταγωνισμό των Άγγλων και των Γάλλων στην Ανατολική Μεσόγειο, εξυπηρετώντας τότε τη μια και τότε την άλλη από τις δύο δυνάμεις, όπως είχε κάνει και με τη Ρωσία, τον καιρό των Ρωσοτουρκικών πολέμων. **(184)**

Εκτός από τα προαναφερθέντα, ένα άλλο στοιχείο που χαρακτηρίζει τους κόλπους των παραδοσιακών πλοιοκτητικών οικογενειών είναι η ομοιογένεια, παρότι υπάρχουν και περιπτώσεις οικογενειών που παρέμειναν απομονωμένες ακόμη και από άλλα μέλη της εφοπλιστικής κοινότητας. Ακόμη, η έκταση στην οποία επιτρεπόταν η εισδοχή ανθρώπων μη εχόντων σχέση με τη ναυτιλία σε κάποια εφοπλιστική οικογένεια, ήταν συνδεδεμένη με το νησί από το οποίο η κάθε οικογένεια καταγόταν.

Οι περισσότεροι από τους εφοπλιστές κατάγονταν από τη Χίο. Οι Χιώτες εφοπλιστές έμοιαζαν να αποτελούν την πιο κλειστή ομαδοποίηση. Ανάμεσά τους, τέσσερις ομάδες οικογενειών μπορούν να διακριθούν, καθεμιά προερχόμενη από διαφορετικό μέρος του νησιού. Η πιο ισχυρή έχει καταγωγή από τις Οινούσες και αποτελούταν από τις οικογένειες Λεμού, Πατέρα, Χατζηπατέρα και Λύρα. Η επόμενη ομάδα καταγόταν από τα Καρδάμυλα και συμπεριελάμβανε τις οικογένειες Λιβανού, Καρρά, Ξυλά και Φράγκου. Στον Βροντάδο Χίου ήταν οι ρίζες των οικογενειών Ανδρεάδη, Λω, Πίττα, Μαργαρώνη και Μιχαληνού, ενώ από την πόλη της Χίου κατάγονταν οι οικογένειες Χανδρή

και Μίχαλου. **(185)**

Η οικογένεια Λεμού από τις Οινούσες ήταν πιθανότατα η μεγαλύτερη εφοπλιστική οικογένεια της Ελλάδας. Το μέγεθός της ήταν απόρροια του γεγονότος ότι ξεκινώντας από τις απαρχές του 19ου αιώνα, τρεις γενιές της απέκτησαν πολλά παιδιά, τα οποία στο σύνολό τους ασχολήθηκαν με τον εφοπλισμό. Πατριάρχης της οικογένειας, θεωρείται ο γεννημένος το 1775, Διαμαντής Λεμός. Η δεύτερη μεγαλύτερη εφοπλιστική οικογένεια των Οινουσών ήταν η οικογένεια Πατέρα. Τρίτη ήταν η οικογένεια Χατζηπατέρα και τέταρτη η οικογένεια Λύρα, η οποία έδωσε γυναίκες συζύγους στους γιους των οικογενειών Λεμού και Πατέρα στο δεύτερο μισό του 19ου αιώνα. Οι εφοπλιστές των Οινουσών εκπροσωπούν την πιο ακραία μορφή των σφιχτών οικογενειακών δεσμών στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. **(186)**

Το δεύτερο νησί από το οποίο προέρχονται σημαντικές οικογένειες εφοπλιστών είναι η Άνδρος και συμπεριλαμβάνει τις οικογένειες Γουλανδρή, Εμπειρίκου, Κούλουθρου και Πολέμη. Ακολουθεί η Κάσος, από την οποία κατάγονταν οι οικογένειες Κουλουκουντή, Μαυρολέοντος, Πνευματικού και Ρεθύμνη. Από την Κεφαλονιά και την Ιθάκη προέρχονται επίσης σημαντικές εφοπλιστικές οικογένειες όπως αυτές των Λυκιαρδόπουλου, Βεργωτή, Ποταμιάνου, Γιαννουλάτου από την πρώτη και εκείνες των Σταθάτου, Γράτσου και Βλασσόπουλου από τη δεύτερη. Οι υπόλοιπες οικογένειες των παραδοσιακών εφοπλιστών έλκουν την καταγωγή από άλλα νησιά του Αιγαίου, όπως η Σαντορίνη, η Σίφνος, η Κέα, η Αμοργός, η Σάμος, η Λέρος και η Σκιάθος.

Η συγγένεια, οι τοπικοί καθώς και οι εθνικοί δεσμοί φέρνουν τα ίδια αποτελέσματα που θα έφερνε και η ιδιότητα του μέλους σε μια ελιτιστική ιδιωτική λέσχη: πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικές με την κατάσταση της αγοράς, όσον αφορά τις ναυλώσεις, τις πωλήσεις και τις αγορές μεταχειρισμένων σκαφών, τη ναυπήγηση, τις επισκευές, τα ασφάλιστρα. Ακόμη, επαφές και διασυνδέσεις σχετιζόμενες με οποιαδήποτε άλλη πτυχή της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Μια άλλη σημαντική απόρροια της ύπαρξης αυτού του κλειστού κύκλου η οποία διαδραμάτισε κυρίαρχο ρόλο στην ανάπτυξη του στόλου ήταν ο αδιάκοπος ανταγωνισμός των μελών του, καθώς και η μεταξύ τους μίμηση σε επίπεδο επαγγελματικών πρακτικών, παράγοντες που οδήγησαν στην ανάπτυξη μιας ιδιόμορφης “ελληνικότητας” - μακριά από πολιτισμικά ή πατριωτικά ιδανικά – η οποία αποδείχθηκε κομβικής σημασίας για την οικονομική πρόοδο των Ελλήνων εφοπλιστών. **(187)**

Στις αρχές του εικοστού αιώνα, η ελληνική ναυτιλία μεταβαίνει από το ιστίο στον ατμό ξεπερνώντας με ευκολία την παροδική κρίση που προκάλεσε η μετάβαση **(188)** παραμένοντας όμως επικεντρωμένη στις ευρωπαϊκές θάλασσες: τη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα στον Νότο, τη Βόρεια και τη Βαλτική θάλασσα στον Βορρά. Στη συνέχεια όμως, ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος και οι ανακατατάξεις που αυτός θα επιφέρει, θα περιορίσει τις παραδοσιακές αγορές, παρέχοντας παράλληλα δυνατότητες για μεταφορά των ελληνικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων στον Ατλαντικό, με βάση το Λονδίνο.

Αυτές οι ευκαιρίες εξάπλωσης της εμπορικής ναυτιλίας και του ελληνικού εφοπλισμού, έρχονται σε πλήρη αντιδιαστολή με την οικονομική δυσπραγία και τις στερήσεις που παρά τη μέχρι τότε ουδετερότητα της Ελλάδας, έχουν κάνει έντονη την εμφάνισή τους στην ελληνική κοινωνία. Ακόμη και τα απαραίτητα για τη διαβίωση αγαθά έχουν καταστεί πανάκριβα εξαιτίας του πολλαπλασιασμού του μεταφορικού τους κόστους, συνεπεία της εκπληκτικής ύψωσης των ναύλων παγκοσμίως. Η κοινή γνώμη στρέφεται, ίσως για πρώτη φορά, ενάντια στη ναυτιλία και στον ελληνικό εφοπλισμό, που στη μεγάλη του πλειοψηφία αποτελείται από τους καραβοκύρηδες της εποχής. **(189)**

Εκείνη την περίοδο (Ιανουάριος 1916) ο τότε υπουργός Ναυτικών, σημαίνουσα μορφή των Βαλκανικών Πολέμων και μετέπειτα πρόεδρος της Πρώτης Ελληνικής Δημοκρατίας, Παύλος Κουντουριώτης, προερχόμενος από εφοπλιστική οικογένεια και ο ίδιος με ότι αυτό μπορεί να σημαίνει για τους ισχυρούς δεσμούς που διέκριναν τα μέλη αυτής της κλειστής επαγγελματικής ομάδας όπως προαναφέρθηκε, παραχωρεί μια ξεχωριστής σημασίας συνέντευξη στην εφημερίδα “Σφαίρα”. Η συνέντευξη στην οποία γίνεται λόγος για το σύνολο σχεδόν των θεμάτων που μπορούν να θεωρηθούν αφορώντα τη ναυτιλία, όπως η κερδοφορία, ο ρόλος της στην ελληνική οικονομία, το είδος των σχέσεων που πρέπει να έχει με το κράτος, θεωρείται από τους εφοπλιστικούς κύκλους μνημειώδης, αλλά και επίκαιρη ακόμη και σήμερα μολονότι έχουν περάσει 103 χρόνια από τότε... **(190)**

Ο Κουντουριώτης, απορρίπτει ασυζητητί τις όποιες αιτιάσεις διατυπώνονταν για ευθύνη της ναυτιλίας στο θέμα της ακρίβειας, την οποία αποδίδει στη γενικότερη αναστάτωση που προκάλεσε ο πόλεμος. Όταν του υπενθυμίζεται ότι η αναστάτωση του πολέμου δεν είναι ίδια για όλους, αφού η μεγάλη άνοδος των τιμών των ναύλων σημαίνει ακριβά προϊόντα από τη μια, αλλά μεγάλα κέρδη για τους εφοπλιστές από την άλλη και του τίθεται η ερώτηση αν θεωρεί ότι οι λόγοι που επικαλείται δικαιολογούν το ύψος της ανόδου των ναύλων, ο Κουντουριώτης θα αρκεστεί να

δηλώσει “πολλά μου ζητείτε” συμπληρώνοντας ότι το μόνο που μπορεί να κάνει ο ίδιος είναι να πιστοποιήσει την ύπαρξη του φαινομένου, όσο για τις αιτίες του περιορίζεται να επισημάνει ότι ακόμη δεν ήταν κατορθωτό να εντοπιστούν. Παρότι όμως οι αιτίες δεν είχαν ακόμη προσδιοριστεί, το σίγουρο για τον Ναύαρχο ήταν ότι η ελληνική ναυτιλία δεν συνετέλεσε σε αυτή τη στενόχωρη κατάσταση, αντιθέτως την ανακούφισε όσο ήταν δυνατό. Εξηγώντας τις απόψεις του ο Κουντουριώτης, τονίζει ότι η χωρητικότητα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας αντιστοιχεί στο 1/50 της παγκόσμιας χωρητικότητας επομένως δεν μπορεί να καθορίσει τις τιμές των ναύλων, αλλά απλώς προσαρμόζεται στις ήδη διαμορφωμένες συνθήκες:

“Η’ θέλατε μόνη η ελληνική σημαία να εργάζεται φθηνά σε όλες τις θάλασσες και όλες οι άλλες με υψηλούς ναύλους; Αν λογιευθούμε λίγο, αν δηλαδή ατενίσουμε τα πράγματα όπως εμφανίζονται σε όλον τον κόσμο, δεν θα παραξενευόμαστε με τα συμβαίνοντα επομένως και δεν θα εκτρεπόμαστε σε άδικες κρίσεις”. **(191)**

Στη συνέχεια της συνέντευξης, παρουσιάζει αρκετό ενδιαφέρον η επιχειρηματολογία του υπουργού για τη γενικότερη φύση της ναυτιλίας και του εφοπλισμού της Ελλάδας, με επιχειρηματολογία που αξίζει να σημειωθεί ότι στα βασικά της σημεία παραμένει αυτούσια και δημοφιλής στους εφοπλιστικούς κύκλους ακόμη και σήμερα. Σύμφωνα με τον Κουντουριώτη “ενώ η Ναυτιλία μας είναι η μόνη ελληνική βιομηχανία εις την οποία οφείλει χάριτας η ελληνική κοινωνία, ξεσπαθώνομεν εναντίον της”. **(192)** Στην προσπάθειά του να αποκαταστήσει αυτή την κατά τη γνώμη του άδικη μεταχείριση, ο Ναύαρχος τονίζει:

“Δεν διστάζω να διακηρύξω ότι όλοι πρέπει να αποβλέπομεν προς την ελληνικήν Ναυτιλίαν ως προς μίαν των πολυτιμότερων δυνάμεων και όταν πρόκειται να ομιλήσομεν περί αυτής, ακόμη και αν σφάλεται, καθήκον μας είναι να ομιλώμεν μετά πολλής περισκέψεως, μετ’ αληθούς ευλαβείας”. **(193)**

Η τελευταία ερώτηση που απευθύνεται στον Κουντουριώτη σε αυτή τη συνέντευξη που αν και αποτελεί δημόσια τοποθέτηση κυβερνητικού αξιωματούχου, επί της ουσίας φαίνεται να συμπυκνώνει ένα ευρύτατο φάσμα διαχρονικά υποστηριζόμενων αντιλήψεων εκ μέρους της πλευράς των πλοιοκτητών και εφοπλιστών- αφορά το ακανθώδες ζήτημα της φορολόγησης των εφοπλιστών ή της εύρεσης οποιουδήποτε άλλου πρόσφορου τρόπου ώστε να εισφέρει η ναυτιλία “εις τα γενικά δημόσια βάρη”.

Ο υπουργός απαντάει ότι βεβαιότατα νομίζει ότι η ναυτιλία πρέπει να συνεισφέρει στα δημόσια ταμεία και ότι βεβαιότατα αυτό θα συμβεί, αν και όπως ακολούθως υπογραμμίζει, το ζήτημα είναι λεπτό:

“Ήδη οι εφοπλιστές προθυμότατα εδέχθησαν να υποβληθούν σε έκτακτη εισφορά. Συνιστούν μόνο άκρα προσοχή, διότι όπως λέγουν, αν πρέπει να ξυλευθεί το δάσος ας ξυλευθεί, προσοχή μόνο να (μη) ριζοτομηθεί” **(194)**

Και αυτό γιατί “ως φρόνιμοι που είναι οι εφοπλιστές” συνεχίζει ο Κουντουριώτης, προβλέπουν ότι με τη λήξη του πολέμου θα ολοκληρωθεί η περίοδος των μεγάλων κερδών και οι ναυτιλιακές εργασίες θα διεξάγονται πια κάτω από διαφορετικές και πολύ δυσκολότερες συνθήκες. Στη διεθνή δε ειρηνική πάλη που θα επακολουθήσει σε όλες τις θάλασσες του κόσμου, αυτοί που θα καταφέρουν να επιβιώσουν θα είναι οι ισχυρότεροι σε κεφάλαια, γι’ αυτό και οι εφοπλιστές δεν πρέπει να πιέζονται με φόρους, καθώς:

“Αυτή την τακτική πράγματι τηρούν όλα τα κράτη απέναντι της Ναυτιλίας τους. Πολλά μάλιστα την υποστηρίζουν με παντοίας παροχάς” **(195)**

Ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος ήταν όντως μια περίοδος μεγάλων κερδών όπως ήδη κατά τη διάρκειά του είχε προβλέψει ο Ναύαρχος Κουντουριώτης στην παραπάνω συνέντευξη. Επίσης, αποτέλεσε και την περίοδο κατά την οποία επιβεβαιώθηκε η διεθνοποίηση του ελληνικού στόλου που αργότερα θα ακολουθούταν από την εξάπλωσή του στις θάλασσες του κόσμου. **(196)**

Αρχικά, οι δυσκολίες δεν έλειπαν. Ήδη πριν από την έναρξη του μεγάλου πολέμου, από την εποχή των βαλκανικών ακόμης, η ελληνική εμπορική ναυτιλία είχε να αντιμετωπίσει τουρκικές απαγορεύσεις όσον αφορά τη διέλευση των Στενών των Δαρδανελίων. Αυτού του είδους τα προβλήματα, έγιναν δυσχερέστερα για τον ελληνικό στόλο μετά την είσοδο ως αντιμαχόμενων πλευρών, της Ρωσίας και της Τουρκίας στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. **(197)** Σε αυτές τις δυσμενείς εξελίξεις, προστέθηκε και η “αυτόχρονη εχθρική στάση των συμμάχων της Αντάντ και δη των Άγγλων” **(198)** οι οποίοι είχαν επιβάλει ναυτικό αποκλεισμό στην Ελλάδα, ενέργεια που εξηγεί επαρκώς και τη μεγάλη άνοδο των τιμών. Τα ελληνικά σκάφη που μετέφεραν σιτάρι για την Ελλάδα, οδηγούνταν στο Γιβραλτάρ για χορήγηση απαιτούμενης άδειας, την οποία συνήθως περίμεναν ματαίως. Τα μέτρα αυτά επιδεινώθηκαν τα επόμενα χρόνια, όταν οι σύμμαχοι της Αντάντ προχώρησαν σε πλήρη αποκλεισμό των ελληνικών λιμανιών, με αποτέλεσμα η πλειονότητα των ελληνικών σκαφών – εκτός από εκείνα που είχαν ήδη ναυλωθεί από δυτικές χώρες – να

ακινήτοποιηθεί. Αυτή η κατάσταση άλλαξε, μόνο όταν η Ελλάδα πήρε την απόφαση να πάρει μέρος στον πόλεμο, εντασσόμενη στη συμμαχία της Αντάντ, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι έλαβαν τέλος όλοι οι περιορισμοί και οι δυσκολίες. Ίσως η πιο σοβαρή εξ αυτών, ήταν το ότι η αγγλική κυβέρνηση ενέταξε όλους τους διαμένοντες στην Αγγλία αλλοδαπούς στην αγγλική φορολογία εκτάκτων κερδών, μέτρο που οι ελληνικοί εφοπλιστικοί κύκλοι θεώρησαν εξοντωτικό μιας και οι καταβλητέοι φόροι μπορούσαν να ανέλθουν ως ποσοστό μέχρι και το 80% επί των κερδών **(199)**, εξέλιξη που δείχνει ότι παρά τις προαναφερθείσες δηλώσεις Κουντουριώτη για πολιτικές πλήρους φοροαπαλλαγής των εφοπλιστικών κερδών σε άλλες χώρες, κάτι τέτοιο τουλάχιστον για την περίπτωση της Αγγλίας δεν ίσχυε στο ελάχιστο. Κατόπιν αυτών, οι Έλληνες εφοπλιστές εγκατέλειψαν το αγγλικό έδαφος “διά να μην υποβληθούν εις την εξαντλητικήν αγγλικήν φαλκίδευσιν των κερδών των”. **(200)**

Πέρα από αυτές τις εξελίξεις όμως, ο πόλεμος στη συνέχειά του είχε ευεργετικό ρόλο στην εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλίας με δύο τρόπους. Αφενός παρείχε ευκαιρίες για νέες αγορές και νέες διαδρομές, αφετέρου εξασφάλισε τεράστια κέρδη σε πολλούς πλοιοκτήτες. **(201)** Πριν από τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, ο ελληνικός εμπορικός στόλος κατά το μεγαλύτερο μέρος του ασχολούταν με τη μεταφορά χύδην φορτίων όπως είναι τα δημητριακά, το κάρβουνο, το μαλλί και το βαμβάκι, κινούμενος μεταξύ ανατολικής Μεσογείου - Μαύρης Θάλασσας, καθώς και δυτικής Μεσογείου-βόρειας θάλασσας. Το κλείσιμο των Δαρδανελλίων το φθινόπωρο του 1914 ναί μεν είχε ως αποτέλεσμα την απώλεια των αγορών της Μαύρης Θάλασσας, ο πόλεμος όμως στην εξέλιξή του αύξησε τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές και τα ναυλωμένα από τους συμμάχους ελληνικά πλοία ταξίδευαν πια σε όλα τα μέρη της γης. Η υψηλή ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές, επέφερε εντυπωσιακή άνοδο στις τιμές των ναύλων, γεγονός που έκανε τη ναυτιλία τελικά εξαιρετικά επικερδή για τις ουδέτερες χώρες, παρά τις υπαρκτές δυσκολίες που με μάλλον δραματικό τρόπο περιγράφονται από πηγές της εποχής στην προηγούμενη παράγραφο.

Από το 1915 μέχρι το 1919 παρουσιάστηκαν λόγω του πολέμου οι υψηλότερες τιμές ναύλων της περιόδου 1910-1935, ενώ επιπροσθέτως ο ελληνικός στόλος είχε το πλεονέκτημα ότι τα ποντοπόρα πλοία είχαν μεγαλύτερη ζήτηση. **(202)** Αυτά, είχαν ως αποτέλεσμα μέσα σε ένα μόλις χρόνο, από το 1914 έως το 1915, οι Έλληνες πλοιοκτήτες να έχουν οκτώ εκατομμύρια λίρες καθαρό κέρδος, όταν η αξία του εμπορικού στόλου ήταν γύρω στα 4,5 εκατομμύρια λίρες. Πέρα από τα υψηλά κέρδη, οι ναύλοι εξασφάλισαν στους Έλληνες εφοπλιστές σημαντικά ποσά χρημάτων από την πώληση ενός τμήματος του στόλου τους. Οι τιμές των πλοίων ακολουθούν τις περισσότερες φορές τις διακυμάνσεις των τιμών των ναύλων και έτσι μέσα σε αυτή την ευνοϊκή συγκυρία οι Έλληνες

πώλησαν σχεδόν το 30% της προπολεμικής τους χωρητικότητας σε ξένους, ενώ ποσοστό 41% της προπολεμικής χωρητικότητας, χάθηκε στον πόλεμο. Όσον αφορά τις εκτιμήσεις για τα συνολικά κέρδη των Ελλήνων πλοιοκτητών στη διάρκεια του πολέμου, υπολογίζεται ότι αυτοί κέρδισαν κατ' εκτίμηση, τριάντα εκατομμύρια λίρες από ναύλους, πωλήσεις και αποζημιώσεις.

Η ελληνική κυβέρνηση από την πλευρά της, στην προσπάθειά της να εξασφαλίσει κάποιο ποσοστό από τα υπέρογκα κέρδη του πολέμου, καθώς τα χρειαζόταν απεγνωσμένα και να προνοήσει για την αντικατάσταση των απωλεσθέντων πλοίων, θέσπισε τον Νόμο 1043/1917 “για τη φορολόγηση των υπερβαλλόντων κερδών”, ο οποίος τελικά σύντομα καταργήθηκε (1918) και αντικαταστάθηκε με φόρο επί των κερδών των πλοίων με ελληνική σημαία. **(203)**

Την ίδια περίπου χρονική περίοδο ιδρύθηκε και άρχισε να δραστηριοποιείται η Ένωση Ελλήνων, αφού:

“Ως να μη ήσαν αρκετές οι ζημίες και οι περιορισμοί τους οποίους έθεταν οι συμμαχικές δυνάμεις και ιδιαιτέρως η Αγγλία, ήλθαν να προστεθούν και τα εκ μέρους του ελληνικού κράτους λαμβανόμενα μέτρα. Ήδη από του 1916 εντάθηκε και επεκτάθηκε η επίταξη εκ μέρους του ελληνικού Δημοσίου ελληνικών εμπορικών σκαφών, γεγονός το οποίον προκάλεσε ζωνρά δυσανασχέτηση των εφοπλιστών”. **(204)**

Μπροστά σε αυτή την κατάσταση, “οι Έλληνες πλοιοκτήτες αποφάσισαν να οργανώσουν την επαγγελματική τους άμυνα και να ιδρύσουν την Ένωσιν Ελλήνων Εφοπλιστών”. **(205)**

Πρωτεργάτες της δημιουργίας της Ένωσης, το καταστατικό της οποίας είχε διαμορφωθεί τον Φεβρουάριο του 1916, ήταν οι εφοπλιστές Γκίκας Κουλούρας, Γεώργιος Σακαλής, Λεωνίδας Εμπειρίκος, Δ. Καλλιμασιώτης, Γ. Δομεστίνης και άλλοι.

Με βάση την αντίληψη των εφοπλιστικών κύκλων, η ίδρυση της Ένωσης υπήρξε μια εξόχως επιτυχής ενέργεια, μιας και οι πλοιοκτήτες αποκτούσαν επιτέλους ένα ισχυρό όργανο συλλογικής δράσης. Μάλιστα, αυτού του είδους η συσπείρωση θεωρήθηκε εξαιρετικά επίκαιρη, αφού ήδη στη διάρκεια του πρώτου έτους δράσης της Ένωσης Εφοπλιστών, πέρα από το θέμα των επιτάξεων, ανέκυψε και το σοβαρότατο ζήτημα της φορολογίας των εκτάκτων ναυτιλιακών κερδών και της υπεραξίας των πωλούμενων σκαφών. Οι προσπάθειες της Ένωσης σε αυτούς τους τομείς, απέβησαν επωφελείς για τους εφοπλιστές όπως υποστηρίζεται, επειδή και αν δεν κατάφεραν να αποτρέψουν πλήρως τη φορολόγησή τους, πέτυχαν σημαντικές αλλαγές του νόμου προς όφελος

των εφοπλιστών. Το ίδιο ισχύει και για τη γενικότερη δράση της στο επίπεδο της προστασίας και προαγωγής των εφοπλιστικών συμφερόντων, ενώ ως ιδιαίτερα σημαντική περίοδος της δράσης της, αναφέρεται η φάση της μεταπολεμικής αναδιοργάνωσής της το 1924 (στο χρονικό διάστημα δηλαδή που εκτενέστερα θα απασχολήσει την εργασία στο προσεχές υποκεφάλαιο) όταν και “επέτυχε την καλύτερη μεταχείριση των μελών της, διότι τότε οι έφοροι προέβαιναν σε αυστηρή εφαρμογή των νόμων περί φορολογίας κεφαλαίου και αθρόα είσπραξη των καθυστερούμενων φόρων”... **(206)** Πρόεδροι της συντεχνιακής οργάνωσης των εφοπλιστών υπήρξαν σε όλη τη διάρκεια της ύπαρξής της, εμβληματικοί εκπρόσωποι του κλάδου όπως οι Λεωνίδας και Σταμάτης Εμπειρίκος, ο Νικόλαος Κυριακίδης, ο Βασίλειος Γουλανδρής, ο Κωνσταντίνος Μίχαλος, ο Νικόλαος Λυκιαρδόπουλος, ο Στρατής Ανδρεάδης και άλλοι. **(207)**

B2β) Η ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ.

Παρά την απώλεια ποσοστού μεγαλύτερου από τα δύο τρίτα της χωρητικότητάς του μέχρι το 1919, ο ελληνικός στόλος υπερέβη – σε αριθμό, αλλά όχι και σε ποιότητα **(208)** το προπολεμικό του επίπεδο το 1925 και συνέχισε να αυξάνεται μέχρι το τέλος της δεκαετίας.

Η τελική έκβαση του πολέμου διαφοροποίησε την εικόνα του πεδίου των δραστηριοτήτων της ελληνικής ναυτιλίας. Ιδιαίτερα σημαντικές ήταν επίσης οι αλλαγές που προκάλεσε η Ρωσική Επανάσταση του 1917 με την ανατροπή του τσαρικού καθεστώτος και την εγκαθίδρυση της Ένωσης Σοβιετικών Σοσιαλιστικών Δημοκρατιών. Η συγκεκριμένη εξέλιξη δημιούργησε νέα δεδομένα στις θαλάσσιες μεταφορές της Μαύρης Θάλασσας, όπου παραδοσιακά δραστηριοποιούνταν ένα μεγάλο μέρος του ελληνόκτητου στόλου, με αποτέλεσμα το ενδιαφέρον της ελληνικής ναυτιλίας να στραφεί στη συνέχεια και σε νέες αγορές, όπως αυτή της μεταφοράς γαιανθράκων από το Ηνωμένο Βασίλειο σε λιμάνια της Ιταλίας και ακόμη περισσότερο της Νότιας Αμερικής, από όπου τα πλοία επέστρεφαν στην Ευρώπη φορτωμένα σιτάρι. Η αναζήτηση των νέων αγορών δεν ήταν μια αποκλειστικά αναγκαστική επιλογή μέσα στο νέο περιβάλλον. Η λήξη του πολέμου και η ακόλουθη στροφή σε παραγωγή και διακίνηση μεγαλύτερων ποσοτήτων καταναλωτικών προϊόντων έφερνε νέες ευκαιρίες. Ακόμη, η μεταπολεμική ανοικοδόμηση χωρών όπως το Βέλγιο και η Γαλλία που είχαν προηγουμένως μετατραπεί σε πεδία μαχών, απαιτούσε

πληθώρα υλικών και προϊόντων. Όλα αυτά προκάλεσαν όπως θα αναμενόταν, μια τόσο υψηλή αύξηση των ναύλων, που παρόμοιά της δεν παρατηρήθηκε σε καμιά φάση του πολέμου. **(209)**

Με τις προοπτικές να είναι τόσο αισιόδοξες κατά την πρώτη μεταπολεμική διετία (1919 και 1920) καθώς οι υψηλοί ναύλοι ήταν ιδιαίτερα ελκυστικοί, οι εφοπλιστές επέδειξαν μια πυρετώδη σπουδή προκειμένου να εξασφαλίσουν την αγορά έτοιμων ή τη ναυπήγηση νέων σκαφών. Ο λόγος δεν ήταν μόνο οι ευνοϊκές για τους ίδιους συνθήκες της αγοράς, αλλά και μια μάλλον εξίσου ευνοϊκή απόφαση που έλαβε η κυβέρνηση Βενιζέλου προς όφελός τους, αποφασίζοντας να τους επιστρέψει τα ποσά χρημάτων που είχαν προηγουμένως καταβάλει ως φόρο επί της υπεραξίας των πωληθέντων ή αποζημιωθέντων κατά τον πόλεμο σκαφών. Για άλλη μια φορά, όπως είχε συμβεί και παλαιότερα μέσω κρατικών επιχορηγήσεων **(210)** το ελληνικό κράτος πριμοδοτούσε την εφοπλιστική δραστηριότητα σε αυτή τη μεταπολεμική αλλαγή πλεύσης. Αξίζει πάντως να σημειωθεί, ότι η βιαστική καταφυγή στην απόκτηση νέων πλοίων είτε μεταχειρισμένων είτε νεότευκτων με σκοπό την εκμετάλλευση των ευεργετικών διατάξεων του νόμου, δεν αποδείχτηκε ιδιαίτερος σοφή επιλογή, καθώς μετά τα μέσα του 1921, οι αξίες των πλοίων άρχισαν να μειώνονται με κατατρεχτικούς ρυθμούς, με αποτέλεσμα πολλά πλοία να χάσουν μέχρι και το 90% της αξίας τους, γεγονός που οδήγησε πολλούς εφοπλιστές στην καταστροφή. **(211)** Υπήρξαν βεβαίως και εκείνοι που επωφελήθηκαν. Επρόκειτο για όσους εκτίμησαν πιο προσεκτικά την κατάσταση και δεν επένδυσαν αμέσως μετά τον πόλεμο, καθώς και για εκείνους που δεν είχαν τη δυνατότητα να αγοράσουν πλοία στις τρέχουσες υπέρογκες μεταπολεμικές τιμές. Αυτές οι δυο κατηγορίες εφοπλιστών, βρέθηκαν σε πλεονεκτική θέση λίγο αργότερα, όταν οι αξίες των πλοίων διαφοροποιήθηκαν ριζικά. **(219)**

Σπουδαίο ρόλο πάντως, στην υλοποίηση της νέας στρατηγικής, διαδραμάτισαν τα ελληνικά ναυτιλιακά γραφεία του Λονδίνου, ο αριθμός των οποίων είχε αρχίσει να αυξάνεται στη διάρκεια των μεταπολεμικών χρόνων εξαιτίας της εγκατάστασης όλο και περισσότερων εφοπλιστών στην αγγλική πρωτεύουσα. **(220)**

Τα έντεκα ναυτιλιακά γραφεία του Λονδίνου διαχειρίζονταν το 1914, 230.000 περίπου κοχ, που αντιστοιχούσαν στο 28% του στόλου. Το μεγαλύτερο ποσοστό της χωρητικότητας το διαχειρίζονταν γραφεία που ανήκαν σε πλοιοκτήτες από την Κεφαλονιά και την Άνδρο, ενώ νέα δύναμη αποτελούσαν τα γραφεία των πλοιοκτητών από την Κάσο. Υπήρχε ακόμη μια εταιρεία, η R&K (των εφοπλιστών Ρεθύμνη και Κουλουκουντή) που συγκέντρωνε τα 4/5 της προερχόμενης από την Κάσο χωρητικότητας, αντιπροσωπεύοντας όμως ως επί το πλείστον Χιώτες. Έτσι παρόλο

που οι πλοιοκτήτες από την Κεφαλονιά και την Άνδρο ίδρυσαν κάποια επιπρόσθετα γραφεία, οι Χιώτες πλοιοκτήτες ήταν η μεγάλη δύναμη στον ελληνικό στόλο είτε με δικές τους εταιρείες είτε μέσω της R&K. (214)

Η κατηγοριοποίηση των γραφείων του Λονδίνου σύμφωνα με το νησί της προέλευσής τους, είναι ζωτικής σημασίας προκειμένου να κατανοηθεί ο τρόπος με τον οποίο λειτουργούσαν οι Έλληνες, καθώς ένα γραφείο του Λονδίνου δεν αντιπροσώπευε απλά και μόνο τα συμφέροντα των ελληνικών εταιρειών, αλλά είχε επίσης μερίδια σχεδόν σε κάθε πλοίο που διαχειριζόταν. Έτσι, εκφράζοντας απόλυτη εμπιστοσύνη στον συντοπίτη του, ο Χιώτης προτιμούσε έναν συμπατριώτη του για να αντιπροσωπεύσει τα συμφέροντά του, όπως έκανε και ο Κεφαλονίτης ή ο Άνδριώτης. Τα ελληνικά ναυτιλιακά γραφεία του Λονδίνου, διαχειρίζονταν τα δικά τους πλοία, καθώς και εκείνα άλλων εταιρειών με βάση την Ελλάδα. Εμφανίζονταν κατά κύριο λόγο ως πράκτορες ναυτιλιακών εταιρειών οι οποίες ήταν εγκατεστημένες στην Ελλάδα προκειμένου να αποφύγουν τους φόρους που στη Βρετανία θα ήταν υποχρεωμένες να πληρώσουν.

Οι Βρετανοί, ήταν εκείνοι που επηρεάστηκαν περισσότερο από την επέκταση του ελληνικού εμπορικού στόλου, ο οποίος αποτελούνταν σχεδόν εξ ολοκλήρου από ελεύθερα φορτηγά πλοία. Γι' αυτό (μέχρι την έναρξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου όταν και άλλαξαν τα μέχρι πρότινος δεδομένα) η στάση τους απέναντι στους Έλληνες εφοπλιστές ήταν κάθε άλλο παρά ευνοϊκή. Γύρω στα τέλη της δεκαετίας του '20 και στις αρχές της δεκαετίας του '30, οι Βρετανοί εφοπλιστές προσπάθησαν να αποδυναμώσουν τους Έλληνες δημιουργώντας ομάδα πίεσης με τους ασφαλιστές των Λούντς, προκειμένου να θέσουν τέρμα στην ασφάλιση παλαιών ελληνικών πλοίων ή τουλάχιστον να αυξήσουν σημαντικά τα ασφάλιστρά τους, και ως έναν βαθμό το κατάφεραν, καθώς πολλοί εξ αυτών ήταν μέλη και των Λούντς. (215)

Οι βρετανικές αντιδράσεις όμως, δε σταμάτησαν εκεί, αντιθέτως η σχετική ρητορική έφτασε μέχρι το κοινοβούλιο, με ιδιαίτερος καυστικά μάλιστα, σχόλια:

“Ας έρθουμε στους Έλληνες τώρα. Όταν δυο Έλληνες συναντιούνται, γίνονται συνέταιροι, αγοράζουν ένα πλοίο και το μετατρέπουν σε οικογενειακή κατοικία. Ένα φορτίο από συζύγους και παιδιά εργάζονται στο πλοίο κάτω από συνθήκες που σύμφωνα με τα δεδομένα των Βρετανών ναυτικών είναι απαράδεκτες. Όταν πολλαπλασιάζονται με τις γέννες αγοράζουν ένα άλλο πλοίο και μετακινούν εκεί ένα μέρος από την οικογένεια η οποία είναι υπεράφθονη. Και εμείς τους επιτρέπουμε να προσεγγίζουν τα λιμάνια μας! Είναι σε θέση να δουλέψουν με κόστος και σε

συνθήκες που τους δίνουν τη δυνατότητα να μας συναγωνίζονται και να μειώνουν τις τιμές των ναύλων σε πολύ χαμηλά επίπεδα και παίρνουν το εμπόριό μας μέσα από τα χέρια μας”. **(216)**

Πέρα από τα κάπως πικρόχολα σωβινιστικά σχόλια, ο παραπάνω ομιλητής τονίζει ορισμένα σημαντικά στοιχεία, όπως οι ιδιαίτεροι οικογενειακοί δεσμοί που πέρα από την πλοιοκτησία χαρακτηρίζουν και τα πληρώματα, η παλαιότητα των ελληνικών πλοίων, αλλά και το είδος των εργασιακών σχέσεων που όντως εξασφάλιζαν χαμηλό λειτουργικό κόστος. **(217)**

Εκτός από τους παραπάνω παράγοντες, που αποτελούν ως ένα σημείο απόρροια των στενών οικογενειακών και τοπικών δεσμών του ελληνικού εφοπλισμού οι οποίοι συνθέτουν ένα επαναλαμβανόμενο μοτίβο, ένα άλλο σημαντικό χαρακτηριστικό του ελληνικού εφοπλισμού που εξασφάλιζε δύναμη και ευελιξία στα γραφεία του Λονδίνου, ήταν η φύση των εταιρειών των “μοναχοβαποράδων”, των εταιρειών δηλαδή που στο δυναμικό τους είχαν καταγεγραμμένο μόνο ένα πλοίο. Όπως και τον 19ο αιώνα, οι βασικοί συντελεστές της επιχείρησης επιλέγονταν αρχικά μόνο από την οικογένεια. Όταν αυτό πλέον δεν επαρκούσε, χρησιμοποιήθηκε η ευρύτερη οικογένεια και μετέπειτα το φιλικό περιβάλλον και οι κάτοικοι του εκάστοτε νησιού. Οι τοπικοί ιστορικοί, αναφέρονται με μεγάλη περηφάνια στο άνοιγμα του πρώτου γραφείου του νησιού στο Λονδίνο, θεωρώντας φυσικό ότι το γραφείο αυτό θα λειτουργούσε με στόχο την ευημερία όλης της ναυτικής κοινότητας. Η ενότητα που βασίστηκε στους συντοπικούς – συγγενικούς δεσμούς ήταν αρκετά ισχυρή ώστε να δημιουργήσει μια δυνατή επιχειρηματική ομάδα. Με αυτόν τον τρόπο, οι “μοναχοβαποράδες” και άλλοι μικροί επενδυτές συγκέντρωναν τις δραστηριότητές τους γύρω από τους μεγαλύτερους εφοπλιστές του νησιού, οι οποίοι ήταν σε θέση να ανοίξουν γραφείο στο Λονδίνο. **(218)**

Να σημειωθεί παρ’ όλα αυτά, ότι παρά τη σημασία των ναυτιλιακών γραφείων και πρακτορείων του Λονδίνου και το γεγονός ότι αντιπροσώπευαν το 45% του στόλου, εν τούτοις σύμφωνα με τους Λούντς, το 96% της συνολικής χωρητικότητας, ανήκε σε εταιρίες που είχαν ως βάση την Ελλάδα. Εκείνη την εποχή η ελληνική σημαία ήταν εξαιρετικά δημοφιλής, καθώς το νομικό πλαίσιο σε συνδυασμό με την ελάχιστη φορολόγησή της, της εξασφάλιζαν ευρύτατη απήχηση. Τα παραπάνω όμως, δε μειώνουν σε καμιά περίπτωση τον εξόχως βαρύνοντα ρόλο που είχαν οι δραστηριότητες των ελληνικών ναυτιλιακών γραφείων στο Λονδίνο, στη διαμόρφωση εκείνων των εξελίξεων που οδήγησαν τον ελληνικό εμπορικό στόλο να γίνει κατά τη μεσοπολεμική περίοδο ο δεύτερος σε μέγεθος πιο σημαντικός στόλος στην παγκόσμια ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία.

Ένας σχεδόν εξίσου σημαντικός παράγοντας προκειμένου οι εφοπλιστές να επιβιώσουν της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης του 1930, ώστε να καταφέρουν στη συνέχεια να πραγματοποιήσουν τη μεγάλη επέκτασή τους, αφορούσε τις εργασιακές σχέσεις που επικρατούσαν στο πλοίο και στο γραφείο. Η μεσοπολεμική περίοδος αποδείχτηκε μεταβατική για τις ελληνικές εργασιακές σχέσεις, καθώς η διεθνοποίηση του στόλου είχε άμεσο αντίκτυπο στις ήδη υφιστάμενες παραδοσιακές δομές.

Ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών που εργάζονταν σε όλους τους τύπους των ελληνικών πλοίων αυξήθηκε κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1920. Από σύνολο 15.000 ναυτικών τα χρόνια πριν από τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, ανήλθε σχεδόν στους 19.000 το 1929 και παρέμεινε σε αυτά τα επίπεδα κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '30. Το ποσοστό ανεργίας των δύο αυτών δεκαετιών υποδεικνύει τα προβλήματα που αντιμετώπισαν οι ναυτικοί: από τα μέσα μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του '20, η ανεργία κυμαινόταν μεταξύ 10% και 13%, ενώ τη δεκαετία του '30 έφτασε στο πρωτοφανές για τα ναυτιλιακά δεδομένα 16%. Στα τέλη της δεκαετίας του '30 όμως, η κατάσταση επανήλθε σε φυσιολογικά επίπεδα και η ανεργία των Ελλήνων ναυτικών μειώθηκε στο 4%. **(219)**

Επειδή δεν υπήρχε νομικό πλαίσιο καθορισμού της αριθμητικής σύνθεσης του πληρώματος, **(220)** η στελέχωση ήταν μειωμένη. Σύμφωνα με στατιστικές που δημοσίευσε η επίσημη έκδοση του υπουργείου Ναυτιλίας “Επιθεώρησης του Εμπορικού Ναυτικού” το 1925, ο μέσος όρος για τα ελληνικά πληρώματα ήταν 28 άτομα, ενώ για τα νορβηγικά 36 άτομα. Άλλα στοιχεία κατεβάζουν τη δύναμη των ελληνικών πληρωμάτων στα 19 άτομα. **(221)**

Η μη επαρκής σύνθεση των πληρωμάτων, σήμαινε επιπλέον ώρες εργασίας, η οποία μάλιστα ήταν ιδιαίτερα σκληρή. Ο υψηλός βαθμός παλαιότητας των ατμοπλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας τη δεκαετία του '30, σήμαινε ότι η εργασία του πληρώματος ήταν μια αδιάκοπη μάχη με τη σκουριά. Το νερό για το πλύσιμο εν πλώ μοιραζόταν με το δελτίο και οι ναυτικοί έρχονταν συχνά αντιμέτωποι με κατσαρίδες και ποντίκια. Ενδεικτικές για το είδος των συνθηκών εργασίας, είναι η εικόνες που περιγράφει ο καπτα- Γιώργης Αμπουσελάμ:

“Απ’ τις λαμαρίνες του βαποριού μέχρι τα βασανισμένα απ’ την ξαγρύπνια κορμιά μας. Βλέποντας τον πηχτό μαύρο καπνό, σκεπτόμουν αυτούς εκεί κάτω στο στόκολο, κόλαση, τους ήρωες θερμαστάδες που τάζαν με μπόλικο κάρβουνο τους φούρνους των καζανιών, για να κρατιέται ο ατμός στο πόστο του”. **(222)**

Ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος έδρασε καταλυτικά για την οργάνωση των ναυτεργατών σε παγκόσμιο επίπεδο. Η μείωση του αριθμού των πλοίων λόγω τορπιλισμών οδήγησε στην ανεργία χιλιάδες ναυτικούς και έκανε άμεση την ανάγκη σωματειακής οργάνωσης. Η μαχητικότητα των ναυτικών εκτεινόταν πια από τα υπερήλικα βρετανικά φορτηγά ατμόπλοια μέχρι τα γιγαντιαία πολυτελή υπερωκεάνια της γραμμής Αμβούργου- Αμερικής. “Ποιος δε θα εξεπλήσσετο από το γεγονός ότι οι καμπίνες των θερμαστών και των θαλαμηπόλων των μεγάλων πολυτελών υπερωκεάνιων είναι εκκολαπτήρια αναρχικών και μπολσεβίκικων ιδεών!” έγραφε ο Siegfried Heckscher τη δεκαετία του '10.

Για κάποιους, όλα αυτά αποτελούσαν τη λήξη της καλής προ του 1914 περιόδου στη διάρκεια της οποίας “η κοινή καταγωγή εφοπλιστών και ναυτικών και η ανυπαρξία ταξικών αντιλήψεων τα έτη εκείνα, είχαν εδραιώσει μια ομαλή σχέση κεφαλαίου και εργασίας **(223)** και την έναρξη μιας καινούργιας εποχής στην οποία άρχισαν “να σημειώνονται ρήγματα στην πατροπαράδοτη συνεργασία των πληρωμάτων με τους εφοπλιστές”. Όπως συχνά συμβαίνει σε κάποιες από τις προσεγγίσεις παρόμοιων περιπτώσεων, έτσι και εδώ κάνει την εμφάνισή της, η άποψη που θέλει τα “καινά δαιμόνια” και τις αντιλήψεις για νέα εργασιακά ήθη να έρχονται από εξωτερικούς παράγοντες “που παρεισέφρησαν στη ναυτική οικογένεια”. Από όλες τις πλευρές πάντως, αναγνωρίζεται ο ρόλος που διαδραμάτισε η εκείνη την εποχή σχηματισθείσα συνδικαλιστική οργάνωση των ναυτικών, καθώς και η επιρροές της κινητοποίησης ολόκληρου του εργατικού κινήματος προκειμένου να βελτιωθούν οι συνθήκες ζωής της εργατικής τάξης εν γένει.

Το 1920 συστήθηκε η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (ΠΝΟ) και προσχώρησε στη Γενική Συνομοσπονδία Εργατών Ελλάδας (ΓΣΕΕ) καθώς και στη Διεθνή Ομοσπονδία Μεταφορών. Έπειτα από τη διάσπαση της ΓΣΕΕ που ακολούθησε **(224)** αριστεροί και κομμουνιστές ναυτικοί, ίδρυσαν αντίστοιχα μια εναλλακτική ομοσπονδία, τη Ναυτεργατική Ένωση Ελλάδας (ΝΕΕ). **(225)** Οι απεργιακές και λοιπές κινητοποιήσεις των ναυτικών σε θάλασσα και στεριά πολλαπλασιάστηκαν τα επόμενα χρόνια. Οι κύριες αιτίες και αφορμές για συνεχείς προστριβές με την εργοδοσία αφορούν το ωράριο, αφού η καταστρατήγηση του οκταώρου ήταν πολύ σύνηθες φαινόμενο, την τροφοδοσία και το μισθολόγιο. Η έλλειψη ενιαίου μισθολογίου ήταν ένας σοβαρός λόγος αντιπαραθέσεων, καθώς κατά τη δεκαετία του 1920, η ΗΠΑ και όλες οι ευρωπαϊκές χώρες είχαν ήδη καθιερώσει το σύστημα των συλλογικών συμβάσεων μεταξύ ναυτικών ομοσπονδιών και εφοπλιστών για τη ρύθμιση των μισθών. Στην Ελλάδα, η κατάρτιση του μισθολογίου πραγματοποιήθηκε το 1926 και σύμφωνα με ορισμένες αντιλήψεις αποτελούσε παραχώρηση από

τη μεριά των εφοπλιστών και ένδειξη της καλής τους θέλησης καθώς “εφ’ όσον οι εργασίες των πλοίων ήταν ικανοποιητικές, ικανοποιούνταν και τα πληρώματα”. Όσον αφορά το ύψος των μισθών, αναφέρεται ότι ήταν ανώτερο από εκείνα των σκανδιναβικών, ιταλικών, γαλλικών πλοίων και υποδεέστερο του αγγλικού και του αμερικανικού. Λίγα χρόνια αργότερα όμως, στις αρχές της δεκαετίας του 1930, με επίκληση των οικονομικών δυσχερειών στον χώρο της ναυτιλίας, το μισθολόγιο ουσιαστικά έπαψε να τηρείται και επικράτησαν “νηφαλιότερες σκέψεις”. **(226)** Η νηφαλιότητα έγκειτο στο ότι πολλοί ναυτικοί άρχισαν να ναυτολογούνται με μειωμένους μισθούς για να βοηθήσουν “με την αξιέπαινον θυσίαν των” όπως υπογράμμιζε ο εμβληματικός για τους εφοπλιστές Μανώλης Κουλουκουντής στην αντιμετώπιση της δύσκολης κατάστασης. Τον Απρίλιο του 1933 αυτές οι θυσίες θεσμοθετήθηκαν πια με την κατάρτιση του νέου μισθολογίου, το οποίο έχει μεν μείνει στην ιστορία ως “μισθολόγιο πείνας”, αλλά σύμφωνα με ορισμένες διαφορετικές απόψεις αποτελεί “δείγμα της βαθείας κατανόησης του δεσμού που υπάρχει μεταξύ του Έλληνα ναυτικού και του ελληνικού πλοίου”. **(226)**

Το αποκαλούμενο “μισθολόγιο πείνας” διατηρήθηκε για τα επόμενα τέσσερα χρόνια, παρά τη σαφή καλυτέρευση της κατάστασης στις ναυλαγορές, με αποτέλεσμα να προκληθούν απεργιακές κινητοποιήσεις που επέφεραν ορισμένες ανεπίσημες αυξήσεις μισθών μέχρι το 1937 οπότε υπογράφηκε τελικά η νέα συλλογική σύμβαση. Αναφερόμενο στο θέμα, άρθρο του “Ναυτεργατικού Αγώνος” αρκετά χρόνια αργότερα, περιέγραφε με ενάργεια την αδικία που βίωναν οι ναυτικοί:

“ Πάντοτε οι εφοπλιστές βρίσκονται σε κρίση και πάντοτε προβάλλουν τον ισχυρισμό της πτώσης των ναύλων, της μειονεκτικής θέσης του ελληνικού πλοίου έναντι των άλλων ναυτιλιών... Είναι επίσης γεγονός, ότι ουδέποτε οσάκις τα ελληνικά πλοία εργάζονται επικερδώς και συχνά αποκομίζουν τεράστια κέρδη, οι ναυτικοί δεν προέβαλαν αξιώσεις αύξησης των αποδοχών τους λόγω του ότι τα πλοία αποφέρουν τέτοια κέρδη”. **(227)**

Είναι αλήθεια ότι η ανταγωνιστικότητα και τελικά η επικράτηση των ελληνικών πλοίων σε μεγάλο ποσοστό της αγοράς των ελεύθερων φορτηγών πλοίων, κατά την περίοδο αυτή, οφείλεται στη δυνατότητα μείωσης του κόστους λειτουργίας των πλοίων. Η ελαστικότητα των μισθών και της σύνθεσης των πληρωμάτων στην ελληνική ναυτιλία, μπορεί να εξηγηθεί ως ένα σημείο από την έλλειψη θεσμικού πλαισίου προστασίας της ναυτικής εργασίας. Η Ελλάδα βέβαια, δεν ήταν η μόνη χώρα που μείωσε τους μισθούς των ναυτικών με σκοπό την αντιμετώπιση της οικονομικής κρίσης του 1929. Μάλιστα ακόμη και το 1934 με το “μισθολόγιο πείνας” σε ισχύ, οι μισθοί των Ελλήνων

ναυτικών εξακολουθούσαν να είναι υψηλότεροι από εκείνους των Ισπανών και των Ιαπώνων. Γι' αυτό και η επιτυχία των Ελλήνων εφοπλιστών δεν προέκυψε μόνο ως αποτέλεσμα της δυνατότητάς τους να μειώσουν το λειτουργικό κόστος των πλοίων, αλλά επίσης και λόγω της διατήρησης του υψηλού επιπέδου της παραγωγικότητας, οι λόγοι της οποίας ανάγονται στις ιδιαίτερες εργασιακές σχέσεις των Ελλήνων ναυτικών που:

“Παρ’ όλη την άνοδο του συνδικαλιστικού κινήματος, εξακολούθησαν σε μεγάλο βαθμό να επαφίενται στους προσωπικούς δεσμούς πληρωμάτων, πλοιάρχου και εφοπλιστή, οι οποίοι ενισχύονταν από τη συγγένεια και τον κοινό τόπο καταγωγής” (228)

Κατά την περίοδο της δικτατορίας Μεταξά και συγκεκριμένα στις 9 Οκτωβρίου του 1939, υπογράφηκε συμφωνία στην Αθήνα από τον Μεταξά και τον Βρετανό πρεσβευτή, με βάση την οποία η ελληνική κυβέρνηση αναλάμβανε να καθορίσει ένα μέγιστο όριο στις απευθείας ή μέσω τρίτων εξαγωγές της στη Γερμανία ορισμένων προϊόντων, όπως δημητριακών, οπωροκηπευτικών, λαδιού, καπνού και σχεδόν όλων των μεταλλευμάτων. Επίσης, η ελληνική κυβέρνηση αναλάμβανε να υποβάλλει στη βρετανική μηνιαίους πίνακες εξαγωγών των προϊόντων αυτών προς κάθε ευρωπαϊκή χώρα. (229)

Έπειτα από την υπογραφή της εμπορικής συμφωνίας, οι Βρετανοί πρότειναν στην ελληνική κυβέρνηση να μεσολαβήσει για τη ναύλωση από τη βρετανική κυβέρνηση ελληνικών εμπορικών πλοίων. Σχετικές διαπραγματεύσεις είχαν ήδη αρχίσει ανάμεσα στο βρετανικό υπουργείο Εμπορίου και στους Έλληνες εφοπλιστές, αμέσως μετά την έναρξη του πολέμου, αλλά δεν είχαν καταλήξει σε συμφωνία γιατί οι εφοπλιστές δεν δέχονταν τους βρετανικούς όρους. Τελικά, έπειτα από ένα διάστημα νέων διαπραγματεύσεων, στις 22 Ιανουαρίου 1940, υπογράφηκε ναυτιλιακή σύμβαση μεταξύ του βρετανικού υπουργείου Ναυτιλίας και των Ελλήνων εφοπλιστών, οι οποίοι αναλάμβαναν να διαθέσουν τριάντα ένα πλοία και να εξασφαλίσουν την προσφορά και άλλων είκοσι εννιά συνολικής χωρητικότητας 500.000 τόνων, με ναύλους που κυμαίνονταν στα επίπεδα των τρεχουσών τιμών.

Λίγες μέρες ύστερα από την υπογραφή της ναυτιλιακής σύμβασης, στις 26 Ιανουαρίου 1940, υπεγράφη νέα εμπορική συμφωνία ανάμεσα σε Ελλάδα και Βρετανία, η οποία στην πραγματικότητα ήταν μια προέκταση εκείνης του Οκτωβρίου του 1939. Με τη νέα συμφωνία, η ελληνική κυβέρνηση αναλάμβανε την υποχρέωση να μην επιδιώξει μέγιστα όρια στις εξαγωγές προς τη Γερμανία εκείνων των προϊόντων που είχαν συμφωνηθεί τον περασμένο Οκτώβριο.

Επομένως, η νέα συμφωνία ουσιαστικά καθιστούσε την Ελλάδα δέσμια του βρετανικού οικονομικού πολέμου κατά της Γερμανίας και αποτελούσε το πρώτο βήμα απομάκρυνσης της Ελλάδας από την ουδετερότητα. **(230)** Μερικούς μήνες αργότερα, η χώρα θα έμπαινε στον πόλεμο.

B2γ) Η ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΟΥ Β΄ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ.

Η δεκαετία του 1940 αποδείχθηκε ορόσημο για την πορεία του ελληνόκτητου στόλου το β΄ μισό του εικοστού αιώνα. Ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος και οι μετέπειτα αλλαγές στον διεθνή καταμερισμό εργασίας προσέφεραν άνευ προηγουμένου ευκαιρίες σε εκείνους τους Έλληνες εφοπλιστές που μπόρεσαν να τις εκμεταλλευτούν. **(231)** Όταν ξέσπασε ο πόλεμος, οι Έλληνες εφοπλιστές, προκειμένου να αποφύγουν τον εγκλωβισμό τους στην Ελλάδα και να διαχειριστούν τα πλοία τους με μεγαλύτερη ευχέρεια, έφυγαν για το Λονδίνο και κυρίως για τη Νέα Υόρκη, όπου μπόρεσαν να εκμεταλλευτούν τα πλεονεκτήματα που τους παρείχαν οι ΗΠΑ ως χώρα που μεταπολεμικά αναδείχθηκε στη μεγαλύτερη οικονομική δύναμη του κόσμου. Η προτίμηση που επέδειξαν πάντως οι εφοπλιστές για τις ΗΠΑ σε σχέση με τη Βρετανία, ερχόταν σε αντίθεση με τις επιθυμίες των Άγγλων εκείνη την περίοδο, οι οποίοι πίεζαν την κυβέρνηση Τσουδερού να προβεί σε ενέργειες ώστε να τους μεταπεισει. Για αυτό τον σκοπό, μετέβη στο Λονδίνο το καλοκαίρι του 1941 ο Έλληνας υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας προκειμένου να πραγματοποιήσει τις απαιτούμενες επαφές με τους εφοπλιστές. **(232)**

Με την έναρξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, ο ελληνικός εμπορικός στόλος κατατασσόταν στην ένατη θέση μεταξύ των πρώτων δέκα στόλων, αποτελούμενος από 607 εμπορικά φορτηγά σκάφη των 1,8 εκατομμυρίων κοχ. Με το πέρας του πολέμου, είχαν χαθεί 486 φορτηγά πλοία 1.408.000 κοχ, δηλαδή το 72% του ελληνικού εμπορικού στόλου, ο οποίος κατείχε το υψηλότερο ποσοστό απωλειών από όλες τις συμμαχικές δυνάμεις. Από τους 16.000 περίπου Έλληνες ναυτικούς, οι 2.000 είχαν χάσει τη ζωή τους και άλλοι 2.500 απέκτησαν αναπηρίες. Ακόμη, καταγράφονται 150 παραφρονήσαντες. Ακόμη, από τα πλοία που χάθηκαν από την εχθρική δράση, δεκαοκτώ βυθίστηκαν χωρίς κανέναν επιζώντα. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι συνέβαινε πολλές φορές μέλη της ίδιας οικογένειας να υπηρετούν στο ίδιο πλοίο, έτσι καταγράφονται πολλές περιπτώσεις, στις οποίες όλα τα αρσενικά μέλη μιας οικογένειας χάθηκαν. **(233)**

Εκτός από τις σχετιζόμενες με τον πόλεμο εξελίξεις, η δεκαετία του 1940 όσον αφορά την ελληνική εμπορική ναυτιλία, χαρακτηρίστηκε και από την οξεία διαμάχη μεταξύ εφοπλιστών και κράτους. Στη διάρκεια του πολέμου, αλλά και αργότερα, οι ελληνικές κυβερνήσεις ταλαντεύονταν ανάμεσα

στην επιτακτική ανάγκη άντλησης κεφαλαίων αφενός, και την εξασφάλιση της οικονομικής και πολιτικής συμπαράστασης των ευημερούντων Ελλήνων εφοπλιστών του Λονδίνου και της Νέας Υόρκης αφετέρου. Και όλα αυτά, στο ίδιο διάστημα που καλούνταν να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις των Βρετανών, με βάση τις οποίες επιβάλλονταν περιορισμός των δραστηριοτήτων των εφοπλιστών. **(234)** Αυτές οι αντιφατικές και αντιμαχόμενες επιδιώξεις που κυριάρχησαν κατά τη διάρκεια του πολέμου ως επί το πλείστον, είχαν ως αποτέλεσμα την έξαρση εκ μέρους των εφοπλιστών της δυσφορίας, της δυσπιστίας και της δυσαρέσκειάς τους απέναντι στο ελληνικό κράτος, στάση που διατηρήθηκε και για πολλά χρόνια αργότερα.

Η ναυτιλιακή πολιτική του 1940, που άρχισε επί πρωθυπουργίας Τσουδερού τον Μάιο του 1941, θεωρήθηκε από τους εφοπλιστές η χειρότερη που εφαρμόστηκε ποτέ στα ελληνικά ναυτιλιακά δεδομένα. Στο τεύχος Ιανουαρίου 1956, του ιδιαίτερα σημαίνοντος για την απήχηση των εφοπλιστικών απόψεων περιοδικού “Ναυτικά Χρονικά έχει αναφερθεί για το θέμα ότι η διαχείριση των ναυτιλιακών ζητημάτων στη διάρκεια του πολέμου από την απόδημη κυβέρνηση Τσουδερού και τα όργανά της, υπήρξε “ατάσθαλος και καταστροφική”:

“Οι αφορμές της μεταπολεμικής φυγής του εφοπλισμού από τη σημαία της Πατρίδας, της προσφυγής του στην ασυδοσία της Παναμαϊκής και μετέπειτα της Λιβεριανής, εκεί έχουν την αρχική αφορμή... Αγνόησαν οι τότε απόδημοι κυβερνήτες το ελληνικό πλοίο... Απεμπόλησαν – εθελόδουλοι αυτοί έναντι των Άγγλων – τα απαράγραπτα δικαιώματά του. Εξάρθρωσαν όλη την οργάνωση της ναυτιλίας μας, αυτή την εσωτερική διοίκηση των πλοίων. Παρέδωσαν με τη μικροψυχία, την ταπεινώς δημαγωγική τακτική τους, έρμαιο των ανατρεπτικών στοιχείων πληρώματα με υγιείς παραδόσεις με συντηρητικές εθνικόφρονες αρχές. Αυτή η ξυνωρίς Τσουδερού - Βαρβαρέσου οικτρή συνωμοσία κατά του μέλλοντος του εμπορικού μας ναυτικού εξύφανε. Οι δυο αυτοί, οι κακή τη μοίρα διαχειρισθέντες τότε τη ναυτιλιακή μας υπόθεση, είναι και οι πρωτεργάτες της καταβαράθρωσής της”. **(235)**

Μετά την εισβολή των Γερμανών, η κυβέρνηση Τσουδερού με έδρα την Κρήτη, επέταξε όλα τα πλοία βάσει νομοθετικής ρύθμισης και μετά την υπογραφή της αγγλοελληνικής συμφωνίας τον Μάιο του 1941, χρονονάυλωσε όλα τα ελληνικά πλοία άνω των 4.000 τόνων νεκρού βάρους στη Βρετανία. Καθώς οι εφοπλιστές αποκόμισαν τεράστια κέρδη κατά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο με τη ναύλωση στην ελεύθερη αγορά, οι Σύμμαχοι αποφάσισαν να ενεργήσουν διαφορετικά αυτή τη φορά και να χρονοναυλώσουν επιταγμένα πλοία με καθορισμένο ναύλο. Ως συνέπεια, τα κέρδη του δεύτερου παγκοσμίου πολέμου ήταν για τους εφοπλιστές χαμηλότερα από εκείνα του πρώτου.

Αυτή η εξέλιξη έδωσε στους Έλληνες εφοπλιστές την αφορμή να διαμαρτυρηθούν και να κατηγορήσουν την ελληνική κυβέρνηση για ξεπούλημα στους Βρετανούς. Επρόκειτο για εντελώς αβάσιμη κατηγορία, αφού δεν ήταν μόνο ο ελληνικός, αλλά και ο νορβηγικός καθώς και ο βρετανικός στόλος που χρονοναυλώθηκαν με τον ίδιο τρόπο.

Τα έσοδα από τη ναυτιλία πάντως, αποτελούσαν πράγματι την κύρια πηγή εισοδήματος της εξόριστης ελληνικής κυβέρνησης. Το μεγαλύτερο ποσό εισοδήματος της ελληνικής κυβέρνησης προερχόταν από την εκμετάλλευση είκοσι επτά νεοκατασκευασμένων επιταγμένων πλοίων. Τα δύο τρίτα των εξόδων της καλύπτονταν από τα έσοδα της ναυτιλίας, ενώ το εισόδημα που προσπορίστηκε το κράτος από τα 27 πλοία κατά τη διάρκεια του πολέμου ανήλθε συνολικά σε ένα ποσό μεταξύ έξι και επτά εκατομμυρίων λιρών Αγγλίας. Οι εφοπλιστές, που ισχυρίζονταν ότι αυτό το ποσό υπερέβαινε τα δώδεκα εκατομμύρια, είχαν εισπράξει στο τέλος του πολέμου από ασφαλιστικές αποζημιώσεις και εισοδήματα από ναύλους, γύρω στα πενήντα εκατομμύρια λίρες Αγγλίας. Επομένως, ακόμη και το ενδεχομένως υπερβολικό ποσό των δώδεκα εκατομμυρίων που υποστηρίχθηκε από τους εφοπλιστές ότι έλαβε το ελληνικό κράτος, αποτελούσε κάτι λιγότερο από το 25% των συνολικών εφοπλιστικών εσόδων, ενώ το πιο ρεαλιστικό ποσό των επτά εκατομμυρίων αποτελούσε αντίστοιχα το 14% των εσόδων τους. Λαμβάνοντας υπόψιν τα παραπάνω δεδομένα, μάλλον δεν μπορεί να τεθεί ζήτημα υπερεκμετάλλευσης των ναυτιλιακών εσόδων εκ μέρους του κράτους, όταν το ποσό που καταβλήθηκε ως φόρος, αποτελούσε το ένα έβδομο των εισπράξεων και μάλιστα σε περίοδο πολέμου. Να σημειωθεί επίσης ότι η νορβηγική κυβέρνηση, ο στόλος της οποίας αριθμούσε τέσσερα εκατομμύρια κοχ, χωρητικότητα που ήταν υπερδιπλάσια της ελληνικής (1,8 εκατομμύρια κοχ), δεν έλαβε από τους εφοπλιστές της απλώς διπλάσια έσοδα από ότι η Ελλάδα για την πολεμική περίοδο, αλλά τρεις φορές περισσότερα. (235)

Πέρα από τις διαφωνίες για το θέμα των εισπράξεων του κράτους από την εφοπλιστική δραστηριότητα, ένα δεύτερο ζήτημα διαμάχης ανάμεσα στις δυο πλευρές, αφορούσε τη δέσμευση των λογαριασμών των ναυτιλιακών εσόδων των επιταγμένων πλοίων που διαχειρίζονταν τρία ελληνικά ναυτιλιακά γραφεία στο Λονδίνο, τα οποία λειτουργούσαν υπό τον έλεγχο της Ελληνικής Ναυτιλιακής Επιτροπής Λονδίνου (ΕΝΕΛ). Η ΕΝΕΛ, στην οποία μετείχαν ο Έλληνας πρεσβευτής εκ μέρους της ελληνικής κυβέρνησης και δύο εφοπλιστές, είχε δικαιοδοσία να αποφασίζει για όλα τα θέματα που αφορούσαν τη διοίκηση των επιταγμένων πλοίων. Σύμφωνα με το άρθρο 8β της σχετικής αγγλοελληνικής συμφωνίας, όλες οι ασφαλιστικές αποζημιώσεις των απολεσθέντων πλοίων και οι εισπράξεις από τη χρονοναύλωση στην αγγλική κυβέρνηση, έπρεπε να κατατεθούν σε δεσμευμένους τραπεζικούς λογαριασμούς στην Κεντρική Τράπεζα της Αγγλίας στο όνομα της

ελληνικής κυβέρνησης. Αυτή η ρύθμιση, που περισσότερο αποτελούσε έμπνευση των Βρετανών, γέννησε μια σειρά από προστριβές και προβλήματα ανάμεσα στην ελληνική κυβέρνηση και τους εφοπλιστές, με πιο γνωστή περίπτωση εκείνη που καταγράφηκε ως “υπόθεση Βεργωτή” και αφορούσε τη δικαστική διαμάχη του προαναφερθέντος εφοπλιστή με την ελληνική κυβέρνηση σχετικά με το ποια από τις δυο πλευρές δικαιούνταν να εισπράξει τα ασφάλιστρα ενός πλοίου της Vergotis Ltd, η οποία ήταν εταιρεία που λειτουργούσε ως πράκτορας του Βεργωτή και ταυτόχρονα ως εκπρόσωπος της ελληνικής κυβέρνησης. (236)

Τρίτο – και περίπου μόνιμο – θέμα διένεξης ανάμεσα στο ελληνικό κράτος και τους εφοπλιστές, ήταν αυτό της φορολογίας. Το ετήσιο εισόδημα του κράτους από εφοπλιστικούς φόρους τα χρόνια πριν από το 1940 αντιπροσώπευε το 0,003% των συνολικών εσόδων και ο φόρος ανερχόταν ετησίως κατά μέσο όρο στις 22.000 λίρες Αγγλίας. Με νομοθετικό διάταγμα του 1939 η κυβέρνηση επέβαλε έναν νέο προσωρινό φόρο με βάση τη χωρητικότητα, ο οποίος διαφοροποιήθηκε στη συνέχεια μέσω νέας ρύθμισης. Η διαμάχη κράτους εφοπλιστών ήταν διαρκής και παρά τα διάφορα νομοθετικά διατάγματα που ψηφίζονταν κατά καιρούς, δεν έληγε. Η τελική νομοθετική ρύθμιση επήλθε με το Ν.Δ. 545/1945, το οποίο καθιέρωσε δέσμευση ύψους 30% στις λαμβανόμενες αποζημιώσεις από τις ασφάλειες, που θα χρησιμοποιούνταν για την αντικατάσταση του χαμένου τονάζ κατά τα επόμενα επτά χρόνια. Ελάχιστα πλοία αγοράστηκαν μέσα σε αυτό το νομικό πλαίσιο και ελάχιστοι οι εφοπλιστές που κατέβαλαν το προβλεπόμενο ποσό από τις ασφάλειες που έλαβαν. Ο νόμος σταδιακά περιέπεσε σε αχρηστία, αλλά όσον αφορά τις εισπράξεις του κράτους κατά τη διάρκεια της ισχύος του, μεταξύ Ιανουαρίου 1940 και Μαρτίου 1941 η κυβέρνηση εισέπραξε 964.377 λίρες Αγγλίας, ποσό τεράστιο σε σύγκριση με τη φορολογία που εισέπραττε τα προηγούμενα χρόνια. Κάτω από την αυξανόμενη πίεση των εφοπλιστών ο φόρος μειώθηκε με νέο νομοθετικό διάταγμα το 1941 και βάσει του τροποποιημένου νόμου που ίσχυσε μέχρι το 1945, οι εισπράξεις του κράτους για τη συγκεκριμένη τετραετία έφτασαν το 1.218.765 λίρες Αγγλίας. (236)

Οι κινητοποιήσεις των Ελλήνων ναυτικών στη δεκαετία του 1940, ήταν ο τέταρτος παράγοντας που όξυνε τις αντιπαραθέσεις κυβερνήσεων και εφοπλιστών. Οι απεργιακοί αγώνες των ναυτεργατών ήδη από τη δεκαετία του 1930 απέκτησαν χαρακτηριστικά οργανωμένου μαζικού κινήματος στη διάρκεια του πολέμου, γεγονός που είχε ως αποτέλεσμα τη σημαντική άνοδο των μισθών, σε σημείο που τα ελληνικά πληρώματα κατέληξαν να έχουν καλύτερες αποδοχές ακόμη και από τα βρετανικά, ενώ μόλις λίγα χρόνια πριν οι Βρετανοί ναυτικοί είχαν διπλάσιες απολαβές από τους Έλληνες. Στο άρθρο του Αλέξανδρου Κιτροέφ για το ναυτεργατικό κίνημα (The Greek Seamen's Movement, 1940-1944) αναφέρεται ότι μια από τις σημαντικότερες απεργίες των Ελλήνων

ναυτικών άρχισε τον Δεκέμβριο του 1940. Σε αυτή συμμετείχαν τα πληρώματα όλων των πλοίων που ήταν αγκυροβολημένα στα βρετανικά λιμάνια, τα οποία πληρώματα αποτελούνταν από περίπου 1.500 ναυτικούς. Η απεργία έληξε ύστερα από τρεις εβδομάδες χωρίς κάποια άμεση επιτυχία, αλλά οδήγησε στην υπογραφή της συλλογική σύμβασης που επικυρώθηκε τελικά μεταξύ εφοπλιστών και ναυτικών τον Αύγουστο του 1941 στην Αγγλία. Η σύμβαση καθιέρωσε ορισμένες αυξήσεις μισθών, που εγκρίθηκαν από την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (ΠΝΟ) και τη Ναυτική Ένωση Ελλάδας (ΝΕΕ), το ισχυρό αριστερό σωματείο ναυτικών που είχε την έδρα του στη Μασσαλία από το 1936 και στη Νέα Υόρκη από το 1940. Τον Μάρτιο του 1943, η ηγεσία της ΝΕΕ αποφάσισε την αυτοδιάλυση της οργάνωσης και σύστησε στη θέση της την Ομοσπονδία των Ελληνικών Ναυτιλιακών Οργανώσεων (ΟΕΝΟ) με έδρα το Κάρντιφ. **(237)**

Η ΟΕΝΟ θεωρούσε τον πόλεμο πάλι εναντίον του Άξονα και του φασισμού και γι' αυτό ενθάρρυνε τα μέλη της να διατηρήσουν τις υπερπόντιες γραμμές εν ενεργεία, αγνηφώντας τους πιθανούς κινδύνους. Το ιστορικό και εμβληματικό σύνθημα της ΟΕΝΟ ήταν “Κρατήστε τα πλοία εν κινήσει”:

“Οι Έλληνες ναυτεργάτες έκαναν το σύνθημα αυτό καθημερινή πράξη, με τόσο πάθος και τέτοια αυτοθυσία, ώστε πολλά μέλη της Ναυτεργατικής Ένωσης ήταν δυο, τρεις και περισσότερες φορές “περισωθέντες ναυαγοί” πλοίων που τορπιλίστηκαν στη διάρκεια του μεταφορικού έργου τους. Και ωστόσο, μάρκαραν για δεύτερη, τρίτη, τέταρτη και κάποτε και πέμπτη φορά. Χωρίς υπερβολή, τα πληρώματα των ελληνικών εμπορικών караβιών που έκαναν τις συμμαχικές μεταφορές, είχαν αναδειχτεί σε άξιους πρωταγωνιστές, σε πραγματικούς ήρωες στον ιδιότυπο μα τόσο σκληρό πόλεμο των μεταφορών. Οι ηγέτες τους με το προσωπικό τους παράδειγμα συνέβαλαν αποφασιστικά στο να κρατηθούν ως το τέλος ψηλά αυτές οι θαυμάσιες αγωνιστικές επιδόσεις. **(238)**

Αυτή η απόφαση της ΟΕΝΟ και κυρίως η ενεργητική υποστήριξη και η συμπαράσταση που κέρδισε από τα πληρώματα, οδήγησαν στη συγκρότηση μιας ισχυρής δύναμης απέναντι στους εφοπλιστές. Παρ' όλα αυτά, η αυξανόμενη σημασία των υπερπόντιων μεταφορών και η γενικευμένη έλλειψη εργατικού δυναμικού, ωθούσαν τόσο την ελληνική όσο και τη βρετανική κυβέρνηση στην υιοθέτηση συγκρατημένης συμπεριφοράς έναντι της ΟΕΝΟ, στη διάρκεια του πολέμου, αλλά οι διενέξεις κυβέρνησης και εφοπλιστών ως προς το θέμα των ναυτικών, των σωματείων τους και της δράσης τους, συνεχίστηκαν και μεταπολεμικά.

B3) ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥ. Η ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΩΝ ΟΡΩΝ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΣ.

Η πρώτη επαφή των Ελλήνων με τα Λίμπερτυ, πραγματοποιήθηκε στη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου (1943), όταν στο πλαίσιο του αμερικανικού νόμου περί εκμίσθωσης και δανεισμού, η Ελλάδα λόγω των μεγάλων απωλειών της σε σκάφη, αλλά και του σοβαρού προβλήματος ανεργίας των ναυτεργατών που προέκυψε ως συνέπεια, απευθύνθηκε μέσω της ελληνικής πρεσβείας της Ουάσιγκτον στην αμερικανική κυβέρνηση, προκειμένου να διαπραγματευτούν την απόκτηση τέτοιων πλοίων εκ μέρους της Ελλάδας. **(239)**

Όπως συνέβη και σε άλλες περιπτώσεις, και στην Ελλάδα εκφράστηκαν αμφιβολίες για τη στερεότητα κατασκευής των πλοίων, όμως από την άλλη πλευρά υπήρχαν άνθρωποι της ναυτιλίας, κυρίως αυτοί που ήταν εγκατεστημένοι στις ΗΠΑ, οι οποίοι υποστήριζαν ότι σε αυτά τα σκάφη βρίσκονταν “η μοναδική λύση για την αντιμετώπιση της ανεργίας των ναυτικών”. Με την ολοκλήρωση των διαπραγματεύσεων, η ελληνική πλευρά εξασφάλισε την παραχώρηση δεκαπέντε Λίμπερτυ. Τα πλοία θα επανδρώνονταν με ελληνικά πληρώματα και θα χρησιμοποιούνταν από τη WSA (War Shipping Administration) για πολεμικές μεταφορές. Για τη διαχείριση των πλοίων, η αμερικανική κυβέρνηση ζήτησε να δημιουργηθεί ο φορέας United Greek Shipowners Corporation που αποτελούσε παρακλάδι της Greek Shipowners New York Committee και αναγνωρίστηκε επίσημα ως σύνδεσμος ανάμεσα στις δύο κυβερνήσεις.

Κομβικό ρόλο τόσο σε αυτή τη διαπραγμάτευση όσο και σε εκείνη που αφορούσε την αγορά των 100 Λίμπερτυ μεταπολεμικά, διαδραμάτισε ο εφοπλιστής Μανώλης Κουλουκουντής, ο οποίος έδειχνε να έχει σαφέστατη εικόνα της συνολικής κατάστασης σχετικά με τα Λίμπερτυ και τους τρόπους με τους οποίους επρόκειτο να χειριστεί το θέμα η κυβέρνηση των Ηνωμένων Πολιτειών μεταπολεμικά.

Γράφοντας για το θέμα τον Οκτώβριο του 1945 **(240)** ο καλά πληροφορημένος εφοπλιστής Μ.Κουλουκουντής επεσήμαινε το (αναφερόμενο και στις αμερικανικές πηγές) γεγονός ότι η μεταπολεμική δύναμη της αμερικανικής ναυτιλίας που σχεδόν εξ ολοκλήρου θα ανήκε στο κράτος, θα ανέρχεται σε περίπου εξήντα εκατομμύρια τόνους γκρος, εκ των οποίων κάτι παραπάνω από το ένα τρίτο θα αποτελείται από Λίμπερτυ. Η πολύ καλή ενημέρωση που διέθετε ο Έλληνας εφοπλιστής γίνεται φανερή από το ότι ήδη εκείνη την εποχή επισημαίνει πως κάτω από τις υπάρχουσες συνθήκες, το καλύτερο σχέδιο για την τύχη αυτών των σκαφών έγκειται στη

χρησιμοποίησή τους για τις πολεμικές μεταφορές και στην κατοπινή διάθεσή τους στα συμμαχικά κράτη ώστε αυτά να “αποκατασταθούν διά την πρώτην τουλάχιστον μεταπολεμικήν περίοδον εμποροναυτικώς”. Με βάση αυτό το σκεπτικό κατέληγε στο συμπέρασμα ότι η Ελλάδα πρέπει να στηριχτεί στα Λίμπερτυ, ώστε αυτά να αποτελέσουν την κύρια πηγή της αντικατάστασης των βυθισθέντων ελληνικών πλοίων.

Στη συνέχεια του κειμένου του ο Κουλουκουντής αναφέρει ότι προπολεμικά η παγκόσμια ναυτιλία κατείχε πάνω από 1800 φορτηγά πλοία και ότι θα αποτελούσε σπατάλη χάλυβα, εργασίας, χρόνου και εργασίας ενδεχόμενη προσπάθεια αντικατάστασης των χαμένων στον πόλεμο πλοίων, μέσω νέων ναυπηγήσεων και από τη στιγμή που όλοι οι Σύμμαχοι θα χρειαστούν τέτοια φορτηγά, είναι μεγάλη ευκαιρία να τα βρουν αποκτώντας Λίμπερτυ από τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής και για αυτόν τον λόγο πρέπει να βρεθεί ένας τολμηρός επιχειρηματίας για να κάνει άμεσα μια προσφορά με σταθερή τιμή. Αυτό που εντυπωσιάζει στα γραφόμενα του Κουλουκουντή, δεν είναι μόνο η γνώση για τα μεταπολεμικά σχέδια των Αμερικανών σχετικά με τα Λίμπερτυ, αλλά η σιγουριά με την οποία αναφέρεται σε αυτά, σε καιρό που στις ΗΠΑ δεν είχε αποφασιστεί να υιοθετηθεί αυτή η λύση για τα πλεονάζοντα Λίμπερτυ, αντιθέτως υπήρχαν ακόμη πολλές διαφορετικές φωνές που έβλεπαν με σκεπτικισμό αυτή την προοπτική ή και διαφωνούσαν ανοιχτά.

Παρότι ο Κουλουκουντής, είχε γνώση της σοβαρής πιθανότητας παραχώρησης πλοίων Λίμπερτυ σε συμμαχικά κράτη εκ μέρους των ΗΠΑ, δε γινόταν να ληφθούν πρακτικές πρωτοβουλίες μέχρι την ψήφιση του σχετικού νόμου τον Μάρτιο του 1946. Έκτοτε όμως, τόσο ο ίδιος ο Κουλουκουντής, όπως και ο επίσης εφοπλιστής Κωνσταντίνος Γράτσος, προσπάθησαν σε πολλές περιπτώσεις να προσεγγίσουν την αμερικανική πλευρά, χωρίς όμως να επιτύχουν θεαματικά αποτελέσματα. Τελικά, η αναγγελία για την πώληση πλοίων Λίμπερτυ εκ μέρους των Αμερικανών, συνέπεσε με την άφιξη στη Νέα Υόρκη της ελληνικής οικονομικής αποστολής με επικεφαλής τον Σοφοκλή Βενιζέλο, ο οποίος ήρθε αμέσως σε επαφή με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών Νέας Υόρκης και τους πληροφόρησε ότι η ελληνική κυβέρνηση είχε τη διάθεση να κάνει οτιδήποτε δυνατό για την παραχώρηση Λίμπερτυ στους Έλληνες εφοπλιστές. **(241)** Κατόπιν αυτών, στις 29 Ιουλίου 1946, ο Κουλουκουντής επισκέφθηκε τα μέλη της οικονομικής αποστολής Σοφοκλή Βενιζέλο και Αναστάσιο Μπακάλμπαση και τους ενημέρωσε σχετικά. Σε αυτή την επίσκεψη αποφασίστηκε να αποτελέσει ο Κουλουκουντής μέλος της οικονομικής αποστολής παρότι εκείνη είχε ξεκινήσει με συγκεκριμένη σύνθεση από την Αθήνα, ώστε να βοηθήσει στις προσπάθειες για την εξασφάλιση όσο το δυνατόν περισσότερων πλοίων με όσο το δυνατόν καλύτερους όρους. Επίσης, ο Σοφοκλής Βενιζέλος, πολιτικός που διατηρούσε ιδιαίτερη επαφή με τους εφοπλιστικούς κύκλους, εφόσον

και ο αδερφός του είχε νυμφευτεί κόρη εφοπλιστή, ζήτησε από τον Κουλουκουντή να ετοιμάσει ένα υπόμνημα με τις απόψεις των εφοπλιστών για το θέμα, το οποίο αφού εγκρίθηκε από τους Κωνσταντίνο Γράτσο και Γιαννουλάτο, αποτέλεσε την επίσημη τοποθέτηση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και παραδόθηκε στον Βενιζέλο την επομένη.

Το υπόμνημα, γραμμένο σε δεκαεννέα ξεχωριστά άρθρα παρουσιάζει αρκετό ενδιαφέρον, καθώς παρουσιάζει την εφοπλιστική ανάγνωση των πραγμάτων και τις απόψεις των Ελλήνων πλοιοκτητών όχι μόνο για τον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να γίνει η αγορά των πλοίων, αλλά επεκτείνεται και σε άλλα ζητήματα, όπως εκείνα της διαχείρισης των σκαφών και βεβαίως, της φορολογίας.

Σε ότι αφορά το ζήτημα της αγοράς, το άρθρο 7 επισημαίνει ότι οι εφοπλιστές γνωρίζουν ότι αυτή τη στιγμή είναι η ελληνική βιομηχανία που έχει κατά προτεραιότητα την ανάγκη της κρατικής αρωγής και για αυτό δεν ζητούν καμιά παραχώρηση, ενώ είναι διατεθειμένοι να χρησιμοποιήσουν τις ληφθείσες σε αγγλικές λίρες αποζημιώσεις των βυθισθέντων πλοίων, προκειμένου να αγοράσουν νέα. Κι ακόμη δεν υπολογίζουν στις αμερικανικές πιστώσεις που έλαβε το ελληνικό κράτος για τη ναυτιλιακή ανασυγκρότηση και δηλώνουν έτοιμοι να καταθέσουν ευχαρίστως το προβλεπόμενο για την αγορά των αμερικανικών πλοίων ποσοστό τοις μετρητοίς. Στο άρθρο 8 όμως, τα πράγματα αλλάζουν καθώς παρόλα τα παραπάνω, διευκρινίζεται ότι οι εφοπλιστές υπολογίζουν στην υποστήριξη της ελληνικής κυβέρνησης για την επίτευξη συμφωνίας με την αμερικανική πλευρά για την πώληση περίπου 100 πλοίων, γιατί χωρίς μια τέτοια υποστήριξη θεωρείται απίθανο να επιτευχθεί η επιδιωκόμενη παραχώρηση των σκαφών. **(241)** Και αυτό γιατί όπως αναφέρεται στο άρθρο 9 του υπομνήματος, οι πληροφορίες επιβεβαιώνουν ότι οι ΗΠΑ δεν πρόκειται να πουλήσουν σκάφη σε ιδιώτες με πίστωση και δεν θα δεχτούν άλλο νόμισμα για τις συναλλαγές, πλην του δολαρίου. Αν όμως, υποστηρίζουν οι εφοπλιστές, η κυβέρνηση παράσχει την εγγύησή της για τα δάνεια αποφασίζοντας να καταστήσει την Τράπεζα της Ελλάδας εγγυήτρια, τότε η αγορά θα είναι εφικτό να πραγματοποιηθεί γιατί όπως υποστηρίζεται, οι πιστώσεις είναι αναγκαίες για την ανασυγκρότηση της ελληνικής ναυτιλίας, καθώς ακόμη και αν χρησιμοποιούνταν το σύνολο των εφοπλιστικών κεφαλαίων του Λονδίνου, μόνο το μισό της προπολεμικής χωρητικότητας θα μπορούσε να ανακτηθεί, αλλά ούτε και η χρησιμοποίηση όλου αυτού του κεφαλαίου ήταν δυνατή, γιατί σύμφωνα με το υπόμνημα οι εφοπλιστές πρέπει πάντα να διατηρούν αποθεματικό κεφάλαιο για να μπορούν να αντιμετωπίζουν ενδεχόμενες μελλοντικές δυσχέρειες.

Από το άρθρο 11 κι έπειτα το υπόμνημα συγκεκριμενοποιεί τις απόψεις των εφοπλιστών

αναφέροντας τους απαιτούμενους αριθμούς. Το 25% της αξίας των πλοίων το οποίο σύμφωνα με τον νόμο πρέπει να καταβληθεί σε μετρητά, υπολογίζεται γύρω στα 16,5 εκατομμύρια δολάρια, δηλαδή 4.150.000 λίρες Αγγλίας, το οποίο όπως επισημαίνεται είναι ένα ποσό που μπορεί να εξευρεθεί με ευχέρεια στα κατατεθειμένα στη Βρετανία, εφοπλιστικά κεφάλαια. Η εγγύηση της κυβέρνησης ή της Τράπεζας της Ελλάδας θα αφορά ποσό 48,5 εκατομμυρίων δολαρίων, δηλαδή 12.150.000 λιρών, ποσό τον οποίο διέθεταν οι Έλληνες εφοπλιστές, αλλά δεν μπορούσαν να το χρησιμοποιήσουν εκείνη τη στιγμή γιατί τα κεφάλαιά τους ήταν κατατεθειμένα σε αγγλικές τράπεζες, συνεπώς παρέμεναν δεσμευμένα εντός της περιοχής της στερλίνας.

Τα 48,5 εκατομμύρια δολάρια της εγγύησης θα είναι εξοφλητέα εντός δεκαεπτά ετών και επομένως θα χρειάζονται ετησίως μια τοκοχρεωλυτική εξυπηρέτηση ύψους 4,5 εκατομμυρίων για απόσβεση και τόκο ύψους 3,5%. Οι εφοπλιστές αναγνωρίζουν ότι το ποσό που θα καλείται να καταβάλλει το κράτος ετησίως είναι αρκετά υψηλό και σημειώνουν ότι παρότι στα πρώτα δύο χρόνια θα μπορεί εύκολα να αποδοθεί μέσω της εκμετάλλευσης των πλοίων που θα έχουν αποκτηθεί, ωστόσο σε χρονιές κρίσης ίσως αποδειχτεί αδύνατο. Σε τέτοιες περιόδους όμως, υποστηρίζει το υπόμνημα, θα μπορούν να χρησιμοποιούνται τα εφοπλιστικά αποθέματα σε λίρες κι έτσι ο κίνδυνος να μην καταφέρει το ελληνικό κράτος να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της εγγύησης “δέον να θεωρηθεί λίαν απίθανος”... **(241)** Ενδιαφέρον παρουσιάζει ακόμη η αποστροφή που τονίζει ότι οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις στηρίζονταν ανέκαθεν σε δάνεια συναφθέντα στο Λονδίνο και κανείς Έλληνας εφοπλιστής δεν αγόρασε ή δεν ναυπήγησε σκάφος με αρχική καταβολή του 100% του κόστους του σε μετρητά. Μάλιστα, παρότι σε πολλές προγενέστερες περιπτώσεις ο τόκος ανερχόταν μέχρι και το 7,5%, ωστόσο πάντοτε κατορθωνόταν να αποπληρωθεί. Με την προϋπόθεση ότι η κυβέρνηση και το αρμόδιο υπουργείο Ναυτιλίας θα παρείχαν στους εφοπλιστές τη δέσμευση ότι τα έξοδα διαχείρισης του ελληνικού πλοίου θα περιοριστούν στο επίπεδο του αγγλικού που αποτελούσε και τον κυριότερο ανταγωνιστή, τότε οι εφοπλιστές θα είναι ικανοί να αντιμετωπίσουν επιτυχώς τον διεθνή ανταγωνισμό και να αναπτύξουν την ελληνική ναυτιλία όπως στο παρελθόν. Σε διαφορετική περίπτωση όμως, το έργο της ανόρθωσης θα υστερήσει σημαντικά και θα σημάνει την οριστική καταστροφή της ελληνικής ναυτικής βιομηχανίας. Με δεδομένο ότι η κυριότερη κρατική πολιτική απόφαση που μπορεί να επηρεάσει τα έξοδα διαχείρισης του πλοίου είναι το ύψος της φορολόγησης των κερδών του, μπορεί κανείς βάσιμα να υποθέσει ότι είναι αυτός ο πρωταρχικός τομέας στον οποίο οι εφοπλιστές ζητούν ευνοϊκές ρυθμίσεις, προκειμένου να περισωθεί η ελληνική ναυτιλία από την “οριστική καταστροφή” όπως σημειώνουν.

Στη συνέχεια του υπομνήματος, οι εφοπλιστές αφιερώνουν μεγάλη έκταση στο πατριωτικό

καθήκον, το οποίο σύμφωνα με τις δηλώσεις τους, είναι αυτό που περισσότερο κατευθύνει τις ενέργειές τους, παρά η προοπτική της ατομικής τους κερδοφορίας:

“Είμαστε υπερήφανοι για ότι επιτελέσαμε στο παρελθόν. Όχι μόνο για τις καλές αποδόσεις των πλοίων μας, αλλά κυρίως επειδή η Κυανόλευκη κυμάτιζε στις επτά θάλασσες, ενώ στο απέραντο πεδίο του υγρού πόντου, συστήσαμε μια σημαντική ελληνική αυτοκρατορία. Επιδιώκουμε να συμμετάσχουμε στις κρατικές ευθύνες για την ανασυγκρότηση της ναυτικής μας βιομηχανίας, γιατί επιθυμούμε να ξαναδούμε τα ελληνικά πληρώματα να επανέρχονται στα πλοία και τη Σημαία μας στην προπολεμική της θέση.

Αν οι Έλληνες εφοπλιστές, απέβλεπαν μόνο στο να κερδίσουν χρήματα, θα μπορούσαν να στραφούν στα παναμαϊκά σκάφη, τα ανενόχλητα κάθε φορολογίας και κάθε κρατικής παρέμβασης ή να επιδιώξουν την υποστήριξη της καναδικής κυβέρνησης για την αγορά πλοίων από τον Καναδά, χωρίς καμιά παροχή εγγύησης για τα παρεχόμενα δάνεια. Τα καναδικά σκάφη αγοράζονται 25% μετρητοίς, με πρόβλεψη απόσβεσης αφορολόγητου 25% εκ των κερδών για το πρώτο έτος και με μακροπρόθεσμες τοκοχρεωλυτικές πιστώσεις.

Θα μπορούσαμε να στρέψουμε έτσι προς τα εκεί τη δική μας επιχειρηματικότητα και δεδομένου ότι ο Νόμος 545 προβλέπει επταετές περιθώριο για την αντικατάσταση των βυθισθέντων πλοίων μας, θα μας επιτρεπόταν η αναμονή για καλύτερες ευκαιρίες και φθηνότερες τιμές. Επίσης, θα μπορούσαμε να αποκτήσουμε πλοία υπό βρετανική σημαία τα οποία σημειωτέον υποστηρίζονται από την κυβέρνησή τους με επιχορηγήσεις για τη ναυπήγηση και την εκμετάλλευσή τους, όπως και με ευνοϊκές για την απόσβεσή τους προϋποθέσεις.

Δεν εξυπηρετούμε συνεπώς τις δικές μας επιχειρηματικές επιδιώξεις. Επιθυμούμε περισσότερο να συμβάλλουμε κι εμείς στην επίλυση των δυσχερειών της Πατρίδας μας. Δεν είμαστε εθισμένοι άλλοι να προετοιμάζουν και να στηρίζουν τις προσπάθειές μας. Αποφύγαμε πάντοτε να είμαστε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, της εθνικής οικονομίας και της επιτόπιας κατανάλωσης και είμαστε υπερήφανοι γι’ αυτό. Η ναυτιλία αποτέλεσε ανέκαθεν τη γαλακτοφόρο αγελάδα, η οποία από του 1821 και μέχρι σήμερα, έδωσε όχι μόνο το γάλα της, αλλά και το αίμα της, λόγω κυρίως των κρατικών παρεμβάσεων σε επιτάξεις, παρά στις φορολογίες. Δε ζητούμε συνεπώς βοήθεια. Προσφέρουμε τη συνεργασία μας για να ανασυγκροτήσουμε έναν σημαντικό παραγωγικό κλάδο για το καλό όλης της εθνικής μας οικονομίας”. (242)

Το παραπάνω απόσπασμα, παρατέθηκε αυτούσιο από το υπόμνημα της Ένωσης Εφοπλιστών, επειδή δεν περιορίζεται μόνο σε τεχνικής φύσης ζητήματα σχετικά με τα Λίμπερτυ και την αγορά τους, αλλά αποκαλύπτει ολόκληρο το σκεπτικό της στάσης των εφοπλιστών στη διαδικασία. Εντύπωση προκαλεί η αναφορά πληθώρας εναλλακτικών λύσεων που θα είχαν στη διάθεσή τους οι εφοπλιστές για τη μεταπολεμική ανασυγκρότηση των επιχειρήσεών τους, αν δεν ήταν το αίσθημα του πατριωτικού καθήκοντος εκείνο που τους καθοδηγούσε. Σε πρακτικό επίπεδο πάντως, πέρα από την επιλογή της καταφυγής στην Παναμαϊκή και άλλες “σημαίες ευκαιρίας” όπως αποκαλούνταν τότε, στην οποία ούτως ή άλλως οι Έλληνες εφοπλιστές προχώρησαν λίγα χρόνια αργότερα, οι άλλες δυο λύσεις που αναφέρονται, μάλλον δεν υποστηρίζονται επαρκώς. Αφενός στην περίπτωση διεκδίκησης της βοήθειας εκ μέρους της καναδικής κυβέρνησης, πιθανότατα θα ανέκυπτε και πάλι το ζήτημα της έλλειψης δολαρίων για την καταβολή του αρχικού 25% της τιμής, αφετέρου στην περίπτωση της προσφυγής στην επικουρία της βρετανικής κυβέρνησης, παραλείπεται το ζήτημα ότι οι Βρετανοί εφοπλιστές ήταν οι κύριοι ανταγωνιστές των Ελλήνων καίτοι με άλλη αφορμή έχει επισημανθεί λίγες γραμμές πιο πάνω, επομένως ίσως δε θα ήταν τόσο εύκολο ή επιθυμητό για τη βρετανική κυβέρνηση να βοηθήσει την ανασυγκρότηση των ανταγωνιστικών προς τα συμφέροντα των Βρετανών εφοπλιστών- ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Δεν μπορεί επίσης να περάσει απαρατήρητο το ύφος των εφοπλιστικών διατυπώσεων σε μια περίπτωση που ενώ ένας ουδέτερος παρατηρητής μάλλον θα έβλεπε κυρίως έκκληση των εφοπλιστών προς το κράτος για αρωγή, οι ίδιοι επιμένουν να μιλούν για πρόταση συνεργασίας, την οποία περίπου “χαριστικά” απευθύνουν στην ελληνική κυβέρνηση, ως συναισθηματικά φορτισμένοι εκπρόσωποι της “γαλακτοφόρου αγελάδος” που από το 1821 κι εντεύθεν δίνει στην πατρίδα το “γάλα και το αίμα” της, χωρίς ποτέ να ζητήσει κρατική συμπαράσταση, πράγμα που όπως παρουσιάστηκε σε προηγούμενα κεφάλαια, δεν είναι απολύτως ακριβές.

Παρότι έχει υποστηριχθεί ότι τα Λίμπερτυ ήταν ένας τρόπος για να δοθεί λύση του θέματος της μεγάλης ανεργίας των ναυτικών, για το συγκεκριμένο ζήτημα γίνεται λόγος μόνο στο τέλος του υπομνήματος, όπου αναφέρεται ότι ο Έλληνες ναύτες που αγωνίστηκαν με πίστη και ανδρεία στη διάρκεια του πολέμου δίνοντας χιλιάδες θύματα, πρέπει να εργαστούν τόσο επειδή το κράτος δεν μπορεί να παρέχει επιδόματα ανεργίας επ’ άπειρον, αλλά και γιατί η εργασία θα τους βοηθήσει να “εκφύγουν τας ολεθρίας των ανατρεπτικών θεωριών επιδράσεις”. **(242)** Αυτή η δυσανάλογα επιγραμματική αναφορά στη θυσία των χιλιάδων Ελλήνων ναυτών στη διάρκεια του πολέμου, καθώς και το πνεύμα εθελοντικής εφοπλιστικής πατριωτικής προσφοράς που διαπνέει το

υπόμνημα, ενώ στην πραγματικότητα τα πλοία δεν παραχωρήθηκαν, αλλά επιτάχθηκαν για τις ανάγκες του κοινού αγώνα, είναι άλλα δυο σημεία που χρήζουν αναφοράς.

Στο διάστημα που ακολούθησε την υποβολή του προαναφερθέντος υπομνήματος, το κύριο ζήτημα που έφερε διχογνωμία ανάμεσα στην ελληνική κυβέρνηση και τους εφοπλιστές, ήταν το ενδεχόμενο καταβολής μέρους της απαιτούμενης εγγύησης για τα Λίμπερτυ από τα διαθέσιμα κεφάλαια των εφοπλιστών στην Αγγλία, καθώς και το ποσοστό της εγγύησης που θα έπρεπε να καλυφθεί με αυτόν τον τρόπο.

Το ζήτημα ξεκίνησε όταν στην ελληνική πρεσβεία της Νέας Υόρκης κατέφθασε ένα μήνυμα της κυβέρνησης που ενημέρωνε για την πρόθεσή της να ζητήσει μια εγγύηση προερχόμενη από τις εφοπλιστικές καταθέσεις στο Λονδίνο, ίση προς το υπόλοιπο της αξίας αγοράς προς την οποία η κυβέρνηση θα καλούταν να εγγυηθεί στην αμερικανική Ναυτιλιακή Επιτροπή. Την επόμενη μέρα, από τη διεύθυνση της Ένωσης Εφοπλιστών Νέας Υόρκης, ο Μ. Κουλουκουντής, απέστειλε στον υπουργό Ναυτιλίας τηλεγράφημα στο οποίο αναφερόταν ότι “παροχή τοιαύτης αντεγγυήσεως καθιστά άσκοπον την κυβερνητικήν εγγύησιν και δεν υπαγορεύεται από ουσιαστικά συμφέροντα της Ναυτιλίας μας”.

Στη συνέχεια του τηλεγραφήματος υποστηριζόταν ότι τα ναυτιλιακά κεφάλαια του Λονδίνου έπρεπε με κάθε τρόπο να παραμείνουν αδέσμευτα “κατά το μέγιστον ποσοστόν”, για να μπορέσουν να αποτελέσουν τον πυρήνα για τη ναυπήγηση νέων πλοίων, ικανών να ανταγωνιστούν τα ήδη ναυπηγούμενα στην Αγγλία και τις σκανδιναβικές χώρες, αφού θεωρούταν αδύνατον να στηρίξει η ελληνική ναυτιλία όλες τις εργασίες της μόνο στα Λίμπερτυ, τα οποία χαρακτηρίζονταν ακατάλληλα για πολλούς τομείς της ναυλαγοράς και για πολλά είδη φορτίων. Επιπλέον, στο τηλεγράφημα σημειώνεται ότι ίσως τελικά να αντενδείκνυται και η αγορά εκατό Λίμπερτυ, από τη στιγμή που οι εφοπλιστές του Λονδίνου έδειξαν απρόθυμοι για μαζική αγορά και είναι διατεθειμένοι να αγοράσουν μόνο δεκατέσσερα. **(243)**

Ο Κουλουκουντής, συνεχίζει υποστηρίζοντας ότι για την αναπλήρωση των χαμένων πλοίων, θα χρειαστούν και άλλα διακόσια σκάφη διαφόρων κατηγοριών, εκτός από τα Λίμπερτυ και επισημαίνει ότι δεν θα συμβούλευε ποτέ τους συναδέλφους του να αγοράσουν Λίμπερτυ με κατάθεση ίσου ποσού λιρών ως αντεγγύηση, γιατί κάτι τέτοιο επί της ουσίας θα σήμαινε αγορά των σκαφών τοις μετρητοίς. Αναπτύσσοντας το σκεπτικό του, αναφέρει ότι την κρατική εγγύηση δεν τη ζήτησαν οι εφοπλιστές, αλλά το αμερικανικό δημόσιο υποκινούμενο από κύκλους που προωθούν

την καθυστέρηση της πώλησης πλοίων σε ξένους εφοπλιστές και επομένως η εγγύηση δεν επιβλήθηκε λόγω έλλειψης εμπιστοσύνης προς τους Έλληνες εφοπλιστές. Αφού ο Μανώλης Κουλουκουντής επιστρατεύσει για άλλη μια φορά το επιχείρημα ότι ποτέ άλλοτε η ναυτιλία δεν προσέτρεξε στο κράτος για βοήθεια, καταθέτει τελικά την αντιπρόταση των εφοπλιστών, λέγοντας ότι προσφέρονται να καταθέσουν για τη διασφάλιση του ελληνικού δημοσίου, ποσό λιρών ίσο με το 10% της αξίας των πλοίων που επρόκειτο να αγοραστούν και επιπλέον δέχονται την εγγραφή δεύτερης υποθήκης προς αντεγγύηση ούτως ώστε το κράτος να είναι σε κάθε περίπτωση εξασφαλισμένο με την καταβολή του 35% επί της αξίας και εγγραφής υποθήκης.

Στις 29 Αυγούστου του 1946, η κυβέρνηση με τηλεγράφημά της στην ελληνική πρεσβεία της Ουάσιγκτον, ανακοίνωνε στους εφοπλιστές ότι αναλαμβάνει την εγγύηση του 75% της τιμής των Λίμπερτυ που πρόκειται να αγοραστούν, με τον όρο ότι οι εφοπλιστές θα τηρήσουν τη δέσμευση για την οποία είχε κάνει λόγο ο Μανώλης Κουλουκουντής και αφορούσε την παροχή αντεγγύησης από τη μεριά των εφοπλιστών προς το ελληνικό δημόσιο ύψους 10% επί της τιμής και υποθήκη επί άλλων πλοίων, εφόσον η αμερικανική κυβέρνηση θα ενέγραφε πρώτη υποθήκη επί των Λίμπερτυ **(244)** Ακόμη, η ελληνική κυβέρνηση ζητούσε πρόσθετη αντεγγύηση από τα χρήματα των ασφαλιστικών αποζημιώσεων στην Αγγλία εφ' όσον οι υποψήφιοι αγοραστές διέθεταν τέτοια, τα οποία όμως θα μπορούσαν οι εφοπλιστές να χρησιμοποιήσουν ελεύθερα για την αγορά νέων πλοίων, εφ' όσον σε αυτά θα αναγνώριζαν το δικαίωμα του ελληνικού δημοσίου να εγγράψει υποθήκη.

Ακολούθησε γενική συνέλευση όλων των Ελλήνων εφοπλιστών της Νέας Υόρκης, όπου αποφασίστηκε ότι αποκρούονται οι όροι αντεγγύησης που εμπεριέχονται στο τηλεγράφημα της κυβέρνησης, με το σκεπτικό ότι θα διευκόλυναν προνομιακά όσους κατείχαν ήδη πλοία, να αγοράσουν κι άλλα παρέχοντας απλή υποθήκη αντεγγύησης, ενώ θα αδικούσαν κατάφωρα τους εφοπλιστές των πλοίων που βυθίστηκαν, γιατί θα δεσμεύονταν οι ασφαλιστικές αποζημιώσεις τους και τους ασκούταν “ψυχολογική βία” για αγορά πλοίων που πιθανώς θα ήταν άκαιρη, απλώς για να απαλλαγούν από αυτή τη δέσμευση. Επίσης, σημείωναν οι εφοπλιστές, δέσμευση των ασφαλιστικών αποζημιώσεων στερεί από τους πλοιοκτήτες τη δυνατότητα ναυπήγησης. Και αυτό γιατί αφού το κόστος ναυπήγησης πλοίων υπερβάλλει κατά πολύ τα διαθέσιμα κεφάλαια κάθε εφοπλιστή, τότε τον υποχρεώνει να παρέχει δικαίωμα εγγραφής πρώτης υποθήκης στα ναυπηγεία ή στις τράπεζες, αποκλείοντας την κυβερνητική πρόταση για εγγραφή υποθήκης υπέρ του ελληνικού δημοσίου. Επιπλέον, θεωρήθηκε ότι οι προτάσεις της κυβέρνησης αδικούν επίσης τους μικρούς εφοπλιστές και πλοιάρχους “τους υπηρετήσαντας διαρκούντος του πολέμου και επεζήσαντας,

προτιθεμένους δε να σταδιοδρομήσουν αγοράζοντας Λίμπερτυ”.

Αξίζει να σημειωθεί ότι πέρα από τα προαναφερθέντα που απεστάλησαν με τηλεγράφημα στην ελληνική κυβέρνηση, ο εφοπλιστής Γεώργιος Μοάτσος, ο οποίος συνόδευε την ελληνική οικονομική αποστολή στην Ουάσιγκτον, φρόντισε να ταχυδρομήσει το ίδιο τηλεγράφημα, τόσο στον υπουργό Συντονισμού Μιχάλη Αιλιανό όσο και στον παιδικό του φίλο Σοφοκλή Βενιζέλο (σε αυτόν το απέστειλε με τον εφοπλιστή Γράτσο) προσθέτοντας σε αμφότερες τις περιπτώσεις επιπλέον παραγράφους περίπου πανομοιότυπες. Στο τηλεγράφημα που αφορά τον Βενιζέλο, εντύπωση προκαλεί ο ιδιαίτερα οικείος τόνος με τον οποίο οι εφοπλιστές του απευθύνονται:

“Φρόντισε οι παραπάνω απόψεις να γίνουν δεκτές, διότι αλλιώς μόνο ελάχιστοι πλούσιοι εφοπλιστές που έχουν ήδη βαπόρια και εκατομμύρια θα θελήσουν να επωφεληθούν της ευκαιρίας εις βάρος όλων των μικρών, συμπεριλαμβανομένων και ημών”... (245)

Εν τέλει η κυβέρνηση, κατέληξε στην οριστική απόφασή της σχετικά με τις εγγυήσεις, η οποία ικανοποιούσε τις απαιτήσεις των εφοπλιστών, όπως αυτές είχαν διατυπωθεί μέχρι εκείνη τη στιγμή. Συγκεκριμένα, η κυβέρνηση αποφάσισε να χορηγήσει εγγύηση στο ύψος του 75% της αξίας των πλοίων που θα αγοράζονταν. Οι Έλληνες εφοπλιστές από τη μεριά τους, όφειλαν να καταβάλουν μετρητοίς το 25% της αξίας των σκαφών, να καταθέσουν ως αντεγγύηση το 10% της συνολικής αξίας, να προκαταβάλλουν στην αρχή κάθε έτους την ετήσια τοκοχρεωλυτική δόση, να παράσχουν υπέρ του ελληνικού δημοσίου δεύτερη υποθήκη -μετά την αμερικανική- στα πλοία που θα αγόραζαν και να παράσχουν πρώτη υποθήκη υπέρ του ελληνικού δημοσίου σε άλλα πλοία που θα αγοράζονταν απευθείας από τους πλοιοκτήτες για τους οποίους θα χορηγούταν εγγύηση για Λίμπερτυ ή να ενέγραφαν σε αυτά δεύτερη υποθήκη υπέρ του ελληνικού δημοσίου, εφόσον η πρώτη θα παραχωρούταν σε ναυπηγεία ή πωλητές. Ακόμη, ανακοινώθηκε ότι εγγύηση εκ μέρους του κράτους, θα προσφερόταν και για άλλους τύπους πλοίων πέρα από τα Λίμπερτυ και τα Βίκτορυ. (246)

B4) Η ΔΙΑΝΟΜΗ.

Η οριστικοποίηση της απόφασης της ελληνικής κυβέρνησης να προσφέρει τις απαιτούμενες εγγυήσεις για την αγορά των σκαφών με όρους μάλιστα που ικανοποιούσαν όλες τις απαιτήσεις των εφοπλιστών, ήρε τα εμπόδια που δημιουργούσε στους πλοιοκτήτες η έλλειψη κεφαλαίων σε

δολάρια και άνοιγε τον δρόμο για την απόκτηση των Λίμπερτυ. Για την όσο το δυνατόν ευνοϊκότερη εξέλιξη των πραγμάτων, έπειτα από απόφαση του υπουργικού συμβουλίου, μετέβη στις ΗΠΑ και ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Νικόλαος Αβραάμ. Στη συγκεκριμένη συνεδρίαση, μετείχε και ο τότε αρχηγός της κυβερνητικής οικονομικής αποστολής στις ΗΠΑ, Σοφοκλής Βενιζέλος, ο οποίος παραινούσε τον Αβραάμ “να πάρει ένα αεροπλάνο και να πάει το ταχύτερον κάτω για να μη χαθεί η ευκαιρία”. **(247)**

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, έφτασε στη Νέα Υόρκη στις 14 Οκτωβρίου 1946. Εκεί, συστάθηκε μια επιτροπή που αποτελούνταν από τους Βασίλειο Σκαρπέτη από την πλευρά του υπουργείου και τους εφοπλιστές Κουλουκουντή, Μοάτσο, Καλλιμανόπουλο, Λεμό, Ρεθύμνη και Βεργωτή που είχε σκοπό να ελέγξει την επάρκεια των αιτήσεων που είχαν κατατεθεί. Όταν η ώρα της διαπραγμάτευσης της ελληνικής πλευράς με την αμερικανική Ναυτιλιακή Επιτροπή πλησίαζε, ο Κουλουκουντής υπέβαλε στην τελευταία ένα υπόμνημα εκ μέρους της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Νέας Υόρκης, στο οποίο αφού περιέγραφε τις απώλειες και τις γενικότερες δυσκολίες που υπέστη στη διάρκεια του συμμαχικού πολεμικού αγώνα η ελληνική ναυτιλία, ανέφερε αναλυτικά και τα οικονομικά δεδομένα της διαπραγμάτευσης, τα οποία είναι τα ίδια με εκείνα στα οποία ο Κουλουκουντής αναφέρθηκε στο υπόμνημα που είχε αποστείλει νωρίτερα στην ελληνική κυβέρνηση και αφορούν τα κόστη της αγοράς, της εγγύησης και της τοκοχρεωλυτικής εξυπηρέτησης. Έπειτα από αυτά, ο εκπρόσωπος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Νέας Υόρκης, αναφερόταν στην εξαιρετική σημασία που είχε για την ελληνική οικονομία η διεκδικούμενη άμεση παράδοση των εκατό πλοίων κυρίως για την ανακούφιση των τεσσάρων χιλιάδων άνεργων Ελλήνων ναυτικών, αλλά και για τη συναλλαγματική ενίσχυση της χώρας, για την ευημερία της οποίας η άμεση ανασυγκρότηση της ναυτιλίας είναι επιτακτική ανάγκη όχι μόνο για την ευημερία της, αλλά και για την οικονομική και κοινωνική της σταθερότητα **(248)** τομείς που όπως έχει επισημανθεί και σε άλλα σημεία της παρούσας εργασίας ενδιέφεραν σημαντικά τους Αμερικανούς σε σχέση με την επιλογή διοχέτευσης Λίμπερτυ και δεν αφορούσαν μόνο την Ελλάδα, αλλά και άλλες χώρες της ευρύτερης περιοχής.

Εκτός από τις επαφές με την αμερικανική πλευρά, έμενε ακόμη να καθοριστεί ένα ακόμη σημαντικό στοιχείο σχετικό με την αγοραπωλησία και αφορούσε τις προϋποθέσεις βάσει των οποίων το ελληνικό δημόσιο επρόκειτο να εγγυηθεί για λογαριασμό των αγοραστών των πλοίων. Οι προϋποθέσεις αυτές ήταν τρεις: Αίτηση για την αγορά πλοίου, φερεγγυότητα του αγοραστή και απώλεια πλοίου κατά τη διάρκεια του πολέμου. Η συσταθείσα επιτροπή, δέχτηκε κατ’ αρχήν όλες τις υποβληθείσες αιτήσεις και πρότεινε για όποια αίτηση θα υποβαλλόταν στη συνέχεια να

λαμβάνεται υπόψιν με τη σειρά που υποβλήθηκε και εφ' όσον γινόταν δεκτή, να παίρνει τη θέση όποιας αποσυρόταν ή απορριπτόταν για οποιοδήποτε λόγο. Όσον αφορά το ζήτημα της φερεγγυότητας, στην παρούσα έρευνα δεν κατέστη δυνατό να εντοπιστούν συγκεκριμένα και ουδέτερα κριτήρια της φερεγγυότητας του κάθε υποψήφιου αγοραστή, εφ' όσον όντως υπήρχαν τέτοια. Χωρίς να υποστηρίζεται ότι οι αρμόδιοι αδιαφόρησαν για αυτή, ωστόσο η πιστοποίηση της φερεγγυότητας μοιάζει να ταυτιζόταν σε μεγάλο βαθμό με την αναγνωρισιμότητα των αγοραστών στον χώρο της ναυτιλίας, ενώ λαμβανόταν υπόψιν και η προσωπική τους πιστοληπτική δυνατότητα, στοιχεία που βεβαίως δεν είναι αμελητέα, αλλά δεν δίνουν απάντηση στο αν τα κριτήρια της φερεγγυότητας ήταν σαφώς διατυπωμένα ή αν η κάλυψή τους αποφασιζόταν με τρόπο κάπως εμπειρικό.

Παρότι υπήρξαν περιπτώσεις αγοραστών στις οποίες η εγγύηση του κράτους θα μπορούσε να θεωρηθεί παρακινδυνευμένη, ωστόσο υποστηρίχθηκε και έγινε δεκτό ότι η εγγύηση δεν θα έπρεπε να περιοριστεί μόνο στους γνωστούς εφοπλιστές, γιατί κάτι τέτοιο θα απέκλειε όλους τους υπόλοιπους που δεν είχαν ακόμη καθιερωθεί στον ναυτιλιακό χώρο. Έτσι προκρίθηκε μια λύση που όριζε ότι όσοι θεωρούνταν νεοεισερχόμενοι στον εφοπλισμό, θα έπρεπε να αναθέσουν τη διαχείριση των πλοίων τους σε ένα ήδη γνωστό εφοπλιστικό γραφείο, το οποίο θα αναλάμβανε και την ευθύνη να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του αγοραστή τόσο προς το αμερικανικό όσο και προς το ελληνικό δημόσιο. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα, να πάρουν τα γνωστά εφοπλιστικά γραφεία ποσοστά μεγαλύτερα και από 50% της κυριότητας πλοίων που υπήχθησαν στην προαναφερθείσα κατηγορία. **(249)** Τέλος, το κριτήριο της απώλειας πλοίων στη διάρκεια του πολέμου, ουσιαστικά δεν επηρέασε τη διαμόρφωση της αρχικής λίστας αγοραστών, καθώς ο αριθμός των εκατό αιτήσεων συμπληρωνόταν μετά βίας και έτσι δεν ετίθετο ζήτημα προτίμησης αγοραστών. Κάτι τέτοιο συνέβαινε γιατί πολλοί εφοπλιστές και μάλιστα μερικοί από τους πιο γνωστούς, αρχικά όχι μόνο δεν προωθούσαν τη λύση των Λίμπερτυ για την ανασυγκρότηση των στόλων τους, αλλά προέτρεπαν και άλλους εφοπλιστές να μην προβούν στην αγορά τους.

Αξίζει να παρατηρηθεί πως η συμπλήρωση και η παρουσίαση στους αρμόδιους αμερικανικούς φορείς του απαιτούμενου αριθμού ενδιαφερομένων για την αγορά εκατό πλοίων, ήταν την εποχή εκείνη ζήτημα εξαιρετικής σημασίας για την ελληνική κυβέρνηση γιατί αφού ζητούσε να πουληθούν εκατό πλοία έπρεπε να έχει εξασφαλισμένους τους αγοραστές, μια και τα πλοία δεν ήταν αποφασισμένο να πουληθούν στην Κυβέρνηση, όπως συνέβαινε με άλλες χώρες, αλλά απευθείας στους πλοιοκτήτες. Έτσι η εκδηλωθείσα απροθυμία που έδινε τον τόνο τον Ιανουάριο του 1947, δημιουργούσε σοβαρά προβλήματα στην υλοποίηση της αγοράς. Στο τεύχος του

Ιανουαρίου 1947 του περιοδικού “Ναυτικά Χρονικά” - ο διευθυντής του οποίου, Δημήτρης Κωττάκης διαδραμάτισε έντονο παρασκηνιακό ρόλο στη διαδικασία απόκτησης των Λίμπερτυ – εκθέτει τις επιφυλάξεις ορισμένων εφοπλιστών απέναντι στα Λίμπερτυ, τις οποίες ο ίδιος απορρίπτει ως αβάσιμες προκαταλήψεις:

“ Η πρόταση του Μανώλη Κουλουκουνή -γιατί να το αποκρύψουμε- ήγειρε οξύτατες αντιρρήσεις πλείστων όσων εκ των σημαντικότερων εφοπλιστών μας. Τα Λίμπερτυ δεν ήταν γι’ αυτούς τα καταλληλότερα σκάφη και θεωρούσαν τη μελλοντική τους σταδιοδρομία βραχύβια. Τα ελάσματά τους δεν ήταν καλής ποιότητας και η ολοκληρωτική τους ηλεκτροσυγκόλληση χαρακτηριζόταν ως μειονέκτημα που δεν ήταν δυνατόν να παραβλεφθεί. Απερίγραπτη ήταν η η συστηματική κατά των Λίμπερτυ προκατάληψη. Οι πιο παράλογες, οι αστήρικτες τεχνικώς αντιρρήσεις ακούγονταν στις σχετικές συζητήσεις μεταξύ των εφοπλιστών στο Λονδίνο, τη Νέα Υόρκη και την Αθήνα. Έφτασε εφοπλιστής, των δυναμένων να έχουν γνώμη, να προλέγει την ολοκληρωτική μετά τινά χρόνον κατάρρευση του σκάφους των Λίμπερτυ. Μόνα τους, χωρίς καμιά πίεση, θα αποσπώνταν – έλεγε – τα ελάσματά τους”. (250)

Δεν μπορεί να αποκλειστεί η πιθανότητα οι αντιρρήσεις ισχυρών εφοπλιστών να αποτελούσαν τουλάχιστον ως ένα βαθμό και μοχλό πίεσης προς την ελληνική κυβέρνηση για την εξασφάλιση όσο το δυνατόν περισσότερο συμφερόντων όρων για τους ίδιους σχετικά με την εξασφάλιση της υποσχεθείσας από το κράτος εγγύησης. Ο Σταύρος Λιβανός, ο οποίος αποτελεί μία από τις περιπτώσεις εφοπλιστών που η σχέση τους με τα Λίμπερτυ θα προσεγγιστούν εκτενέστερα στη συνέχεια της εργασίας, ήταν εκείνος που σε πρώτη φάση εξέφραζε τις ισχυρότερες ίσως διαφωνίες απέναντι στην επιλογή απόκτησης των Λίμπερτυ. Τελικά όμως, ήταν ο ίδιος που στο τέλος αναδείχτηκε ο σημαντικότερος αγοραστής Λίμπερτυ, εξασφαλίζοντας για λογαριασμό του τουλάχιστον δώδεκα από τα εκατό Λίμπερτυ.

Ακόμη, πρέπει να επισημανθεί πως παρά το γεγονός ότι στην περίοδο πριν από την πραγματοποίηση της αγοράς των σκαφών, έγινε λόγος για την ανάγκη να μην περιοριστούν οι αγοραστές των πλοίων μόνο στους παραδοσιακούς εφοπλιστές, αυτό που συνέβη στην πράξη ήταν ότι από τα Λίμπερτυ επωφελήθηκαν κατά κόρον οι μεγάλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Στο παρακάτω παράθεμα που συμπυκνώνει με ακρίβεια τις εξελίξεις που ακολούθησαν την αγορά των εκατό πλοίων, η εικόνα που δίνεται είναι συγκεκριμένη:

“ Αν και η αγορά των εκατό Λίμπερτυ υποτίθεται ότι υλοποιήθηκε για να ενισχύσει τους

μικρομεσαίους εφοπλιστές [...] παρατηρούμε ότι περισσότερα από τα μισά Λίμπερτυ αγοράστηκαν από κορυφαίες ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Αυτές οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις, που ήταν ήδη εγκατεστημένες στο εξωτερικό, μπόρεσαν να καρπωθούν υψηλά κέρδη από την εκμετάλλευση αυτών των φθηνών πλοίων σε περιόδους υψηλών ναύλων, και να επεκταθούν διεθνώς [...]. Ένα από τα αποτελέσματα αυτής της πολιτικής υπήρξε η εντυπωσιακή άνοδος του υπό σημαία ευκαιρίας ελληνόκτητου στόλου, καθώς ο πολλαπλασιασμός των ναυτιλιακών γραφείων του Λονδίνου και της Νέας Υόρκης σημείωσε εξέλιξη σε βαθμό μη συγκρίσιμο μ' εκείνον του υπό ελληνική σημαία στόλου και των γραφείων του Πειραιά που δεν σημείωσαν καμιά εξέλιξη για τα επόμενα δώδεκα χρόνια.

Σε βάθος χρόνου: “Η αγορά των Λίμπερτυ αποδείχτηκε θεμελιώδης για τη μεταπολεμική ανάπτυξη του ελληνόκτητου στόλου. Ο πόλεμος της Κορέας, στις αρχές του '50, που κλιμάκωσε τους φόβους για μια νέα διεθνή σύρραξη και εκτόξευσε τους ναύλους σε μεγάλα ύψη, απέδωσε ασύλληπτα κέρδη στους Έλληνες εφοπλιστές. Αυτή η “χρυσή” περίοδος ακόμη μνημονεύεται από τους εφοπλιστικούς κύκλους ως εκείνη κατά την οποία με “ένα ταξίδι έκαμε δυο βαπόρια”. Και ουσιαστικά, μετά ακριβώς απ' αυτήν την περίοδο οι Έλληνες εφοπλιστές έγιναν οι καλύτεροι πελάτες των ευρωπαϊκών, αμερικανικών και ιαπωνικών ναυπηγείων”. (251)

Ένα ακόμη αξιοσημείωτο στοιχείο της διανομής των σκαφών, αφορά τα 14 Λίμπερτυ που είχαν παραδοθεί στην Ελλάδα διαρκούντος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου με βάση τον αμερικανικό νόμο περί εκμίσθωσης και δανεισμού, τα οποία εν τέλει συμπεριλήφθηκαν στα εκατό πλοία της πώλησης του 1947. Αυτά τα 14 Λίμπερτυ ταξίδευαν εν καιρώ πολέμου υπό ελληνική σημαία, ναυλωμένα από την αμερικανική κυβέρνηση. Τη διαχείρισή τους είχε αναλάβει η United Greek Shipowners Corporation που βρισκόταν υπό τον έλεγχο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Νέας Υόρκης. (252)

Τα συγκεκριμένα σκάφη, ήταν ήδη επανδρωμένα και βρίσκονταν σε κίνηση, με αποτέλεσμα το κόστος διαχείρισής τους να είναι πολύ μικρότερο, αφού δεν επιβαρύνονταν με έξοδα επάνδρωσης, εφοδιασμού, δεξαμενισμού. Τα 14 Λίμπερτυ – πλην δύο που αποκτήθηκαν με διαφορετικές διαδικασίες – το ένα από τον Λιβανό και το άλλο από τον Καλλιμανόπουλο - παραχωρήθηκαν τελικά με κλήρωση στους αγοραστές τους και οι τελευταίοι ως ανταπόδοση αποφασίστηκε να συνεισφέρουν ένα ποσό για τη ναυτική εκπαίδευση, το οποίο έφτασε τις 80.000 λίρες. Οι αγοραστές των δεκατεσσάρων προνομιούχων караβιών ήταν οι εφοπλιστές Βεργωτής, Ρεθύμνης, Κουμάνταρος, Αναστασίου, Κονδύλης, Απόδιακος, Λύρας, Λεμός, Λούζης και γκρουπ “Μαραθών”, Καράς, Πατέρας, Γράτσος, Καλλιμανόπουλος και Λιβανός.

B5) ΟΙ ΑΝΤΙΑΔΡΑΣΕΙΣ.

Εκτός των άλλων, η ιστορία των Λίμπερτυ είναι και μια ιστορία καλυμμένη από μια αχλή σκανδαλογίας, υπονοιών ή ξεκάθαρων τοποθετήσεων για εύνοια συγκεκριμένων συμφερόντων, φαβοριτισμούς, με ένα πέπλο “διαπλοκής” όπως λέγεται με σύγχρονους όρους.

Ο πρώτος πρωταγωνιστής της υπόθεσης που μπαίνει στο στόχαστρο είναι ο ίδιος ο τότε υπουργός Ναυτιλίας, Νικόλαος Αβραάμ. Στις 11 Φεβρουαρίου 1947, η εφημερίδα “Ελευθερία” θέτει θέμα προμήθειας, επισημαίνοντας ότι η πώληση και η αγορά των Λίμπερτυ αποτελεί “μια κανονική εμπορική πράξη (μπίζνες όπως λένουν εις την Αμερικήν)” και πως είναι γνωστό ότι πάντοτε σε αυτές τις περιπτώσεις, οι μεσολαβούντες λαμβάνουν νόμιμη προμήθεια. Στη συνέχεια, η “Ελευθερία” υπενθυμίζει στον υπουργό ότι του έχει ζητήσει να δώσει στη δημοσιότητα το έγγραφο με το οποίο εκχωρεί στο δημόσιο την προμήθεια την οποία έλαβε γιατί όπως υπογραμμίζει “Πολλά διαδίδονται και εδώ και εις τας Ηνωμένας Πολιτείας. Πολλά τα οποία δεν θέλομεν να πιστεύσωμεν”. **(253)** Ο Αβραάμ έστειλε απάντηση με δικαστικό κλητήρα στην εφημερίδα **(254)** όπου τόνισε ότι δεν υπήρξε προμήθεια και ούτε ήταν δυνατόν να υπάρξει, άρα οποιαδήποτε αντίθετη διάδοση ή υπόνοια στερείται βάσης και είναι απολύτως κακόβουλη. Πάντως, στις 13 Φεβρουαρίου 1947 η κυβέρνηση ανασχηματίστηκε και στη νέα της σύνθεση δεν συμπεριλαμβανόταν ο Νικόλαος Αβραάμ. **(255)**

Στις 26 Απριλίου 1947 η υπόθεση αναζωπυρώνεται. Ο “Ριζοσπάστης” κυκλοφορεί με τίτλους όπως “Ο κόσμος που κυβερνά” και “αυτόγραφον διαφθοράς”, δημοσιεύοντας φωτογραφίες και αποσπάσματα από μια επιστολή του Αβραάμ προς τον γιο του Μάνθο, με ημερομηνία 25 Φεβρουαρίου 1947. Στα επίμαχα μέρη της επιστολής, τουλάχιστον όπως αυτά παρουσιάστηκαν, ο υπουργός φαίνεται να αναφέρεται σε προμήθειες, δώρα, μετοχές και άλλα παρόμοια.

Ο Αβραάμ, κατέφυγε στη Δικαιοσύνη μηνύοντας για συκοφαντική δυσφήμιση τις εφημερίδες «Ριζοσπάστης» και «Ελεύθερη Ελλάδα» με το δικαστήριο να εκδίδει καταδικαστική απόφαση για την πρώτη και αθωωτική για τη δεύτερη και επίσης ζήτησε από τη Βουλή όπου ήδη είχε αρχίσει να συζητείται έντονα το θέμα, αίτηση για σύσταση εξεταστικής επιτροπής. Τον τέως υπουργό υπερασπίστηκαν με σχετικές αναφορές τους προς το κοινοβούλιο η Ένωση Εφοπλιστών, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών της Νέας Υόρκης και η Ένωση Πλοιάρχων.

Η έκθεση των εισηγητών η οποία έγινε δεκτή από την εξεταστική επιτροπή καταλήγει: «Και ναι μεν ουδεμία κατά την κρίσιν ημών προκύπτει ποινική ευθύνη του τέως Υπουργού και νυν Βουλευτού Πειραιώς και Νήσων κ. Ν. Αβραάμ [...] αλλά παραμένει η ευθύνη έναντι των παραδόσεων του Κοινοβουλευτικού ημών βίου εκ των εκφραζόμενων στοχασμών περί “το πολιτεύεσθαι» και ασκείν το λειτούργημα αντιπροσώπων του Λαού”. **(256)**

Πέρα από αυτά, ο Νικόλαος Αβραάμ στη διάρκεια της θητείας του ως υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, ήταν ο πολιτικός που είχε κερδίσει τη μεγαλύτερη εμπιστοσύνη των εφοπλιστών από όλους τους προκατόχους του και αυτό δεν είχε συμβεί τυχαία. Ήδη στην πρώτη του συνέντευξη Τύπου ως υπουργός λίγες μέρες μετά την ανάληψη των καθηκόντων του τον Απρίλιο του 1946, ο Αβραάμ έθιξε δύο ζητήματα που βρίσκονταν πολύ ψηλά στην εφοπλιστική ατζέντα. Το πρώτο είχε να κάνει με τη ναυτεργασία. Σε αυτό το επίπεδο η έμφαση εκ μέρους του νέου υπουργού δινόταν στην προσπάθεια να πειστούν οι ναυτικοί να μην εμμένουν στη διατήρηση των κεκτημένων δικαιωμάτων που είχαν αποκτήσει στη διάρκεια του πολέμου, τονίζοντας ότι η επιμονή σε μια τέτοια θέση θα λειτουργούσε απαγορευτικά στην αύξηση της χωρητικότητας του ελληνόκτητου στόλου η οποία θα έπρεπε να επιδιώκεται και από όλους τους εμπλεκόμενους, καθώς με αυτόν τον τρόπο θα επιτυγχανόταν η απορρόφηση των χιλιάδων άνεργων ναυτικών. Το δεύτερο αφορούσε την αγορά των Λίμπερτυ, σχετικά με την οποία ο υπουργός είχε ήδη από τις αρχές Μαΐου του 1946 υποστηρίζει την πρόταση του Κουλουκουντή για αγορά νέας χωρητικότητας βάσει του νόμου περί πωλήσεως των αμερικανικών πλοίων. **(257)**

Εκτός από τα παραπάνω, ο Αβραάμ ήταν απόλυτα πεπεισμένος ότι το κράτος έπρεπε να συνδράμει τους εφοπλιστές στην προσπάθειά τους να αγοράσουν πλοία από την Αμερική εγγυώμενο για λογαριασμό τους αφού βάσει των δηλώσεών του “το κράτος ασκούν τον πραγματικόν ρόλον του της συνδρομής της ιδιωτικής πρωτοβουλίας εις τας υγιείς επιδιώξεις της, θα αναλάβει να παραχωρήσει εις τους εφοπλιστάς τα αναγκαία δολάρια διά τας αγοράς των νέων πλοίων, εισπράττον έναντι αυτών λίρας εκ των εν Αγγλία καταθέσεων των εφοπλιστών” **(258)** αν και στην πράξη το ποσό της εφοπλιστικής αντεγγύησης κάλυπτε όπως αναφέρθηκε σε άλλο εδάφιο, μόνο το 10% της συνολικής αξίας των πλοίων. Ο τότε υπουργός Ναυτιλίας διεκδίκησε εκείνη την εποχή από τους εφοπλιστές και μια επιπλέον δέσμευση, εκείνη που αφορούσε την εισαγωγή μέρους του συναλλάγματος από τα πλοία στην Ελλάδα. Οι εφοπλιστές φαίνεται να συμφώνησαν αρχικά, αν και δεν παρέλειψαν να επισημάνουν ότι θα χρειαζόταν συζήτηση για τους όρους με τους οποίους θα εφαρμοζόταν κάτι τέτοιο καθώς και για το ύψος του ποσοστού εσόδων που η δέσμευση θα αφορούσε **(259)** προβάλλοντας ταυτόχρονα και διαρκώς τις δυσκολίες που θα είχε η υλοποίηση του

αιτήματος για τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες που περισσότερο δραστηριοποιούνταν στα διεθνή και όχι στα εγχώρια ύδατα. Τελικά, μερίδα των εφοπλιστών αποδέχτηκε την πρόταση Αβραάμ και έτσι στα τέλη του 1946 υπολογιζόταν ότι κατά το πρώτο έτος εκμετάλλευσης των Λίμπερτυ, θα εισέρχονταν στην Ελλάδα 2.000.000 δολάρια από τα κέρδη που θα απέφεραν. **(260)**

Για την πολύτιμη συνεισφορά του Νικόλαου Αβραάμ στην απόκτηση των Λίμπερτυ διοργανώθηκε ειδική τελετή προς τιμήν του στις 10 Ιανουαρίου 1947 σε ξενοδοχείο της Νέας Υόρκης, όπου παρευρέθησαν δεκάδες στελέχη του ελληνικού Διπλωματικού Σώματος, Έλληνες εφοπλιστές, καθώς και άλλα στελέχη της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας των ΗΠΑ. **(261)** Λίγα χρόνια αργότερα όμως, συγκεκριμένα στις 9 Ιανουαρίου 1954 και σε πλήρη αντίστιξη με τις προαναφερθείσες τιμές, ο Νικόλαος Αβραάμ (αφού πρωτύτερα παραιτηθεί από υπουργός της κυβέρνησης Πλαστήρα, εκφράζοντας τη διαφωνία του για την εκτέλεση του καταδικασθέντος στελέχους του ΚΚΕ Νίκου Μπελογιάννη και των συντρόφων του Μπάτση, Αργυριάδη, Καλούμενου) θα πεθάνει μόνος και ξεχασμένος κι αφού προηγουμένως αναγκάστηκε να πουλήσει για αντιμετώπιση των καθημερινών του εξόδων, ένα αναμνηστικό «μικρόν ομοιότυπον Λίμπερτυ» το οποίο λίγο νωρίτερα του είχε χαρίσει η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών σε ένδειξη ευγνωμοσύνης, με αποτέλεσμα η οικογένειά του να μην είναι σε θέση να καλύψει ούτε τα έξοδα της κηδείας του. **(262)**

Εκτός από την περίπτωση Αβραάμ, μια διαφορετικού επιπέδου και άλλης οπτικής μεγάλη αντίδραση που εκδηλώθηκε εξ αιτίας των χειρισμών στην απόκτηση των Λίμπερτυ, ήταν αυτή του Αριστοτέλη Ωνάση, ο οποίος ορμώμενος από τις εξελίξεις υπέβαλε “τον Σεπτέμβριο του 1947 ως υπόμνημα/ανοιχτή επιστολή προς τον Πρόεδρο των Ελλήνων Εφοπλιστών στη Νέα Υόρκη Μανώλη Κουλουκουντή που διακινήθηκε σε διάφορα αντίτυπα σε δακτυλόγραφη μορφή στους ελληνικούς εφοπλιστικούς κύκλους της Νέας Υόρκης, του Λονδίνου και του Πειραιά. Δημοσιεύτηκε έξι χρόνια αργότερα στην Αθήνα από την ελληνική εφημερίδα Εθνικός Κήρυξ σε 12 συνέχειες με τον τίτλο “Η ναυτιλία μας μετά τον πόλεμον και η δράσις των Ελλήνων εφοπλιστών. Μια εξιστόρησις αγνώστων και καταπληκτικών γεγονότων, από τον δαιμόνιον Έλληνα εφοπλιστήν κ. Ωνάσην”.

Ο Ωνάσης, έχοντας μείνει εκτός της αγοραπωλησίας των Λίμπερτυ αναφέρει στο υπόμνημά του ότι “τα 100 εδωρήθησαν από την χειρονομίαν του Ελληνικού λαού”. Ο ίδιος υπολόγισε ότι μέσα στον πρώτο χρόνο τα 100 αυτά πλοία απέδωσαν εισόδημα 9 εκ. λίρες Αγγλίας και καθαρό κέρδος 2,8 εκ.

λίρες Αγγλίας άρα οι εφοπλιστές δεν χρειάζονταν την εγγύηση του ελληνικού κράτους. Δηλαδή σε λιγότερο από τέσσερα χρόνια θα είχαν υπερεξοφλήσει το δάνειο το οποίο εγγυήθηκε το ελληνικό κράτος για 17 χρόνια.

Πριν από όλα αυτά είχε απευθύνει “την παρακάτω ειδική προσφορά στο Υπουργείο Ναυτιλίας να αγοράσει τοις μετρητοίς τα 7 τάνκερ (μαζί με τα Λίμπερτυ θα παραχωρούνταν στους Έλληνες εφοπλιστές και επτά αμερικανικά δεξαμενόπλοια) και να διαθέσει μέρος των κερδών στο ΝΑΤ (Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο) και άλλους οργανισμούς, προς όφελος του Δημοσίου: “Αναλαμβάνω την αγορά των χορηγουμένων επτά σκαφών, υπό τον όρον, όπως πάσα καθαρά πρόσδοδος διατίθεται εις κοινωφελείς σκοπούς εντός του πλαισίου της οικογενείας του Έλληνος ναυτεργάτου. Επιθυμώ να τονίσω, ότι δεν διεκδικώ αίγλην δωρητού, διότι δεν δωρίζω τίποτε. Απλώς θα διευκολύνω και θα παράσχω τα μέσα και το απαιτούμενον κεφάλαιον επί τι χρονικόν διάστημα, ομού με την χορηγούμενην πίστωσιν της Αμερικανικής Κυβερνήσεως και της εθνικής εγγυήσεως, άπαντα τα οποία αποσβέννυνται από την επιχείρησιν εκ του ασφαλούς δια μακροχρονίου προναυλώσεως. Η ιδιοκτησία του στόλου να περιέλθη εις νομικόν πρόσωπον, αποτελούμενον από αντιπρόσωπον Υπουργείου Ναυτιλίας, ναυτεργατών, Ενώσεως Εφοπλιστών και εμού”.

Η προσφορά του “προκάλεσε άμεση αντίδραση από τους υπόλοιπους εφοπλιστές: τα 7 πλοία αγοράστηκαν τοις μετρητοίς από τους παραδοσιακούς εφοπλιστές, Νικόλαο Λυκιαρδόπουλο, Στρατή Ανδρεάδη, Σταύρο Λιβανό, Γεώργιο Νικολάου, τους γιούς του Πέτρου Γουλανδρή, το Μάρκο Νομικό και τους αδελφούς Χανδρή.

Ο Αριστοτέλης Ωνάσης, που αποκλείστηκε όχι μόνο από την αγοραπωλησία των 100 Λίμπερτυ αλλά και από την αγορά των 7 δεξαμενοπλοίων, εξοργίστηκε, όπως φαίνεται και παρακάτω στο υπόμνημά του: “Τα μοιρασθήκατε και δεν μου αφήσατε ούτε ένα σωσίβιον, εμένα, του πρωτοπόρου της ιδέας, του ηθικού αυτουργού της όλης υποθέσεως, διότι άνευ εμού θα τα είχατε όλα επιστρέψει. Ηκούσθησαν δε και τα εξής ευχαριστήρια: “Δεν είναι Έλληνα, τι δικαίωμα έχει αυτός ο Ανατολίτης, ο Αργεντίνος”. Ο Ωνάσης φέρνοντας το Υπόμνημα στη δημοσιότητα χτυπούσε στην αχίλλειο πτέρνα του εφοπλιστικού κόσμου που διατηρούσε τους κανόνες του παιχνιδιού εντός των πυλών.

Επομένως το Υπόμνημά του είναι ένας τρόπος εκδίκησης προς την ελίτ των εφοπλιστών -ανάμεσα στην οποία και ο ίδιος ο πατέρας της συζύγου του - για τον τρόπο που του συμπεριφέρθηκαν μέσα στο πλαίσιο ενός άγριου ανταγωνισμού στη μεταπολεμική περίοδο. Το “εφοπλιστικό

κατεστημένο” με ηγέτη τον Μανώλη Κουλουκουντή, πάντα σύμφωνα με την παρούσα μαρτυρία του Ωνάση, προσπάθησε και κατάφερε να χειραγωγήσει τα εκάστοτε κυβερνητικά στελέχη ώστε να τον απο-κλείσει από τη μεγάλη αυτή προσφορά αμερικανικών πλοίων”.

Να επισημανθεί ακόμη ότι τα 7 δεξαμενόπλοια που αναφέρονται παραπάνω και αποτέλεσαν το “μήλο της έριδος” μεταξύ του Ωνάση και των υπόλοιπων εφοπλιστών, διαδραμάτισαν στη συνέχεια σημαντικό ρόλο και σε συνολικό επίπεδο για την ελληνική ναυτιλία. Συγκεκριμένα: “Τα επτά αυτά δεξαμενόπλοια ήταν η αφετηρία για την είσοδο των Ελλήνων εφοπλιστών στο δρόμο των δεξαμενοπλοίων. Οι επτά αγοραστές τους μετά από μια δεκαετία βρέθηκαν να έχουν στην εκμετάλλευσή τους περισσότερα από εβδομήντα δεξαμενόπλοια χωρητικότητας 2.000.000 τόνων και το 1963, δηλαδή ύστερα από δεκαπέντε χρόνια όταν άρχισαν να πηγαίνουν για διάλυση, οι Έλληνες εφοπλιστές είχαν 330 σκάφη που η χωρητικότητά τους ξεπερνούσε τα έξι εκατομμύρια τόνους”.(263)

Ένα τρίτο σοβαρό ζήτημα αντιπαράθεσης με αιτία τα Λίμπερτυ ήταν το γεγονός ότι περίπου ταυτόχρονα με τη συμφωνία για την παραχώρηση των 100 σκαφών με εγγύηση του ελληνικού κράτους στους Έλληνες εφοπλιστές, οι τελευταίοι άρχισαν να αγοράζουν ως απλοί ιδιώτες επιπλέον Λίμπερτυ – χωρίς μάλιστα να χρειάζονται σε αυτή την περίπτωση τα κρατικά δολάρια της εγγύησης- τα οποία επιπλέον έθεταν κάτω από ξένη σημαία. Μιλώντας για το θέμα σε ένα ακόμη υπόμνημά του προς τον υπουργό Ναυτιλίας Νικόλαο Αβραάμ, ο Μανώλης Κουλουκουντής δικαιολογούσε αυτή τη στάση των εφοπλιστών με το σκεπτικό ότι υποχρεώθηκαν να την ακολουθήσουν, καθώς όπως υποστήριζε οι αλληπάλληλες αναβολές της παράδοσης των εκατό Λίμπερτυ, το αδύνατο της συμμετοχής όλων των προτιθέμενων να αγοράσουν εφοπλιστών (οι οποίοι όμως όπως αναφέρθηκε στην εργασία προηγουμένως, σε αρχικό στάδιο μετά βίας κάλυπταν τα εκατό σκάφη) μαζί με τις δυσχέρειες που προκαλούσε η ιδιότητα του Ωνάση -που αγόρασε δέκα πλοία υπό σημαία Ονδούρας – ως Αργεντινίου υπηκόου ο οποίος δεν μπορούσε να λάβει μέρος στην εγγυημένη από το ελληνικό κράτος αγορά, ήταν για τον Κουλουκουντή οι βασικότεροι λόγοι που “επέδρασαν στην απόφαση ενίων εφοπλιστών μας να θέσουν υπερτριάνοντα λίμπερτυ υπό την παναμαϊκή και τη σημαία της Ονδούρας”... (264) Στη συνέχεια, ο Κουλουκουντής, επικαλείται ορισμένες τραπεζικές διευκολύνσεις που προσφέρει η επιλογή ξένης σημαίας, όπως η παροχή μακροπρόθεσμων δανείων εκ μέρους των αμερικανικών τραπεζών, τα οποία έφταναν μέχρι και το μισό της αξίας των πλοίων, με την προϋπόθεση ότι το κράτος στο οποίο θα ανήκε το πλοίο θα παρέσχε καθεστώς πλήρους ελευθερίας και δυνατότητα εκποίησης του σκάφους οποιαδήποτε

στιγμή. Αυτά τα δάνεια αναφέρει, παρέχονταν για τα υπό παναμαϊκή σημαία αγοραζόμενα σκάφη, ενώ για τα πλοία υπό ελληνική σημαία, δεν υπήρχε η ίδια προθυμία. Στο τέλος του υπομνήματός του, ο Κουλουκουντής υποστηρίζει ότι ούτως ή άλλως “όλη αυτή η κατεσπαρμένη κάτω από ξένες σημαίες δραστηριότητα καταλήγει – όπως κατέληξε και στο παρελθόν – στην ελληνική. Εκεί είναι το τελικό της καταφύγιο. Κανείς – το τονίζω ιδιαιτέρως – Έλληνας εφοπλιστής δεν είναι ικανοποιημένος με τις ξένες σημαίες. Το πράττει εξ ανάγκης, πιεζόμενος από τις περιστάσεις. Μόλις αυτές παρέλθουν, θα επανέλθουν αβίαστα στην κυανόλευκη”. Η αλήθεια είναι ότι παρά τους συναισθηματισμούς της τελευταίας αποστροφής του Μανώλη Κουλουκουντή, η πρόβλεψή του μάλλον δεν επαληθεύτηκε σε μεγάλο βαθμό στις επόμενες δεκαετίες, ενώ ίσως πιο κοντά στην πραγματικότητα να ήταν ένας ισχυρισμός που θα έλεγε ότι είναι ο “επαναπατρισμός” των πλοίων που συνήθως αποδεικνύεται προσωρινή κατάσταση, σε σχέση με τη μονιμότερη επιλογή των ξένων σημαιών.

Περισσότερο απαισιόδοξες προβλέψεις για την πορεία της ελληνικής σημαίας στα πλοία, διατυπώνει ο Υδραίος εφοπλιστής Γκίκας Κουλούρας στο βιβλίο του “Περί της ιστιοφόρου και της ατμήρους εμπορικής ναυτιλίας” (1951) όπου διατυπώνει την άποψη ότι οι συνέπειες της πολιτικής του κράτους – που λίγο καιρό πριν είχε εγγυηθεί για λογαριασμό των εφοπλιστών την αγορά των εκατό Λίμπερτυ για την περίφημη ναυτιλιακή ανασυγκρότηση - το οποίο σύμφωνα με τον συγγραφέα διώκει την ελληνική ναυτιλία και γι’ αυτό οι εφοπλιστές αναγκάστηκαν να θέσουν κάτω από ξένες σημαίες 250 ατμόπλοια, την ώρα που οι άνεργοι ναυτικοί αριθμούνταν σε χιλιάδες. Οι τελευταίοι δεν ξεφεύγουν από τη μήνη του Κουλούρα, αφού μετά τα “υπέρογκα έξοδα κίνησης του ελληνικού ατμόπλοιου”, αναφέρονται “οι παράλογες απαιτήσεις των ναυτεργατών”, η “υπεράριθμη σύνθεση”, το “δυσανάλογο και ασύνθητες” εδεσματολόγιο, η “συνεχής απαίτηση έκτακτων αμοιβών”, σε συνδυασμό με τη -διαρκώς αναφερόμενη ως τροχοπέδη – φορολογία, οδηγούν σε μια κατάσταση βάσει της οποίας “σε διάστημα μιας δεκαετίας η Ελληνική σημαία θα εξαφανιστεί εντελώς από την υδρόγειο”. (265)

Αντίλογος σε αυτές τις μάλλον υπερβολικές - αν όχι έξαλλες – διαπιστώσεις, εκφράζεται στη στήλη “ο Ειδικός” του περιοδικού Νέα Οικονομία. Εκεί επισημαίνεται ότι η διάθεση εκ μέρους των εφοπλιστών πολλών δεκάδων εκατομμυρίων δολαρίων και μεγάλων ποσών λιρών Αγγλίας για την αγορά όλων αυτών των πλοίων κάτω από ξένες σημαίες, ασφαλώς δεν φανερώνει ανεπάρκεια κεφαλαίων. Στη συνέχεια ο αρθρογράφος διερωτάται αν οι απαιτήσεις των πληρωμάτων είναι όντως τόσο μεγάλες και τα αιτήματά τους τόσο ασυμβίβαστα, ώστε η ελληνική σημαία να καθιστά τη ναυτιλιακή επιχείρηση επιζήμια, για να απαντήσει ότι κάτι τέτοιο δεν ισχύει:

“Τα τελούνται ήδη υπό την ελληνική σημαία πλοία, παρά την κατάστασή τους, εργάζονται επωφελώς. Ο πόλεμος έχει λήξει πριν από ενάμιση έτος και η οξύτητα των πνευμάτων η οποία υπήρχε κατά τη διάρκειά του, έχει παρέλθει. Ποια απόπειρα έγινε συνεννόησης και συμβιβασμού των υπαρχουσών διαφορών; Άλλοι επομένως είναι οι λόγοι της επένδυσης του ναυτιλιακού κεφαλαίου σε πλοία υπό ξένη σημαία και δη υπό σημαία των κρατών της Κεντρικής και Νότιας Αμερικής. Και αυτοί κυρίως είναι τρεις:

α) Η ασυδοσία των πλοιοκτητών,

β) Η αποφυγή της φορολογίας και

γ) Η πολιτική αστάθεια του τόπου μας κατά κύριο λόγο και δευτερευόντως η θολή κατάσταση, η οποία καλύπτει γενικώς την ευρωπαϊκή ήπειρο”. (266)

B6) ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΛΙΜΠΕΡΤΥ.

Η πιο χαρακτηριστική μορφή Έλληνα εφοπλιστή σε σχέση με την αγοραπωλησία των Λίμπερτυ, είναι αυτή του Μανώλη Κουλουκουντή. Πρόκειται για εκείνον που όπως φαίνεται πρώτος από όλους τους άλλους στράφηκε στη λύση των Λίμπερτυ για την προσπάθεια ανασυγκρότησης του μεταπολεμικού ελληνικού εμπορικού στόλου και επέμεινε στη θέση του σε όλη την πορεία που ακολούθησε μέχρι την πραγματοποίηση της αγοράς.

Ο Κουλουκουντής, αποτέλεσε ηγετική μορφή του ελληνικού εφοπλισμού με καθοριστική συμβολή στην εξέλιξή του, τόσο μέσω του λονδρέζικου γραφείου του της εταιρείας R&K στον Μεσοπόλεμο, όσο και μέσω αυτού της Νέας Υόρκης:

“Γνώστης της διεθνούς ναυλαγοράς, των θεσμών της ναυτιλίας αλλά κυρίως της διαχείρισης των ίδιων των πλοίων χάραζε πολιτική για την ελληνική ναυτιλία στο σύνολό της, και όχι μόνο για τις δικές του επιχειρήσεις, ιδιαίτερα στις κρίσιμες περιόδους των δεκαετιών 1930 και 1940. Κανένας άλλος εφοπλιστής του εικοστού αιώνα δεν έχει χαρακτηριστεί από την ίδια την εφοπλιστική κοινότητα ως ο “πατριάρχης”, ο “μέντορας” ή ο “πρύτανης” της ελληνικής ναυτιλίας”. (267)

Η μετάβαση του Κουλουκουντή στις ΗΠΑ διαδραμάτισε καθοριστικό ρόλο στην πορεία του ελληνόκτητου μεταπολεμικού στόλου. Ο Κουλουκουντής, έγινε πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Νέας Υόρκης το 1944 και ήταν αυτός που πρότεινε στην κυβέρνηση του Καΐρου να

ζητήσει από τους Αμερικανούς την παραχώρηση της εκμετάλλευσης των 14 πρώτων νεόκτιστων Λίμπερτυ. Το δικαίωμα αυτής της εκμετάλλευσης παραχωρήθηκε τελικά από κοινού στους εφοπλιστές Κουλουκουντή, Λεμό, Ρεθύμνη. Η γνώση που αποκτήθηκε πάνω σε αυτά τα πλοία, ήταν ένα βασικό στοιχείο που επέτρεψε αργότερα στον Κουλουκουντή να ηγηθεί των διαπραγματεύσεων που ακολούθησαν για την αγορά των εκατό Λίμπερτυ και των επτά δεξαμενοπλοίων. Από τα εκατό Λίμπερτυ, οι επιχειρήσεις συμφερόντων Κουλουκουντή απέκτησαν είτε εξ ολοκλήρου είτε με ποσά μεγαλύτερα του 50% την ιδιοκτησία δέκα πλοίων, ενώ στο ενδέκατο συμμετείχαν με ποσοστό 40% έναντι 60% του Κ. Σκαρβέλη.

Ως καλός γνώστης της ναυτιλιακής αγοράς, ο Κουλουκουντής εξέφραζε την άποψη ότι οι τιμές των ναύλων μετά τον πόλεμο θα διατηρούνταν σε υψηλό επίπεδο, στην οποία και δικαιώθηκε. Τόνιζε ακόμη ότι θα ήταν σημαντικό πλεονέκτημα για τον ελληνικό εφοπλισμό να προτιμήσει τα πλοία τύπου Λίμπερτυ και μιλούσε για την ανάγκη ύπαρξης ενός τολμηρού επιχειρηματία, ο οποίος θα έκανε μια προσφορά με σταθερή τιμή για την ιδανική διαχείριση αυτών των σκαφών. **(268)** Στην περίπτωση των επιχειρήσεων Κουλουκουντή, η αγορά των Λίμπερτυ συνέβαλε στη διεθνοποίηση των δικτύων και των διασυνδέσεών τους και τους έδωσε την ευκαιρία για την αγορά δεξαμενοπλοίων, που θα αποτελούσαν το επόμενο βήμα στην ανέλιξή τους, όπως περίπου συνέβη και με άλλες εφοπλιστικές οικογένειες στις επιχειρήσεις των οποίων τα Λίμπερτυ έδωσαν σημαντική ώθηση, όπως αυτές των Λιβανού, Γουλανδρή, Νιάρχου, Λεμού, Φαφαλιού και Εμπειρίκου. **(269)**

Εκτός του Μανώλη Κουλουκουντή, που αποδείχτηκε ο ιθύνων νους των οικογενειακών επιχειρήσεων, οι αδερφοί Νικόλαος, Γεώργιος, Ιωάννης και Μιχάλης αναδείχτηκαν επίσης σε σημαντικούς επιχειρηματίες, οι οποίοι σε συνεργασία μεταξύ τους, δημιούργησαν έναν επιχειρηματικό όμιλο αποτελούμενο από ένα πολύπλοκο και πολυεθνικό δίκτυο εταιρειών στο Λονδίνο, το Μόντρεαλ, τη Νέα Υόρκη και τον Πειραιά. Ο όμιλος επιχειρήσεων των αδελφών Κουλουκουντή, μαζί με τον Σταύρο Λιβανό, τους γιους Πέτρου Γουλανδρή, τον Αριστοτέλη Ωνάση και τον Σταύρο Νιάρχο, αποτέλεσαν την δεκαετία του 1950 τη “χρυσή πεντάδα” ελληνικού εφοπλισμού με βάση τη Νέα Υόρκη. **(270)**

Ο Σταύρος Λιβανός εξάλλου, ήταν εκείνος που μετά τον Κουλουκουντή αποτελεί τον δεύτερο εφοπλιστή που έβαλε τόσο έντονα τη σφραγίδα του στη διαδικασία αγοράς των Λίμπερτυ. Αποκτώντας εν τέλει δώδεκα, δηλαδή τα περισσότερα από οποιονδήποτε άλλο. Πριν από όλα αυτά, ο Λιβανός, είχε αντιληφθεί εγκαίρως ότι το κέντρο διαχείρισης των ναυτιλιακών μεταφορών κατά

τη διάρκεια του πολέμου θα μεταφερόταν εκ των πραγμάτων από το Λονδίνο στη Νέα Υόρκη και για αυτό εγκαταστάθηκε στην αμερικανική πόλη. Η μετεγκατάσταση της έδρας του γραφείου του από το Λονδίνο στη Νέα Υόρκη, εξασφάλιζε στον Λιβανό μεγαλύτερη άνεση επιχειρηματικών κινήσεων, αλλά κυρίως ήταν σημαντική επειδή παρέσχε στον Έλληνα εφοπλιστή πρόσβαση σε δολάρια **(271)** η οποία είχε κομβική σημασία για την αγοραπωλησία των Λίμπερτυ όπως έχει ξαναειπωθεί στη συγκεκριμένη εργασία. Να σημειωθεί ότι κατά τη διάρκεια του πολέμου ο Σταύρος Λιβανός και τα αδέρφια του, απώλεσαν εννέα πλοία, δηλαδή το 48% του προπολεμικού στόλου τους.

Ο Λιβανός, δεν συμμετείχε στην επιτροπή που σχηματίστηκε για να προωθήσει την αγορά των Λίμπερτυ από ελληνικής πλευράς και αυτό πιθανώς να οφειλόταν σε λόγους επαγγελματικής στρατηγικής, μιας και με τα κεφάλαια που διέθετε σε δολάρια, φαίνεται ότι μπορούσε να αγοράσει πλοία και χωρίς την κρατική εγγύηση. **(272)** Σύμφωνα με τον διευθυντή των Ναυτικών Χρονικών μάλιστα Δημήτρη Κωττάκη **(273)** αδιαφόρησε για τις διαπραγματεύσεις και τις αγνόησε πλήρως. Με βάση τα λεγόμενα του Κωττάκη, ο Λιβανός εμφανίζεται στο προσκήνιο της αγοράς των Λίμπερτυ, μόνο όταν τέθηκε το ζήτημα των εφοπλιστικών αντεγγυήσεων. Τότε, οι συνάδελφοί του ενημερώθηκαν ότι θα υποβάλει αίτηση για την αγορά δέκα σκαφών αποδεχόμενος μάλιστα τις κυβερνητικές προτάσεις περί αντεγγύησης:

“Διότι, ενώ από αυτές ευνοούνταν ορισμένοι μόνο εφοπλιστές, κατά κύριο δε λόγο ο κ. Λιβανός, αποκλείονταν της δυνατότητας αγοράς οι περισσότεροι και η Ναυτιλία, τελικά ελάχιστα, μόλις είκοσι τον αριθμό θα κατόρθωνε να αποκτήσει σκάφη. Παρακωλύονταν δηλαδή η ανασυγκρότησή της”. **(274)**

Ο Κωττάκης, δε σταματούσε εδώ την έκφραση εναντίωσής του στις πρακτικές του Λιβανού. Τα κείμενά του εκείνης της εποχής, παρουσιάζουν μια όψη της υπόθεσης των Λίμπερτυ για την οποία οι πηγές δεν είναι ανεξάντλητες και αφορούν τους ενδοεφοπλιστικούς ανταγωνισμούς και τις σχετικές έριδες. Στα άρθρα των Ναυτικών Χρονικών υπογραμμίζεται ότι ο Λιβανός την ώρα που επιθυμεί να εμφανιστεί ως πρωτεργάτης της αγοράς πλοίων υπό ελληνική σημαία, ταυτόχρονα έσπευσε να παραλάβει δύο Λίμπερτυ υπό παναμαϊκή σημαία και κατόπιν άλλα δύο όπως λέγεται και “αυτά βέβαια όχι επί πιστώσει με εγγραφή υποθήκης, αλλά τοις μετρητοίς”. **(275)** Όσον αφορά τα 14 προνομιούχα Λίμπερτυ που είχαν παραχωρηθεί στην Ελλάδα ήδη από τον καιρό του πολέμου, ο Κωττάκης αναφέρει ότι ο Λιβανός διεκδίκησε να τα αποκτήσει στο σύνολό τους και εν τέλει “κατά την προς αγορά διανομή τους εξήτησε προνομιακή συμμετοχή στη διανομή – για τους

άλλους ίσχυσε ο κλήρος – και πέτυχε τελικά μετά τα σχετικά παζαρέματα, την παραχώρηση ενός σκάφους”. **(275)** Και παρακάτω, στα “Ναυτικά Χρονικά” του Δεκεμβρίου του 1947:

“ Αγόρασε ο κύριος Λιβανός τα περισσότερα Λίμπερτυ και υπερηφανεύεται γι’ αυτό. Δεν θα έπρεπε γιατί τα πράγματα έχουν αλλιώς”. **(276)**

Στο άρθρο επισημαίνεται ότι ο Λιβανός ζήτησε αρχικά δέκα Λίμπερτυ, αλλά αργότερα δήλωσε ότι δε σκοπεύει να αγοράσει ούτε ένα, καθότι τότε οι ναύλοι ήταν χαμηλοί, εν τέλει όμως αγόρασε δώδεκα. Στην κατάληξη του άρθρου αναφέρεται:

Χάρη λοιπόν οφείλει ο κ. Λιβανός στο ελληνικό κράτος γιατί με την εγγύησή του δώδεκα συνολικά σκάφη παρέλαβε, αμφιβόλου συνεπώς αξίας είναι και ο τίτλος περί της αθρόας αγοράς των Λίμπερτυ. Ούτε ένα σκάφος δεν θα αγόραζε ο κ. Λιβανός, αν η επιχείρηση των Λίμπερτυ δεν ήταν καλή, αποδοτική. Αυτή είναι η πικρή αλήθεια. Όσοι έζησαν την υπόθεση των εκατό Λίμπερτυ, τη γνωρίζουν”.

Νεότερες προσεγγίσεις της στάσης του Λιβανού κατά την εποχή της αγοραπωλησίας των Λίμπερτυ, τονίζουν ότι σε κάθε περίπτωση, ο εν λόγω εφοπλιστής λειτουργούσε αποκλειστικά με γνώμονα το επιχειρηματικό του συμφέρον, διαπραγματευόμενος σκληρά κάθε θέμα που αφορούσε την εταιρεία του και από τη στιγμή που αποφάσισε την αγορά τέτοιου τύπου πλοίων, δεν μπορούσε να προβληθεί κανένα εμπόδιο για την επίτευξη του σκοπού του. **(277)** Τον Νοέμβριο του 1946, έναντι 2,5 εκατομμυρίων δολαρίων της μετρητοίς, παραλαμβάνει από το Νόρφολκ τέσσερα τέτοια πλοία (Atlantic Ocean, Atlantic Sea, Atlantic Trader και Atlantic Wind τα ονόματά τους) στα οποία υψώνει την παναμαϊκή σημαία. Ακολουθούν άλλα δυο πλοία (τα Atlantic Wave και Atlantic Breeze) τα οποία εγγράφονται επίσης στο νηολόγιο του Παναμά, ενώ όσον αφορά τα υπό κρατική εγγύηση σκάφη, αγόρασε τελικά έντεκα από αυτά, οκτώ για τον εαυτό του και τρία για τον αδελφό του Νικόλαο Λιβανό. **(278)** Παρότι όμως ο Σταύρος Λιβανός κατάφερε να πραγματοποιήσει όλες τις επιδιώξεις του σε σχέση με τα Λίμπερτυ ξεπερνώντας τις όποιες αντιδράσεις, εικάζεται ότι διαμάχη του με τον Κωττάκη, ήταν τελικά η κύρια αιτία για την οποία αργότερα δεν παραχωρήθηκε στον Λιβανό δικαίωμα αγοράς ενός από τα επτά δεξαμενόπλοια T 2, μολονότι αρχικά είχε προκριθεί από την επιτροπή αξιολόγησης των αιτήσεων. **(279)**

Μπορεί οι εφοπλιστές Κουλουκουντής και Λιβανός να απέκτησαν τη μερίδα του λέοντος από τα Λίμπερτυ, όμως οι εφοπλιστές που επωφελήθηκαν από την απόκτησή τους ήταν πολύ περισσότεροι

ακόμη και αν τα σκάφη που αγόρασαν ήταν πολύ λιγότερα σε αριθμό. Ο Κώστας Μ. Λεμός απέκτησε το Λίμπερτυ “John Drew” που εν συνεχεία μετονομάστηκε σε “Μιχαήλ” προς τιμήν του πατέρα του. Λίγο πριν, ο Λεμός είχε ιδρύσει την εταιρεία C.M Lemos στο Λονδίνο και η βρετανική μητρόπολη έγινε βασικό κέντρο για τη διοίκηση και την εξάπλωση της εταιρείας. Ο Λεμός είχε ξεκινήσει την επαφή του με τα Λίμπερτυ ήδη από την εποχή του πολέμου όταν μαζί με τον Μανώλη Κουλουκουντή είχαν δραστηριοποιηθεί στη διαχείριση των δεκατεσσάρων σκαφών που είχαν παραχωρηθεί στην Ελλάδα με τον αμερικανικό νόμο περί εκμίσθωσης και δανεισμού. Η επιχειρηματική στρατηγική του αποκρυσταλλώθηκε εκείνη την περίοδο και η ακόλουθη απόκτηση του πλοίου “Μιχαήλ” αποτέλεσε το εφαλτήριο για την ανεξαρτητοποίηση και τη δραστηριοποίησή του ως μεμονωμένου εφοπλιστή. **(280)**

Την ευκαιρία αγοράς πλοίων Λίμπερτυ, αξιοποίησε επίσης η οικογένεια Φαφαλιού. Η συμμετοχή της μάλιστα στην αγορά των συγκεκριμένων σκαφών, αποτελούσε το πρώτο βήμα της συνολικής στρατηγικής για την ανασυγκρότηση του στόλου τους. **(281)** Η οικογένεια Φαφαλιού απέκτησε τα πλοία “Όθων” και “Ψαρά” τα οποία νηολογήθηκαν στη Χίο, ενώ οι γιοι του Στάμου Δ. Φαφαλιού σε συνεργασία με τον Δημήτριο Ι. Φαφαλιό, απέκτησαν στη συνέχεια ακόμη περισσότερα Λίμπερτυ.

Το πρώτο από αυτά ήταν το “Nueva Fortuna (πρώην “James Harlan”, με έτος ναυπήγησης το 1943) που αγοράστηκε το φθινόπωρο του 1946. Το πλοίο πωλήθηκε από το αμερικανικό δημόσιο στους αδελφούς Φαφαλιού και στον Αθανάσιο Όθωνα Αναστασίου και συγκεκριμένα στην παναμαϊκή εταιρεία συμφερόντων Φαφαλιού Cia. Farallon de Navegacion. Και τέθηκε υπό σημαία Ονδούρας. Το κόστος αγοράς της μετρητοίς αυτού του Λίμπερτυ, έφτασε τα 550.000 δολάρια περίπου. **(282)** Το ενδιαφέρον στην περίπτωση της αγοράς του συγκεκριμένου σκάφους όπως σημειώνουν τα Ναυτικά Χρονικά τον Νοέμβριο του 1946, ήταν ο οικονομικός συνδυασμός βάσει του οποίου συμπληρώθηκαν τα απαιτούμενα κεφάλαια:

“ Προεναυλώθησαν τα σκάφη στη γαλλική κυρίως ή και τη βρετανική Επιτροπή Προμηθειών για 8, 10 ή και 12 συνεχή ταξίδια Βόρειας Αμερικής – Βόρειας Γαλλίας ή Αμβέρσας ή Ρότερνταμ, με ναύλους 9.5 δολαρίων κατά τόνο φορτίου εάν επρόκειτο για χρονικό διάστημα δεκαοκτώ μηνών και με ναύλους 11.5 δολαρίων αν επρόκειτο για συνεχή ταξίδια. Στη συνέχεια το ναυλοσύμφωνο προσκομίζεται σε μια αμερικανική τράπεζα, η οποία ναι μεν δεν ειδικεύεται στη χορήγηση ναυτικών δανείων, αλλά αναλαμβάνει την προεξόφληση του ναύλου, αφού πρώτα τον ασφαλίσει. Με αυτόν τον τρόπο, ο ιδιοκτήτης του Λίμπερτυ λαμβάνει δανειοδότηση από την τράπεζα ύψους

300.000 δολαρίων ΗΠΑ, ποσό δηλαδή που αντιστοιχούσε σε πάνω από 50% της αξίας αγοράς του Λίμπερτι και το οποίο δινόταν στη Ναυτιλιακή Επιτροπή των ΗΠΑ προς εξόφληση του δανείου. Και όπως χαρακτηριστικά σημειώνουν τα Ναυτικά Χρονικά, το συμβόλαιο των ταξιδιών δεκαοκτώ μηνών ασφαλώς θα αποφέρει ένα ακαθάριστο κέρδος τριακοσίων χιλιάδων δολαρίων, αρκετό για την εξόφληση του δανείου”. **(283)** Πρόκειται για έναν άξιο αναφοράς τρόπο εξασφάλισης κεφαλαίων σε δολάρια που χρησιμοποίησαν οι Φαφαλιοί προκειμένου να επιτύχουν τον στόχο της αγοράς Λίμπερτυ στην περίοδο πριν από την εξασφάλιση της εγγύησης εκ μέρους του ελληνικού κράτους για τα εκατό σκάφη.

B7) ΛΙΜΠΕΡΤΥ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ.

“Δυστυχώς αυτή η ιστορία της ζωής στα Λίμπερτυ δεν είναι γραμμένη πουθενά. Πώς διάολο εδουλεύανε αυτά τα βαπόρια, κανείς δεν το έχει σκεφτεί μέχρι τώρα; Μονάχα τους επηγαίνανε; Ναυτικούς δεν είχανε; Μονάχα εφοπλιστές;” αναρωτιέται με τρόπο που θυμίζει το ποίημα του Μπέρτολντ Μπρεχτ “Ερωτήσεις ενός εργάτη που διαβάζει”, ο Διονύσης Σ. Χριστοφοράτος, συνταξιούχος ναυτικός του Εμπορικού Ναυτικού. **(284)** Πραγματικά καίτοι τα Λίμπερτυ έχουν απασχολήσει την ιστοριογραφία, ωστόσο οι αναφορές για τη ζωή και τη δουλειά των εργαζόμενων πάνω σε αυτά τα πλοία είναι δυσανάλογα λιγосτές. Στην ειδική έκδοση του περιοδικού Ναυτικά Χρονικά “Η Γενιά των Λίμπερτυ” που κυκλοφόρησε το 2016 προς τιμήν της συμπλήρωσης εβδομήντα χρόνων από τη συμφωνία για την αγορά των εκατό Λίμπερτυ, υπάρχουν διαθέσιμες ορισμένες συνεντεύξεις ναυτικών που δούλεψαν στα Λίμπερτυ και μιλούν για τις συνθήκες ζωής και εργασίας σε αυτά και από αυτή την έκδοση παρατίθενται αποσπάσματα στη συνέχεια. Πέρα από όσα περιγράφουν οι ναυτικοί για την καθημερινότητά τους σε αυτές τις συνεντεύξεις, ενδιαφέρον παρουσιάζει και ο τρόπος με τον οποίο συμπεριλαμβάνουν στην αφήγησή τους συνέπειες και επιπτώσεις που επέφεραν στην προσωπική ζωή και πορεία του καθενός, κοσμοϊστορικά γεγονότα όπως ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος και άλλα συμβάντα της αποκαλούμενης “μεγάλης Ιστορίας”.

Ο συνταξιούχος ναυτικός Γεώργιος Λ. Σιμάτος, γεννηθείς το 1915 στα Φάρσα της Κεφαλονιάς, θυμάται: “ Το 1941 επήγα στο Μόντρεαλ, όπου εμπαρκάρισα με ένα φορτηγό της καναδικής κυβέρνησης, το ατμόπλοιο “Ericus”. Προσπάθησα να δουλέψω έξω, αλλά είχα προβλήματα με το Ιμιγκρέσιο (μεταναστευτική αρχή του Καναδά) και έτσι επέρασα στην Αμερική, όπου λόγω του πολέμου είχανε μεγάλες ελλείψεις σε πληρώματα αλλά και σε εργάτες στα ναυπηγεία, όπου είχανε αρχίσει ήδη να κατασκευάζουνε τα Λίμπερτυ. Εδούλεψα στα ναυπηγεία του Χένρι Κάιζερ στο

Ρίτςμοντ της Καλιφόρνιας.” (285)

Εκτός από τη δουλειά για την κατασκευή των Λίμπερτυ, ο Σιμάτος εργάστηκε αργότερα και πάνω στο πλοίο ως ναυτικός: “Το πρώτο Λίμπερτυ που έκανα ήταν το “Margaret Fuller” το 1943. Σε αυτό έκανα πέντε μήνες, παρόλο που τα ταξίδια στον Ατλαντικό ήταν πολύ επικίνδυνα. Βέβαια είχανε καλύτερες τα πράγματα από πλευράς συνοδείας στα κομβία. Πλέον υπήρχανε περισσότερα αντιτορπιλικά, κυρίως όμως αεροπλάνα με ραντάρ, που μπορούσαν και εντοπίζανε τα υποβρύχια.

Τα Λίμπερτυ, κατά τη διάρκεια του πολέμου, εκτός από τον εξοπλισμό σε κανόνια, είχανε και ένα χοντρό καλώδιο από χαλκό, σαν εσωτερικό ζωνάρι πλώρα-πρύμα κάτω από τον κουραδόρο (ενδιάμεσο κατάστρωμα φορτίου στο αμπάρι, το υπόφραγμα) για να αποφεύγουν τις μαγνητικές νάρκες που είχανε ρίξει οι Γερμανοί, κυρίως κοντά στα λιμάνια της Αγγλίας. Κάποια είχανε κρεμασμένα και δίχτυα, εξωτερικά από το αμπάρι Νο3 μέχρι το Νο4 για τις τορπίλες, αλλά δεν ήτανε αποτελεσματικά και τα καταργήσανε. Επίσης, υπήρχανε μεγάλες σχεδίες και οι βάρκες ήτανε κρεμασμένες απέξω όταν εταξιδεύαμε και κάναμε βάρδια look out κάθε μια ώρα στην κόφα (παρατηρητήριο) του πλώριου άρμπουρου (κατάρτι). Μας εδίνανε ειδικές αδιάβροχες λαστιχένιες στολές, που όταν έπεφτες στη θάλασσα σε κρατούσανε όρθιο από το στήθος και πάνω έξω από το νερό και έτσι δεν πέθαινες από το κρύο. Μέχρι το 1952 εμπαρκάρισα με άλλα τρία πλοία τύπου Λίμπερτυ, με δυο δεξαμενόπλοια T2, με δυο φορτηγά τύπου Βίκτορ, καθώς και με άλλα αμερικανικά πλοία [...]. Στα αμερικανικά Λίμπερτυ που ταξίδεψα και αναφέρομαι στα “Margaret Fuller”, “John H. Quick”, “John Miller”, αλλά και στο υπό ελληνική σημαία και ιδιοκτησίας της ελληνικής κυβέρνησης “Michael Anagnos”, που διαχειριζότανε η United Greek Shipowners Corporation”, υπήρχε αυστηρή τήρηση της ιεραρχίας, των καθηκόντων, του ωραρίου εργασίας και παρόλο που ήμασταν πολλοί και από διάφορες εθνικότητες, ελάχιστες φασαρίες και επεισόδια απειθαρχίας παρουσιάστηκαν. Μετά τον πόλεμο εδέσανε τα περισσότερα βαπόρια και τα ποτάμια της Αμερικής εγεμίσανε δεμένα Λίμπερτυ. Τότε έπεσε μεγάλη ανεργία, ιδίως στα ξένα πληρώματα, και έτσι έμενα για μεγάλα διαστήματα ξέμπαρκος”. (286)

Ο συνταξιούχος πλοίαρχος του Εμπορικού Ναυτικού Ευστάθιος Τραυλός, γεννηθείς το 1930 στη Σκάλα Κεφαλονιάς, αναφέρει μεταξύ άλλων: “Αν κανείς λάβει υπόψη τη χωρητικότητά του, το Λίμπερτυ διέθετε άνετους χώρους ενδιαίτησης, τραπεζαρίες, ακόμα και καπνιστήρια. Στο μέσον του πλοίου, στο ακομοδέσιο (χώρος ενδιαίτησης του πληρώματος), για τους αξιωματικούς υπήρχαν μονόκλινες καμπίνες, ενώ για το πλήρωμα δίκλινες. Το πλήρωμα αποτελείτο συνήθως από 34 έως

36 άτομα. Η διατροφή ήταν αρκετά καλή. Παρ' όλα αυτά, δεν έλειπαν και οι προστριβές μεταξύ μελών του πληρώματος, πλοιάρχου και εργοδοσίας. Στο Λίμπερτυ ο ελεύθερος χρόνος μας ήταν ο εκτός βάρδιας και υποχρεωτικών υπερωριών, όταν παρουσιαζόταν ανάγκη, και προσωπικά τον αφιέρωνα στη μελέτη διαφόρων ναυτικών βιβλίων ή στη βελτίωση των γνώσεών μου σε ξένες γλώσσες.

Αν ήταν να πω μια δυσκολία που είχαμε εκείνη την εποχή των Λίμπερτυ, αυτή αφορούσε την επικοινωνία με την οικογένειά μας στην Ελλάδα. Και αυτό γιατί δεν υπήρχαν τα μέσα επικοινωνίας που υπάρχουν σήμερα και την αλληλογραφία από τα σπίτια μας την παίρναμε ετεροχρονισμένα. Ενώ τις ίδιες δυσκολίες στην αποστολή αλληλογραφίας προς την Ελλάδα την είχαμε και εμείς στο Λίμπερτυ". (287)

“Στο τέλος του 1949 κατάφερα να μπαρκάρω σε Λίμπερτυ της εταιρείας του Σταύρου Λιβανού, στο “Ακτή”. Και από εκεί άρχισε η θητεία μου στη θάλασσα” λέει ξεκινώντας την αφήγησή του ο Σάββας Καρράς που γεννήθηκε στον Πειραιά το 1928 και είναι συνταξιούχος μηχανικός του Εμπορικού Ναυτικού:

“Στο “Ακτή” υπηρέτησα για 16 μήνες ως λιπαντής και δόκιμος. Σε αυτό μάρκαρα από το Τελ Αβίβ, όπου μόλις είχε τελειώσει ο Αραβοϊσραηλινός πόλεμος του 1948 και ξεκίνησα τα ταξίδια μου. Στην αρχή με είχαν ρημάξει στην μπογιά και συχνά δούλευα τσάμπα. Ήταν το λεγόμενο “free day”. Και θυμάμαι να μου λένε οι ανώτεροί μου ότι “δόκιμος είσαι, πρέπει πρώτα να μάθεις”. Βέβαια, μετά ως Γ' μηχανικός, έπαιρνα κανονικά τις υπερωρίες μου.

Το πρώτο μου ταξίδι ήταν από το Ισραήλ στην Τυνησία, όπου φορτώσαμε μινεράλι (μετάλλευμα) με προορισμό την Αμερική και το λιμάνι της Βαλτιμόρης. Από εκεί αφού ξεφορτώσαμε, κατευθυνθήκαμε προς την Κούβα, όταν ακόμα ο Κάστρο δεν είχε ανέβει στην εξουσία, για να φορτώσουμε τσουβάλια ζάχαρης με προορισμό το Αμβούργο. Στο ταξίδι της επιστροφής και καθώς διασχίζαμε τον Ατλαντικό ωκεανό, πέσαμε σε μεγάλη τρικυμία με κύματα ύψους 15 μέτρων. Εγώ έβλεπα το βαπόρι να ανεβοκατεβαίνει και είχα τόσο πολύ φοβηθεί, που είπα “θα βγω και δεν θα ξαναμπαρκάρω”. Αλλά τελικά η θάλασσα με μάγεψε και δεν την άφησα ποτέ.

Το επόμενο βαπόρι που εμπάρκαρα ήταν το Λίμπερτυ “Σάμος”, που είχε υψωμένη την ελληνική σημαία και είχε αγοραστεί από τους υιούς του Δημητρίου Ιγγλέση. Σε αυτό το Λίμπερτυ πέρασα πολύ καλά. Στην αρχή με πήραν ως δόκιμο μηχανικό, αλλά μετά μου ανέθεσαν τα καθήκοντα του

Γ'. Για σχεδόν τρία χρόνια ταξίδευα με αυτό το βαπόρι στα λιμάνια της Κορέας και της Κίνας, όταν μαινόταν ακόμα ο πόλεμος της Κορέας.

[...] Όπως και να έχει όμως, η ζωή στο Λίμπερτυ είτε ήταν αμερικάνικο είτε καναδέζικο, και κυρίως η ζωή στο μηχανοστάσιο των Λίμπερτυ, ήταν δύσκολη. Από την κουβέρτα (κατάστρωμα) τρεις δουλεύανε: ο πλοίαρχος που είχε το γενικό πρόσταγμα, ο υποπλοίαρχος που έδινε τη δουλειά και ο λοστρόμος. Ενώ στη μηχανή πρέπει να πω ότι δουλεύανε όλοι. Βέβαια, για τον δεύτερο μηχανικό οι ευθύνες ήταν ακόμα μεγαλύτερες. Διότι, αφού έκανε βάρδια 4-8 το απόγευμα και 4-8 το πρωί, μετά έπρεπε στις οκτώ η ώρα να πάρει για είκοσι λεπτά το πρωινό του και μετά να κατέβει αμέσως στο μηχανοστάσιο για να δώσει δουλειά στον κόσμο. Έπρεπε να δουλέψουμε πολύ και συχνά έπρεπε να εφευρίσκουμε πατέντες (ευρεσιτεχνίες)". (288)

Ο Δημήτρης Καραπιπέρης, γεννημένος στις Στενιές της Άνδρου το 1941, είναι συνταξιούχος πλοίαρχος του Εμπορικού Ναυτικού. Λέει για το καθημερινό πρόγραμμα στα Λίμπερτυ:

“Από το πρωί στις 8 η ώρα μέχρι τις 5 το απόγευμα είχε χειρωνακτική εργασία στο κατάστρωμα. Και θυμάμαι ότι μετά το φαγητό πλενόμασταν και η διαταγή του Ανδριώτη υποπλοίαρχου ήταν να ανεβαίνουμε στη γέφυρα και να καθόμαστε για μαθήματα μπροστά στον μαυροπίνακα. Διδασκόμασταν για ναυτιλία, υπολογισμούς, μαθηματικά, αστρονομία. Στην ουσία παρακολουθούσαμε ένα πραγματικό σχολείο, που εκείνες τις εποχές δεν το συναντούσες στη στεριά. [...] Τα Λίμπερτυ ταξίδευαν σε όλο τον κόσμο όπου υπήρχε ναύλος καλός. Θυμάμαι ότι με το πρώτο μου Λίμπερτυ, το “Tiryns” στο οποίο υπηρέτησα για δύομισι χρόνια και έφτασα να ασκώ και καθήκοντα ανθυποπλοίαρχου, φτάσαμε μέχρι την Ινδονησία μέσα στη ζούγκλα για να μεταφέρουμε ξυλεία και ταπιόκες (πρώτη ύλη ενός αμυλούχου προϊόντος), φτάσαμε και Σγκαπούρη. Και παντού η ελληνική σημαία στην πρύμνη. Μεταδώσαμε σε όλο τον κόσμο τον πολιτισμό της Ελλάδος εμείς οι ναυτικοί που πλέαμε με τα Λίμπερτυ. [...] Μέσα σε ένα Λίμπερτυ μπορούσες να μείνεις όσο ήθελες. Υπήρχαν ναυτικοί που είχαν υπηρετήσει σε Λίμπερτυ μέχρι και τέσσερα χρόνια. Ήταν δύσκολες οι καταστάσεις εκείνες τις εποχές. Και δεν είχε λεφτά ο κόσμος. Και οι ναυτικοί κάνανε συνέχεια ταξίδια αλλά και υπομονή και μαζεύανε λίγα λίγα για να παντρέψουν τα παιδιά τους ή να χτίσουν ένα σπιτάκι”. (289)

Ο Διονύσης Χριστοφοράτος που γεννήθηκε στα Φάρσα της Κεφαλλονιάς το 1931 είναι ο ναυτικός που αναφέρεται στην αρχή του υποκεφαλαίου. Πέρα από τη διαπίστωσή του για τη μικρή παρουσία των ίδιων των ναυτικών στην ιστοριογραφία των Λίμπερτυ, μίλησε και για άλλα σχετιζόμενα με τα

συγκεκριμένα πλοία, ενδιαφέροντα θέματα:

“Με τα Λίμπερτυ τα περισσότερα φορτία που μεταφέραμε ήτανε γεννήματα, αλάτι, θειάφι, ξυλεία, παλιοσίδερα από την Αμερική για την Ιαπωνία και πολλά μινεράλια (μεταλλεύματα). Με το “Εφη” του Καρέλλα, κουβαλούσαμε στάρι από την Αυστραλία στην Κίνα. Για να μη μετατοπίζεται το φορτίο, εκάναμε ξύλινους μπουλμέδες (διαχωριστικά) σε σήμα σταυρού, μέχρι το ύψος του κουραδόρου (υπόφραγμα) στο αμπάρι. Για μεγαλύτερη ασφάλεια περνάγαμε συρματόσχοινα διαγώνια και τα φερμάραμε (σταθεροποιούσαμε) με γρύλους στις τέσσερις γωνίες του αμπαριού. Όταν έφτανε το στάρι στον κουραδόρο, το βάζαμε σε τσουβάλια και χύμα. Όταν εφορτώναμε λιναρόσπορο, κάναμε πάλι μπουλμέδες σταυρό και χωρίζαμε το κάθε τετράγωνο με μπουλμέ, γιατί ο λιναρόσπορος γλιστράει πολύ. Όπως μας ελέγανε οι Αμερικάνοι, αν πέσει άνθρωπος εκεί μέσα, πάει, χάθηκε. Στην Ιαπωνία τα σιτηρά τα ξεφορτώνανε με το σιλό, αλλά στην Κίνα του Μάο με τα χέρια. Εκατεβάζανε στο αμπάρι ένα δίχτυ μεγάλο, που είχε από πάνω μουσαμά, και τον εγεμίζανε στάρι με τα φτυάρια. Και δεν είχανε όλοι φτυάρια. Είχανε και ντενεκέδες που τους τρυπάγανε, περνάγανε ένα ξύλο για στελιάρι και μ’ αυτούς φτυαρίζανε. [...] Άλλο φορτίο ήτανε η ξυλεία. Κατ’ αρχάς ήτανε δύο λογίων ξυλεία. Κατεργασμένη σε τάβλες και δοκάρια, συνήθως από το Βανκούβερ του Καναδά, όπου την έφερνε η μπάριζα δίπλα στο βαπόρι ή μπορεί να ήτανε βουβά. (290)

Ο παλαίμαχος ναυτικός αναφέρεται και σε αρκετά άλλα σχετικά με τα Λίμπερτυ θέματα, όπως η συμπεριφορά των πλοίων στα ταξίδια, οι χώροι που διέθεταν για το πλήρωμα, αλλά και οι τρόποι με τους οποίους περνούσαν τον ελεύθερο χρόνο τους οι ναύτες στη διάρκεια των ταξιδιών:

“Τα Λίμπερτυ, όταν ήτανε φορτωμένα και ο καιρός από τη μάσκα της πλώρης, εταξιδεύανε καλά. Όταν όμως ήταν ξεφόρτωτα, είχανε πρόβλημα. Γι’ αυτό, όταν επέφταμε σε κακοκαιρία βάζαμε θάλασσα για επιπλέον σαβούρα (έρμα) και στο αμπάρι Νο5. [...] Τα Λίμπερτυ είχανε ξεχωριστή τραπεζαρία για το φαγητό και για καφέ. Υπήρχε και καντίνα μέσα στο βαπόρι και είχε μπουρνούζια και παντελόνια, είχε φανέλες και μπίρα. Οι καμπίνες, επίσης, ήταν δίκλινες για το κατώτερο πλήρωμα, είχανε καλοριφέρ και ανεμιστήρα. Υπήρχανε κούλερ με τρεχούμενο κρύο νερό.

Η διατροφή στα ελληνικά βαπόρια ήτανε στην ευθύνη του καπετάνιου και γι’ αυτό ήτανε προβληματική σε ορισμένα Λίμπερτυ, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται πολλές φασαρίες. Και έλεγε ο στιούαρτ (υπεύθυνος για την τροφοδοσία του πλοίου) ας πούμε “δεν έχω σαλάτα”. Έξι μέρες που είχαμε φύγει από το λιμάνι και δεν είχε μια σαλάτα. Μα αν είναι δυνατόν!

Μας εδίνανε να πιούμε juice στις τρεις το απόγευμα. Τι ήταν αυτό; Μια κόκκινη σκόνη που την εβάζανε σε μια κανάτα με νερό και την διαλύανε. Εγώ το είχα βγάλει περμαγκανάτ. Εφέρνηνε την αγελάδα στη μέση κομμένη, ηλικίας πολλων χρονώνε και με πριόνια και μπαλτάδες επροσπαθούσανε να την τεμαχίσουνε για να μαγειρέψουνε το βραστό. Υπήρχανε και ελληνικά βαπόρια που δεν είχανε ούτε ελαιόλαδο. Τα πράγματα καλυτερεύσανε μετά από πολλά χρόνια. Μπίρα μας εδίνανε Πέμπτη και Κυριακή εκτός εάν εγιόρταζε κανένας και έκανε καμία καλή χειρονομία. Αντίθετα, στα αμερικανικά Λίμπερτυ το δεσματολόγιο ήτανε πολύ πλούσιο. Τον ελεύθερο χρόνο μας παίζαμε κανένα χαρτί. Μερικοί το χοντραίνανε και τους έβλεπε να παίρνουν την κουβέρτα και να φεύγουνε για την καμπίνα.

Πάντως, από τη ζωή μου στη θάλασσα, παρ' όλες τις φασαρίες και τις ταλαιπωρίες, είμαι πολύ ευχαριστημένος. Και εάν μπορούσα και τώρα, με Λίμπερτυ θα πήγαινα. Και ας ήτανε βαριά και κουραστικά βαπόρια”. **(291)**

Ο Απόστολος Βεντούρης, συνταξιούχος μηχανικός του Εμπορικού Ναυτικού, γεννημένος στην Κίμωλο το 1937, αναφέρει από την προσωπική του εμπειρία με τα Λίμπερτυ:

“Το πρώτο μου μπάρκο ήταν το 1955. Έφυγα από τον Πειραιά με το επιβατηγό ντιζελοκίνητο πλοίο “Κολοκοτρώνης” με προορισμό το Μπρίντεζι. Μετά από ταξίδι δυόμισι ημερών με το τρένο, φτάσαμε στο λιμάνι του Έμντεν στη Βόρεια Θάλασσα κι εκεί για πρώτη φορά είδα το Λίμπερτυ. Ήταν το “Master Nicky” του Κώστα Λαιμού. Μου φάνηκε υπερωκεάνιο. Το πρώτο ταξίδι ήταν από το Έμντεν προς τον Καναδά.

Ήταν πολλές οι ταλαιπωρίες στο Λίμπερτυ. Αλλά ένας καλός λόγος που με κράτησε στα Λίμπερτυ και στη θάλασσα ήταν τα καλά λεφτά που παίρναμε, σε σύγκριση με τις απολαβές όσων εργάζονταν στη στεριά και μάλιστα σε μια Ελλάδα που βίωνε δύσκολη οικονομική κατάσταση μετά τον πόλεμο. Έτσι, όταν πήγα στο Λίμπερτυ το 1955, αμειβόμουν με 10 λίρες Αγγλίας τον μήνα, δηλαδή με περίπου 800 δραχμές τον μήνα, όταν ο άλλος έπαιρνε στην Ελλάδα 200 δραχμές.

Μετά το “Master Nicky” πήγα στην εταιρεία Orion του Γουλανδρή και μπαρκάρισα τρίτος, στο Λίμπερτυ “Andros Mentor”. Εκεί κάθισα για δύο χρόνια. Το “Andros Mentor” ήταν από τα μεγαλωμένα Λίμπερτυ. Δηλαδή τι κάνανε; Όπως είναι το Λίμπερτυ, το κόβανε σε ένα σημείο εγκάρσια, το ανοίγανε και προσθέτανε ένα ακόμα αμπάρι. Σε κάποιο από τα ταξίδια του “Andros

Mentor” στην Ιαπωνία, στα ναυπηγεία του Κούρε, ναυπηγοί πήραν τα μέτρα με λεπτομέρεια και ετοίμασαν το επιπρόσθετο αμπάρι, έτσι ώστε αυτό να είναι έτοιμο όταν το Λίμπερτυ θα επέστρεφε στο ναυπηγείο. Έτσι, όταν επέστρεψε, το βάλανε στη δεξαμενή, το κόψανε, προσθέσανε το αμπάρι, το κόλλησαν και ήταν έτοιμο. Αυτή η προσθήκη σήμαινε δύο τόνους παραπάνω φορτίου. **(292)**

Για τα κατασκευαστικά προβλήματα των Λίμπερτυ, ο Απόστολος Βεντούρης επισημαίνει:

“Οι καμπίνες τους ήταν κατασκευασμένες από σκέτη λαμαρίνα. Είχαν πετάξει μια ψευτομόνωση επάνω στη λαμαρίνα και το καλοκαίρι είχε τρομερή ζέστη και τον χειμώνα πολύ κρύο. Μπορεί να είχαμε καλοριφέρ μέσα στις καμπίνες μας, αλλά εκεί που υποφέραμε πολύ ήταν το καλοκαίρι από τη ζέστη.

Ένα άλλο πρόβλημα ήταν ότι τα Λίμπερτυ δεν έπαιρνε πολύ έρμα. Δηλαδή, όταν ήταν ξεφόρτωτο, το καράβι ήταν σχεδόν στην επιφάνεια της θάλασσας. Δεν είχε δεξαμενές να βάλεις θάλασσα μέσα, για να καθίσει. Και έτσι δεν μπορούσες ούτε να κοιμηθείς, ούτε να φας, αρκετές φορές ούτε να σταθείς.

[...] Αλλά τα Λίμπερτυ, όπως και να έχει, σε σχέση με τα προγενέστερά τους πλοία, ήταν βασιλοβάπορα. Και μπορεί συχνά να γινόταν λόγος για τον κίνδυνο που υπήρχε να κοπούν οι λαμαρίνες τους στα δυο. Αλλά αυτός ο κίνδυνος ουσιαστικά υπήρχε σε όλα τα βαπόρια”. **(293)**

Ο Ιωάννης Σούμας, που γεννήθηκε στην Αθήνα το 1945, ναυτικός και μέλος της Ένωσης Ελλήνων Ναυλομεσιτών, ολοκληρώνει το συγκεκριμένο υποκεφάλαιο με τις δικές του αναμνήσεις:

“Όταν πρωτοαντίκρισα το Λίμπερτυ “Γεώργιος Σιδεράτος”, πλήρες φορτίου, με φωτισμένο ακομοδέσιο (χώρος ενδιαίτησης του πληρώματος) φωτισμένες τις μπαλαντέζες στα άλμπουρα (κατάρτια) και στη σκάλα, με εντυπωσίασε. Όταν δε ανέβηκα επάνω και μοιράσθηκα την καμπίνα με έναν παλαιότερο, επίσης δόκιμο, ενθουσιάστηκα καθώς συνειδητοποίησα πως θα κοιμόμουν σαν άνθρωπος σε μια άνετη καμπίνα, με κουκέτα που “πατούσε στο πάτωμα”, με ερμάρια για τον ιματισμό και γραφειάκι, ως και ένα μικρό καναπεδάκι υπήρχε, και όλα αυτά στη μέση του πλοίου, στο επίπεδο του καταστρώματος, κάτω από τις καμπίνες των αξιωματικών και του πλοιάρχου.

Παρά το γεγονός ότι το πλοίο ήταν πλημμελώς συντηρημένο, πράγμα που φάνηκε με το φως της επόμενης μέρας, συγκρινόμενο με το προηγούμενο μπάρκο μου, φάνταζε σαν το καλύτερο ποστάλι (πλοίο επιβατηγό ή ταχυδρομικό). Στην εποχή των προ Λίμπερτυ φορτηγών, το πλήρωμα κοιμόταν στο πούπι (επίστεγο, είναι το πρυμναίο υπερκατασκεύασμα του πλοίου) ή και στο κάσαρο (πρόστεγο, υπερκατασκευή που βρίσκεται πάνω από το κύριο κατάστρωμα στο μπροστινό, πλωριό τμήμα του πλοίου) σε κουκέτες ανά τρεις ή τέσσερις, η μία πάνω από την άλλη, οι τουαλέτες και τα λουτρά ήταν ανεπαρκή, κρύο δε νερό ούτε κατά φαντασία δεν υπήρχε.

Στο Λίμπερτυ είχαμε συνεχή παροχή κρύου νερού στον διάδρομο εν είδει ψύκτη. Στην τραπεζαρία ήταν εγκατεστημένη μεγάλη καφετιέρα αμερικάνικου καφέ φίλτρου, όπου διατηρούνταν μυρωδάτος καφές, τόσο κατά το πρωινό όσο και αργότερα που κάναμε διάλειμμα για coffee time. Δίπλα δε στην τραπεζαρία πληρώματος, υπήρχε μικρός χώρος, κάτι σαν κυλικείο, όπου είχε ηλεκτρικό ψυγείο, ένα μάτι ηλεκτρικό για καφέ και χρησιμοποιείτο για το φύλαγμα του φαγητού της νυκτερινής φυλακής και νυκτερινό καφέ που ενίοτε φτιαχνόταν για τις βάρδιες της γέφυρας.

[...] Από τις πιο κοπιώδεις εργασίες ήταν τα σπατσαμέντα, δηλαδή η εργασία μετά το πέρας φόρτωσης ή εκφόρτωσης του κλεισίματος και της ασφάλισης των αμπαριών. Πρώτα βάζαμε τα μπίμια (σιδερένιοι δοκοί) εγκάρσια τοποθετημένα στα κουβούσια (υπερυψωμένα στόμια του κύτους, μεγάλα ανοίγματα στο κατάστρωμα για να διέρχεται το φορτίο στα αμπάρια) κι επάνω τους μία μία μπαίνανε οι μπουκαπόρτες, των οποίων ο αριθμός ήταν αμέτρητος. Στη συνέχεια σκεπάζαμε με μουσαμάδες, οι οποίοι δίπλωναν γύρω γύρω και κάτω από τα κουβούσια και ασφάλιζαν με λάμες και ξυλόσφηνες. Το όλο σύστημα το καλύπταμε και με σχοινένια δίχτυα στην προσπάθεια να εξασφαλιστεί στεγανότητα των κυτών.

[...] Τον ελεύθερο χρόνο μας, που ήταν λίγος, όταν δεν μας γκρίνιαζε ο λοστρόμος ή ο μαραγκός, τον περνάγαμε διαβάζοντας βιβλία από την πενιχρή συνήθως βιβλιοθήκη, παίζοντας επιτραπέζια παιχνίδια στο καπνιστήριο ή γυμναζόμενοι κάποιοι από εμάς, με αυτοσχέδια τότε μέσα εκγύμνασης. **(294)**

Σχετικά με τους κινδύνους που εμπεριείχε η δουλειά στη θάλασσα, αλλά και την επικοινωνία με την οικογένειά του, ο Ιωάννης Σούμας αναφέρει:

“ Κάποιο επικίνδυνο περιστατικό με Λίμπερτυ δεν έχω βιώσει. Όποτε είχαμε θάλασσα, το πλοίο βογκούσε και στο μυαλό μου ερχόταν η σκέψη πως τα πλοία αυτά είχαν ουσιαστικά κατασκευασθεί

για να κάνουν ένα ταξίδι βοήθειας, από Αμερική σε Ευρώπη... Πάντα υπήρχε κάποιο ρήγμα, τα τιμεντόκουτα (για στεγανοποίηση) ήσαν μια κατάσταση δεδομένη, τα σωστικά μέσα ελλιπή και ασυντήρητα, άρα το χτυποκάρδι μας ήταν μόνιμο.

Η επικοινωνία με την οικογένεια γινόταν δι' αλληλογραφίας, μέσω πρακτόρων και ταχυδρομείων, σπανιότερα με κάποιο τηλεγράφημα από το πλοίο με χρέωσή μας βέβαια. Το μπάρκο γενικά την τότε εποχή διαρκούσε το λιγότερο 17 με 18 μήνες. Το συνηθέστερο ήταν δύο με δυόμισι χρόνια...”.

(295)

B8) ΤΑ 100 ΛΙΜΠΕΡΤΥ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΣΤΟΝ ΚΑΙΡΟ ΤΗΣ ΕΙΡΗΝΗΣ.

Ενώ οι σχετικές προβλέψεις ήθελαν τα Λίμπερτυ να έχουν λίγα χρόνια μεταπολεμικής ζωής, ωστόσο τα πλοία αυτού του τύπου διέσχισαν τις θάλασσες και τους ωκεανούς για δεκαετίες, ενώ τα δυο μακροβιότερα από αυτά κατέληξαν για διάλυση σε ναυπηγεία της ενιαίας τότε Γιουγκοσλαβία, μόλις το 1985, δηλαδή 38 χρόνια μετά την έλευσή τους σε ελληνικά χέρια και πάνω από 40 μετά την κατασκευή τους. Το ένα από αυτά, ήταν το “Γεώργιος Φ. Ανδρεάδης” (αρχικό όνομα “Michael Casey”) το οποίο είχε ναυπηγηθεί το 1943, ήταν το πρώτο που είχε παραγγελθεί από Έλληνα εφοπλιστή και ανήκε στην επιχείρηση “Υιοί Γεωργίου Χατζηφραγκούλη Ανδρεάδη” συμφερόντων Σπύρου Γ. Ανδρεάδη και Στρατή Ανδρεάδη, ο οποίος αναδείχθηκε σε έναν από τους σημαντικότερους εφοπλιστές και επιχειρηματίες της Ελλάδας. Το άλλο σκάφος που τερμάτισε τη δράση του μόνο το 1985, ήταν το “Αλέξανδρος Κορυζής” ιδιοκτησίας και πάλι του Στρατή Ανδρεάδη. (296)

Στον αντίποδα των προαναφερομένων δύο πλοίων, είκοσι από τα Λίμπερτυ υπέστησαν σοβαρές ζημιές στη διάρκεια ταξιδιών τους και είτε διαλύθηκαν σε ναυπηγεία στη συνέχεια είτε βυθίστηκαν, με την εξαίρεση του Λίμπερτυ “Παναγιώτης” του Ιωάννη Λιβανού, το οποίο ακολούθησε κυριολεκτικά πολυκύμαντη διαδρομή. Με τη σειρά που αυτά τα καράβια παραγγέλθηκαν είναι τα εξής:

“Ναύαρχος Κουντουριώτης”. Πλοίο που ναυπηγήθηκε το 1944 με αρχικό όνομα “Cyril G. Hopkins” και ανήκε στην ιδιοκτησία του Ιωάννη Κωνσταντίνου Καρρά. Το σκάφος, προσάραξε στις 20 Οκτωβρίου 1964 ενώ έπλεε από το Μαρ ντε Πλάτα για τη Μασσαλία. Κόπηκε στα δύο και θεωρήθηκε Τεκμαρτή Ολική Απώλεια.

“Καλλιόπη”. Πλοίο που ναυπηγήθηκε το 1943 με αρχικό όνομα “Robert Dale Owen” και ανήκε στους Υιούς Διαμαντή Πατέρα. Στις 20 Δεκεμβρίου 1947, ενώ έπλεε από το Τσάρλεστον προς τη Ριέκα, κενό φορτίου, χτύπησε σε νάρκη έξω από τη Ριέκα, κόπηκε στα τρία και βυθίστηκε.

“Κώστας Μίχαλος”. Πλοίο που ναυπηγήθηκε το 1945 με αρχικό όνομα “John C. Preston” και ανήκε στους πλοιοκτήτες Κωνσταντίνο Ν. Μίχαλο και Νικόλαο Α. Απόδιακο. Στις 26 Οκτωβρίου 1962, ενώ εκτελούσε το ταξίδι Αρχάγγελος- Καλαί, προσάραξε μεταξύ Καλαί και Καπ Γκριζ Νεζ. Στις 19 Νοεμβρίου 1962 κόπηκε στα δύο και βυθίστηκε.

“Ηρα”. Πλοίο που ναυπηγήθηκε το 1943 με αρχικό όνομα “Harry Percy” και ανήκε στην “Εμπορική και Εφοπλιστική ΑΕ (Αλέξανδρος Νικηφόρου Βλάσσωφ). Στις 7 Μαρτίου 1947, ενώ εκτελούσε το πρώτο του ταξίδι από Χάμπτον Ρόουντς προς Αμβέρσα, φορτωμένο με κάρβουνο, προσάραξε στο Γκούντγουϊν Σαντς της νοτιοανατολικής Αγγλίας. Κόπηκε στα δύο και θεωρήθηκε Ολική Απώλεια.

“Φωτεινή”. Πλοίο που ναυπηγήθηκε το 1944 με αρχικό όνομα “Frank J. Cuhel” και ανήκε στον Ιωάννη Μ. Καρρά. Στις 18 Ιουλίου 1965, ενώ έπλεε προς Ιαπωνία, παρουσίασε διαρροές σε δύο αμπάρια, 140 Μίλια βόρεια από το Κοτσίν της Ινδίας, εγκαταλείφθηκε και έπειτα από μία μέρα βυθίστηκε.

“Αλφειός”. Πλοίο που ναυπηγήθηκε το 1943 με αρχικό όνομα “Alexander Wilson” και παραδόθηκε στον πλοιοκτήτη Σταύρο Γ. Λιβανό. Στις 5 Απριλίου 1952 ενώ έπλεε από τη Δουνκέρκη στη Σαϊγκόν με γενικό φορτίο, χτύπησε σε ναυάγιο έξω από τη Σαϊγκόν, προσάραξε, κόπηκε στα δύο και βυθίστηκε. Τον Μάρτιο του 1954 το πρυμναίο κομμάτι του ανελκύσθηκε και ρυμουλκήθηκε στο Χογκ-Κονγκ για διάλυση.

“Χέλατρος”. Πλοίο που ναυπηγήθηκε το 1944 με αρχικό όνομα “Edward K. Collins” και ανήκε στους πλοιοκτήτες της εταιρείας “Ατμόπολοια Κάσσου Α.Ε”. Στις 9 Μαρτίου 1968, ενώ έπλεε από την Γκντύνια στο Τσιταγκόγκ, έπιασε φωτιά και προσάραξε στην Κεϋλάνη. Εγκαταλείφθηκε και εννέα μέρες αργότερα, κόπηκε στα δύο και βυθίστηκε.

“Μαρία Κουλουκουντή”. Πλοίο που ναυπηγήθηκε με αρχικό όνομα “W.W Mc Crakin” και παραδόθηκε στον εφοπλιστή Μαρτή Γ. Κουλουκουντή. Το 1952 περιήλθε στην ιδιοκτησία του

Αντωνίου Γ. Παππαδάκη, ενώ το 1961 πουλήθηκε στη “Valoria Compania Naviera S.A” (εταιρεία συμφερόντων του “Ομίλου Α. Παππαδάκη” και των κληρονόμων του Γ. Κουλουκουντή) και μετονομάστηκε σε “Κάπταιν Τζωρτζ”. Στις 14 Νοεμβρίου του 1962 ενώ εκτελούσε το ταξίδι Νέα Ορλεάνη – Ουμ Σάιντ, εκδηλώθηκε πυρκαγιά και έκρηξη, τριακόσια μίλια βορειοανατολικά της Βερμούδας. Εγκαταλείφθηκε και στις 18 του ίδιου μήνα βυθίστηκε.

“Εβρος”. Πλοίο που ναυπηγήθηκε το 1943 με αρχικό όνομα “Joshua A. Leach” και παραδόθηκε στον πλοιοκτήτη Σταύρο Γ. Λιβανό. Το 1961 πουλήθηκε στην εταιρεία “Prekookeanska Plovidba”, μετονομάστηκε σε “BAR” και ύψωσε τη σημαία της Γιουγκοσλαβίας. Στις 17 Φεβρουαρίου 1967 προσάραξε έξω από το Σπλιτ λόγω κακοκαιρίας, ενώ εκτελούσε το ταξίδι Σπλιτ – Αυγούστα. Θεωρήθηκε Τεκμαρτή Ολική Απώλεια και στις 27 Φεβρουαρίου του ίδιου χρόνου διαλύθηκε.

“Κωστής Λεμός”. Πλοίο που ναυπηγήθηκε το 1943 με αρχικό όνομα “Anson Burlingame” και ανήκε στον εφοπλιστή Πανάγο Κ. Λαιμό. Στις 31 Δεκεμβρίου 1950, ενώ έπλεε από το Βανκούβερ στη Βομβάη, εξώκειλε ένα μίλι νότια από το Λαγκαγιάν Πόιντ της Νήσου Κάμιγκουιν των Φιλιππίνων. Κόπηκε στα δύο και θεωρήθηκε Ολική Απώλεια.

“Νέστος”. Πλοίο που ναυπηγήθηκε το 1943 με αρχικό όνομα “Mary Lyon” και παραδόθηκε στον Σταύρο Γ. Λιβανό. Το 1961 πουλήθηκε στην εταιρεία “Jadranska Slobodna Plovidba” μετονομάστηκε σε “Kastela” και ύψωσε τη γιουγκοσλαβική σημαία. Στις 3 Αυγούστου 1963, ενώ έπλεε από το Τσώρτσιλ στο Ηνωμένο Βασίλειο, παρουσίασε διαρροή καθώς διέσχιζε την παγωμένη περιοχή του Χάτσον Στρέιτ. Την επόμενη μέρα βυθίστηκε έξω από το Ακρωτήριο Γούλστενχολμ, πεντακόσια μίλια βορειοανατολικά του Τσώρτσιλ.

“Παναγιώτης”. Πλοίο που ναυπηγήθηκε το 1943 με αρχικό όνομα “Luther Burbank” και παραδόθηκε στον Ιωάννη Γ. Π. Λιβανό. Στις 15 Νοεμβρίου 1955 προσάραξε στο Κουνσάν της Κορέας καθώς έπλεε από τη Βαλτιμόρη στο Ιντσόν. Στις 21 Νοεμβρίου κόπηκε στα δύο και θεωρήθηκε Τεκμαρτή Ολική Απώλεια. Τρία χρόνια αργότερα, το 1956, πουλήθηκε στην εταιρεία Far Eastern Marine Transport Co. Ltd. Τα δύο μέρη ανελκύστηκαν και ρυμουλκήθηκαν στο Πουσάν και ακολούθως στο Σιμονοσέκι της Ιαπωνίας. Στη συνέχεια το σκάφος έλαβε το όνομα “Silla” και το 1957 ρυμουλκήθηκε στο Τόκιο όπου επιμηκύνθηκε. Τελικά, ολοκλήρωσε αυτή την ιδιαίτερα περιπετειώδη πορεία του μόνο δεκαπέντε χρόνια αργότερα τον Σεπτέμβριο του 1972, όταν και διαλύθηκε στο Μασάν της Νότιας Κορέας.

“Παναγιώτης Κουμάνταρος”. Πλοίο που ναυπηγήθηκε το 1944 με αρχικό όνομα “Jose G. Benitez” και παραδόθηκε στον εφοπλιστή Παναγιώτη Σ. Κουμάνταρο. Το 1965 πουλήθηκε στην “Progress Navigation Ltd” (συμφερόντων του ομίλου “Carras Maritime Corporation, New York) και μετονομάστηκε σε “Φιλία”. Στις 2 Ιανουαρίου 1967, ενώ εκτελούσε το ταξίδι Τεγκάλ – Ρότερνταμ, συγκρούστηκε με το πλοίο “Taiga” στην Ερυθρά Θάλασσα. Προσάραξε δύο μίλια δυτικά της Μόκα, εγκαταλείφθηκε και θεωρήθηκε Τεκμαρτή Ολική Απώλεια.

“Κ. Χατζηπατέρας”. Πλοίο που ναυπηγήθηκε το 1943 με αρχικό όνομα “George C. Childress” και παραδόθηκε στους πλοιοκτήτες Ιωάννη και Αδαμάντιο Κωνσταντίνου Χατζηπατέρα. Στις 27 Ιουλίου 1967, ενώ έπλεε από την Καλκούτα στο Ρανγκούν, προσάραξε σε ύφαλο κοντά στη νήσο Κορόντζε, 35 μίλια βόρεια του Παγκόντα Πόιντ, έξω από το Μπασέιν της Μπούρμα και βυθίστηκε. “Νικόλας Καΐρης”. Πλοίο που ναυπηγήθηκε το 1943 με αρχικό όνομα “R.M Williamson”. Παραδόθηκε στους πλοιοκτήτες Ιωάννη Ν. Καΐρη και Ευτύχιο Ι. Γκούμα. Στις 5 Μαΐου 1959, ενώ εκτελούσε το ταξίδι Χάιφα – Τόκιο φορτωμένο με παλιοσίδερα, προσάραξε τέσσερα μίλια βορειοανατολικά του Κουτσίνο Σίμα. Κόπηκε στα δύο και βυθίστηκε.

“Μάουντ Άθως”. Πλοίο που ναυπηγήθηκε το 1943 με αρχικό όνομα “J. Maurice Thompson” και παραδόθηκε στους υιούς Βασιλείου Σκαρβέλη. Το 1962 πουλήθηκε στην “Afthonia Cia. Naviera S.A. (Όμιλος Σκαρβέλη) και πήρε το όνομα “Εύξεινος”. Στις 27 Φεβρουαρίου 1966, ενώ έπλεε 360 μίλια νοτιοδυτικά από τις Αζόρες, εκτελώντας το ταξίδι Γκότσεκ – Βαλτιμόρη, παρουσίασε διαρροές, εγκαταλείφθηκε και βυθίστηκε.

“Στάθης Ι. Γιανναγός”. Πλοίο που ναυπηγήθηκε το 1944 με αρχικό όνομα “George A. Marr”. Το 1951 πουλήθηκε στην “A. K & Igor Pezas” και μετονομάστηκε σε “ΑΝΙΑ”. Το 1959 πουλήθηκε στη “Yukon Cia. Naviera S.A.” και έλαβε το όνομα “Γραμματική”. Στις 7 Φεβρουαρίου 1964, ενώ έπλεε από την Τακόμα στην Ταϊβάν φορτωμένο με παλιοσίδερα, παρουσίασε διαρροές κατά τη διάρκεια κακοκαιρίας στον Ειρηνικό. Την επόμενη μέρα εγκαταλείφθηκε και βυθίστηκε.

“Όθων”. Πλοίο που ναυπηγήθηκε το 1944 με αρχικό όνομα “Elijah Kellogg”. Παραδόθηκε στους υιούς Ιωάννη, Λουκά, Στάμου Φαφαλιού και τον Αθανάσιο Αναστασίου. Στις 14 Φεβρουαρίου 1952, ενώ εκτελούσε το ταξίδι Φιλαδέλφεια – Καρατίσι, προσάραξε στην Ίζολα ντε λα Κορέντι της Ιταλίας και υπέστη σοβαρές ζημιές στα ύφαλά του. Ρυμουλκήθηκε στην Κατάνια, όπου εκφόρτωσε το φορτίο του και στη συνέχεια στην Αμβέρσα, όπου επισκευάστηκε. Επέστρεψε στην Κατάνια, επαναφόρτωσε και συνέχισε το ταξίδι του, αλλά προσάραξε έξω από το λιμάνι του Καρατίσι στις 27

Ιουνίου 1952, κόπηκε στα δύο και την επόμενη μέρα βυθίστηκε.

“Ιωάννης Γ. Κουλουκουντής”. Πλοίο που ναυπηγήθηκε το 1944 με αρχικό όνομα “Edwin A. Stevens”. Παραδόθηκε στον “Όμιλο Ρεθύμνη-Κουλουκουντή”. Στις 11 Ιουλίου 1949, ενώ έπλεε από το Βανκούβερ στο Κέιπ Τάουν φορτωμένο με σιτάρι, εξώκειλε εξαιτίας ομίχλης στο Πόιντ Αργκουέλλο της Καλιφόρνια. Κόπηκε στα δύο και θεωρήθηκε Ολική Απώλεια.

“Κάπταιν Φαρμακίδης”. Πλοίο που ναυπηγήθηκε το 1943 με αρχικό όνομα “James M. Goodhue” και παραδόθηκε στον “Όμιλο Ρεθύμνη-Κουλουκουντή”. Το 1961 έλαβε το όνομα “Πυθέας”, ενώ στις 2 Ιανουαρίου 1966, ενώ έπλεε από το Γκότσεκ της Τουρκίας, στη Βαλτιμόρη, προσάραξε στον Άγιο Μηνά της Ρόδου, αφού παρουσίασε διαρροές λόγω κακοκαιρίας. Εγκαταλείφθηκε και θεωρήθηκε Ολική Απώλεια.

Τα υπόλοιπα από τα εκατό Λίμπερτυ, εκτός από τα δύο που διαλύθηκαν στα μέσα της δεκαετίας του 1980 και τα είκοσι που κατά καιρούς υπέστησαν καταστροφές και αναφέρθηκαν αναλυτικά (στα ναυάγια των οποίων δεν κατέστη δυνατό να εξακριβωθεί σε αυτή την εργασία αν υπήρχαν ανθρώπινες απώλειες και ποιου μεγέθους ήταν εφ’ όσον υπήρξαν) ολοκλήρωσαν τη δράση τους στις θάλασσες στη διάρκεια της δεκαετίας του 1960 κατά κύριο λόγο, ενώ αρκετά από αυτά οδηγήθηκαν σε ναυπηγεία για διάλυση μόνο κατά την επόμενη δεκαετία, αυτή του 1970.

Τη δεκαετία του 1960 αποσύρθηκαν για διάλυση εξήντα από τα εκατό Λίμπερτυ που είχαν παραχωρηθεί σε Έλληνες εφοπλιστές το 1947. Παρακάτω αναφέρονται συνοπτικά τα ονόματά τους, εντός παρένθεσης οι ιδιοκτήτες τους, το έτος κατά το οποίο αποσύρθηκαν και η τοποθεσία των ναυπηγείων όπου αυτό συνέβη:

“Ελλάς” (υιοί Χρήστου Λαιμού) 1968, Χιράο Ιαπωνίας.

“Μιχαλάκης” (Νικόλαος Μ. Ευσταθίου) 1967, Σαντατέρ Ισπανίας.

“Αναστάσιος Πατέρας” (υιοί Αναστασίου Δ. Πατέρα) 1968, Μότζι Ιαπωνίας.

“Χαδιώτης” (Ατμοπολοΐα Κάσσου) 1966 Οσάκα Ιαπωνίας.

“Ψαρά” (υιοί Ιωάννη, Λουκά, Στάμου Φαφαλιού – Αθανάσιος Αναστασίου) 1967, Οσάκα Ιαπωνίας.

“Αμερική” (Μαραθών Α.Ε Όμιλος Αγγέλου Γ. Λούζη) 1967, Σανγκάη Κίνας.

“Μαϊάνδρος” (Σταύρος Γ. Λιβανός) 1967, Καοσιούνγκ Ταϊβάν.

“Κωστής Λως” (υιοί Κωνσταντίνου Λω- Απόστολος Κιουζές Πεζάς) 1963, Οναχάμα Ιαπωνίας.

- “Μαριάμ” (αδελφοί Αυγερινοί – Ιωάννης Μαυροφίλιππας) 1967, Σακάι Ιαπωνίας.
- “Ριχάρδος Δ. Λάιονς” (Μάρκος και Κώστας Ι. Λύρα – Γεώργιος Ν. Λύρας Γαλαξίας Α.Ε) 1968, Χιράο Ιαπωνίας.
- “Μαρία Σταθάτου” (Δημήτρης Δ. Σταθάτος) 1969, Ιταλία.
- “Αλίκη” (Νικόλαος Γ. Λιβανός) 1968, Γουαμπόα Χονγκ Κονγκ.
- “Όλγα” (Εμπορική & Εφοπλιστική Α.Ε Αλέξανδρος Νικηφόρου Βλάσωφ) Καοσιούνγκ Ταϊβάν.
- “Άννα Λ. Κονδύλη” (υιοί Λεωνίδα Κονδύλη) 1968, Καοσιούνγκ Ταϊβάν.
- “Μιχαήλ” (Κώστας Μ. Λεμός) 1967, Καοσιούνγκ Ταϊβάν.
- “Ελένη Δ.” (Δημοσθένης Ι. Δάμπαςης) 1967, Σακάι Ταϊβάν.
- “Κάπτειν Κ. Παπάζογλου (Σταύρος Σ. Νιάρχος) 1969, Γουαμπόα Χονγκ Κονγκ
- “Αξιός” (Σταύρος Γ. Λιβανός) 1967 Καοσιούνγκ Ταϊβάν.
- “Κρήτη” (Γεώργιος Ν. Μοάτσος) 1969 Σακάιντε Ιαπωνίας.
- “Δημοσθένης” (Γεώργιος Βεργωτής) 1967, Μπιλμπάο.
- “Επτάνησος” (Δημήτριος Δ. Σταθάτος) 1967 Σανγκάη Κίνας.
- “Λεόντιος” (Θεόδωρος Λ. Τεργιάζος) 1967 Χιράο Ιαπωνίας.
- “Κάπτειν Ι. Ματαράγκας” (Σταύρος Σ. Νιάρχος) 1967 Ικέντο Ιαπωνίας.
- “Γεώργιος Δ. Γράτσος” (Δημήτριος, Άλκιμος, Πάνος Γ. Γράτσος) 1967 Βαλένθια Ισπανίας.
- “Βεργίνα” (Αντώνης Γ. Παππαδάκης) 1967, Καοσιούνγκ Ταϊβάν.
- “Νικόλαος Πατέρας” (Εταιρεία Ωκεανοπόρος υιοί Νικολάου Ι. Πατέρα) 1968, Σανγκάη Κίνας.
- “Χρυσή” (υιοί Πέτρου Ι. Γουλανδρή) 1967, Σανγκάη Κίνας.
- “Ευανθία” (υιοί Πέτρου Ι. Γουλανδρή) 1969, Μπιλμπάο Ισπανίας.
- “Κεχρέα” (Θωμάς Ν. Επιφανίδης) 1967, Σανγκάη Κίνας.
- “Ευρυμέδων” (Παναγής Δ. Μαρκεσσίνης) 1968, Καοσιούνγκ Ταϊβάν.
- “Αλιάκμων” (Σταύρος Γ. Λιβανός) 1969, Γουαμπόα Χονγκ Κονγκ.
- “Κύμα” (Νικόλας Γ. Λιβανός) 1967, Σανγκάη Κίνας.
- “Σταύρος Κουμάνταρος” (Ιωάννης Σ. Κουμάνταρος) 1968, Καοσιούνγκ Ταϊβάν.
- “Ιωάννης Π. Γουλανδρής” (αδελφοί Γουλανδρή) 1968, Ιτοζάκι Ιαπωνίας.
- “Φ/Λ Βασιλειάδης Ρ.Α.Φ.” (Μιχαήλ Βασιλειάδης) 1968, Καοσιούνγκ Ταϊβάν.
- “Παναγία Καθαριώτισσα” (υιοί Γεωργίου Καραβία- Τσεμπέρη) 1967, Καοσιούνγκ Ταϊβάν.
- “Δημοσθένης Πανταλέων” (Παναγιώτης και Βασίλης Δημοσθένους Πανταλέων) 1969, Τεργέστη Ιταλίας.
- “Κάστωρ” (αδελφοί Δημήτριος, Άλκιμος, Πάνος Γεωργίου Γράτσου) 1968, Χιράο Ιαπωνίας.
- “Ιγκόρ” (υιοί Κωνσταντίνου Λω και Απόστολος Κιουζές Πεζάς) 1969, Καοσιούνγκ Ταϊβάν.
- “Σύρος” (Δημήτριος Γεωργόπουλος και υιοί Δ. Καρέλλα) 1968, Καοσιούνγκ Ταϊβάν.

- “Αντώνης” (υιοί Αντωνίου Λαιμού) 1966 Βομβάη (Μουμπάι) Ινδίας.
- “Αταλάντη” (Μιχαήλ Γ. Λιβανός) 1969, Καοσιούνγκ Ταϊβάν.
- “Σάμος” (υιοί Δ. Ιγγλέση) 1967, Χσίνκανγκ Κίνας.
- “Δίρφυς” (Βασίλειος Ι. Πατέρας) 1967, Σανγκάη Κίνας.
- “Περικλής” (Ιόνιον Α.Ε Γεώργιος Βεργωτής) 1966, Ταϊβάν.
- “Πηνειός” (Σταύρος Γ. Λιβανός) 1968, Καοσιούνγκ Ταϊβάν.
- “Νέδων” (Σταύρος Γ. Λιβανός) 1967, Καοσιούνγκ Ταϊβάν.
- “Νικόλας Γ. Κουλουκουντής” (Όμιλος Ρεθύμνη-Κουλουκουντή) 1968, Σοντοσίμα Ιαπωνίας.
- “Νικόλας” (Χαράλαμπος Ν. Πατέρας) 1964, Ιταλία.
- “Λεωνίδας Μίχαλος” (Κωνσταντίνος Ν. Μίχαλος) 1966, Αμβούργο Γερμανίας.
- “Στυλιανός Ν. Βλασσόπουλος” (οικογένεια Νικολάου Βλασσόπουλου) 1969, Καοσιούνγκ Ταϊβάν.
- “Αστέρης” (Εκτορας Κ. Δρακούλης) 1968, Χονγκ Κονγκ.
- “Ελένη Σταθάτου” (Ευστάθιος Τ. Παξινός, Δημήτριος Δ. Σταθάτος, Δημήτριος Ι. Νεγρεπόντης, Γεράσιμος Σταθάτος) 1969, Σανγκάη Κίνας.
- “Ευγενία Χανδρή” (Οικογένεια Ιωάννη Χανδρή) 1969, Καοσιούνγκ Ταϊβάν.
- “Γεώργιος Πανώρας” (Νικόλαος Επιφανιάδης) 1964, Σοβιετική Ένωση.
- “Λούλα Νομικού” (Ευάγγελος Π. Νομικός) 1963, Οσάκα Ιαπωνίας.
- “Σούνιον” (Γεώργιος και Εμμανούλ Π. Χατζηλίας) 1969, Καμπάνα Αργεντινής.
- “Βασίλειος Π. Κουλουκουντής” (Όμιλος Ρεθύμνη-Κουλουκουντή) 1967, Τσουνέισι Ιαπωνίας.
- “Τρίτων” (Δημήτριος Άλκιμος, Πάνος Γ. Γράτσος) 1968, Χιράο Ιαπωνίας.
- “Σαντορίνη” (Οικογένεια Γ. Σιγάλα) 1969, Μπιλμπάο Ισπανίας.

Τη δεκαετία του 1970, πήραν τον δρόμο για τη διάλυσή τους, αλλά δεκαπέντε Λίμπερτυ:

- “Γρηγόριος Κ. ΙΙΙ” (Όμιλος Περικλή Γ. Καλλιμανόπουλου) 1973, Γιουγκοσλαβία.
- “Οντρεϋ” (Κώστας Γ. Γράτσος) 1970, Τσιταγκόνγκ Μπανγκλαντές.
- “Θεμιστοκλής” (Ιόνιον Α.Ε Γεώργιος Βεργωτής) 1971 Γουαμπόα Κίνας.
- “Κονίστρα” (Θωμάς Ν. Επιφανιάδης) 1971, Καστεγιόν Ισπανίας.
- “Ελλένικ Σταρ” (Όμιλος Περικλή Γ. Καλλιμανόπουλου), 1972 Κωνσταντινούπολη.
- “Ελλένικ Γουέηβ” (Ελληνική Α.Ε Όμιλος Περικλή Γ. Καλλιμανόπουλου) 1973, Καστεγιόν Ισπανίας.
- “Άγιος Νικόλαος” (Νικόλαος Κ. Χατζηπατέρας) 1971, Σπλιτ Κροατίας (Γιουγκοσλαβίας).
- “Θεμώνη” (Ατμοπολοΐα Κάσσου Α.Ε) 1971, Βαλένθια Ισπανίας.
- “Κωσταντής” (υιοί Κωνσταντή Πατέρα) 1971, Αμβούργο Γερμανίας.

“Μεγαλόχαρη” (Ιωάννης Θεοδωρακόπουλος, Εμμανουήλ Κουλουκουντής) 1971, Βαλένθια Ιαπανίας.

“Ελλένικ Σκάι” (Ελληνική Α.Ε) 1973, Τουρκία.

“Πέτρος Νομικός” (Μάρκος Π. Νομικός) 1970, Σανγκάη Κίνας.

“Ελλένικ Μπητς” (Ελληνική Α.Ε Όμιλος Περικλή Καλλιμανόπουλου) 1972, Τουρκία.

“Νικολάου Γεώργιος” (Οκογένεια Γεωργίου Νικολάου) 1970 Σπέτσια Ιταλίας.

“Νικολάου Ζωγραφιά” (Οικογένεια Γεωργίου Νικολάου) 1971, Κωνσταντινούπολη.

Η προαναφερθείσα εξαιρετικά συνοπτική παρουσίαση της τύχης των Λίμπερτυ, δεν καλύπτει βεβαίως όλο το εύρος της δραστηριότητας αυτών των πλοίων στις θαλάσσιες μεταφορές, αλλά θεωρήθηκε σκόπιμο να υπάρχει στην παρούσα εργασία, τόσο επειδή σκιαγραφεί ένα περίγραμμα έστω της συνολικής τους πορείας, όσο και γιατί μέσα από αυτή τη σύντομη καταγραφή τους, αναδεικνύονται αρκετά ζητήματα σχετιζόμενα με τα σκάφη, όπως το μικρό ή μεγάλο μέγεθος του κινδύνου αποκόλλησής τους που είχε αποτελέσει θέμα συζήτησης ήδη από τον καιρό που σχεδιάζονταν τα Λίμπερτυ, καθώς και γεγονότα όπως οι μεταπωλήσεις πλοίων από τους εφοπλιστές στους οποίους είχαν παραχωρηθεί, σε άλλους αγοραστές ενόσω η κρατική εγγύηση συνέχιζε να βρίσκεται σε ισχύ, εξέλιξη που κι αν δεν αποσαφηνίζεται επαρκώς με τις παραπάνω αναφορές, ωστόσο συμβάλλει στον γενικότερο προβληματισμό επί του θέματος.

ΑΝΤΙ ΕΠΙΛΟΓΟΥ.

Τα Λίμπερτυ δικαιωματικά παραμένουν και σήμερα η πιο σύντομη κωδικοποίηση της διαδικασίας της μεταπολεμικής διεθνούς ναυτιλιακής ανασυγκρότησης. Όσες βιβλιογραφικές προσεγγίσεις ή άλλες μελέτες και να έχουν γίνει (τουλάχιστον όσες ελήφθησαν υπόψιν στο πλαίσιο αυτού του κειμένου) δεν αμφισβητούν αυτή την κεντρική και βασική διάσταση.

Τα παραπάνω βέβαια δεν σημαίνουν ότι μέσα σε ένα ανταγωνιστικό διεθνές περιβάλλον και ειδικά στο πλαίσιο που διαμορφώθηκε μετά τη λήξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου και λίγο πριν από την έναρξη του «Ψυχρού Πολέμου», μια τέτοια διαδικασία μπορεί να είναι μια ουδέτερη εξέλιξη. Αντιθέτως, τα σχετικά γεγονότα και οι σταθμοί αυτής της πορείας, φέρουν ξεκάθαρη την αμερικανική σφραγίδα.

Την επίτευξη δύο διαδοχικών και αλληλοεπικαλυπτόμενων στόχων μοιάζουν να διεκδικούν οι

σχετικές με τα Λίμπερτυ, αμερικανικές επιδιώξεις: Διοχέτευση των πλοίων πολεμικής κατασκευής στην εμπορική ναυτιλία, ώστε αφ' ενός να αποφευχθεί το κακό προηγούμενο του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου όταν τα πλεονάζοντα αμερικανικά σκάφη απλώς σκούριασαν δεμένα στα λιμάνια και αφ' ετέρου να επιτευχθεί μια αναστήλωση της εμπορικής ναυτιλίας με όρους που τον τόνο και ίσως και το πρόσταγμα να δίνουν οι ΗΠΑ, επιδίωξη στην οποία λογοδοτεί και η επιλογή της πώλησης Λίμπερτυ με χρηματικό και νομισματικό αντίτιμο δολάρια και μόνο. Όσο η διαδικασία εξελίσσεται, φαίνεται πολύ πιθανό με βάση και νέες προσεγγίσεις της έρευνας, να επιχειρήθηκε και άσκηση γενικότερης εξωτερικής πολιτικής με όχημα τα πλοία, αλλά κάτι τέτοιο κατά πάσα πιθανότητα προέκυψε εκ των πραγμάτων, χωρίς να έχει προηγουμένως διαδραματίσει πρωτεύοντα ρόλο στους σχεδιασμούς της ναυτιλιακής επιτροπής. Όλοι βέβαια οι προαναφερθέντες σχεδιασμοί, δέχθηκαν και -κάποιες φορές έντονη - κριτική εντός των Ηνωμένων Πολιτειών ως ανεπαρκείς ή και κινούμενοι σε λανθασμένη κατεύθυνση, χωρίς όμως στη διάρκεια της έρευνας για την πραγματοποίηση αυτής της εργασίας να εντοπιστεί ένα ολοκληρωμένο ανταγωνιστικό σχέδιο χειρισμού της υπόθεσης των Λίμπερτυ συνολικά.

Όσον αφορά την ελληνική περίπτωση, υπάρχουν αρκετά αξιοσημείωτα ζητήματα:

Τα Λίμπερτυ αναγέννησαν την κατεστραμμένη σε επίπεδο σκαφών μεταπολεμική ελληνόκτητη ναυτιλία και αυτή είναι μια πραγματικότητα η οποία ούτως ή άλλως δεν έχει αμφισβητηθεί ως τέτοια. Από εκεί και πέρα, υπάρχουν πτυχές του θέματος που έχουν προκαλέσει σαφείς ενστάσεις, διαφωνίες και αντικρουόμενες προσεγγίσεις σχετικά με επιμέρους χειρισμούς. Η διαδικασία της αγοράς τους, είναι σε γενικές γραμμές μια πράξη ενίσχυσης των παραδοσιακών Ελλήνων εφοπλιστών, παρά τις αρκετές περί του αντιθέτου αρχικές διατυπώσεις. Η εγγύηση για την αγορά των πλοίων εκ μέρους του κράτους, είναι μια επιλογή καθαρής στήριξης του εφοπλιστικού κατεστημένου, αλλά οι διαφωνίες για την εγγύηση δεν σταματούν μόνο στην κατεύθυνση που αυτή έλαβε. Αρκετές είναι οι προσεγγίσεις που εντοπίζουν σοβαρότατη ασυμμετρία ανάμεσα στις σχετικές κρατικές παροχές και τα όποια αντισταθμίσματα έλαβε για αυτή της την ενέργεια η ελληνική Πολιτεία και είναι αλήθεια ότι η πλάστιγγα των έως τώρα σχετικών μελετών γέρνει προς το μέρος της ιδιαίτερα γενναιοδωρης κυβερνητικής ενίσχυσης του εφοπλισμού. Κάτι τέτοιο μάλιστα φαίνεται να αποτέλεσε συνέπεια κεντρικής πολιτικής επιλογής των τότε κυβερνήσεων και όχι αποτέλεσμα κάποιας “σκοτεινής” - αν επιτρέπεται η φράση - δοσοληψίας κυβερνώντων και εφοπλιστών, αφού παρά το πλήθος των σχετικών υπονοιών, κατηγοριών και καταγγελιών, εν τέλει δεν υπάρχει αποδεδειγμένη και καταγεγραμμένη υπόθεση εμφανούς τουλάχιστον “διαπλοκής” (όπως θα λεγόταν σήμερα) στην περίπτωση των Λίμπερτυ.

Ακόμη, αξίζει να επισημανθεί η διάγνωση που επεφύλαξαν τα Λίμπερτυ σε όσους προεξοφλούσαν μια σύντομη πρόσκαιρη παρουσία τους στα ναυτικά πράγματα. Αρκετά από τα κατασκευασμένα στην πολεμική περίοδο πλοία, στα οποία αρκετοί ειδικοί έδιναν γύρω στα πέντε χρόνια επιβίωσης στην εμπορική ναυτιλία, έφτασαν τελικά να ταξιδεύουν στις θάλασσες μέχρι τα μέσα και τη δεκαετία του '70 ή και του '80 ακόμη όσον αφορά τα δυο τελευταία, ενισχύοντας και με αυτό τον τρόπο τον "θρύλο" που εξακολουθεί να συνοδεύει αυτά τα πολυσυζητημένα πλοία μέχρι και σήμερα που έχουν περάσει ογδόντα περίπου χρόνια από την κατασκευή τους.

Με βάση το γεγονός ότι τα Λίμπερτυ είχαν - επανειλημμένως επισημανθείσες από ειδικούς - τεχνικές και κατασκευαστικές αδυναμίες, μια τέτοια εντελώς απροσδόκητης έκτασης παράταση της "ζωής" τους, θα ήταν πιθανότατα αδύνατη χωρίς την κοπιώδη και επιμελέστατη συντήρηση των σκαφών από τους ίδιους τους ναυτικούς που εργάζονταν σε αυτά. Οι εργαζόμενοι στα Λίμπερτυ, οι οποίοι παρά τις μεγάλες δυσκολίες που συνάντησαν στη διάρκεια της θητείας τους σε αυτά, εξακολουθούν να τα θυμούνται με μια δόση νοσταλγίας καθώς για τους ίδιους τα σκάφη αποτέλεσαν διέξοδο αντιμετώπισης της γενικευμένης ανεργίας και των πολλών ευρύτερων δυσκολιών της εποχής, αποτελούν ένα -υποτιμημένο ίσως από την ιστοριογραφία, αλλά σίγουρα όχι ασήμαντο στην πραγματικότητα – ιδιαίτερα μεγάλο κεφάλαιο της παρουσίας και της μακράς πορείας των Λίμπερτυ στις θάλασσες του κόσμου.

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ – ΠΑΡΑΠΟΜΠΕΣ

1. Χαρλαύτη Τζελίνα, Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας 19^{ος}-20^{ος} αιώνας, εκδόσεις Νεφέλη, Αθήνα 2001, σελίδες 394-395.
2. Gus Bourneuf Jr, Workhouse of the fleet, American Bureau of Shipping, 2008, σελίδα 7.
3. Στο ίδιο, σελίδα 8.
4. Τζαμτζής Ι. Αναστάσιος, Τα Λίμπερτυ και οι Έλληνες, Βιβλιοπωλείο της Εστίας, Αθήνα 1984, σελίδες 19-20.
5. Στο ίδιο, σελίδα 21.
6. Gus Bourneuf Jr, ό.π. σελίδα 8.
7. Clarence G. Morse, A Study of American Merchant Marine Legislation, 25 Law and Contemporary Problems 57-81 (Winter 1960) σελίδα 62.

8. Στο ίδιο, σελίδα 63.

9. L A. Sawyer and W.H. Mitchell, The Liberty Ships, 1985, London, New York, Hamburg, Hong Kong, Lloyd's of London Press Ltd in conjunction The National Liberty Ship Memorial, the SS "Jeremiah O' Brien", San Francisco USA, σελίδα 1 και Τζαμτζής Ι. Αναστάσιος, ό.π. σελίδα 23.

10. Τζαμτζής Ι. Αναστάσιος, ό.π. σελίδα 24.

11. Στο ίδιο σελίδα 25 και L A. Sawyer and W.H. Mitchell, ό.π. σελίδα 2.

12. Gus Bourneuf Jr, ό.π. σελίδα 8.

13. Τζαμτζής Ι. Αναστάσιος, ό.π. σελίδα 26.

14. Gus Bourneuf Jr, ό.π. σελίδα 9.

15. Στο ίδιο, σελίδα 10.

16. Τζαμτζής Ι. Αναστάσιος, ό.π. σελίδες 30-31.

17. Στο ίδιο, σελίδα 32.

18. Gus Bourneuf Jr, ό.π. σελίδα 35.

19. Στο ίδιο, σελίδα 36.

20. Στο ίδιο, σελίδα 36.

21. Στο ίδιο, σελίδα 37.

22. L A. Sawyer and W.H. Mitchell, σελίδα 7.

23. Τζαμτζής Ι. Αναστάσιος, ό.π. σελίδα 41.

24. Χαρλαύτη Τζελίνα, ό.π. σελίδα 395.

25. Τζαμτζής Ι. Αναστάσιος, ό.π. σελίδες 44-45.

26. Στο ίδιο, σελίδα 51

27. Gus Bourneuf Jr, ό.π. σελίδα 58.

28. Στο ίδιο, σελίδα 61.

29. Στο ίδιο σελίδα 63.

30. Στο ίδιο σελίδα 62.

31. George Kramer, M.S., HP Senior Preservation Specialist Heritage Research Associates, Eugene,

It Takes More Than Bullets, 2006.

32. Στο ίδιο, κεφάλαιο 4, σελίδα 20.

33. Στο ίδιο, κεφάλαιο 5, σελίδα 1.

34. Στο ίδιο, κεφάλαιο 5, σελίδα 1.

35. Στο ίδιο, κεφάλαιο 6, σελίδα 1.

36. Στο ίδιο, κεφάλαιο 6, σελίδα 1.

37. Στο ίδιο, κεφάλαιο 6, σελίδα 6.

38. Στο ίδιο, κεφάλαιο 6, σελίδα 10.

39. Στο ίδιο, κεφάλαιο 6, σελίδα 10.

40. Στο ίδιο, κεφάλαιο 6, σελίδα 9.

41. Στο ίδιο, κεφάλαιο 6, σελίδα 11.

42. Στο ίδιο, κεφάλαιο 6, σελίδα 12.

43. Στο ίδιο, κεφάλαιο 6, σελίδα 12.

44. Στο ίδιο, κεφάλαιο 6, σελίδα 13.

45. Στο ίδιο, κεφάλαιο 6, σελίδα 13.

46. Στο ίδιο, κεφάλαιο 6, σελίδα 14.

47. Τζαμτζής Ι. Αναστάσιος, ό.π. σελίδα 53.

48. Στο ίδιο, σελίδα 66.

49. Στο ίδιο, σελίδα 67.

50. Στο ίδιο, σελίδα 67.

51. Lloyd Anthony Beers, Jr., Ships of State: Maritime Policy As Foreign Policy Under The Merchant Ship Sales Act of 1946, Master of Arts, History 2009, Directed by Professor David B. Sicilia, Department of History, σελίδα 24.

52. Στο ίδιο, σελίδα 5.

53. Στο ίδιο, σελίδα 6.

54. Στο ίδιο, σελίδα 10.

- 55. Στο ίδιο, σελίδα 23.
- 56. Στο ίδιο, σελίδα 24.
- 57. Στο ίδιο, σελίδα 25.
- 58. Στο ίδιο, σελίδα 27.
- 59. Στο ίδιο, σελίδες 29-30.
- 60. Στο ίδιο, σελίδα 30.
- 61. Στο ίδιο, σελίδα 31.
- 62. Στο ίδιο, σελίδα 31.
- 63. Στο ίδιο, σελίδα 31.
- 64. Στο ίδιο, σελίδα 32.
- 65. Στο ίδιο, σελίδα 33.
- 66. Στο ίδιο, σελίδα 38.
- 67. Στο ίδιο, σελίδα 38.
- 68. Στο ίδιο, σελίδα 39.
- 69. Στο ίδιο, σελίδα 39.
- 70. Στο ίδιο, σελίδα 40.
- 71. Στο ίδιο, σελίδα 41.
- 72. Στο ίδιο, σελίδα 41.
- 73. United States Maritime Comission, Report to Congress, For the period ended June 30,1944. United States Government Printing Office, Washington 1945, σελίδα 25.
- 74. Lloyd Anthony Beers, ό.π. σελίδα 42.
- 75. Στο ίδιο, σελίδα 42.
- 76. Στο ίδιο, σελίδες 42-43.
- 77. Στο ίδιο, σελίδα 43.
- 78. Στο ίδιο, σελίδα 44.

79. Στο ίδιο, σελίδα 47.

80. Στο ίδιο, σελίδα 47.

81. Στο ίδιο, σελίδα 48.

82. Στο ίδιο, σελίδα 49.

83. Στο ίδιο, σελίδα 50.

84. Στο ίδιο, σελίδα 51.

85. Στο ίδιο, σελίδα 52.

86. Στο ίδιο, σελίδα 52.

87. Στο ίδιο, σελίδα 55.

88. Στο ίδιο, σελίδα 59.

89. Στο ίδιο, σελίδα 60.

90. Στο ίδιο, σελίδα 61.

91. Στο ίδιο, σελίδα 61.

92. Στο ίδιο, σελίδα 62.

93. United States Maritime Commission, Report to Congress, For the period ended June 30, 1946. United States Government Printing Office, Washington 1947, σελίδες 1-2.

94. Στο ίδιο, σελίδα 6.

95. Journal Article The Merchant Ship Sales Act of 1946
Daniel Marx, Jr. The Journal of Business of the University of Chicago
Vol. 21, No. 1 (Jan., 1948), pp. 12-28

96. United States Maritime Commission, Report to Congress, For the period ended June 30, 1946. United States Government Printing Office, Washington 1947, σελίδα 6.

97. Lloyd Anthony Beers, ό.π. σελίδα 63.

98. Στο ίδιο, σελίδα 64.

99. Στο ίδιο, σελίδα 66, 67.

100. Στο ίδιο, σελίδα 68.

101. U.S Department of State, Foreign Relations of the United States: Diplomatic Papers, 1945, Europe, Vol. 4 (<http://digicoll.library.wisc.edu/cgi-bin/FRUS/FRUS-idx?type=header&id=FRUS.FRUS1945v04>) σελίδα 686.

102. Στο ίδιο.

103. Στο ίδιο.

104. Lloyd Anthony Beers, ό.π. σελίδα 69.

105. Στο ίδιο, σελίδα 70.

106. Στο ίδιο, σελίδα 70.

107. Στο ίδιο, σελίδα 71.

108. U.S Department of State, Foreign Relations of the United States,1946, The British Commonwealth, Western and Central Europe, Vol. 5 (<http://digicoll.library.wisc.edu/cgi-bin/FRUS/FRUS-idx?type=header&id=FRUS.FRUS1946v05>) σελίδα 412.

109. Lloyd Anthony Beers, ό.π. σελίδα 71.

110. U.S Department of State, Foreign Relations of the United States,1946, The British Commonwealth, Western and Central Europe, Vol. 5 (<http://digicoll.library.wisc.edu/cgi-bin/FRUS/FRUS-idx?type=header&id=FRUS.FRUS1946v05>) σελίδα 413.

111. Στο ίδιο, σελίδες 419-420.

112. Στο ίδιο, σελίδα 446.

113. Στο ίδιο, σελίδα 447.

114. Στο ίδιο, σελίδα 462.

115. Lloyd Anthony Beers, ό.π. σελίδα 72.

116. Στο ίδιο, σελίδα 73.

117. Στο ίδιο, σελίδα 73.

118. Στο ίδιο, σελίδα 74.

119. Στο ίδιο, σελίδα 74.

120. Στο ίδιο, σελίδα 75.

121. U.S. Department of State, Foreign Relations of the United States: Diplomatic Papers 1945, Europe, Vol. 4 (<http://digicoll.library.wisc.edu/cgi-bin/FRUS/FRUS-idx?type=header&id=FRUS.FRUS1945v04>) σελίδα 1282.

122. U.S. Department of State, Foreign Relations of the United States, 1946. The British Commonwealth, Western and Central Europe, Vol. 5 (<http://digicoll.library.wisc.edu/cgi-bin/FRUS/FRUS-idx?type=header&id=FRUS.FRUS1946v05>) σελίδα 941.

123. Lloyd Anthony Beers, ό.π. σελίδα 75.

124. U.S. Department of State, Foreign Relations of the United States, 1947, The British Commonwealth, Europe, Vol. 3 (<http://digicoll.library.wisc.edu/cgi-bin/FRUS/FRUS-idx?type=header&id=FRUS.FRUS1947v03>), σελίδες 838-839.

125 Στο ίδιο, σελίδα 840.

126. Στο ίδιο, σελίδα 840.

127. Στο ίδιο, σελίδα 847.

128. Lloyd Anthony Beers, ό.π. σελίδα 76.

129. U.S. Department of State, Foreign Relations of the United States, 1947, The British Commonwealth, Europe, Vol. 3 (<http://digicoll.library.wisc.edu/cgi-bin/FRUS/FRUS-idx?type=header&id=FRUS.FRUS1947v03>), σελίδες 904-907.

130. Στο ίδιο, σελίδα 904-907.

131. Lloyd Anthony Beers, ό.π. σελίδα 77.

132. Στο ίδιο, σελίδα 77.

133. Στο ίδιο, σελίδα 78.

134. Στο ίδιο, σελίδα 78.

135. Χαρλαύτη Τζελίνα, ό.π. σελίδα 395.

136. Τζαμπζής Αναστάσιος, ό.π. σελίδα 75

137. Χαρλαύτη Τζελίνα, ό.π. σελίδα 395.

138. Στο ίδιο, σελίδα 396.

139. U.S. Department of State / Foreign Relations of the United States: Diplomatic Papers, 1945. The Near East and Africa (<http://digicoll.library.wisc.edu/cgi-bin/FRUS/FRUS-idx?type=header&id=FRUS.FRUS1945v08>) σελίδες 129-130.

140. Στο ίδιο, σελίδα 266.

141. Στο ίδιο, σελίδα 123.

142. Στο ίδιο, σελίδα 266.

143. Στο ίδιο, σελίδα 266.

144. Στο ίδιο, σελίδα 267.

145. Στο ίδιο, σελίδα 278.

146. Στο ίδιο, σελίδα 283.

147. Στο ίδιο, σελίδα 327.

148. U.S Department of State / Foreign Relations of the United States, 1946. The Near East and Africa (<http://digicoll.library.wisc.edu/cgi-bin/FRUS/FRUS-idx?type=header&id=FRUS.FRUS1946v07>) σελίδα 92.

149. Στο ίδιο, σελίδα 92.

150. Στο ίδιο, σελίδα 123.

151. Στο ίδιο, σελίδα 151.

152. Στο ίδιο, σελίδα 206.

153. Χρήστος Χατζηιωσήφ (επιμ.) Ιστορία της Ελλάδας του 20ου αιώνα, τόμος Δ1, εκδόσεις Βιβλιόραμα, Αθήνα 2009, σελίδα 18.

154. Στο ίδιο, σελίδα 19.

155. U.S Department of State / Foreign Relations of the United States, 1946. The Near East and Africa (<http://digicoll.library.wisc.edu/cgi-bin/FRUS/FRUS-idx?type=header&id=FRUS.FRUS1946v07>) σελίδα 187.

156. Στο ίδιο, σελίδα 188.

157. Στο ίδιο, σελίδα 235.

158. Στο ίδιο, σελίδα 209.

159. Στο ίδιο, σελίδα 236.

160. Στο ίδιο, σελίδα 237.

161. Στο ίδιο, σελίδα 237.

162. Στο ίδιο, σελίδα 241.

163. Στο ίδιο, σελίδα 242.

164. Lloyd Anthony Beers, ό.π. σελίδα 80.

165. Στο ίδιο, σελίδα 80.

166. Για την εξέλιξη των προβληματισμών στην αμερικανική κυβέρνηση που οδήγησαν στην εξαγγελία του Δόγματος Τρούμαν, βλέπε Γιάννης Π. Ρουμπάτης, Δούρειος Ίππος Η αμερικανική διείσδυση στην Ελλάδα, εκδόσεις Οδυσσέας, Αθήνα 1987, σελίδες 39-64.

167. Η προσπάθεια της κυβέρνησης Τρούμαν να κινητοποιήσει την αμερικανική κοινή γνώμη και να αντιμετωπίσει την κριτική μερίδας του Τύπου και μελών του Κογκρέσου, εξετάζεται στο Lawrence S. Wittner, American Intervention In Greece 1943-1949, Columbia University Press 1982, σελίδες 70-102.

168. U.S Department of State / Foreign Relations of the United States, 1946. The Near East and Africa (<http://digicoll.library.wisc.edu/cgi-bin/FRUS/FRUS-idx?type=header&id=FRUS.FRUS1946v07>) σελίδα 242.

169. Στο ίδιο, σελίδα 243.

170. Στο ίδιο, σελίδα 243.

171. Στο ίδιο, σελίδα 251.

172. Στο ίδιο, σελίδα 251.

173. Στο ίδιο, σελίδα 252.

174. Στο ίδιο, σελίδα 271.

175. Στο ίδιο, σελίδα 271.

176. Στο ίδιο, σελίδα 278.

177. Στο ίδιο, σελίδα 278.

178. Μιχάλης Ψαλιδόπουλος, Η Έκθεση Porter στο ιστορικό της πλαίσιο: Όψεις της οικονομικής σκέψης και των εξελίξεων της εποχής (1944-1947)
[file:///C:/Users/pasch/Downloads/meeting_0041_5540%20\(8\).pdf](file:///C:/Users/pasch/Downloads/meeting_0041_5540%20(8).pdf) σελίδα 18.

179. Στο ίδιο, σελίδα 16.

180. Στο ίδιο, σελίδα 18.

181. Στην ομιλία του κατά τη διάρκεια του 1ου Ναυτιλιακού Συνεδρίου «Hellas Liberty», το οποίο πραγματοποιήθηκε στις 25 Απριλίου 2018 στο πλοίο-μουσείο που βρίσκεται ελλιμενισμένο στον Πειραιά, ο συγγραφέας του βιβλίου “Πλοία Liberty πέρα από τον μύθο” Γιώργος Φουστάνος, υποστήριξε ότι οι οιοσδήποτε συνδέσεις των Λίμπερτυ με το Δόγμα Τρούμαν ή το σχέδιο Μάρσαλ,

ανήκουν στη σφαίρα της μυθοπλασίας.

182. Gelina Harlaftis, *Greek Shipowners & Greece 1945-1975 From Seperate Development to Mutual Interdependence*, The Athlone Press, Λονδίνο 1993, σελίδα 9.

183. Στο ίδιο, σελίδα 9.

184. Νίκος Γ. Σβορώνος, *Ανάλεκτα Νεοελληνικής Ιστορίας και Ιστοριογραφίας*, εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα 1999, σελίδες 280-281.

185. Gelina Harlaftis, ό.π. σελίδα 13.

186. Στο ίδιο, σελίδα 16.

187. Στο ίδιο, σελίδα 17.

188. Νίκος Γ. Σβορώνος, ό.π. σελίδα 289.

189. *Ναυτιλία και Ελληνισμός, Η εποχή της επικράτησης, Μισός αιώνας “Ποσειδώνια”*. Αθήνα 2018, Ειδική ιστορική επετειακή έκδοση “Το Βήμα”, “Οικονομικός Ταχυδρόμος”, εκδόσεις Άλτερ Έγκο, σελίδα 12.

190. Στο ίδιο, σελίδα 15.

191. Στο ίδιο, σελίδα 18.

192. Στο ίδιο, σελίδα 18.

193. Στο ίδιο, σελίδα 20.

194. Στο ίδιο, σελίδα 20.

195. Στο ίδιο, σελίδα 20.

196. Χαρλαύτη ό.π. σελίδα 319.

197. *Ναυτιλία και Ελληνισμός*, ό.π. σελίδα 25.

198. Στο ίδιο, σελίδα 25.

199. Στο ίδιο, σελίδα 26.

200. Στο ίδιο, σελίδα 26.

201. Χαρλαύτη Τζελίνα, ό.π. σελίδα 322

202. Στο ίδιο, σελίδα 324-325.

203. Στο ίδιο, σελίδα 327.

204. Ναυτιλία και Ελληνισμός, ό.π. σελίδα 28.
205. Στο ίδιο, σελίδα 28.
206. Στο ίδιο, σελίδα 29.
207. Στο ίδιο, σελίδα 29.
208. Greek Shipping Miracle, Το πρώτο διαδικτυακό μουσείο για τη ναυτιλία, <http://www.greekshippingmiracle.org/el/history/1919.html>.
209. Ναυτιλία και Ελληνισμός, ό.π. σελίδα 29.
210. Στο ίδιο, σελίδα 30.
211. Greek Shipping Miracle, Το πρώτο διαδικτυακό μουσείο για τη ναυτιλία, <http://www.greekshippingmiracle.org/el/history/1919.html>.
212. Στο ίδιο.
213. Στο ίδιο.
214. Χαρλαύτη Τζελίνα, ό.π. σελίδα 337.
215. Στο ίδιο, σελίδα 347.
216. Χαρλαύτη Τζελίνα, ό.π. σελίδα 347 και Περιοδικό “Ναυτικά Χρονικά”, “Ανασκόπηση των 25 Ετών: 1931-1956”, Ιανουάριος 1956.
217. Χαρλαύτη Τζελίνα, ό.π. σελίδα 349.
218. Στο ίδιο, σελίδα 349/352
219. Στο ίδιο, σελίδα 354.
220. Ναυτιλία και Ελληνισμός, ό.π. σελίδα 34.
221. Χαρλαύτη Τζελίνα, ό.π. σελίδα 355.
222. Στο ίδιο, σελίδα 359/367.
223. Ναυτιλία και Ελληνισμός, ό.π. σελίδα 33.
224. Για τη διάσπαση της ΓΣΕΕ και τη συγκρότηση της Ενωτικής ΓΣΕΕ, βλέπε <https://www.rizospastis.gr/story.do?id=8306519>
225. Χαρλαύτη Τζελίνα, ό.π. σελίδα 368/371.
226. Ναυτιλία και Ελληνισμός, ό.π. σελίδα 36.

227. Χαρλαύτη Τζελίνα, ό.π σελίδα 373.
228. Στο ίδιο, σελίδα 376 – 378.
229. Ιωάννης Κολιόπουλος, Παλινόρθωση Δικτατορία Πόλεμος 1935-1941, εκδόσεις Βιβλιοπωλείο της Εστίας, Αθήνα 1985, σελίδα 178.
230. Στο ίδιο, σελίδα 182.
231. Χαρλαύτη Τζελίνα, ό.π σελίδα 379.
232. Για τη βρετανική πολιτική απέναντι στην Ελλάδα εκείνη την περίοδο, βλέπε Procopis Papastratis, British Policy towards Greece during the Second World War 1941-1944, Cambridge University press, 2008.
233. Alexander Kitroeff, The Greek Seamen's Movement 1940-1944, Journal of the Hellenic Diaspora, σε ψηφιακή μορφή στο file:///C:/Users/pasch/Downloads/The_Greek_Seamens_Movement_1940-1944.pdf. Σελίδα 78.
234. Χαρλαύτη Τζελίνα ό.π. σελίδα 382.
235. Στο ίδιο, σελίδα 384-386.
236. Στο ίδιο, σελίδες 387-392
237. Alexander Kitroeff, ό.π. σελίδες 83-86.
238. Νεφελούδης Βασίλης, Η Εθνική Αντίσταση στη Μέση Ανατολή τόμος Α΄, Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα 1981, σελίδες 73-74.
239. Τζαμτζής Ι. Αναστάσιος, ό.π. σελίδες 71-72.
240. Μ. Κουλουκουντής: 1931-1951. Εις την υπηρεσίαν της Ναυτιλίας, Εκδόσεις Ναυτικά Χρονικά Αθήνα 1959, σελίδες 58-60.
241. Τζαμτζής Ι. Αναστάσιος, ό.π. σελίδες 83-86
242. Στο ίδιο, σελίδα 88.
243. Στο ίδιο, σελίδα 93.
244. Στο ίδιο, σελίδα 96.
245. Στο ίδιο, σελίδα 98.
246. Στο ίδιο, σελίδα 99.
247. Στο ίδιο, σελίδες 163 -165.
248. Στο ίδιο, σελίδες 173-175.

249. Στο ίδιο, σελίδα 176.
250. Περιοδικό Ναυτικά Χρονικά, τεύχος 279/38, 15 Ιανουαρίου 1947.
251. Χαρλαύτη Τζελίνα, ό.π. σελίδα 401.
252. Τζαμτζής Ι. Αναστάσιος, ό.π. σελίδες 182-183.
253. Εφημερίδα Ελευθερία, φύλλο 11ης Φεβρουαρίου 1947.
254. Εφημερίδα Ελευθερία, φύλλο 16ης Φεβρουαρίου 1947.
255. Τζαμτζής Ι. Αναστάσιος, ό.π. σελίδες 209 - 210.
256. Στο ίδιο, σελίδες 243-244.
257. Η Γενιά των Λίμπερτυ, Εβδομήντα χρόνια από την αναγέννηση του ελληνόκτητου στόλου, Ειδική Εκπαιδευτική Έκδοση του περιοδικού Ναυτικά Χρονικά, Gratia Εκδοτική, Αθήνα 2016, σελίδα 36.
258. Περιοδικό Ναυτικά Χρονικά, τεύχος 265/24, 15 Ιουνίου 1946.
259. Περιοδικό Ναυτικά Χρονικά, τεύχος 274/33, 1 Νοεμβρίου 1946.
260. Περιοδικό Ναυτικά Χρονικά, τεύχος 275/34, 15 Νοεμβρίου 1946.
261. Περιοδικό Ναυτικά Χρονικά, τεύχος 519/278, 15 Ιανουαρίου 1957.
262. Η Γενιά των Λίμπερτυ, ό.π. σελίδα 42.
263. Όλα τα στοιχεία που αναφέρονται στο κείμενο για την υπόθεση της επιστολής του Αριστοτέλη Ωνάση, αντλήθηκαν από το παρακάτω άρθρο: Χαρλαύτη Τζελίνα, Το «κατηγορώ» του Αριστοτέλη Ωνάση προς τους εφοπλιστές και την ελληνική κυβέρνηση το 1947. Σε ηλεκτρονική μορφή στο history.ionio.gr/download.php?f=ahf_ionios_logos/il_04_
264. Τζαμτζής Ι. Αναστάσιος, ό.π. σελίδες 187 - 189.
265. Κουλούρα Ν. Γκίκα, Περί της ιστιοφόρου και ατμήρους εμπορικής ναυτιλίας, Πειραιάς 1951, σελίδες 19-20.
266. Περιοδικό Νέα Οικονομία, ο ελληνικός εμπορικός στόλος και η ανασυγκρότησή του, τεύχος 3, Ιανουάριος 1947, σελίδες 134-135.
267. Γιάννης Θεοτοκάς – Τζελίνα Χαρλαύτη, Έλληνες Εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οργάνωση, διοίκηση και στρατηγική, εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2007, σελίδα 283.
268. Περιοδικό Ναυτικά Χρονικά, τεύχος 255/141, 15 Ιανουαρίου 1946.

269. Η Γενιά των Λίμπερτυ, ό.π. σελίδα 30.
270. Γιάννης Θεοτοκάς – Τζελίνα Χαρλαύτη, ό.π. σελίδες 284-285.
271. Η Γενιά των Λίμπερτυ, ό.π. σελίδα 82.
272. Στο ίδιο, σελίδα 86.
273. Περιοδικό Ναυτικά Χρονικά, τεύχος 300/59, 1 Δεκεμβρίου 1947 και τεύχος 273/32, 15 Οκτωβρίου 1946.
274. Περιοδικό Ναυτικά Χρονικά τεύχος 300/59, 1 Δεκεμβρίου 1947.
275. Τζαμτζής Ι. Αναστάσιος, ό.π. σελίδες 179 -180.
276. Περιοδικό Ναυτικά Χρονικά τεύχος 300/59 1 Δεκεμβρίου 1947 και τεύχος 273/32 15 Οκτωβρίου 1946.
277. Η Γενιά των Λίμπερτυ, ό.π. σελίδα 87.
278. Στο ίδιο, σελίδα 89.
279. Στο ίδιο, σελίδα 89.
280. Στο ίδιο, σελίδα 102.
281. Στο ίδιο, σελίδα 74.
282. Στο ίδιο, σελίδα 77.
283. Στο ίδιο, σελίδα 77.
284. Στο ίδιο, σελίδα 137.
285. Στο ίδιο, σελίδα 128.
286. Στο ίδιο, σελίδα 131.
287. Στο ίδιο, σελίδα 134.
288. Στο ίδιο, σελίδα 135.
289. Στο ίδιο, σελίδα 137.
290. Στο ίδιο, σελίδα 138.
291. Στο ίδιο, σελίδες 139 - 140.

292. Στο ίδιο, σελίδες 140 - 141.

293. Στο ίδιο, σελίδα 141.

294. Στο ίδιο, σελίδα 144 - 145.

295. Στο ίδιο, σελίδα 145.

296. Γιώργος Μ. Φουστάνος, 100 & 7, Η Ανασυγκρότηση της Μεταπολεμικής Ελληνικής Ναυτιλίας, εκδόσεις Διόπτρα Διαφημιστική Μ.Ε.Π.Ε., Πειραιάς 1996. Το έργο αποτελεί βάση δεδομένων για τη ναυπήγηση, την παραλαβή και την πορεία που ακολούθησαν τα εκατό αμερικανικά Λίμπερτυ και τα επτά δεξαμενόπλοια που με την εγγύηση του ελληνικού κράτους παραχωρήθηκαν σε Έλληνες εφοπλιστές στα τέλη του 1946 και τις αρχές του 1947.

ΠΗΓΕΣ

ΑΡΧΕΙΑ

Greek Shipping Miracle, Το πρώτο διαδικτυακό μουσείο για τη ναυτιλία,
<http://www.greekshippingmiracle.org/el/history/1919.html>.

U.S Department of State, Foreign Relations of the United States: Diplomatic Papers, 1945, Europe, Vol. 4 (<http://digicoll.library.wisc.edu/cgi-bin/FRUS/FRUS-idx?type=header&id=FRUS.FRUS1945v04>).

U.S. Department of State / Foreign Relations of the United States: Diplomatic Papers, 1945. The Near East and Africa (<http://digicoll.library.wisc.edu/cgi-bin/FRUS/FRUS-idx?type=header&id=FRUS.FRUS1945v08>).

U.S Department of State / Foreign Relations of the United States, 1946. The Near East and Africa (<http://digicoll.library.wisc.edu/cgi-bin/FRUS/FRUS-idx?type=header&id=FRUS.FRUS1946v07>).

U.S Department of State, Foreign Relations of the United States, 1946, The British Commonwealth, Western and Central Europe, Vol. 5 (<http://digicoll.library.wisc.edu/cgi-bin/FRUS/FRUS-idx?type=header&id=FRUS.FRUS1946v05>).

U.S. Department of State, Foreign Relations of the United States, 1947, The British Commonwealth, Europe, Vol. 3 (<http://digicoll.library.wisc.edu/cgi-bin/FRUS/FRUS-idx?type=header&id=FRUS.FRUS1947v03>).

United States Maritime Commission, Report to Congress, For the period ended June 30, 1944. United States Government Printing Office, Washington 1945.

United States Maritime Commission, Report to Congress, For the period ended June 30, 1946. United States Government Printing Office, Washington 1947.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ

Θεοτοκάς Γιάννης –Χαρλαύτη Τζελίνα, Έλληνες Εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οργάνωση, διοίκηση και στρατηγική, εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2007.

Κολιόπουλος Ιωάννης, Παλινόρθωση Δικτατορία Πόλεμος 1935-1941, εκδόσεις Βιβλιοπωλείο της Εστίας, Αθήνα 1985.

Κουλουκουντής Μ.: 1931-1951. Εις την υπηρεσίαν της Ναυτιλίας, Εκδόσεις Ναυτικά Χρονικά Αθήνα 1959.

Κουλούρας Ν. Γκίκας, Περί της ιστιοφόρου και ατμήρους εμπορικής ναυτιλίας, Πειραιάς 1951.

Νεφελούδης Βασίλης, Η Εθνική Αντίσταση στη Μέση Ανατολή τόμος Α΄, Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα 1981.

Ρουμπάτης Π. Γιάννης, Δούρειος Ίππος Η αμερικανική διείσδυση στην Ελλάδα, εκδόσεις Οδυσσέας, Αθήνα 1987.

Σβορώνος Γ. Νίκος, Ανάλεκτα Νεοελληνικής Ιστορίας και Ιστοριογραφίας, εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα 1999.

Τζαμτζής Ι. Αναστάσιος, Τα Λίμπερτυ και οι Έλληνες, Βιβλιοπωλείο της Εστίας, Αθήνα 1984.

Γιώργος Μ. Φουστάνος, 100 & 7, Η Ανασυγκρότηση της Μεταπολεμικής Ελληνικής Ναυτιλίας, εκδόσεις Διόπτρα Διαφημιστική Μ.Ε.Π.Ε., Πειραιάς 1996.

Χαρλαύτη Τζελίνα, Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας 19^{ος}-20^{ος} αιώνας, εκδόσεις Νεφέλη, Αθήνα 2001.

Χαρλαύτη Τζελίνα, Το «κατηγορώ» του Αριστοτέλη Ωνάση προς τους εφοπλιστές και την ελληνική κυβέρνηση το 1947. Σε ηλεκτρονική μορφή στο history.ionio.gr/download.php?f=ahf_ionios_logos/il_04_

Χατζηωσήφ Χρήστος (επιμ.) Ιστορία της Ελλάδας του 20ου αιώνα, τόμος Δ1, εκδόσεις Βιβλιόραμα, Αθήνα 2009.

Μιχάλης Ψαλιδόπουλος, Η Έκθεση Porter στο ιστορικό της πλαίσιο: Όψεις της οικονομικής σκέψης και των εξελίξεων της εποχής (1944-1947)
[file:///C:/Users/pasch/Downloads/meeting_0041_5540%20\(8\).pdf](file:///C:/Users/pasch/Downloads/meeting_0041_5540%20(8).pdf)

Η Γενιά των Λίμπερτυ, Συλλογικό, Εβδομήντα χρόνια από την αναγέννηση του ελληνόκτητου στόλου, Ειδική Εκπαιδευτική Έκδοση του περιοδικού Ναυτικά Χρονικά, Gratia Εκδοτική, Αθήνα 2016.

Ναυτιλία και Ελληνισμός, Συλλογικό, Η εποχή της επικράτησης, Μισός αιώνας “Ποσειδώνια”. Αθήνα 2018, Ειδική ιστορική επετειακή έκδοση “Το Βήμα”, “Οικονομικός Ταχυδρόμος”, εκδόσεις Άλτερ Έγκο.

Περιοδικό Ναυτικά Χρονικά, τεύχος 265/24, 15 Ιουνίου 1946.

Περιοδικό Ναυτικά Χρονικά, τεύχος 273/32, 15 Οκτωβρίου 1946.

Περιοδικό Ναυτικά Χρονικά, τεύχος 274/33, 1 Νοεμβρίου 1946.

Περιοδικό Ναυτικά Χρονικά, τεύχος 275/34, 15 Νοεμβρίου 1946.

Περιοδικό Ναυτικά Χρονικά, τεύχος 279/38, 15 Ιανουαρίου 1947.

Περιοδικό Ναυτικά Χρονικά τεύχος 300/59, 1 Δεκεμβρίου 1947.

Περιοδικό “Ναυτικά Χρονικά”, “Ανασκόπηση των 25 Ετών: 1931-1956”, Ιανουάριος 1956.

Περιοδικό Ναυτικά Χρονικά, τεύχος 519/278, 15 Ιανουαρίου 1957.

Περιοδικό Νέα Οικονομία, ο ελληνικός εμπορικός στόλος και η ανασυγκρότησή του, τεύχος 3, Ιανουάριος 1947.

Εφημερίδα Ελευθερία, φύλλο 11ης Φεβρουαρίου 1947.

Εφημερίδα Ελευθερία, φύλλο 16ης Φεβρουαρίου 1947.

Εφημερίδα Ριζοσπάστης, φύλλο 26ης Απριλίου 1947.

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

Alexander Kitroeff, The Greek Seamen's Movement 1940-1944, Journal of the Hellenic Diaspora, σε ψηφιακή μορφή στο file:///C:/Users/pasch/Downloads/The_Greek_Seamens_Movement_1940-1944.pdf

Clarence G. Morse, A Study of American Merchant Marine Legislation, 25 Law and Contemporary Problems 57-81 (Winter 1960).

Daniel Marx, Jr, Journal Article The Merchant Ship Sales Act of 1946 The Journal of Business of the University of Chicago Vol. 21, No. 1 (Jan., 1948).

Gelina Harlaftis, Greek Shipowners & Greece 1945-1975 From Seperate Development to Mutual Interdependence, The Athlone Press.

George Kramer, M.S.,HP Senior Preservation Specialist Heritage Research Associates, Eugene, It Takes More Than Bullets, 2006.

Gus Bourneuf Jr, Workhouse of the fleet, American Bureau of Shipping, 2008.

L A. Sawyer and W.H. Mitchell, The Liberty Ships,1985, London, New York, Hamburg, Hong Kong, Lloyd's of London Press Ltd in conjunction The National Liberty Ship Memorial, the SS "Jeremiah O' Brien", San Francisco USA.

Lloyd Anthony Beers, Jr.,Ships of State: Maritime Policy As Foreign Policy Under The Merchant Ship Sales Act of 1946, Master of Arts, History 2009, Directed by Professor David B. Sicilia, Department of History.

Lawrence S. Wittner, American Intervention In Greece 1943-1949, Columbia University Press 1982.

Procopis Papastratis, British Policy towards Greece during the Second World War 1941-1944, Cambridge University press, 2008.