

Η ελληνική εμπορική ναυτιλία και ο Ισπανικός Εμφύλιος Πόλεμος

του Θανάση Δ. Σφήκα

Η ελληνική εμπορική ναυτιλία αναμείχθηκε στο ισπανικό λαθρεμπόριο από την αρχή εξαιτίας της ισχυρής θέσης της στις μεταφορές της Μεσογείου, των συναλλαγματικών αναγκών του ελληνικού κράτους και της διεθνούς οργάνωσης της αποστολής εφοδίων στη ΝΙΔΚ. Η ανάμειξη της ενισχύθηκε ιδιαίτερα μετά το 1937, όταν οι Σοβιετικοί διαπίστωσαν ότι τα ισπανικά και τα σοβιετικά πλοία δεν επαρκούσαν για τον εφοδιασμό των Δημοκρατικών. Η παράνομη και επικίνδυνη φύση των αποστολών στην Ισπανία καθιστά δύσκολη την ανεύρεση ακριβών πληροφοριών και αριθμών για κάθε συγκεκριμένο πλοίο, το φορτίο, τα ταξίδια και τους ιδιοκτήτες του. Οι δυσκολίες επιτείνονται από το γεγονός ότι παραδοσιακά τα ελληνικά πλοία συχνά άλλαζαν σημαίες, ενώ κατά τη διάρκεια του Ισπανικού Εμφυλίου Πολέμου άλλαζαν συχνά όχι μόνο σημαίες, αλλά και ονόματα και ιδιοκτήτες.¹

Η πρώτη μαρτυρία για τη μεταφορά πολεμικού υλικού στην Ισπανία από ελληνικά πλοία χρονολογείται ακριβώς την περίοδο που τα πρώτα φορτία σοβιετικής βοήθειας άρχισαν να φθάνουν στους Δημοκρατικούς. Ως τα τέλη Οκτώβριου 1936 τουλάχιστον τέσσερα ελληνικά πλοία είχαν ξεφορτώσει στο Αλικάντε της Δημοκρατικής Ισπανίας πολεμικό υλικό.² Στην Αθήνα, η Υπηρεσία Αμύνης του Κράτους (ΥΑΚ) και το υπουργείο Εξωτερικών γνώριζαν ήδη ότι υπήρχαν «πρόσωπα ευρισκόμενα εις επαφήν μετά της Σοβιετικής Κυβερνήσεως [...] επιδιώκοντα τη ναύλωσιν ενταύθα πλοίων ελληνικών προς μεταφοράν πολεμικού υλικού εις Αλικάντε και Βαρκελώνην», και ότι δύο ελληνικά πλοία είχαν ήδη ναυλωθεί από τη σοβιετική κυβέρνηση για τη μεταφορά πολεμικού υλικού από την ΕΣΣΔ στην Ισπανία «των ερυθρών». Τα σχετικά συμβόλαια είχαν ήδη συνταχθεί μεταξύ της σοβιετικής κυβέρνησης και ελλήνων πλοιοκτητών για τη φόρτωση εφοδίων από τα λιμάνια της Οδησσού, του Νικολάιεφ και του Νοβοροσίσκ, στις βορειοανατολικές ακτές του Εύξεινου Πόντου, με προορισμό την «ηπειρωτικήν Ευρώπην», χωρίς να αναφέρονται τα λιμάνια εκφόρτωσης. Τα ονόματα αυτών των ελληνικών πλοίων δεν είχαν ακόμη εξακριβωθεί, αλλά η ΥΑΚ γνώριζε ότι οι έλληνες ιδιοκτήτες τους είχαν έδρα το Λονδίνο.³

Ως τα τέλη Νοεμβρίου του 1936 το παράρτημα Πειραιά της ΥΑΚ είχε συλλέξει λεπτομερή στοιχεία για τις ναυλώσεις ελληνικών πλοίων από τους Ισπανούς Δημοκρατικούς - ή εκ μέρους αυτών - για τη μεταφορά τροφίμων, καυσίμων και πυρομαχικών. Τα ελληνικά πλοία θεωρούνταν προτιμητέα από τους προμηθευτές της ΝΙΔΚ διότι συνήθως οι πλοίαρχοί τους ήταν επίσης και πλοιοκτήτες, ενώ πολλά μέλη των πληρωμάτων ήταν συγγενείς των πλοιάρχων-πλοιοκτητών, οι οποίοι στις περιπτώσεις επικίνδυνων ναύλων διπλασίαζαν ή και τριπλασίαζαν τους μισθούς των ναυτών-συγγενών τους. Η οργάνωση των πλόων προς τη Δημοκρατική Ισπανία περιλάμβανε ενδιάμεσους σταθμούς σε γαλλικά λιμάνια της Μεσογείου, ήταν ιδιαίτερα επικίνδυνη, αλλά απέφερε «τεράστια κέρδη», δεδομένου ότι ο ναύλος ενός μόνον ταξιδιού σχεδόν κάλυπτε την αξία του ίδιου του πλοίου.⁴

Όπως και στην περίπτωση των συναλλαγών του Μποδοσάκη, η προσπάθεια της ελληνικής κυβέρνησης να τηρήσει αποστάσεις από τις ενέργειες των εφοπλιστών ήταν τόσο ισχνή ώστε ισοδυναμούσε με έγκριση. Ο Μεταξάς θεωρούσε επαρκή απόδειξη της αθωότητας των ελληνικών πλοίων την αναγραφή στα σχετικά έγγραφα ότι ο προορισμός του φορτίου τους βρισκόταν εκτός Ισπανίας.⁵ Βεβαίως η δικαιολογία στερούνταν σοβαρότητας, διότι από τις εκατοντάδες χιλιάδες τόννους πολεμικού και άλλου υλικού που κατέληξαν στην Ισπανία το

1936-1939 από διάφορες αφετηρίες, τυπικά ούτε γραμμάριο δεν «προοριζόταν» για τη χώρα αυτή.

Η συμμετοχή ελληνικών πλοίων στον εφοδιασμό των Δημοκρατικών αυξήθηκε σημαντικά μετά το καλοκαίρι του 1937, όταν το ιταλικό πολεμικό ναυτικό άρχισε να περιπολεί στα Δαρδανέλια με σκοπό να ανακόψει τον εφοδιασμό των Δημοκρατικών από τη Σοβιετική Ένωση. Η ιταλική πειρατεία στη Μεσόγειο επέτεινε την ανάγκη των Δημοκρατικών να χρησιμοποιούν για τον εφοδιασμό τους σκάφη και άλλων εθνικοτήτων πλην της ισπανικής και σοβιετικής. Την 1η Δεκεμβρίου 1937 ο έλληνας πρέσβης στην Άγκυρα ανέφερε ότι ενώ περίπου δεκαπέντε ισπανικά πλοία παρέμεναν ακινητοποιημένα στην Οδησσό, «τα μεταφέροντα φορτία εις την Ερυθράν Ισπανίαν πλοία είναι κυρίως υπό Αγγλικήν ή Ελληνικήν σημαίαν».6 Στην πραγματικότητα, όμως, πολλά από τα υπό βρετανική σημαία πλοία ανήκαν - τουλάχιστον εν μέρει - σε έλληνες εφοπλιστές.7

Αν η μεταφορά φορτίων στην Ισπανία μπορούσε να θεωρηθεί αποδεκτό οικονομικό εγχείρημα, μερικοί έλληνες εφοπλιστές θεωρήθηκαν ύποπτοι λιγότερο ευγενών συναλλαγών. Το 1938 οι Βρετανοί κατηγόρησαν μερικούς από αυτούς ότι «παίζουν “διπλό παιχνίδι”», λαμβάνοντας πρώτα πληρωμή από τους Δημοκρατικούς για να τους μεταφέρουν όπλα, και μετά λαμβάνοντας άλλη πληρωμή από τους Εθνικιστές για να τους επιτρέψουν να καταλάβουν τα πλοία και τα φορτία τους· και εκτός από τις δύο αυτές πληρωμές, λάμβαναν και τρίτη από τους Lloyd's ως ειδική ασφαλιστική αποζημίωση πολεμικών κινδύνων.8

Πάντως, όπως και στην περίπτωση της ΕΕΠΚ, η πλειοψηφία των ελληνικών πλοίων που έπλεαν στην Ισπανία μετέφεραν εφόδια στους Δημοκρατικούς. Ήδη οργισμένοι με τις δραστηριότητες του Μποδοσάκη, οι Εθνικιστές άρχισαν να παρενοχλούν, να συλλαμβάνουν και να κατακρατούν ελληνικά πλοία, ενώ συχνά κατέσχαν τα φορτία τους. Αν και πλοία πολλών χωρών υπέφεραν κατ' αυτόν τον τρόπο, και μολονότι οι Έλληνες δεν ήταν οι μόνοι που κερδοσκοπούσαν εις βάρος των Ισπανών, μετά την άνοιξη του 1937 η αντίδραση των Εθνικιστών υπήρξε οξύτατη και προς στιγμή φάνηκε να έχει ευρύτερες επιπτώσεις για την ελληνική εμπορική ναυτιλία. Τα ελληνικά πλοία καταλαμβάνονταν όχι μόνον εντός των ισπανικών χωρικών υδάτων αλλά και σε διεθνή ύδατα, με αποτέλεσμα μερικοί ασφαλιστές να αρνούνται να ασφαλίσουν τα φορτία ελληνικών πλοίων, ενώ ορισμένοι διεθνείς ναυλωτές απεύφευγαν τις ναυλώσεις ελληνικών πλοίων γενικώς.9

Εξαιτίας των ισπανικών δραστηριοτήτων της, μετά τα μέσα του 1938 η ελληνική εμπορική ναυτιλία αντιμετώπισε το εξής παράδοξο. Ενώ ορισμένοι εφοπλιστές αποκόμιζαν τεράστια κέρδη εφοδιάζοντας κυρίως τους Δημοκρατικούς, κάποιοι άλλοι ζημιώνονταν οικονομικά από τις αντιδράσεις του Φράνκο στις δραστηριότητες των πρώτων. Γενικότερα, το 1938 διαγράφηκε ως δίσεκτο έτος για την ελληνική ναυτιλία, καθώς το ένα τέταρτο της συνολικής χωρητικότητάς της βρισκόταν σε αργία.10 Στις ελληνικές διαμαρτυρίες οι Ισπανοί Εθνικιστές απαντούσαν στερεότυπα ο διωγμός ελληνικών πλοίων ήταν αντίποινα για τον εφοδιασμό των Δημοκρατικών από την Ελληνική Εταιρεία Πυριτιδοποιείου-Καλυκοποιείου.11

Τελικά, στα τέλη του 1938, μετά από απαίτηση των Ισπανών Εθνικιστών, ορισμένοι έλληνες εφοπλιστές δέχθηκαν να υπογράψουν δηλώσεις για τον προορισμό των φορτίων που μετέφεραν τα πλοία τους. Οι δηλώσεις συγκεντρώθηκαν στο ναυτικό επιτελείο του Φράνκο, ο οποίος διέταξε να μην παρενοχλούνται τα πλοία που αναφέρονταν σε αυτές.12 Η εξάντληση της πολεμικής προσπάθειας των Δημοκρατικών στα τέλη του 1938 και η κατάρρευσή της στις αρχές του 1939 έκριναν τα υπόλοιπα. Όταν έγινε αντιληπτό ότι δεν

υπήρχαν άλλα κέρδη από την Ισπανία, η ελληνική εμπορική ναυτιλία στράφηκε και αυτή προς την Άπω Ανατολή και τον πόλεμο μεταξύ της Κίνας και της Ιαπωνίας.¹³

1 Βλ. Θ.Δ. Σφήκας, *Η Ελλάδα και ο Ισπανικός Εμφύλιος Πόλεμος: Ιδεολογία, Οικονομία, Διπλωματία* (Αθήνα: Τροχαλία – Ίστωρ, 2000), κεφ. 4.

2 Αρχεία υπουργείου Εξωτερικών (ΑΥΕ), Αθήνα: ΑΥΕ/1936/Α/1/2: Α. Ρίζος-Ραγκαβής προς Μεταξά (Βερολίνο, 26 Οκτωβρίου 1936), αρ. Α/20982· Documents on German Foreign Policy, 1918-1945 (DGFP), Λονδίνο 1951, σειρά Δ', τόμος 3, αρ. 118.

3 ΑΥΕ/1936/Α/1/3: ΥΑΚ προς υπουργείο Εξωτερικών, 2 Νοεμβρίου 1936, αρ. 131/2/1/24· ό.π., υπουργείο Εξωτερικών προς υφυπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, 28 Οκτωβρίου 1936, αρ. 21126· ό.π., υφυπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας προς λιμενικές αρχές, 5 Νοεμβρίου 1936, αρ. 756· ΑΥΕ/1936/Α/1/2: υφυπουργείο Δημοσίας Ασφαλείας προς υπουργείο Εξωτερικών, 21 Νοεμβρίου 1936, αρ. 131/2/1/41· ό.π., υπουργείο Εθνικής Οικονομίας προς υπουργείο Εξωτερικών, 12 Σεπτεμβρίου 1936, αρ. 103217.

4 ΑΥΕ/1936/Α/1/2: ΥΑΚ, παράρτημα Πειραιά, προς ΥΑΚ, 29 Νοεμβρίου 1936, αρ. 75/2/3· Αρχεία βρετανικού υπουργείου Εξωτερικών, Λονδίνο, FO 371/21344 W15733: υπόμνημα Shuckburg, 16 Αυγούστου 1937.

5 ΑΥΕ/1937/Α/1/4: υπουργείο Εξωτερικών προς γενικό προξενείο Μασσαλίας 2 Απριλίου 1937, αρ. 6875· ό.π., Παππάς προς υπουργείο Εξωτερικών (Μασσαλία, 1 Απριλίου 1937), αρ. 570· ΑΥΕ/1937/Α/1/5: Παππάς προς υπουργείο Εξωτερικών (Μασσαλία, 31 Ιουλίου 1937), αρ. 1507· ό.π., υπουργείο Εξωτερικών προς γενικό προξενείο Μασσαλίας, 10 Αυγούστου 1937, αρ. 16766.

6 ΑΥΕ/1937/Α/1/33: Ραφαήλ προς υπουργείο Εξωτερικών (Άγκυρα, 1 Δεκεμβρίου 1937), αρ. 3940.

7 ΑΥΕ/1938/Α/1/34: Σιμόπουλος προς Μεταξά (Λονδίνο, 27 Ιουνίου 1938), αρ. 1744.

8 ΑΥΕ/1936/Α/1/2: Σιμόπουλος προς υπουργείο Εξωτερικών (Λονδίνο, 26 Νοεμβρίου 1936), αρ. 3048· ΑΥΕ/1938/Α/1/34: Σιμόπουλος προς υπουργείο Εξωτερικών (Λονδίνο, 3 Ιουνίου 1938), αρ. 1628· G. Howson, *Arms for Spain: The Untold Story of the Spanish Civil War*, Λονδίνο 1998, σσ. 108, 194-195, 261-262.

9 ΑΥΕ/1938/Α/13/2/34Α: Σιμόπουλος προς Μεταξά (Λονδίνο, 10 Ιουνίου 1938), αρ. 1518· ό.π., υπουργείο Εξωτερικών «Εθνικής» Ισπανίας προς Αργυρόπουλο (Μπούργος, 27 Μαΐου 1938)· ΑΥΕ/1938/Α/1/34: Αργυρόπουλος προς υπουργείο Εξωτερικών (Σαν Σεμπασιάν, 26 Ιουνίου 1938), αρ. 214· ό.π., Σιμόπουλος προς Μεταξά (Λονδίνο, 30 Νοεμβρίου 1938), αρ. 3435· ό.π., Lloyd's προς Σιμόπουλο (Λονδίνο, 28 Νοεμβρίου 1938)· ΑΥΕ/1938/Α/1/35: Ένωση Ελλήνων Εφοπιστών προς Μεταξά (Αθήνα, 26 Αυγούστου 1938), αρ. 12399· ό.π., Ένωση Ελλήνων Εφοπιστών προς υπουργείο Εξωτερικών (Αθήνα, 4 Νοεμβρίου 1938), αρ. 12690.

10 ΑΥΕ/1938/Α/1/35: Α. Πολίτης προς υφυπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Λονδίνο, 23 Αυγούστου 1938), αρ. 2318.

11 ΑΥΕ/1938/Α/Ι/35: Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών προς υφυπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Αθήνα, 19 Οκτωβρίου 1938), αρ. 12596.

12 ΑΥΕ/1938/Α/Ι/36: υπουργείο Εξωτερικών προς υφυπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, 27 Δεκεμβρίου 1938, αρ. 31225.

13 Αρχείο Εμμανουήλ Τσουδερού (Βιβλιοθήκη της Τραπέζης της Ελλάδος, Αθήνα), 166/18: «Έκθεσις περί της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας κατά τον παρόντα πόλεμον, υπό πλοιάρχου Αλεξανδρή», 5 Ιανουαρίου 1941.