

Το 1959 είναι μια από τις πολλές ασυνήθιστες και δύσκολες της σύγχρονης ελληνικής ιστορίας. Το τέλος του Εμφυλίου είναι μόλις μια δεκαετία πίσω. Οι πληγές του είναι νωπές και χαίνουσες. Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής κερδίζει τη δεύτερη εκλογική αναμέτρηση ως πολιτικός αρχηγός, μα την μεγάλη έκπληξη κάνει η Ε.Δ.Α., καθώς ρ αγγίζοντας το 25% γίνεται αξιωματική αντιπολίτευση, πρώ τη φορά για σχηματισμό με ξεκάθαρα Αριστερή ιδεολογία.



Τον Φεβρουάριο υπογράφονται οι συμφωνίες της Ζυρίχης και του Λονδίνου δημιουργώντας, με αντικείμενο το Κυπριακό, άλλο ένα ρήγμα ανάμεσα σε συμπολίτευση και αντιπολίτευση, ενώ εξελίσσεται δικαστικά η υπόθεση Μέρτεν ταρασσοντας την πολιτική ζωή έτι περαιτέρω, σε μια εποχή όπου η κατεστραμμένη Ελλάδα έχει υπό διαπραγμάτευση αρκετά θέματα με την ισχυρή Δυτική Γερμανία. Είναι από τα οξύμωρα της ιστορίας πως μια χώρα που ανήκε στην παράταξη των νικητών καταβάλλοντας βαρύτατο πολεμικό τίμημα, υποχρεώθηκε σε μια χώρα που προκάλεσε τη σύρραξη και συνθηκολόγησε άνευ όρων.

Ερμηνεύεται ως ανεξήγητο φαινόμενο ή ακούγεται πιο κυνικά σαν την μοίρα των μικρών, φτωχών κρατών που μοιραία αδυνατούν να αρθρώσουν ανεξάρτητες πολιτικές. Ένα σενάριο, το οποίο προφανώς ισχύει ακόμα, ενισχύοντας το περίφημο «θέλει αρετή και τόλμη η ελευθερία». Η τόλμη ίσως να χάθηκε, ένθεν και ένθεν, μετά τον Δεκέμβρη του '44, η αρετή ποιος ξέρει πότε. Αναζητείται έκτοτε.

Το βέβαιο είναι ότι η Ελλάδα μπορεί να ισχυριστεί ότι η δικαιοσύνη ήταν απούσα μεταπολεμικά και από νικήτρια βρέθηκε να εκλιπαρεί προκειμένου να απορροφήσουν οι ηττημένοι τα λιγοστά εμπορεύματα της, το νεανικό εργατικό δυναμικό της και να παρακαλά για δάνεια. Τις ίδιες στιγμές έπρεπε να απεμπολήσει οποιαδήποτε ιδέα για πολεμικές

αποζημιώσεις και την όποια θετική εξέλιξη περί του Κατοχικού δανείου.

Περιέργως ή μεγαθύμως η μεταπολεμική κοινωνία δεν δείχνει να έχει εκδικητικές τάσεις για τα εγκλήματα που διαπράχτηκαν στις 1300 βαριές νύχτες της Κατοχής. Κι έτσι από τα μέσα της δεκαετίας του '50 που γίνονται οι πρώτες προσπάθειες οργάνωσης του τουρισμού, οι Γερμανοί επισκέπτες γίνονται δεκτοί. Συχνά ασμένως. Στο πλαίσιο αυτό, από τον πρώτο χρόνο της διοργάνωσης του Δ.Ρ.Α., το '53, έρχονται αλλοδαποί αρκετοί εκ των οποίων Δυτικογερμανοί.



Το 1959 στο Ζ' Δ.Ρ.Α. που συγκεντρώνει 87 συμμετοχές, οι 12 είναι από τη Γερμανία. Στον επίσημο κατάλογο των συμμετοχών η χώρα προέλευσης αναγράφεται ως Allemagne χωρίς να διευκρινίζεται ποια Γερμανία. Οι δέκα από αυτές τις 12 συμμετοχές, εκκινούν από την Τεργέστη καθώς ο αγώνας εκείνη τη χρονιά είχε δυο σημεία εκκίνησης, την Αθήνα και την Τεργέστη. Από την οδό θεάτρου της Ιταλικής πόλης και από την Δ. Αρεοπαγίτου τα πληρώματα συναντιόνταν στις Σέρρες από όπου άρχιζε η κοινή διαδρομή τους.

Το ένα από τα δυο πληρώματα που εκκινούσαν από την Αθήνα συγκροτούσαν ο Hans Günther Kolwes και η Ruth Lautmann. Το αυτοκίνητό τους ήταν Volvo PV 444. Όπως και την προηγούμενη χρονιά που συμμετείχαν, δεν κατάφεραν να αντικρίσουν την καρώ σημαία. Όλα αυτά συμβαίνουν τρεις περίπου μήνες μετά το πέρας της πολύκροτης δίκης του Max Merten και την απόφαση για την 25ετή φυλάκισή του.

Όταν ο αγώνας ολοκληρώνεται και τα αλλοδαπά πληρώματα άρχισαν να επιστρέφουν στις χώρες συνέβη το εξής περιστατικό. Καθώς ο Kolwes ήταν έτοιμος να επιβιβασθεί στο Α/Π «Αγαμέμνων» ο τελωνειακός υπάλληλος Σπύρος Βασιλάκης ανακάλυψε ότι ήταν καταζητούμενος από τις ελληνικές αρχές για εγκλήματα πολέμου τελεσθέντα στη Κρήτη και απαγορεύει στον Γερμανό να αναχωρήσει. Ο Kolwes επικοινωνεί με την Γερμανική πρεσβεία και μετά από λίγο καταφθάνει ρητή εντολή από το ημεδαπό Υπουργείο Εξωτερικών να αφεθεί ελεύθερος.

Σε σχέση με την καταδίκη του Merten ο Δημοσθένης Κούκουνας στην ογκώδη και λεπτομερέστατη μελέτη του «Η υπόθεση Μαξ Μέρτεν και η σύγκρουση με τον Καραμανλή» σημειώνει επ' αυτού στη σελίδα 398: «...ένας άλλος εγκληματίας πολέμου, ο ραλλίστας Γκύντερ Κόλβες είχε εντελώς αντίρροπη μεταχείριση. Τόσο αντίρροπη δε, που

αναζητήθηκαν ευθύνες για όσους αρμόδιους είχαν επιχειρήσει να τον συλλάβουν! Θεωρήθηκε τότε ότι αυτού του είδους οι διώξεις εγκληματιών πολέμου επενεργούν αρνητικά στις ελληνογερμανικές σχέσεις και ιδιαίτερα στον τουρισμό λόγω της δημοσιότητας που έπαιρναν και του άμεσου κινδύνου που επικρεμόταν σε πρώην αξιωματικούς της Βέρμαχτ όταν ως τουρίστες πλέον επανέρχονταν στις ελληνικές αρχαιότητες και καλλονές. Σημειωτέον ότι ευθέως είχε απειλήσει τότε με διάβημά της η Γερμανική πρεσβεία Αθηνών την ελληνική κυβέρνηση ότι επίκειται η έκδοση ταξιδιωτικής οδηγίας».

Ως παραπομπή δε, στην ίδια σελίδα ο συγγραφέας αναφέρει: «Δεν ήταν ο μόνος καταζητούμενος από τις ελληνικές αρχές Γερμανός εγκληματίας πολέμου που είχε αυτή την τύχη. Υπήρξαν τουλάχιστον άλλοι πέντε καταζητούμενοι που είχαν συλληφθεί εκείνη την εποχή και αφέθηκαν ελεύθεροι χωρίς κανένα δημόσιο θόρυβο: Βίλλυ Καρλ Έμπερτ, Βίλλυ Κέλλερ, Γιούλιους Χόφμαν, Όττο Μπέρτραμ, Άλφρεντ Βάιζε. Αυτό αναφερόταν στην υπ' αριθμ. 249/22-9-1958 ρηματική διακοίνωση της γερμανικής πρεσβείας Αθηνών προς το υπουργείο Εξωτερικών, ως επιχείρημα υπέρ της απελευθέρωσης του Μέρτεν».

Τελικά ο Κολwes θα αναχωρήσει. Έχει καταγραφεί ό,τι έγινε εν πλω άλλη μια απόπειρα να κρατηθεί για να λογοδοτήσει στην ελληνική δικαιοσύνη, από τον ειδικό ανακριτή του ελληνικού γραφείου εγκληματιών πολέμου Ιωάννη Γραφινάκη, με στόχο να συλληφθεί στο λιμάνι προορισμού, τη Βενετία. Η προσπάθεια είχε την τύχη της πρώτης. Απέτυχε. Στον προβλήτα της Βενετίας, περίμενε ο Έλλην πρόξενος με ρητές εντολές να μην ενοχληθεί ο Κολwes και να επιτραπεί απρόσκοπτα η αποβίβασή του. Όπερ και εγένετο. Δεν μας ήρθε ποτέ πάλι στο Δ.Ρ.Α. συνέχισε όμως αγωνιζόμενος ανά την Ευρώπη, κυρίως με Βολνο, μέχρι το 1973.

Σε ότι αφορά το Α/Π «Αγαμέμνων», δεν ήταν ούτε πέντε χρόνια που είχε ξεκινήσει τα ταξίδια του στους πόντους της Μεσογείου και μάλιστα επεισοδιακώς. Είχε κατασκευαστεί στο Λιβόρνο της Ιταλίας για λογαριασμό του ελληνικού Δημοσίου ως τμήμα των πολεμικών επανορθώσεων. Το αδελφό «Αχιλλεύς» κατέφθασε στον τόπο μας την τελευταία μέρα του 1953 και το «Αγαμέμνων», τρεις εβδομάδες αργότερα.



FAMAGUSTA NEWS LOCAL NEWS ENTERTAINMENT LIFESTYLE COLUMNS

[LOCAL](#) [NEWS](#) [ENTERTAINMENT](#) [LIFESTYLE](#) [COLUMNS](#)

The incredible story starring Hans Guder Kolves and the political and economic dimensions



Among the impressive cars there is one **Mercedes** 190 D, whose co-driver was an extremely interesting person who thought that his presence in our country would go unnoticed. This is the then 46-year-old Hans Guder Kolves.

www.dhammadownload.com

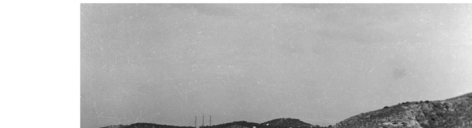


Ανάμεσα στα επιτυχημένα αυτοκίνητα υπάρχει και μια **Mercedes 190 D**, ο συνδυγμός της οποίας ήταν ένας εξαιρετικά ενδιαφέρον πρόσωπο που θεωρούσε πως η παρουσία του στη χώρα μας θα περνούσε απαρατήρητα. Πρόκειται για τον 46χρονο τότε Χανς Κρίστιαν Κόλβες.

http://www.athens37021480-naa-εγκληματα πολεμου-roy-athens-στο-rali-athens/

Για την Ελλάδα, λοιπόν, η ιστορία αυτή έχει σημασία από δύο ονόματα και μολικό πολιτικό παρελθόν. Το πρώτο όνομα είναι ο γνωστός και «κλασικός» της Θεσσαλονίκης, **Μάξ Μέρντερ**. Το δεύτερο όνομα, και ίσως η λιγότερο γνωστή ιστορία, είναι αυτό του Χανς Γκούντερ Κόλβας.

Μια συμμετοχή στο Ράλι Ακρόπολις διαφορετική από τις άλλες



N° de la Voiture	EQUIPAGE	NATIONA-LITÉ	MARQUE DE LA VOITURE	Classe	VILLE DE DEPART
38	Ευαίο «HERMES»-«ΜΑΚΗΣ»-«ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ»	GREECE	FORD TAUNUS 17 M	A12	ATHENES
39	FRIEDRICH H. - GUENTHER	ALLEMAGNE	MERCEDES 190 D	A12	TRIESTE
40	COITTELOU J. - DESROSIERS	FRANCE	CITROEN 1 D D	A12	TRIESTE
41	HAUTMANN W. - ALEXANDER A.	ALLEMAGNE	VOLVO	A16	ATHENES
42	ANDRIENOU G. - ALEXANDROU V. «DOR»	GREECE	VOLVO	A16	ATHENES
43	Ευαίο «HERMES»-«ΒΑΣΙΛΙΑΔΗΣ Α.	GREECE	VOLVO	A16	ATHENES
44	VOUGLIMAKIS K.	GREECE	BORWARD HABELLA T8	A16	ATHENES
50	Ευαίο «HILLAR» ASSIMAKOPOULOS C.	GREECE	OPEL RECORD	A16	ATHENES
51	Ευαίο «CENTAURES»- KONDROS G.	GREECE	BORWARD HABELLA T8	A16	ATHENES
52	WENDERS E. & K. KATZNER	ALLEMAGNE	VOLVO	A16	ATHENES
53	KOENIGS G. - Mrs LAUTMANN H.	ALLEMAGNE	VOLVO	A16	ATHENES
56	SCUDERIA «ANTEROS»-«LETTO DI	ITALIE	ALFA ROMEO G.T.L.	A15	ATHENES
57	FRIEDLO G. - RANDACCIO O.	ITALIE	ALFA ROMEO G.T.L.	A15	ATHENES
58	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	SIMCA P-46	A15	TRIESTE
59	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	SIMCA P-46	A15	TRIESTE
60	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	ALFA ROMEO G.T.L.	A15	ATHENES
61	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	SKODA 445	A15	ATHENES
62	Ευαίο «CENTAURES»- KONDROS G.	GREECE	SKODA 445	A15	ATHENES
63	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	SIMCA G.L.	A15	ATHENES
64	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	WOLKSCITZ	A15	ATHENES
65	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	ALLEMAGNE	A. U. 1000	A14	TRIESTE
66	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	ALLEMAGNE	A. U. 1000	A14	TRIESTE
67	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	A. U. 1000	A14	ATHENES
68	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	A. U. 1000	A14	ATHENES
69	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	A. U. 1000	A14	ATHENES
70	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	A. U. 1000	A14	ATHENES
71	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	A. U. 1000	A14	ATHENES
72	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	A. U. 1000	A14	ATHENES
73	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	A. U. 1000	A14	ATHENES
74	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	A. U. 1000	A14	ATHENES
75	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	A. U. 1000	A14	ATHENES
76	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	A. U. 1000	A14	ATHENES
77	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	A. U. 1000	A14	ATHENES
78	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	A. U. 1000	A14	ATHENES
79	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	A. U. 1000	A14	ATHENES
80	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	A. U. 1000	A14	ATHENES
81	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	A. U. 1000	A14	ATHENES
82	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	A. U. 1000	A14	ATHENES
83	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	A. U. 1000	A14	ATHENES
84	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	A. U. 1000	A14	ATHENES
85	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	A. U. 1000	A14	ATHENES
86	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	A. U. 1000	A14	ATHENES
87	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	A. U. 1000	A14	ATHENES
88	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	A. U. 1000	A14	ATHENES
89	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	A. U. 1000	A14	ATHENES
90	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	A. U. 1000	A14	ATHENES
91	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	A. U. 1000	A14	ATHENES
92	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	A. U. 1000	A14	ATHENES
93	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	A. U. 1000	A14	ATHENES
94	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	A. U. 1000	A14	ATHENES
95	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	A. U. 1000	A14	ATHENES
96	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	A. U. 1000	A14	ATHENES
97	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	A. U. 1000	A14	ATHENES
98	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	A. U. 1000	A14	ATHENES
99	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	A. U. 1000	A14	ATHENES
100	Ευαίο «HERMES»-«ΒΕΤΑΣ»-«GAMA»	GREECE	A. U. 1000	A14	ATHENES

Μια συμμετοχή στο Ράλι Ακρόπολις διαφορετική από τις άλλες



Μια συμμετοχή στο Ράλι Ακρόπολις διαφορετική από τις άλλες



Μια συμμετοχή στο Ράλι Ακρόπολις διαφορετική από τις άλλες



Μια συμμετοχή στο Ράλι Ακρόπολις διαφορετική από τις άλλες