

Το θέμα με το οποίο καταπιάνεται ο Ηλίας Καφάογλου, το είχαμε συζητήσει επιφανειακά, πριν από δέκα περίπου χρόνια με τον Ανδρέα Βρετό. Θυμάμαι επίσης ότι μου είχε δείξει ένα άλμπουμ με εκπληκτικές μαυρόασπρες φωτογραφίες από το «ανάκτορο» της οικογένειας Κανελλοπούλου επί της οδού Βασιλίσσης Σοφίας. Είχα την πρόνοια να σκανάρω μερικές εικόνες. Τρεις από αυτές, παρατίθενται στο κείμενο.

Θυμάμαι επίσης ότι, ο Ανδρέας, είχε κάνει έναν σαφή διαχωρισμό ανάμεσα στον εργατικό και δημιουργικό Αλέξανδρο και τον *bon viveur* Πέτρο, γνωστό και ως Πετρίκο, γνωστότερο για τις σχέσεις του με τα ανώτατα κλιμάκια του Ευρωπαϊκού

jet

set

. Όλα τούτα, για την μεταπολεμική παρουσία των δυο αδελφών και ειδικά από τα μέσα της δεκαετία του 50 και εντεύθεν, για την οποία είχε, έχει μνήμες.

Έστειλα στον Ανδρέα, συγγενή της οικογένειας Κανελλοπούλου, την μελέτη του Ηλία. Έχει αξία η απάντησή του, η οποία αναρτάται εδώ, μετά το κείμενο του Ηλία και πριν τις σημειώσεις του.

Με αυτό το θέμα λοιπόν και με τίτλο «Μικρή ιστορία λαθρεμπορίου», καταπιάνεται ο Η. Καφάογλου. Αναλυτικός, ως συνήθως, το επεξεργάζεται με ψυχραιμία χωρίς αφορισμούς, δίχως κορώνες, με κριτήρια επιστημονικά.

Φωτίζει το θέμα, κρατά τις προσωπικές του απόψεις, προσωπικές και μέσα από τον πλούτο των διασταυρωμένων πληροφοριών μας προσφέρει ένα άκρως ενδιαφέρον ανάγνωσμα, για μια ταραχώδη περίοδο.

Μικρή συμβολή μου στην εργασία του, λίγο φωτογραφικό υλικό από την εποχή και τους πρωταγωνιστές της με τα αντίστοιχα σχόλια. Προηγείται η μελέτη του Ηλία, ακολουθεί η άποψη του Ανδρέα, έπονται οι εικόνες με τις λεζάντες τους και στην ουρά υπάρχουν οι σημειώσεις του κυρίως κειμένου.

Μικρή ιστορία λαθρεμπορίου

Ο Αλέξανδρος Κανελλόπουλος στους αγώνες...

Ο Αλέξανδρος Κανελλόπουλος (1913-1983) ήταν γιος του Νικολάου Κανελλόπουλου (1864-1936). Ύστερα από το θάνατό του στα 1936, ο γιος διετέλεσε διευθυντής της «Ανωνύμου Εταιρείας Χημικών και Λιπασμάτων», την οποία είχε ιδρύσει το 1909 ο Νικόλαος Κανελλόπουλος, αλλά και της «Ανώνυμης Αγγειοπλαστικής Εταιρείας “Κεραμεικός”».

Ο Αλέξανδρος Κανελλόπουλος από το 1936 ήταν και Κυβερνητικός Επίτροπος της ΕΟΝ. Μένει να διερευνηθεί λεπτομερέστερα η σχέση της ΕΟΝ με την αυτοκίνηση, επομένως και του ίδιου, στο πλαίσιο, βεβαίως, «της στρατιωτικής προπαιδεύσεως» των μελών της οργάνωσης, αλλά του θαυμασμού του Μεταξά για τη μοντέρνα τεχνολογία, τα οδικά και συγκοινωνιακά έργα, λόγου χάριν, ως συντελεστών της κοινωνικής προόδου, στο πλαίσιο της οργανωμένης κοινωνικής ρύθμισης, όπως έκκεντρα και πειστικά έχει δείξει ο Βασίλης Μπογιατζής (1).

Στις αρχές του 1949 συναντούμε τον Αλέξανδρο Κανελλόπουλο να καταδικάζεται από τα ελληνικά δικαστήρια για λαθρεμπόριο (2).

Στις 16 Οκτωβρίου 1948, ένα αεροσκάφος Beech 35 Bonanza, με πρώην ελβετικό νηολόγιο

H
B
-
ECO

και χειριστή κάποιον Ζεράρ ντε Σαμπριέ, έκανε αναγκαστική προσγείωση (έχουν αναφερθεί διαφορετικά ενδεχόμενα ως προς το τι την προκάλεσε: έλλειψη καυσίμου, απώλεια προσανατολισμού, κακοκαιρία ή ομίχλη...) στη Λευκάδα. Στην εφ. Εμπρός στις 19 Οκτωβρίου 1948 ο αναγνώστης μπορούσε να πληροφορηθεί πως

«ΞΕΝΟΝ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΝ ΠΡΟΣΕΓΓΕΙΩΘΗ ΕΙΣ ΛΕΥΚΑΔΑ. Κατά τηλεγράφημα εκ Λευκάδος, προχθές [διάβαζε 16.10.1948] την 6.30' μ.μ. προσεγγιώθη εις την αμμώδη ακτήν, παρά την θέσιν Γύρα, πλησίον της πόλεως, μονοκινητήριον αεροπλάνον, φέρον τα ενδείξεις "S.B.X.E.C.O." [sic – διάβαζε HB-ECO] εταιρείας "ΕΦΙΣΑ = ΣΑ" [διάβαζε Εφίσα ή Εφίζα (;) S.A.] Γενεύη. Ο πιλότος, ο και μόνος επιβάτης του αεροπλάνου, κ. Ντε Ζαρμπιέρ [sic – διάβαζε Ντε Σαμπριέ], και το αεροπλάνον ουδέν έπαθον. Περί των συνθηκών της ανωμάλου προσγειώσεως ουδέν εγνώσθη. Η διοίκησις Χωροφυλακής Λευκάδος ενεργεί ανακρίσεις».

Όπως συμβαίνει πάντα με όλα τα μεγάλα σκάνδαλα, η συγκεκριμένη είδηση περνά στα ψιλά ή, σε κάποιες εφημερίδες, δεν αναφέρεται καν.

Θα παρέλθει σχεδόν ενάμισης μήνας προτού το κοινό πληροφορηθεί πως:

«ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΠΕΙΡΑ ΔΙΕΝΗΡΓΕΙ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟΝ ΧΡΥΣΟΥ ΚΑΙ ΞΕΝΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ. Ανεκαλύφθη διεθνής σπείρα λαθρεμπόρων χρυσού, ξένου συναλλάγματος, ωρολογίων, αδαμάντων και ελβετικών αναπτήρων, η οποία επωφελούμενη της διαφοράς [της τιμής του] χρυσού μεταξύ Ελβετίας και Ελλάδος, ηγόραζεν ενταύθα δολλάρια, τα εξήγεν εις Ελβετίαν και εκεί ηγόραζε χρυσόν και άλλα πολύτιμα είδη, τα οποία εισήγε και επώλει εις δολλάρια. Η σπείρα απέκόμιζε ούτω τεράστια κέρδη. Αφορμήν εις την ανακάλυψιν της σπείρας παρέσχε το γεγονός τής προ διμήνου αναγκαστικής προσγειώσεως ενός ελβετικού τουριστικού μονοπλάνου, οδηγούμενου υπό του Ελβετού ντε Σαμπριέ. Το αεροπλάνον κατεσχέθη και οδηγήθη υπό Έλληνας πιλότου εις το αεροδρόμιον του Ελληνικού, διότι μετέφερε λαθραίως 2.000 χρυσάς αγγλικάς λίρας, 530 ναπολεόνια, 1.560 χρυσά ελβετικά εικοσάφραγκα, 4.217 ελβετικά ωρολόγια και 950 ελβετικούς αναπτήρας πολυτελείας. Ο Ελβετός πιλότος ντε Σαμπριέ συνελήφθη, διότι ήτο μέλος της σπείρας και διότι κατ' επανάληψιν είχεν έλθει εις την Ελλάδα με το αεροπλάνον του διά να εξαγάγη δολλάρια και να μεταφέρει χρυσόν και ωρολόγια [...]» (3).

Μέσα στον Δεκέμβριο του 1948, δύο ακόμη περιστατικά θα βρουν θέση στα πρωτοσέλιδα των εφημερίδων. Στις 9 Δεκεμβρίου 1948, το κοινό πληροφορείται από την Ελευθερία πως:

«ΞΕΝΟΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΗΣ ΗΤΟ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΟΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ – Συνελήφθη εις το Ελληνικόν. Χθες το απόγευμα εις το αεροδρόμιον του Ελληνικού συνελήφθησαν ο εν Βέρνη επιτετραμμένος του Αγίου Δομνίκου κ. Ρουμπιρόζα και η Ελβετίς την καταγωγήν γραμματέως του, κατηγορούμενοι ότι προέβαινον εις λαθραίαν εξαγωγήν συναλλάγματος εξ Ελλάδος. Η σύλληψίς των εγένετο την στιγμήν ακριβώς καθ' ην ο κ. Ρουμπιρόζα και η γραμματέως του επρόκειτο να επιβιβασθούν αμερικανικού αεροπλάνου αναχωρούντος διά Κάιρον [...]» .

Ακριβώς μία εβδομάδα αργότερα, στις 16 Δεκεμβρίου 1948, γίνεται γνωστό πως κάποιος υποπλοίαρχος του Λιμενικού, ονόματι Μπακόπουλος, έχει καταχραστεί κάπου 3 δισεκατομμύρια δραχμές της εποχής από ένα ταμείο ακτοπλοΐας, στο οποίο ήταν διαχειριστής..., και είχε διαφύγει στο εξωτερικό. Πριν κλείσει ο χρόνος, αρχίζει ήδη να διαφαίνεται πως οι τρεις υποθέσεις διαπλέκονται σε ένα σκάνδαλο με απρόβλεπτες διαστάσεις.

Τον Ιανουάριο του 1949, οι εξελίξεις είναι καταιγιστικές. Η υπόθεση είναι συναρπαστική, θυμίζοντας μυθιστόρημα του Γιάννη Μαρή, καθώς εμπλέκονται πολλά μέλη της «καλής κοινωνίας» των Αθηνών. Το αναγνωστικό κοινό των εφημερίδων παρακολουθεί με αγωνία. Στην υπόθεση εμπλέκονται ξένοι διπλωμάτες (λόγου χάριν, ο προαναφερθείς Καίσαρας Ρουμπιρόζα, γραμματέας –και όχι επιτετραμμένος– της Πρεσβείας του Αγίου Δομνίκου στη Βέρνη, μεγαλύτερος αδελφός του γνωστού καρδιοκατακτητή και προικοθήρα –και γαμπρού του διδάκτορα Τρουχίλιο– Πορφύριο Ρουμπιρόζα) και οι όμορφες ερωμένες τους, Ελληνοαμερικανοί που κάνουν μεγάλη ζωή (ο Αριστείδης Ναϊδης ή Άρης Νάιαντ, που εμφανίζεται πριν τον πόλεμο να εισέρχεται στη «Σχολή Αεροπορίας» [;], κατόπιν παίρνει αμερικανική υπηκοότητα και υπηρετεί στη USAAF –ως «σμηναγός»– και την AMAG, προτού πάρει τον κακό δρόμο...), μυστικοί κώδικες εν χρήσει από τους Ελβετούς και Έλληνες λαθρεμπόρους, συνωμοτικές νυχτερινές συναντήσεις, παρακολουθήσεις από τις διωκτικές αρχές, διπλωματικά και αστυνομικά όργανα που κυνηγούν Έλληνες φυγάδες στην κοσμοπολίτικη γαλλική Ριβιέρα, στην Ελβετία, έως και τη μακρινή Βενεζουέλα...

Στις 11 Νοεμβρίου 1949 ο Τύπος, λόγου χάριν, η Ελευθερία, αποκαλύπτει πως «ο [γνωστός

βιομήχανος] Αλέκος Κανελλόπουλος μετέσχε του λαθρεμπορίου»

. Εκείνη την εποχή, θυμίζω, ο Κανελλόπουλος δραστηριοποιείται ως μέτοχος της Ανωνύμου Εταιρίας Χημικών Προϊόντων και Λιπασμάτων (του Μποδοσάκη, πλέον – το όνομα του οποίου επίσης θα εμφανισθεί στα σχετικά δημοσιεύματα, χωρίς, πάντως, συνέχεια).

Κατά τον Ελληνοϊταλικό πόλεμο, για να αναφερθούμε στις δραστηριότητές του μεταξύ 1940-1949, ο Κανελλόπουλος υπηρέτησε ως έφεδρος ανθυποσμηναγός της Ε.Β.Α. – θα τον συναντήσουμε, για παράδειγμα, σε ένα από τα έξι εκπαιδευτικά Άντρο που πέταξαν από το Άργος στην Κρήτη (αν και όχι στα τρία που εντέλει έφτασαν στην Αίγυπτο), ύστερα από την πτώση του μετώπου. Κατά την Κατοχή, πάντως, ο Κανελλόπουλος δραστηριοποιήθηκε επιχειρηματικά, ήταν μέλος του ΔΣ της «Ανωνύμου Διεθνούς Εταιρίας Μεταλλείων και Εμπορίας Μεταλλευμάτων», παρέα με τον Επαμ. Χαρίλαο
(4).

Όλοι αυτοί οι δεκάδες κατηγορούμενοι θα δικαστούν –και, ως επί το πλείστον, θα καταδικαστούν– σε μια σειρά από δίκες, από τα τέλη Ιανουαρίου 1949 και ύστερα (γίνονται χωριστές δίκες, ακολουθούν εφέσεις, για το λαθρεμπόριο συναλλάγματος και χωριστές για το λαθρεμπόριο των λεγόμενων «βαρυτελών», δηλαδή των πολυτελών ρολογιών, αναπτήρων, στυλογράφων κ.λπ.)
-ο Αλέξανδρος Κανελλόπουλος θα καταδικαστεί στις 18 Φεβρουαρίου, αφού συλληφθεί στο αεροδρόμιο, «αφίχθεις εξ Ελβετίας» δύο ημέρες πριν, σε φυλάκιση τριών ετών, πρόστιμο 5 δις δρχ. και 1 χρόνο εκτόπιση
(5)

, αφού προηγουμένως απασχολήσει το πενάκι των γελοιογράφων, αλλά θα εξαγοράσει την ποινή του
(6).

Ενώ η υπόθεση φαίνεται να έχει διαλευκανθεί, τον Μάρτιο του 1949 εμπλέκεται (με επερώτηση στη Βουλή από βουλευτές της Αντιπολίτευσης) το όνομα του πολιτικού Σπύρου Μαρκεζίνη, που φαίνεται να αναγράφεται σε κάποια από τα σημειωματάρια των λαθρεμπόρων. Ο Μαρκεζίνης είναι εκείνη την εποχή βουλευτής, αρχηγός κόμματος (του «Νέου Κόμματος») και μετέχει στην Κυβέρνηση Συνασπισμού του Θ. Σοφούλη (20 Ιανουαρίου -14 Απριλίου 1949), την οποία χαρακτηρίζει ως «εθνικής ενότητας», ως Υπουργός άνευ Χαρτοφυλακίου. Παρά το θόρυβο γύρω από το όνομά του –και ενός ακόμη βουλευτή του κόμματός του, του Σπ. Θεοτόκη–, αρνείται να υποβάλει την παραίτησή του, με αποτέλεσμα τον Απρίλιο σύσσωμη η κυβέρνηση Σοφούλη να αναγκαστεί να παραιτηθεί, προκειμένου να σχηματιστεί εκ νέου, στις 14 Απριλίου (με νέα εντολή), χωρίς τον Μαρκεζίνη, ο οποίος απαλλάχτηκε από τις κατηγορίες, όπως και ο Σοφοκλής Βενιζέλος, που μετείχε στη νέα κυβέρνηση Σοφούλη, ο

οποίος απεβίωσε στις 24 Ιουνίου 1949 – από τις πρώτες μεταπολεμικές εκλογές τον Μάρτιο του 1946 έως τον Νοέμβριο του 1952, στην Ελλάδα υπήρξαν δέκα κυβερνήσεις, ένδειξη για την πολιτική αστάθεια κατά την εν λόγω περίοδο
(7).

Δοθέντων αυτών, μπορούμε εμείς σήμερα να αντιληφθούμε καλύτερα όσα παρατηρεί σχετικά, ο Ηλίας Καρταλαμάκης, πως, δηλαδή, εκείνη την εποχή, ενώ μαίνεται ο Εμφύλιος, οι χειριστές της Ε.Β.Α. που εμπλέκονταν στις επιχειρήσεις διασκέδαζαν χρησιμοποιώντας ως χαρακτηριστικά κλήσης (call signs) για τις Μοίρες τους τα ονόματα «Μαρκεζίνης», «Κανελλόπουλος» (εννοείται ο Αλέκος – όχι ο Παναγιώτης!) και «Ρουμπιρόζα»!
(8)

Αλλά ας αφήσουμε τους Έλληνες εμπλεκόμενους στην υπόθεση, κι ας πιάσουμε την ελβετική άκρη του νήματος. Πρόσωπο-κλειδί φέρεται να είναι κάποιος Αντρέ Χιρς, «ελβετικής υπηκοότητας Γερμανοεβραίος “τραπεζίτης”», διευθυντής και κύριος μέτοχος της «Φορτοεκφορτωτικής Εταιρείας Αεροπορικών Μεταφορών» ή «Εταιρείας Μεταφορών και Διεξαγωγής Εμπορικών Υποθέσεων Αντρέ Χιρς» (9), γνωστής ως Εφίσα ή Εφίζα ή Ε.Φ.Ι.Ζ.Α., η οποία ήταν και επισήμως ο ιδιοκτήτης της Bonanza HB-ECO. Η «εταιρεία» είχε την έδρα της στη Γενεύη, αλλά δραστηριοποιείτο σε πολλές χώρες, οι δε «εργασίες» της αφορούσαν στο λαθρεμπόριο κλασικού τύπου, στο λεγόμενο «αρμπιτράζ», δηλαδή παράνομη εισαγωγή χρυσού από την Ελβετία (όπου ήταν πιο φτηνός) σε χώρες όπου ήταν ακριβός, αγορά συναλλάγματος με αυτόν το χρυσό, παράνομη εξαγωγή του συναλλάγματος πίσω στην Ελβετία, και ούτω καθεξής, με στόχο το κέρδος από τη διαφορά στις τιμές, και, τέλος, σε απλή εξαγωγή κεφαλαίων –με προμήθεια– για λογαριασμό διαφόρων πλουσίων, σε μια εποχή που η διακίνηση κεφαλαίων και ιδίως συναλλάγματος ήταν αυστηρά ρυθμισμένη και ελεγχόμενη. Σε αυτές τις δραστηριότητες η «εταιρεία» προέβαινε με δύο μεθόδους
(10)
:

Αφενός χρησιμοποιώντας «βαποράκια», ιδίως διπλωματικούς υπαλλήλους, οι οποίοι ταξίδευαν με τακτικές πτήσεις των αερογραμμών, κάνοντας χρήση των διπλωματικών διαβατηρίων τους και καλυπτόμενοι από την ασυλία τους και από το απόρρητο της διπλωματικής αλληλογραφίας· σε αυτή την κατηγορία συναριθμείται ο Καίσαρ Ρουμπιρόζα,

ο οποίος

φ

έρεται να είχε κάνει έως και 15 ταξίδια στην Ελλάδα μέχρις ότου συλληφθεί. Αφετέρου, η «εταιρεία» έκανε χρήση ολόκληρου «στολίσκου» ιδιόκτητων τουριστικών αεροπλάνων – στον Τύπο της εποχής αναφέρεται ότι η εταιρεία είχε 5-8 τέτοια αεροπλάνα

(11)

, μεταξύ των οποίων και δύο αμφίβια. Διαβάζουμε, λόγου χάριν, στη Ελευθερία στις 27 Ιανουαρίου:

«Εν τω μεταξύ, εξηκριβώθη εκ των γενομένων ερευνών ότι η συμμορία εκχρησιμοποίησε διά το λαθρεμπόριον, πλην του τουριστικού αεροπλάνου “Μπονάντσα”, το οποίο με πιλότον τον Ελβετόν Ντεσαμπριέ προσεγειώθη εις την Λευκάδα την 16ην Οκτωβρίου 1948, και άλλα δύο αμφίβια αεροσκάφη. Εξηκριβώθη επίσης ότι όλα γενικώς τα χρησιμοποιηθέντα υπό της συμμορίας αεροπλάνα, τα οποία ωδηγούνται από ιδικούς της πιλότους, εξεφόρτωναν το συνάλλαγμα εις διάφορα ενδιάμεσα αεροδρόμια, μη υποκείμενα εις τελωνειακόν έλεγχον, και όχι εις το αεροδρόμιον Ελληνικού. Ούτω διεπιστώθησαν απολύτως τρεις προσγειώσεις αμφιβίων αεροπλάνων της σπείρας εις το αεροδρόμιον του Αράξου, μία εις τον νέον αεροδρόμιον της Τριπόλεως και άλλαι εις άλλους χώρους».

Επιστρέφουμε στη συγκεκριμένη Βονanza και στον Κανελλόπουλο. Κατά την εκδίκαση της υπόθεσης, εμφανίστηκε στο δικαστήριο επιστολή του Αντρέ Χιρς προς τον Αλέκο Κανελλόπουλο, όπου μεταξύ άλλων ο πρώτος ανέφερε:

«[...] πρέπει να αγοράσωμεν ένα αεροπλάνον πολύ μεγαλύτερον και πολύ ταχύτερον [φαίνεται πως η εταιρεία είχε ήδη στην ιδιοκτησία της κάποιο αεροπλάνο άλλου τύπου], σκοπεύω δε, εάν είστε σύμφωνος, να αγοράσω ένα τύπου “Μπονάντσα”, το οποίον στοιχίζει περίπου 60.000 ελβετικά φράγκα. Επρότεινα εις τον Αμερικανόν φίλο μας, ως και εις όλους τους πελάτας μου, να παραχωρήσουν τα κέρδη εκ του μέλλοντος ταξιδίου αυτού τούτου του αεροπλάνου, εις τρόπον ώστε να πληρωθεί το αεροπλάνον τούτο. Μόνον το ταξίδιον τούτο θα εξασφαλίση την αγοράν του εν λόγω αεροπλάνου, θα ήθελα δε να έχω την γνώμην σας επί του προκειμένου. Θα παρακαλέσετε τον Ν. να κάμη το ίδιον, διότι το αεροπλάνον τούτο αναπτύσσει ταχύτητα 270 χιλμ. την ώραν και συνδέει την Γενεύην με τας Αθήνας εντός μίας ημέρας. Πρόκειται κατά την γνώμην μου περί ιδεώδους λύσεως» (12).

Πράγματι, το αεροπλάνο αγοράζεται, όπως πληροφορούμαστε από τον Τύπο της εποχής:

«Τελευταίος εκ των κατηγορουμένων καλείται να απολογηθεί ο Ντε Σαμπριέ, ο οποίος λέγει ότι, ως διευθυντής της εταιρίας πωλήσεως αεροπλάνων Τρανζαίρ, επώλησεν εις τον Χιρς αεροπλάνον τύπου “Μπονάντσα” το οποίο ανέλαβε να πιλοτάρη, με την υποχρέωσιν όπως εκμάθη και τον Χιρς να οδηγή τούτο. Ο Χιρς το ήθελε διά λογαριασμόν της εταιρείας

“Εφίζα” και επ’ ονόματι αυτής συνετάχθησαν τα σχετικά μεταβιβαστικά έγγραφα, διά να μεταφέρονται μέλη της εις Αθήνας, Κάιρον και Κωνσταντινούπολιν» (13).

Το HB-ECO αρχίζει να εκτελεί τις λαθρεμπορικές πτήσεις του προς την Ελλάδα στα τέλη της άνοιξης του 1948. Πραγματοποιεί συνολικά 8 ταξίδια, για τα οποία σώζονται αναλυτικά στοιχεία:

«Η “ΜΠΟΝΑΝΤΣΑ” – Εκ στοιχείων τα οποία διεβίβασε εις τον ανακριτήν κ. Κοντολέφαν η υπηρεσία του αεροδρομίου Ελληνικού, αποδεικνύεται ότι το αεροπλάνον της σπείρας HB-ECO, ονομαζόμενον “Μπονάντσα”, δεν είχε μοναδικόν πιλότον τον Ντεσαμπριέ, αλλά και τους Ελβετούς Γκεϊνώ και Γκλαντί, μέλη και αυτούς προφανώς της ίδιας σπείρας. Ο αφέτης του αεροδρομίου Χαράλαμπος Νικολουζάκης [...] κατέθεσεν ότι το εν λόγω τουριστικόν αεροπλάνον της ελβετικής εταιρίας “Εφίζα” έκαμε τα εξής δρομολόγια: Προσεγειώθη εις τον αερολιμένα Ελληνικού την 27ην Μαΐου 1948, οδηγούμενον υπό του Γκεϊνώ, και απεγειώθη την 28ην Μαΐου. Προσεγειώθη την 6ην Ιουνίου με τον ίδιο πιλότον και απεγειώθη την 9ην του ιδίου μηνός. Προσεγειώθη την 2αν Ιουλίου διά πρώτην φοράν οδηγούμενον υπό του Ντεσαμπριέ και απεγειώθη την 4ην ιδίου μηνός. Έφθασε την 8ην Ιουλίου πάλιν με τον Ντεσαμπριέ και ανεχώρησε την 10ην Ιουλίου. Επανήλθε την 26ην Ιουλίου με τον ίδιον Ντεσαμπριέ και ανεχώρησε την 28ην Ιουλίου. Έφθασε την 8ην Αυγούστου με τον ίδιον πιλότον και απεγειώθη αυθημερόν. Τέλος, προσεγειώθη την 23ην Σεπτεμβρίου με πιλότον τον Γκλαντί και απεγειώθη μετά διήμερον, ήτοι την 25ην ιδίου μηνός. Ως γνωστόν, την 16ην Οκτωβρίου το αυτό αεροπλάνον με πιλότον τον Ντεσαμπριέ προσεγειώθη εις Λευκάδα οπότε ανεκαλύφθησαν αι χιλιάδες των χρυσών λιρών και των ναπολεονίων, καθώς και τα ωρολόγια και οι αναπτήρες» (14).

Στο αρχικό στάδιο των ερευνών, οι αρχές και ο Τύπος πιστεύουν ότι ο χειριστής του αεροπλάνου είτε έριχνε τα λαθραία με αλεξιπτωτο σε διάφορα μέρη, είτε κατάφερνε να τα βγάξει κρυφά από το αεροδρόμιο του Ελληνικού, προσγειούμενος σε απόμακρο σημείο της πίστας και εκμεταλλευόμενος την έλλειψη προσωπικού, τελωνειακών υπαλλήλων κ.λπ. Σιγά σιγά, στην πορεία των ερευνών (ο ανακριτής της υπόθεσης κατεβαίνει δύο φορές στο αεροδρόμιο του Ελληνικού, και εξετάζει μεταξύ άλλων τα χαρτιά του αεροσκάφους), φαίνεται πως η Bonanza προσγειωνόταν σε ενδιάμεσα αεροδρόμια, όπως αυτά του Αράξου και του Αγρινίου, ο δε Ντε Σαμπριέ «διόρθωνε» τα στοιχεία που κατέγραφε στο logbook του, γιατί οι ώρες πτήσης, παραδείγματος χάριν, από τη Ρώμη ή το Μπάρι προς την Αθήνα δεν «έβγαιναν», αν δεν υπολογίζονταν οι ενδιάμεσες στάσεις (15)

Ένας ακόμη ενδιαμέσος σταθμός που θα συζητηθεί πολύ είναι η Κέρκυρα, και συγκεκριμένα η θέση (Λιβάδι) Ρόπα, κάτι που σχετίζεται και με την εμπλοκή του Σπύρου Θεοτόκη, βουλευτή του Νέου Κόμματος του Μαρκεζίνη, στην υπόθεση: «Το κτήμα των Θεοτόκη εν Κερκύρα, εις θέσιν Ρόπα, απέχει 20 χιλιόμετρα της πόλεως, και είναι τελείως απομονωμένον και καταλληλότατον ως γήπεδον προσγειώσεως μικρών αεροπλάνων, ωσάν εκείνα τα οποία εχρησιμοποιούν οι λαθρέμποροι κατά σύστασιν του Χιρς, όστις τους τα επρομήθευε. Σημειωτέον ότι εις την Κέρκυραν δεν ήτο καθόλου ασυνήθιστον φαινόμενον η προσγειώσεις και απογειώσεις μονοθέσιων αεροπλάνων, διότι τακτικά συνέβαινε τούτο εις το παρελθόν κατά τους μήνας του θέρους ιδίως (Ιούλιον, Αύγουστον και Σεπτέμβριον), οπότε εγίνετο η καταπολέμησις του δάκου των ελαιών δι' από αέρος [από τα Stearman] ραντισμού των με ντη-ντη-τη» (16). Υποτίθεται, δε, πως προς την Κέρκυρα κατευθυνόταν η Bonanza στις 16 Οκτωβρίου 1948, όταν τελικά προσγειώθηκε αναγκαστικά στη Λευκάδα.

Ύστερα από την αναγκαστική προσγείωση στη Λευκάδα και την ανακάλυψη των λαθραίων, το HB-ECO «κατεσχέθη και ωδηγήθη υπό Έλληνας πιλότου εις το αεροδρόμιον του Ελληνικού», όπου προφανώς παρέμεινε καθ' όλη τη διάρκεια των ανακρίσεων (17).

Στις δύο δίκες που αφορούσαν συγκεκριμένα στα λαθραία τιμαλφή –πρωτοδίκως από το Α' Τριμελές Πλημμελειοδικείο και στη συνέχεια από το τριμελές Εφετείο Αθηνών–, οι δικαστές, στην απόφασή τους, διατάσσουν τη δήμευση των κατασχεθέντων αντικειμένων και του αεροπλάνου των λαθρεμπόρων.

Περίπου έναν χρόνο αργότερα, τον Απρίλιο του 1950, ο απεσταλμένος της Κρίστιαν Σάιανς Μόνιτορ στην Αθήνα, Τζόζεφ Χάρισον, αναφέρεται στον «αληθώς αρπακτικό εγωισμό των ανθρώπων των Αθηνών». «Ούτοι αποτελούνται από 5.000 περίπου πολιτικούς, βιομηχάνους και εισαγωγείς, οι οποίοι κυβερνούν την χώραν» , γράφει ο Αμερικανός δημοσιογράφος, «και οι οποίοι, εκ συστήματος και με αναισθησίαν απομυζούν τον πλούτον της χώρας [...] Αυτοί είναι οι άνθρωποι οι οποίοι υπονόμευαν την προσπάθειαν της κυβερνήσεως χρησιμοποιούντες εις τα αυτοκίνητά των την βενζίνη την προοριζομένην διά τα τρακτέρ που χρειάζονται διά την παραγωγήν τροφίμων εις την Ελλάδα. Αυτοί είναι οι άνθρωποι οι οποίοι εκραύγαζον πατριωτικά συνθήματα, ενώ ηρνούντο να πληρώσουν φόρους ή να συμμετάσχουν εις τας απωλείας που απαιτούσε η νίκη και οι οποίοι είχαν καταθέσει τα χρήματά των εις τράπεζας της Ν. Υόρκης, της Αιγύπτου και της Ελβετίας. Οι άνθρωποι αυτοί», υπενθύμιζε ο Τζόζεφ Χάρισον, «ενώθηκαν από τους κομμουνιστάς χάρις εις την αμερικανικήν βοήθειαν».

Λίγους μήνες αργότερα, εξάλλου, ο Πωλ Π. Πόρτερ, αρχηγός της αποστολής βοήθειας προς την Ελλάδα, σημείωνε με έμφαση ότι στην Ελλάδα «η οικονομική και πολιτική ηγεσία

προέρχεται κατά κύριο λόγο από μια μικρή ευκατάστατη τάξη, η οποία [...] είναι αδιάφορη για τις κοινωνικές της υποχρεώσεις, αντιστέκεται σε μεταρρυθμίσεις, και υποκινείται από φιλοσοφία

μερκαντιλιστή ή ρεντιέρη, παρά πό μια παραγωγική φιλοσοφία», έτσι, σύμφωνα με τον πρέσβη Χένρυ Γκρέιντι,

«είναι αποφασισμένη [με την πολιτική της] να χαντακώσει τη χώρα».

Η συμπεριφορά των αστικών στρωμάτων, στα οποία ανήκει και από όπου προέρχεται ο Κανελλόπουλος, κατά την υπό συζήτηση περίοδο

συνιστά ισχυρή ένδειξη ότι

δεν ήταν η αστάθεια στο πολιτικό πεδίο

που καλλιεργούσε μια

βραχυπρόθεσμη κερδοσκοπική αντίληψη, αλλά η οικονομική και οικονομική τους δραστηριότητα.

Η αστάθεια και αβεβαιότητα στον νομισματικό τομέα της οικονομίας, την οποία ακριβώς τα εν λόγω στρώματα επικαλούνταν για να δικαιολογήσουν τη συμπεριφορά τους, ήταν εν πολλοίς αποτέλεσμα της πολιτικής υπονόμευσης που αυτά τα στρώματα ασκούσαν, και με δεδομένες τις πρακτικές ίντριγκας που κυριαρχούσαν στο πολιτικό πεδίο δημιουργούσαν μια κατάσταση οικονομικής και πολιτικής παρακμής η οποία φαλκίδευε σε σημαντικό βαθμό τις προσπάθειες ανασυγκρότησης

(18)

...

Ο Αλ. Κανελλόπουλος, πάντως, θεωρείτο άνθρωπος με εξέχουσες οργανωτικές ικανότητες, στοιχείο που πρέπει να συνυπολογίσουμε σε όσα... λαθρεμπορικά αναπτύξαμε αδρομερώς. Εξάλλου, για να περιοριστούμε στα της αυτοκινήσεως, βάσει μαρτυρίας του Αλέξανδρου Δαρδούφα (προέδρου της ΕΛΠΑ από το 1977 έως το 1996, οπότε τον διαδέχτηκε ο Βασίλης Δεσποτόπουλος), ο Απ. Νικολαΐδης προόριζε τον Αλ. Κανελλόπουλο ως διάδοχό του στην προεδρία της ΕΛΠΑ εκτιμώντας ακριβώς τις οργανωτικές του ικανότητες

(19)

.

Στο κιβωτίδιο 12 (1960) του Αρχείου Αλέξανδρου-Κωνσταντίνου Βούλτζου (ΕΛΙΑ), απόκειται κατάλογος των μελών της « Ecurie Hellas», τα οποία συναριθμούνται σε 70, και στα οποία περιλαμβάνονται ο Αλέξανδρος Κανελλόπουλος και η Εφη Κανελλοπούλου (Χλόης 23, Κηφισιά, τηλ. 01-437), αλλά και ο Ηλίας Μεταξάς (Στησιχόρου 15, τηλ. 72-166) και η Μπέσυ Αδοσίδου (Γ. Σισσίνη 21 , 70-586)

- αν υποθέσουμε ότι η έρευνα ανοίγεται σε καινούργια μονοπάτια, καλό είναι να έχουμε υπόψη ότι οι διαθέσιμες αρχειακές πηγές είναι πάντοτε λιγοστές και αποσπασματικές ...

(20)

Παραθέτω διευθύνσεις γιατί (και) έτσι έχουμε ενδείξεις ώστε να συζητήσουμε για την κοινωνική διαστρωμάτωση όλων όσοι εμπλέκονταν στους αγώνες αυτοκινήτου στην Ελλάδα, εργασία που δεν έχει για την ώρα γίνει. Εκκρεμεί, παράλληλα, και μια μονογραφία για τις Ecurie, τη σχέση τους με την ΕΛΠΑ, και τις λέσχες αυτοκινήτου στην Ελλάδα ως κοινωνικά μορφώματα, έρευνα που πιθανόν οδηγεί σε ενδιαφέροντα συμπεράσματα για τις συλλογικές νοοτροπίες που στήριξαν τους αγώνες αυτοκινήτου, αποτυπώθηκαν σε αυτούς και αναπαρήχθησαν.

Η άποψη ότι με τους αγώνες ασχολούνται άνθρωποι απλώς και μόνο επειδή αγαπούν το αυτοκίνητο και την αυτοκίνηση δεν μας βοηθά, αν σκοπός μας είναι να θεωρήσουμε τους αγώνες αυτοκινήτου στην Ελλάδα στο πλαίσιο των κοινωνικών τροπών και νοοτροπιών. Ισχυρίζομαι, δηλαδή, ότι οι αγώνες αυτοκινήτου συνιστούν και συστήνουν έναν δείκτη κοινωνικών νοοτροπιών. Αν είναι έτσι, η μελέτη της χωροθέτησης των συνεργειών, λόγου χάριν, που εμπλέκονταν στο σπορ, στο χάρτη της Αθήνας, της Θεσσαλονίκης και άλλων πόλεων πιθανόν αποκαλύπτει κοινωνικές διαδρομές, με την έννοια ότι μας επιτρέπει να συζητήσουμε για κοινωνικές διαστρωματώσεις
(21)

Ο Μηνάς Βουρδουμπάκης (1920-2009), άλλη εμβληματική προσωπικότητα των αγώνων αυτοκινήτου στη χώρα μας αυτός, θυμάται στην τελετή αποχαιρετισμού της προσκοπικής ομάδας στην οποία ανήκε, όταν διαλύθηκε για να ενταχθούν τα μέλη της στην ΕΟΝ, για να επιστρέψουμε σε αυτήν και στον Κανελλόπουλο, σε αυτό το κινούμενο... πίσω μπρος κείμενο, θυμάται και αφηγείται ότι «στο χορό της φωτιάς, πιαστήκαμε όπως συνήθως σταυρωτά κι εγώ είχα την τύχη να πιαστώ με το δεξί μου χέρι με τον τότε αρχηγό της νεολαίας Αλέξανδρο Κανελλόπουλο». Όταν τελείωσε η εκδήλωση, ο Βουρδουμπάκης αγόρασε οινόπνευμα για να ξεπλύνει τα χέρια του «από την επαφή ενός φ α σ ί σ τ α»
(22)

Περίπου είκοσι χρόνια αργότερα, πάντως, ο Βουρδουμπάκης οδήγησε την BMW 1800 του Κανελλόπουλου, με συνοδηγό τον ιδιοκτήτη και έναν μηχανικό στο πίσω κάθισμα στο Ακρόπολις, και μας παραδίδει ένα «από μέσα» αδρό πορτραίτο του Αλέξανδρου Κανελλόπουλου ως οδηγού αγώνων:
«Με τον Κανελλόπουλο συνοδηγό, τα πήγαμε μια χαρά [...] Τον έβγαλα ασπροπρόσωπο, γιατί ο ίδιος δεν ήταν και τόσο καλός οδηγός. Δεν είχε μεγάλο σθένος. Ήταν πολύ

*συντηρητικός, ενώ ο αγώνας αυτός θέλει ευψυχία μεγάλη
και τόλμη περισσή»*

(23)

.

Βίος και ημέραι του Αλεξάνδρου Κανελλοπούλου του Νικολάου...

...και η άποψη του Ανδρέα Βρεττού:

“Αγαπητέ Νικόλα

Ανέγνωσα προσεκτικά όλο το κείμενο και ομολογώ ότι έχω μείνει άναυδος!

*Λέω άναυδος, καθότι ο σοφότατος και τέρας ηθικής και εντιμότητας πατήρ μου,
Επαμεινώνδας, διατηρούσε μεγάλη φιλία με τον πρώτο του εξάδελφο Αλέκο ενώ
παράλληλα με έβαλε να του υποσχεθώ ότι ποτέ δεν θα συνάψω επαγγελματικές σχέσεις με
τον Πετρίκο...*

*Προφανώς ήξερε διάφορα δυσάρεστα για τον Π. ενώ πάντα έπλεκε το εγκώμιο του Αλέκου
και αναρωτιέμαι αν είναι δυνατόν να είχε τέτοιες βαρύτατες καταδίκες ο Αλέκος και ο
πατέρας μου να τις αγνοούσε ή να τις παρέβλεπε;*

Σημειωτέον ότι δεν τον έβλεπε μόνον κοινωνικά τις Κυριακές που τρώγαμε όλοι μαζί στο περίφημο ανάκτορο της Σοφίας Κανελλοπούλου, αδελφής της μητέρας του Ερμιόνης Βρετού, αλλά βρισκόντουσαν διαρκώς και επαγγελματικά, καθ' ότι ο Επαμεινώνδας διηύθυνε το Υαλουργείο της εταιρείας «Χημικών Προϊόντων και Λιπασμάτων».

Την ίδια άποψη και εκτίμηση για τον Αλέκο έτρεφαν και οι δύο αδελφοί του πατέρα μου, εκ των οποίων ο μεν Σπύρος Βρετός ήταν Γενικός Διευθυντής όλου του εργοστασίου «Ε.Χ.Π.Λ.» και Πρόεδρος του «Αγίου Σάββα» ενώ ο Πέτρος Βρετός ήταν ο πολιτικός μηχανικός του εργοστασίου «Κεραμεικός» που είχε την ευθύνη των εγκαταστάσεων, των φούρνων, κλπ. Ο τελευταίος μάλιστα πέθανε το 1977 από την στενοχώρια και ανησυχία του όταν έμαθε ότι ο Πετρίκος αποφάσισε να επιστρέψει από την Ελβετία με σκοπό να αναλάβει το εργοστάσιο 'εκτοπίζοντας' τον αδελφό του Αλέκο με επακόλουθο να πτωχεύσει μία υγιέστατη και διεθνώς αναγνωρισμένη εταιρεία.

Αυτά τα ολίγα κατά την ταπεινή μου άποψη!"

Εικόνες



Στις 7 Νοεμβρίου 1936, ιδρύεται με τον Αναγκαστικό Νόμο 334 η ΕΟΝ, η Εθνική Οργάνωση Νεολαίας. Τα μέλη της χωρίζονταν ανάλογα με την ηλικία τους στις κατηγορίες σκαπανείς (-ισσες) από επτά έως δεκατεσσάρων ετών, και τους φαλαγγίτες (-ισσες) από δεκατεσσάρων έως είκοσι πέντε ετών. Αρχηγός της οργάνωσης διορίζεται ο Αλέξανδρος Κανελλόπουλος με τον τίτλο «Κυβερνητικός Επίτροπος Νεολαίας», που αποδεικνύεται ο πλέον αφοσιωμένος θιασώτης της μεταξικής ιδεολογίας, ικανός να οδηγήσει τους νέους της Ελλάδας σε θριάμβους και σε δρόμους δόξας και αθανασίας. *«Μέσ' στο Μεγάλον Άθλο Σπαρτιάτης, κ' Αγωνιστής κι' Οδηγητής και Φοίβος»* τραγουδούν τα μέλη της ΕΟΝ προς τιμήν του.

(Ιστορία εικονογραφημένη, Οκτώβριος 2010).



Στην, αναμφίβολα, σπάνια τούτη εικόνα, ο Ι. Μεταξάς και ο Αλ. Κανελλόπουλος.



Πρωτοσέλιδο της εφημερίδας «Εθνική», από την εποχή της κυριαρχίας Μεταξά.



Απόψεις της έπαυλης Κανελλόπουλου επί της λεωφόρου Βασιλίσσης Σοφίας. (αρχείο Ν.Σ.Ζ.).



Διακρίνονται ο Λυκαβηττός, τμήμα του Υμητηού και οι γραμμές του τραμ. (αρχείο Ν.Σ.Ζ.).



Σε μια άλλη έπαυλη Κανελλόπουλου, εκείνη του Πέτρου, υπεγράφη η περίφημη συμφωνία της Βάρκιζας, τον Φεβρουάριο του '45. (αρχείο Ν.Σ.Ζ.).



Παναγιώτης Παναγιώτης Σ. Γ. Α. Ε. Α. (1957), είναι ο πρώτος κάτοχος του πρώτου (αρχαίου) μετρητή

Τα αποτελέσματα του αγώνος ανόδους Ριτσάνος 30-6-1957		
Όνοματεπώνυμο	Αρ. Αθλ. Μόρια: ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Β'	Χρόνος
Κλάση 7		
1ος Παπαγεωργίου Ν.	37 Τύπος	3'15"2
2ος Κιουρίδης	40 Τύπος T.P.2	3'36"0
3ος Κε. Καραγιάννης	39 Τύπος T.P.2	3'57"8
Κλάση 6		
1ος Παπαγιάννης Α.	35 "Επ-ΤΣΙ	3'40"7
2ος Βασιλειάδης Α.	34 "Επ-ΤΣΙ	3'41"1
3ος Καραγιάννης Ι.	36 "Επ-ΤΣΙ	3'46"3
Κλάση 5		
1ος Σαββαΐδης Κ.	31 "Άλσα Ραμπί Β.	3'24"0
2ος Μίσις Α.	32 "Άλσα Ραμπί Β.	3'28"0
3ος Θεοτόκης Β.	33 "Επ-ΤΣΙ ΤΣ.	4'04"1
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Α'		
Κλάση 8-10		
1ος Παπαγιάννης Ι.	28 Τύπος Β8	3'21"6
2ος Χριστόφορος Ι.	29 Τύπος Β6	3'37"4
3ος Ζώνος	42 Τύπος Β6	3'40"5
4ος Μουσιγιάννης Σ.	26 Τύπος Β.4	3'47"3
Κλάση 6		
1ος Σαββαΐδης Ι.	21 Τύπος 403	4'11"3
2ος Βασιλειάδης Σ.	20 Τύπος Τάσος	4'27"6
3ος Δαυίδ Γεω.	23 "Επ-ΤΣΙ Μ.	4'51"1
4ος Νικολάου Ε.	22 "Ουαί Ραμπί	4'54"3
5ος Γεωργιάδης Μ.	19 Μπαρμπα	4'13"9
6ος Ασημακόπουλος Χ.	24 Μπαρμπα	4'13"9
Κλάση 5		
1ος Παπαγιάννης Π.	15 "Άλσα Ραμπί ΤΣ.	3'45"5
2ος Νικολάου Κ.	14 "Άλσα Ραμπί ΤΣ.	3'46"6
3ος Πάπας	17 "Άλσα Ραμπί ΤΣ.	3'54"7
4ος Ραλλίδης Δ.	16 "Άλσα Ραμπί α ΤΣ.	3'56"0
5ος Κωνσταντίνος Χ.	11 "Άλσα Ραμπί ΤΣ.	3'57"6
6ος Βασιλειάδης Β.	12 Φαλκόν	4'31"9
Κλάση 4		
1ος Φίλιππος Ν.	7 Ντ.Κ.Β.	3'44"8
2ος Μουσιγιάννης Α.	8 Ντ.Κ.Β.	3'52"5
3ος ΑΣΤΑ	10 Ντ.Κ.Β.	3'56"1
Κλάση 3		
1ος Καραγιάννης Α.	4 Τύπος	3'55"0
2ος Παπαγιάννης Δ.	6 Τύπος 4 ΤΣ.	3'55"2
3ος Σαββαΐδης Δ.	41 Τύπος 4 ΤΣ.	4'13"2
4ος Παπαγιάννης Κ.	5 Τύπος 4 ΤΣ.	4'55"9
Κλάση 1-2		
1ος Κωνσταντίνος Ν.	1 Γεωργιάδης	4'23"9
2ος ούκ. Σ.	44 Γεωργιάδης	4'39"7
3ος Κωνσταντίνος Κ.	3 Σαββαΐδης	5'00"7

Κατά τη διάρκεια της λαθρεμπορίας Ριτσάνος, που έληξε (αλλά ού) με, τα ονόματα του Αλ.



Από τον χώρο του Α. Γ. Α. Ε. Α. (1957), είναι ο πρώτος κάτοχος του πρώτου (αρχαίου) μετρητή



Από τον χώρο του Α. Γ. Α. Ε. Α. (1957), είναι ο πρώτος κάτοχος του πρώτου (αρχαίου) μετρητή