

ΜΙΚΡΗ ΙΣΤΟΡΙΑ ΜΙΑΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΙΔΕΑΣ

Η ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ ΚΑΙ Η «ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ» ΤΩΝ ΣΤΕΝΩΝ ΤΟΥ ΒΟΣΠΟΡΟΥ

Στο προηγούμενο τεύχος είχαμε αφήσει το ελληνικό κράτος να πανηγυρίζει γιατί ενισχύθηκε η αμερικανική παρουσία στην Αλεξανδρούπολη.¹ Από την έναρξη του ρωσο-ουκρανικού πολέμου, «χιλιάδες στρατιωτών, αρμάτων μάχης, ελικοπτέρων και λοιπών εξοπλισμών των ΗΠΑ και άλλων νατοϊκών κρατών μεταφέρθηκαν ταχέως και αποτελεσματικά στην ανατολική πτέρυγα του ΝΑΤΟ, μέσα από ένα μέχρι πρότινος άγνωστο σημείο για τη συντριπτική πλειονότητα των συμμάχων».²

Έκτοτε τα δημοσιεύματα για την Αλεξανδρούπολη και τη σημασία της έχουν πολλαπλασιαστεί. Οι καλές ελληνικές εφημερίδες φιλοξενούν δεκάδες άρθρα για το ζήτημα. Από το πόσες χιλιάδες αυγά έφαγαν οι αμερικανοί πεζοναύτες που επισκέφτηκαν την πόλη, μέχρι όποιον δευτεροκλασάτο αμερικανό αξιωματούχο βρεθεί πρόθυμος να δηλώσει ότι η Αλεξανδρούπολη έχει και γαμώ τις σημασίες για τις ΗΠΑ.³ Η φράση «παράκαμψη των στενών» έχει γίνει ψωμοτούρι στον δημόσιο λόγο.

Όμως, όπως οτιδήποτε έχει να κάνει με τον ελληνοτουρκικό ανταγωνισμό, το όλο πράγμα δεν ξεκίνησε χτες. Η «παράκαμψη των στενών» λοιπόν έχει μια ιστορία πολλών δεκαετιών, για να μην πούμε αιώνων. Έχει μια ιστορία που ξεκινά τουλάχιστον από το 1936, κι από τη συνθήκη του Μοντρέ.

Η ΣΥΝΘΗΚΗ ΤΟΥ ΜΟΝΤΡΕ: Ο ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΩΝ ΣΤΕΝΩΝ

Το ποιος θα ελέγχει τα στρατηγικής σημασίας Στενά του Βοσπόρου ήταν πεδίο αντιπαράθεσης από την εποχή της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Με τη Συνθήκη της Λωζάνης, το 1923, τα Δαρδανέλια (μαζί με κάτι ελληνικά νησιά για τα οποία η Ελλάδα έκτοτε κάνει την πάπια) ανακηρύχθηκαν αποστρατιωτικοποιημένη ζώνη. Κατοχυρώθηκε επίσης η ελεύθερη ναυσιπλοία (εμπορική και στρατιωτική) μέσα απ' τα Στενά του Βοσπόρου, δηλαδή ο έλεγχος επί των Στενών αφαιρέθηκε από την Τουρκία. Δέκα χρόνια αργότερα όμως, ο πλανήτης ετοιμαζόταν ήδη για τον επόμενο Παγκόσμιο Πόλεμο. Στα πλαίσια αυτής της προετοιμασίας, το καθεστώς των Στενών έπρεπε να αναθεωρηθεί.

Η Συνθήκη του Μοντρέ έγινε στις 20 Ιουλίου του 1936 σε μια μικρή πόλη της Ελβετίας και όριζε πως τα στενά δε θα είναι τόπος ελεύθερης ναυσιπλοΐας και αγάπης, αλλά σημείο υπό τον έλεγχο του τουρκικού κράτους. Η Τουρκία γινόταν αρμόδια να επιβλέπει την τήρηση των κανόνων που επέβαλλε η Συνθήκη: η εμπορική ναυσιπλοΐα θα παρέμενε ελεύθερη (τρόπος του λέγειν), αλλά η στρατιωτική θα υπόκειτο σε σκληρές ρυθμίσεις. Σε καιρό ειρήνης, αυτό σήμαινε περιορισμούς στον αριθμό των πλοίων, στο μέγεθός τους, ειδοποίηση των τουρκικών αρχών πολλές μέρες πριν και άλλα τέτοια. Σε καιρό πολέμου, σήμαινε απαγόρευση διέλευσης

όλων των πολεμικών πλοίων, πέρα απ' όσα επιστρέφουν στη βάση τους. Η Σοβιετική Ένωση μπορεί να υπέγραψε κι αυτή τη Συνθήκη του Μοντρέ, αλλά στην πραγματικότητα δεν έμεινε ποτέ ικανοποιημένη. Μπορεί η Συνθήκη να την προστάτευε δυσκολεύοντας την πρόσβαση άλλων στόλων στη Μαύρη Θάλασσα, αλλά ταυτόχρονα έβαζε ταφόπλακα στις φιλοδοξίες της να μετατραπεί σε μεσογειακή δύναμη.

Για το τουρκικό κράτος από την άλλη, αυτή η Συνθήκη άνοιγε έναν ωκεανό δυνατοτήτων: η Τουρκία αποκτούσε την εξουσία να ορίζει κατά το δοκούν ποιος θα μπορεί να περάσει μέσα απ' τα Στενά και ποιος όχι, διαβάζοντας τη συνθήκη του Μοντρέ όπως τη βόλευε. Αποκτούσε τη δυνατότητα να ασκεί «υγειονομικό έλεγχο» σε κάθε πλοίο ώστε να επιβεβαιώσει ότι δεν μεταφέρει βαρύ οπλισμό.⁴ Αυτό σήμαινε ότι ένα πλοίο μπορεί να «κολλούσε» στο Βόσπορο για μέρες ολόκληρες. Ο έλεγχος των Στενών έπαιξε σημαντικό ρόλο στη δυνατότητα της Τουρκίας να παραμείνει ουδέτερη στον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο και να υποστηρίξει διακριτικά τότε τη μία μπάντα και τότε την άλλη, κερδίζοντας το περιφημο παρατσούκλι της: «επιτήδειος ουδέτερος».



Η σημασία των Στενών ήταν τέτοια, που οι αντιμαχόμενες πλευρές έταζαν κάθε λογής υποσχέσεις προς την Τουρκία προκειμένου αυτή να κάνει τα στραβά μάτια στη διέλευση των πλοίων τους, ή αναζητούσαν νομικίστικα κόλπα για να «διαβάσουν» τη Συνθήκη προς όφελός τους. Η Γερμανία για παράδειγμα «πούλησε» ένα σεβαστό κομμάτι του στόλου της στη Βουλγαρία, ώστε τα «βουλγάρικα» πλέον πλοία να μην οδεύουν παράνομα προς τη Μαύρη Θάλασσα, αλλά να «επιστρέφουν στη βάση τους». Τι κι αν το ναυτικό της Βουλγαρίας ήταν

φιλοανούπαρκτο; Τι κι αν η Βουλγαρία δεν είχε αρκετούς άντρες για να επανδρώσει τόσα πλοία; Η νομική παράκαμψη της Συνθήκης του Μοντρέ επετεύχθη. Υπάρχουν άφθονες τέτοιες ιστορίες.⁵ Ιστορίες όπου η διέλευση επιτράπηκε και ιστορίες όπου η διέλευση απαγορεύτηκε. Ιστορίες που αποδεικνύουν την εξουσία που διαθέτει όποιος ελέγχει τα Στενά του Βοσπόρου.

Μετά τον πόλεμο η (εκ των προτέρων) δυσареστημένη Σοβιετική Ένωση, έκανε ό,τι περνούσε απ' το χέρι της προκειμένου να αλλάξει το καθεστώς των Στενών και να αποκτήσει κι αυτή λόγο στη διέλευση. Ο Στάλιν πριν τον πόλεμο έλεγε πως «είναι αδιανόητο ένα μικρό κράτος σαν την Τουρκία (με τη βοήθεια της Αγγλίας) να κρατά απ' το λαιμό ένα μεγάλο κράτος σαν την Ρωσία».⁶ Το 1946 το επανέλαβε, αν και η Αγγλία είχε βγει απ' το κάδρο. Τη θέση της ως κυρίαρχη ναυτική δύναμη την είχαν πάρει πλέον οι Ηνωμένες Πολιτείες. Η Σοβιετική Ένωση προσπάθησε επανειλημμένα να τροποποιήσει τη Συνθήκη του Μοντρέ, αλλά χωρίς επιτυχία. Η Τουρκία παραμένει μέχρι και σήμερα υπεύθυνη να ελέγχει τη διέλευση μέσα από τα Στενά του Βοσπόρου.

Κι εφόσον το ζήτημα των Στενών ήταν τόσο σημαντικό που απασχολούσε τη Ρωσία, την Αγγλία, τις ΗΠΑ, τις δυνάμεις του Άξονα και γενικά όποιον ήθελε να αυτοαποκαλείται σοβαρό κράτος, δε θα μπορούσε να μην απασχολεί και τον άμεσα ενδιαφερόμενο: την Ελλάδα.

Η ΕΛΛΑΔΑ ΤΟ ΠΑΛΕΥΕΙ: Ο ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Όπως σημειώναμε στο προηγούμενο τεύχος, η Ελλάδα είχε μάθει ήδη από τη δεκαετία του '30 να βλέπει τον εαυτό της σε ρόλο νησιού: δηλαδή σε ρόλο μικρής αλλά θαλάσσιας δύναμης που μπορεί να δημιουργεί δυσανάλογα προβλήματα στην τουρκική πολύ μεγαλύτερη αλλά χερσαία δύναμη. Επίσης είχε μάθει ότι δεν πρέπει να τα βάζει με την Τουρκία μοναχό του, αλλά μέσω συγκρούσεων που να περιλαμβάνουν όσο το δυνατόν περισσότερους παίκτες. Έπρεπε, δηλαδή, να βρίσκει τρόπους να εκφράζει τον ελληνοτουρκικό ανταγωνισμό με τρόπους που να συμφέρουν κι άλλα κράτη.

Η ανάδειξη της Τουρκίας σε τροχονόμο των Στενών δεν άφησε το ελληνικό κράτος αδιάφορο. Η συν-



ΞΕΡΕΙ ΚΙ Η ΤΟΥΡΚΙΑ ΑΠΟ ΠΑΡΑΚΑΜΨΕΙΣ

Η Τουρκία μπορεί να απέκτησε τον έλεγχο των Στενών με τη Συνθήκη του Μοντρέ, αλλά αυτός ο έλεγχος δεν ήταν πλήρης. Η Τουρκία είναι κι αυτή αναγκασμένη να υπακούει στη Συνθήκη (όσο δημιουργικά κι αν τη «διαβάζει» κατά καιρούς). Το Canal Istanbul λοιπόν, που ανακοινώθηκε από τον πρόεδρο Ερντογάν τον Ιούνιο του 2021 (για δεξ: πάλι λίγο πριν τον πόλεμο στην Ουκρανία), είναι μια τεχνητή διώρυγα που σύμφωνα με τον Τούρκο πρόεδρο «δε θα υπόκειται στη Συνθήκη του Μοντρέ» και θα βρίσκεται υπό πλήρη τουρκικό έλεγχο.²⁶ Αλλά έτσι είναι. Σε περιόδους πολέμου οι παρακάμψεις είναι χρήσιμες.

θήκη του Μοντρέ μπορεί να ισχυροποίησε την Τουρκία, αλλά ταυτόχρονα δημιούργησε και την ανάγκη παράκαμψης των Στενών. Κανένα κράτος δεν ήθελε να παίρνει άδεια απ' την Τουρκία για να μεταφέρει τα καράβια του. Ευκαιρία για το ελληνικό κράτος.

Το οποίο ελληνικό κράτος, δυο εβδομάδες μετά την υπογραφή της Συνθήκης του Μοντρέ, την 4η Αυγούστου 1936, έμπαινε σε μία απ' τις κάμποσες δικτατορίες της ιστορίας του. Ο καλός κύριος Μεταξάς πήρε την εξουσία και ανέλαβε να οδηγήσει το ελληνικό κράτος στον επερχόμενο πόλεμο, μετατρέποντας το Αιγαίο σε στρατιωτική βάση της κυρίαρχης ναυτικής δύναμης της εποχής, των Άγγλων.

Τον ίδιο ακριβώς μήνα, εντελώς τυχαία, η Ελλάδα «ανακάλυψε» «κοιτάσματα πετρελαίου». Τα οποία, επίσης τυχαία, βρίσκονταν (άκου να δεις κάτι πράγματα) λίγο παραδίπλα από τα Στενά, στη Δυτική Θράκη. Τα κοιτάσματα βρίσκονταν «12-15 χιλιόμετρα βορειώς και ανατολικώς των Φερών», δηλαδή κάπου εδώ.



Δέκα μέρες μετά την 4η Αυγούστου, οι Φέρες έγιναν βάιραλ (όσο βάιραλ μπορούσε να γίνει κάτι εκείνη την εποχή). Και μάλιστα το ελληνικό κράτος δεν είχε απλώς «ανακαλύψει» «κοιτάσματα». Είχε «ανακαλύψει» και ποιοι θα ήταν οι σύμμαχοι που θα αναλάμβαναν την εξόρυξη. Γιατί πίσω από τις γεωτρήσεις:

ευρίσκονται και караδοκοῦσι την καταλληλότερα στιγμή δια να επέμβωσι, δύο τεράστια συγκροτήματα, ήτοι η «Σελλ Ρόγιαλ Δοντς» και η «Στάνταρ Σοκόου Κορπορέισον». Εκ τούτων η πρώτη εκπροσωπή ουσιαστικώς το βρετανικό κράτος και η δεύτερα το αμερικανικό, μεταξύ δε αυτών θα διεξαχθή ο πραγματικός συναγωνισμός για την ουσιαστική επικράτηση εν Ελλάδι.⁷

Χαμός. Κοιτάσματα δίπλα στα σύνορα. Αμερικάνοι και Βρετανοί να τα φυλάνε, δηλαδή να φυλάνε τα ελληνικά σύνορα. Το σχέδιο όμως τελικά δεν τράβηξε. Τα «κοιτάσματα» του Έβρου έμειναν στις σελίδες των εφημερίδων. Ανά τα χρόνια ξεμυτίζον και πάλι στην επικαιρότητα, αλλά μέχρι εκεί.

Η προσπάθεια εμπλοκής άλλων κρατών στον ελληνοτουρκικό ανταγωνισμό δεν πετάχτηκε ποτέ στα σκουπίδια. Το ελληνικό κράτος προσπαθούσε να εκμεταλλευτεί τον τουρκικό έλεγχο των Στενών και τη δυσθυμία που αυτός προκαλούσε για να ευθυγραμμίσει τις βλέψεις του με τα συμφέροντα άλλων μεγαλύτερων δυνάμεων.

Η ιδέα της παράκαμψης των Στενών εμφανίστηκε ξανά – τι παράξενο – κατά τη διάρκεια της προηγούμενης πετρελαϊκής κρίσης, έχοντας όμως μέσα Μακεδονία και όχι Δυτική Θράκη. Το 1979, η Ελλάδα κι η Γιουγκοσλαβία ανέθεσαν μελέτη για την ένωση του ποταμού Αξιού με τον Δούναβη.



Το σχέδιο μήκε στον πάγο μέχρι το 2011 και τότε άρχισε να ξανασυζητιέται ως κομμάτι του «Δρόμου του Μεταξιού», του τρόπου δηλαδή με τον οποίο οι Κινέζοι θα μετέφεραν τα εμπορεύματά τους στην Ευρώπη. «Η ένωση», έλεγαν το 2018 οι Έλληνες ειδικοί:

θα συντόμεινε την μεταφορά φορτίων από τη Μαύρη Θάλασσα προς τη Μεσόγειο Θάλασσα κατά 1.200 χλμ. παρακάμπτοντας τα Στενά των Δαρδανελίων. [...] Τοιοιτοτρόπως, αποφεύγονται τα γνωστά προβλήματα των Στενών (ρύπανση, ατυχήματα, καθυστερήσεις λόγω αύξησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας) αλλά κυρίως προδιαγράφονται πολύ θετικές προοπτικές για την ελληνική ναυτιλία με την δημιουργία ενός συστήματος οδών εσωτερικής ναυσιπλοΐας που θα συνδέουν τις αγορές της

Κεντρικής /Ανατολικής Ευρώπης με τα Βαλκάνια και τα λιμάνια της Βόρειας Ελλάδας.⁸

Και το καλύτερο; Θα κατασκευαζόταν με κινεζικά λεφτά. Δύο χρόνια αργότερα όμως, το 2020, τα κινεζικά λεφτά είχαν μπει σε καραντίνα, οπότε και το σχέδιο πλωτής παράκαμψης των Στενών προς Δούναβη καληνύχτισε. Τα σχέδια χερσαίας παράκαμψης των Στενών όμως, που είχαν γεννηθεί τη δεκαετία του '90, παρέμειναν ζωντανά.

ΜΠΟΥΡΓΚΑΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ: Ο ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ

Από την πλευρά του ελληνικού κράτους, η δεκαετία του '90 πέρασε ελπίζοντας στη διάλυση του τουρκικού κράτους. Τα σημάδια που προοιωνίζαν τη διάλυση ήταν εκεί: η αποτυχία της παντουρκικής εξωτερικής πολιτικής, η εσωτερική τουρκική οικονομική κρίση, η τουρκική εμπλοκή στον Καύκασο, η αμφιθυμία των ΗΠΑ έναντι των τουρκικών αιτημάτων, το κουρδικό αντάρτικο με υποστήριξη από Συρία, και φυσικά το γεγονός ότι όλα αυτά εντάσσονταν, ήδη από τότε, στη συνολική αναδιάρθρωση του παγκόσμιου χάρτη που ακολούθησε το τέλος του Ψυχρού Πολέμου.

Τα σημάδια ερμηνεύθηκαν από το ελληνικό κράτος όπως ερμηνεύονται συνήθως τα τουρκικά προβλήματα, δηλαδή ως ευκαιρία. Το αποτέλεσμα ήταν η αναγέννηση της παλιάς Στρατηγικής της Ανατολικής Μεσογείου και τα γνωστά επεισόδια στα Βαλκάνια, την Κύπρο και το Αιγαίο που σήμερα γνωρίζουμε ως συντομογραφίες: Υπόθεση ΜΑΒΗ, «ελληνοσερβική φιλία», δηλαδή πόλεμος δι' αντιπροσώπων με την Τουρκία στη Βοσνία, Ίμια, S 300, πορεία μοτοσυκλετιστών από το Βερολίνο στα κατεχόμενα, Δόγμα Ενιαίου Αμυντικού Χώρου, και πάει λέγοντας.⁹

Αυτή η πολιτική, από νωρίς διέθετε και ένα ενεργειακό τμήμα: η ιδέα του «αγωγού Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη», εμφανίστηκε ήδη από το 1993, ακριβώς τη στιγμή που το τουρκικό κράτος πρότεινε στις ΗΠΑ έναν αγωγό που θα περνά από τη δική του επικράτεια και θα μεταφέρει αζέρικους (δηλαδή μη-ρωσικούς) υδρογονάνθρακες, τον Μπακού-Τσεϊχάν. Λέγεται πως η ελληνική ιδέα προερχόταν από τον Νίκο Γρηγοριάδη, στέλεχος του ομίλου Λάτση, που το 1993 «παρουσίασε στον πρωθυπουργό Κ. Μητσοτάκη την ιδέα και τη σκοπιμότητα».

τητα του έργου» και ότι η υποστήριξη του μεγάλου εγχειρήματος του αγωγού συνεχίστηκε στα χρόνια που ακολούθησαν από τους ομίλους Λάτση - Κοπελούζου.¹⁰ Παρά την εμπλοκή ηχηρών καπιταλιστικών ονομάτων όμως, αρκεί μια ματιά στον χάρτη για να καταλάβουμε ότι ο αγωγός Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη ήταν μια ιδέα που ξεκινούσε και τελείωνε στην ελληνική εξωτερική πολιτική.



Είναι όπως τα βλέπετε: η μεγάλη ιδέα των ομίλων Λάτση - Κοπελούζου, ο πολυτραγουδισμένος αγωγός Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη, θα παραλάμβανε πετρέλαιο που θα μεταφερόταν με τάνκερ από το λιμάνι του Νοβοροσίσκ. Στο Νοβοροσίσκ κατέληγαν οι ρωσικοί αγωγοί που μετέφεραν τους υδρογονάνθρακες του υπό ρωσική επιρροή Καζακστάν. Αλλά γιατί τα τάνκερ από το Νοβοροσίσκ να μην περνούν από τον Βόσπορο; Γιατί αυτό θα εξαρτούσε τη Ρωσία από τις διαθέσεις του τουρκικού κράτους που ήδη, με πρόσχημα «περιβαλλοντικές ανησυχίες» ανάγκαζε τα τάνκερ να υφίστανται πολύωρες καθυστερήσεις προτού περάσουν από τα στενά.

Κακά τα ψέματα: εκείνο που υπολόγιζαν οι Έλληνες εμπνευστές του σχεδίου Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη, ήταν ότι το ρωσικό κράτος χρειαζόταν δύο κράτη των Βαλκανίων πρόθυμα να μεταφέρουν τους υδρογονάνθρακες του Καζακστάν «στην Ευρώπη» συντάσσοντας τα συμφέροντά τους με τα ρωσικά συμφέροντα ενάντια στους αμερικανικούς σχεδιασμούς και ικανά να παρακάμψουν τα στενά του Βοσπόρου, δηλαδή την Τουρκία. Από το 1993, το ελληνικό κράτος παρίστανε ότι ήταν έτοιμο να πουλήσει στους Ρώσους «διαφοροποίηση ενεργειακών διαδρομών».

Βέβαια, το ποιος πίστευε τους Έλληνες όταν έλεγαν τέτοια πράγματα, είναι άλλο ζήτημα. Είναι για παράδειγμα δύσκολο να πιστέψει κανείς ότι οι Έλληνες εφοπλιστές θα μπορούσαν ποτέ να φανταστούν ότι θα κουβαλούσαν πετρέλαιο από την Αλεξανδρούπολη, ή από οπουδήποτε εδώ που τα λέμε, δίχως την έγκριση του αμερικανικού στόλου. Ενώ λοιπόν ο τουρκικός έμπνευσης αγωγός Μπακού - Τσεϊχάν προχώρησε, ο ελληνικής έμπνευσης αγωγός Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη ακόμη και σήμερα παραμένει στα χαρτιά - ή καλύτερα στα μελάνια - που χύνονται ποτάμι τριάντα χρόνια τώρα δίχως να καταλαβαίνει κανένας χριστό.

Το δράμα του αγωγού Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη είχε πολλούς συμμετέχοντες. Οι κομπάρσοι ήμασταν εμείς, οι αναλυτές των Εξαρχείων, που ακούγαμε «Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη» επί είκοσι χρόνια, δίχως να μπορούμε να καταλάβουμε περί τίνος ακριβώς πρόκειται. Οι υπόλοιποι και πολύ σημαντικότεροι πρωταγωνιστές, ήταν οι ενεργειακοί ιθύνοντες του ελληνικού κράτους που, από

το 2003 μέχρι το 2011, προσπάθησαν να εκβιάσουν ή να απειλήσουν τις ΗΠΑ χρησιμοποιώντας την κατασκευή του αγωγού ως φόβητρο και αντίβαρο της τουρκικής ενεργειακής σημασίας.

Αυτό δεν πήγε πολύ καλά. Ο Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη εγκαταλείφθηκε μία φορά τον Ιανουάριο του 2003, όταν «η ρωσική πλευρά» τελικά αποφάσισε να αρνηθεί να υπογράψει το φρέσκο και σπαρταριστό ελληνορωσικό «μνημόνιο συνεργασίας» που είχαν ετοιμάσει οι Έλληνες.¹¹ Αναβίωσε όμως το 2006, καθώς ο αγωγός Μπακού - Τσεϊχάν ξεκινούσε τη λειτουργία του και το ελληνικό κράτος βιάζετο προς την «κρίση χρέους» θωρακισμένο και εν τω μέσω του συνδυασμού ευφορίας και αντιπαγκοσμιοποίησης που όλοι θυμόμαστε (ή όχι και τόσο). Το κείμενο της συμφωνίας υπογράφηκε στο ελληνικό προεδρικό μέγαρο στις 15 Μαρτίου του 2007¹² και ο Κώστας Καραμανλής ντύθηκε το μανδύα της «πολύπλευρης εξωτερικής πολιτικής», προσφέροντας φωτογραφικά ενσταντανέ που σήμερα δεν θα ήθελε και πολύ να θυμάται.



Ούτε ετούτη η αναβίωση πήγε πολύ καλά. Ο Κώστας Καραμανλής βρέθηκε το 2005 να καταγγέλλει υποκλοπές από τις ΗΠΑ και αμέσως να εμπλέκεται με τη δολοφονία παύλα αυτοκτονία ενός μηχανικού της Vodafone.¹³ Τρία χρόνια μετά, βρέθηκε να συνδέει την εξέγερση του Δεκέμβρη του 2008 με ένα «σχέδιο δολοφονίας» του που προέκυπτε από την αταλάντευτη προσήλωσή του στην άσκηση «ανεξάρτητης», «πολύπλευρης», «ευέλικτης» εξωτερικής πολιτικής.¹⁴ Τον Μάρτιο του 2009, ο τότε υπουργός Ανάπτυξης (και νυν υπουργός Εργασίας) Κωστής Χατζηδάκης, όρισε ότι τα έργα κατασκευής του αγωγού Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη θα ξεκινούσαν στα μέσα του 2010.

Αλλά η προεκλογική εκστρατεία είχε ήδη ξεκινήσει. Ο «Γιωργάκης» προετοιμαζόταν για πρωθυπουργός και η καπιταλιστική κρίση χτυπούσε καμπάνες. Ο «Γιωργάκης», αφοσιωμένος στην «πράσινη ανάπτυξη» καθώς ήταν, είχε ήδη αναδείξει, στην προεκλογική του ομιλία στην Αλεξανδρούπολη, «τη διασφάλιση των περιβαλλοντικών όρων και σε ξηρά και σε θάλασσα», δίχως την οποία αγωγός και σοσιαλισμός δεν γίνεται.¹⁵ Στα μέσα του 2010, ο ίδιος άνθρωπος θα εγκαινίαζε, όχι «τα έργα για τον αγωγό Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη», αλλά «το ακριτικό Καστελόριζο» και την ελληνοϊσραηλινή φιλία.

Για την ιστορία, σήμερα οι Έλληνες χρεώνουν την τελευταία ακύρωση των έργων του αγωγού Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη στους Βούλγαρους. Οι Βούλγαροι, λένε οι Έλληνες αναλυτές και αρμόδιοι, αποσύρθηκαν από το έργο στις 7 Δεκεμβρίου του 2011, πρώτα προφασιζόμενοι περιβαλλοντι-

κούς λόγους και στο τέλος γιατί έτσι τους κάπνισε.¹⁶ Δηλαδή οι Βούλγαροι κώλωσαν να τα βάλουν με την αμερικανική ισχύ και άφησαν τους ηρωικούς και πολύπλευρους Έλληνες στα κρύα του λουτρού.

Αρκεί η στοιχειώδης γνώση των τεκταινόμενων κατά τη διάρκεια της περιόδου 2010-2011 για να καταλάβει κανείς ότι δεν είναι έτσι.¹⁷ Το 2010 σηματοδεύτηκε από μια στροφή της ελληνικής ενεργειακής πολιτικής. Μέχρι το 2010, το ελληνικό κράτος απειλούσε τις ΗΠΑ με την κατασκευή του αγωγού Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη και την παροχή ρωσικού φυσικού αερίου «στην Ευρώπη». Μετά το 2010, το ελληνικό κράτος μετρίασε τους φιλορωσικούς θορύβους μέχρι εξαφανίσεως, φόρτωσε το ναυάγιο του αγωγού Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη στους Βούλγαρους και ανακάλυψε με πάταγο τα «κοιτάσματα της Ανατολικής Μεσογείου» και τους ισραηλινούς φίλους. Αυτή η ανακάλυψη, υπό το φως της οποίας ζούμε έκτοτε, φιλοδοξεί να συντονίσει τα συμφέροντα του ελληνικού κράτους με τα αμερικανικά συμφέροντα: οι Έλληνες και οι Κύπριοι φίλοι τους προτίθενται να συνεργαστούν με το Ισραήλ και την Αίγυπτο προκειμένου να παράσχουν μία ακόμη μη ρωσική πηγή ενεργειακής τροφοδοσίας της «Ευρώπης». Η ενεργειακή πολιτική της Ελλάδας από το 2010 και μετά λοιπόν δεν είχε Αλεξανδρούπολη, είχε Ανατολική Μεσόγειο. Η ιστορία αυτή όμως δεν χωρά εδώ. Γιατί η Αλεξανδρούπολη μπορεί να μην απέκτησε αγωγό, αλλά δεν πήγε και άκλαφτη.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ - ΜΠΟΥΡΓΚΑΣ: Η ΣΩΣΤΗ ΠΛΕΥΡΑ ΤΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ ΚΙ Η ΣΩΣΤΗ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗΣ

Από το 2010 και μετά λοιπόν, η ελληνική εξωτερική πολιτική διάλεξε τη «σωστή πλευρά της ιστορίας» και έκοψε τα πολλά-πολλά με τη Ρωσία. Η ελληνική κυβέρνηση ανακάλυψε δίκτυο Ρώσων πρακτόρων στη Θεσσαλονίκη, το Άγιον Όρος και την Αλεξανδρούπολη κι ο τότε αμερικανός πρόεδρος Τζ. Πάιπς ανέλαβε να μην αφήσει το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης να ακολουθήσει την τύχη του λιμανιού της Θεσσαλονίκης. Ο δημοσιογράφος Σταύρος Τζιμάς έγραφε το καλοκαίρι του 2018, τότε που ακόμη κάναμε διακοπές χωρίς πολεμικά ανακοινωθέντα πάσης φύσεως:

Αν οι Δυτικοί αισθάνονται ότι «την πάτησαν» με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, δεν δείχνουν διατεθειμένοι να κάνουν το ίδιο και με εκείνα της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης, ειδικά της τελευταίας, που είναι πιο κοντά στις περιοχές υψηλού κινδύνου. Το λιμάνι της, τονίζουν στρατιωτικές πηγές με γνώση των νατοϊκών σχεδιασμών, μπορεί να λειτουργήσει ως πύλη διέλευσης στρατευμάτων, οπλισμού και εφοδίων, σε περίπτωση ανάφλεξης στην Ουκρανία, και ενδεχόμενο κλείσιμο των στενών του Βοσπόρου από τη σύμμαχο της Ρωσίας, Τουρκία. Με μια βάση ελικοπτέρων στην Αλεξανδρούπολη, αλλά και παρουσία σε Βουλγαρία και Ρουμανία, οι Αμερικανοί και το ΝΑΤΟ δημιουργούν ένα στρατιωτικό «περιδέραιο» στον Νότο της Ρωσίας για να ενισχύσουν το αίσθημα ασφάλειας στην Ουκρανία και να επιτηρούν καλύτερα τη Μαύρη Θάλασσα και τα στενά του Βοσπόρου.¹⁸

Και πράγματι: ανάφλεξη στην Ουκρανία τσεκ-κλείσιμο των Στενών τσεκ- πύλη διέλευσης στρατευμάτων τσεκ. Το ελληνικό κράτος λοιπόν, ήξερε μια χαρά τι επρόκειτο να συμβεί. Γι' αυτό η κατασκευή της σιδηροδρομικής σύνδεσης Αλεξανδρούπολης – Βουλγαρίας ξεκίνησε να συζητείται ακριβώς εκείνη την περίοδο.¹⁹ Ένα χρόνο αργότερα, ο κύριος Πάιατ συνόδευε τις πρώτες αμερικανικές επενδύσεις στο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης με το σχόλιο «ελπίζω ότι θα έχουμε έναν αμερικανό πλειοδότη για το λιμάνι». Και πράγματι, στον πρόσφατο διαγωνισμό υπήρξαν μόνο δύο προτάσεις, αντί για τέσσερις που είχαν αρχικά ενδιαφερθεί, και αυτές ήταν μόνο αμερικανικών συμφερόντων. Ο όμιλος Κοπελούζου (που είχε και την ιδέα για τον αγωγό Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη) και ο Ιβάν Σαββίδης (που είχε εμπλοκή με τη Ρωσία γενικά), «αποχώρησαν σιωπηλά από τη διεκδίκηση του λιμανιού, χωρίς να καταθέσουν τελικά τις προσφορές τους».²⁰

Τον Οκτώβριο του 2019, Ελλάδα και ΗΠΑ υπέγραψαν την ανανεωμένη Συμφωνία Αμοιβαίας Αμυντικής Συνεργασίας (MDCA), βάσει της οποίας «... χορηγείται στην κυβέρνηση των Ηνωμένων Πολιτειών καθεστώς προτεραιότητας (ανεμπόδιστη πρόσβαση και χρήση) σε περιοχές» μεταξύ των οποίων βρίσκεται κι ο Λιμένας Αλεξανδρούπολης.

Τον Ιούλιο του 2020 λοιπόν, αμέσως μετά την πρώτη καραντίνα, ξεκίνησαν οι πρώτες μεταφορές ΝΑΤΟϊκού υλικού από την Αλεξανδρούπολη προς την Κωνσταντίνα της Ρουμανίας. Σύμφωνα με τον πρόεδρο του Οργανισμού Λιμένος Αλεξανδρούπολης, «αυτό που κάνουμε είναι υποδοχή, διαχείριση φορτίου και προώθηση. Προωθούμε δηλαδή είτε προς την ευρωπαϊκή ενδοχώρα είτε προς τις ΗΠΑ στρατιωτικό υλικό, οχήματα, πτητικά μέσα, τεθωρακισμένα, σε μια τακτική βάση», πολύ πριν τον πόλεμο στην Ουκρανία.²¹

Λίγο πριν την έναρξη του πολέμου στην Ουκρανία, όταν ακόμη οι τιμές του φυσικού αερίου δεν είχαν εκτοξευτεί, ο Κυριάκος Μητσοτάκης κι ο πρωθυπουργός της Βουλγαρίας συμφώνησαν την κατασκευή του «τερματικού σταθμού υδροποιημένου φυσικού αερίου FSRU Αλεξανδρούπολης», ώστε η Βουλγαρία να προμηθεύεται αμερικανικό φυσικό αέριο μέσω του αγωγού IGB, δηλαδή μέσω Ελλάδας.²² Άλλος ένας λόγος να φυλάνε οι αμερικάνοι τα σύνορά μας!

Όλα αυτά πριν καν την έναρξη του πολέμου. Για τόσο «σωστή πλευρά» μιλάμε. Οι Έλληνες μάλιστα χάρηκαν τόσο πολύ μ' αυτή την ιστορία που έκαναν εγκαίνια σ' ένα πράγμα που δεν έχει ακόμη φτιαχτεί – σύμφωνα με τους αρμόδιους θα είναι έτοιμο σε κάνα χρόνο.²³ Η Ελλάδα, λένε, θα γίνει «πύλη αερίου» για όλα τα Βαλκάνια.



Με την έναρξη του πολέμου στην Ουκρανία, η Τουρκία έθεσε σε εφαρμογή τη Συνθήκη του Μοντρέ, απαγορεύοντας στα πολεμικά πλοία να διασχίζουν τον Βόσπορο εκτός αν επιστρέφουν στη βάση τους.²⁴ Οι Έλληνες δημοσιογράφοι βέβαια, υποστηρίζουν ότι το τουρκικό κράτος απαγορεύει τη διέλευση ναυτοϊκών πλοίων λόγω «συμμαχίας με τον Ερντογάν». Ο ίδιος κύριος Τζίμας που τέσσερα χρόνια πριν έγραφε τι θα κάνει το ελληνικό κράτος σε περίπτωση πολέμου στην Ουκρανία, τώρα υποστηρίζει ότι ο διάδρομος της Αλεξανδρούπολης είναι αναγκαίος γιατί «η Συνθήκη του Μοντρέ, που ρυθμίζει την ελεύθερη ναυσιπλοΐα, έχει καταστρατηγηθεί με διάφορα προσχήματα από την τουρκική πλευρά. Ο Εύξεινος Πόντος είναι τούτες τις κρίσιμες ώρες ρωσοτουρκικό "οικόπεδο"».²⁵ Φυσικά, αν η Τουρκία επέτρεπε τη διέλευση ναυτοϊκών πλοίων, το ελληνικό κράτος θα ήταν το πρώτο που θα την κατακεραύνωνε για παραβίαση της Συνθήκης του Μοντρέ.

Την οποία φυσικά το ελληνικό κράτος δεν παραβιάζει. Την παρακάμπτει. Και ελπίζει ότι αυτή τη φορά την παρακάμπτει με τη σωστή κατεύθυνση. Προς τη σωστή πλευρά της ιστορίας.

1. «Ένα νησί στη σωστή πλευρά της ιστορίας», *Antifa* #82, 10/2022.
2. Β. Νέδος, «"Σούδα 2" με νέα επέκταση – Βαθαίνει η αμερικανική παρουσία στο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης», *Καθημερινή*, 19/09/2022.
3. Τα ονόματα των αξιωματούχων μπαίνουν μάλιστα στον τίτλο των άρθρων, μπας και πειστεί η αναγνώστρια για το πόσο σημαντικό ρόλο βαράνε. Π.χ. «Τζόζεφ Βότελ στην «Κ»: Με την Αλεξανδρούπολη ξεπερνάμε το εμπόδιο της Τουρκίας», *Η Καθημερινή*, 27/09/2022. «Τζόνθαν Ρούε στην «Κ»: Με την Αλεξανδρούπολη το ΝΑΤΟ παρακάμπτει την Τουρκία», *Η Καθημερινή*, 15/09/2022.
4. Frank G. Weber, *Ο Επιτήδειος Ουδέτερος*, Θετίλη, 1993 (Α' Έκδ. 1979), σ.272. Για τα υπόλοιπα αναζητήστε «Montreux Convention» στη Wikipedia.
5. Süleyman Seydi & Steven Morewood, «Turkey's Application of the Montreux Convention in the Second World War», *Middle Eastern Studies* Vol. 41, No. 1, 2005, σσ. 79-83
6. Anthony R. De Luca, «Soviet-American Politics and the Turkish Straits», *Political Science Quarterly*, Vol. 92, No. 3, 1977, σσ. 511-514.
7. «Υπάρχει Πετρέλαιον εν Ελλάδι»; Οικονομολόγος Αθηνών, 15/8/1936. Την ιστορία αυτή την έχουμε αναφέρει ξανά στο κείμενο «Γιατί τα πάσης φύσεως κοιτάσματα βρίσκονται δίπλα σε πάσης φύσεως σύνορα;», *Antifa* #48, 10/2015.
8. Τις ευεργετικές συνέπειες της παράκαμψης των «προβληματικών» Στενών σχολίαζε τότε η Δρ. Άννα Μπερδήμα, «Ο πλωτός διάδρομος από το Αιγαίο ως τον Δούναβη», *foreignaffairs.gr*, 04/02/2018.
9. Για τις ελληνικές αντιτουρκικές κινήσεις της δεκαετίας του '90, δεσ «Η Στρατηγική της Ανατολικής Μεσογείου: Ιστορία (Βαριά), Πραγματικότητα (επικίνδυνη), Προοπτικές (ζοφερές)», *Antifa* #33, 10/2012.
10. «Ο Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη από τη Σύλληψη στο Ναυάγιο», *energypress.gr*, 7/12/2011.
11. Ό.π.
12. Ό.π.
13. «Οι Υποκλοπές, ο Υπουργός και οι ΗΠΑ», *Ελευθεροτυπία*, 13/12/2008.
14. Για μια πρόσφατη σύνοψη του σχεδίου δολοφονίας του Κώστα Καραμανλή, που πρόσφατα αποδείχθηκε «μούφα» από την ελληνική δικαιοσύνη, δεσ «Αποκάλυψη: Στημένο το Σχέδιο "Πυθία" για τη Δολοφονία Καραμανλή - Ποιοι οι Λόγοι», *Το Βήμα*, 18/4/2019. Το ρεπορτάζ υπογράφεται από «ΤοΒΗΜΑ Team», όπως συμβαίνει σε περιπτώσεις όπου το δημοσιογραφικό λειτουργήμα καθίσταται



ΤΑ ΣΤΕΝΑ ΠΡΙΝ ΤΟ ΜΟΝΤΡΕ

Το 1922 οι Άγγλοι βούτηξαν από τους Γερμανούς έναν στρατιωτικό χάρτη των «περιμάχητων» Στενών, τον έδωσαν στους Έλληνες κι αυτοί τον έκαναν πρωτοσέλιδο. Όπως καταλαβαίνετε, είπαμε ψέματα: το ζήτημα έχει ιστορία πολύ πριν απ' τη Συνθήκη του Μοντρέ. Αλλά έχουμε κι ένα deadline να προλάβουμε, οπότε...

ται τόσο μαχόμενο, που ασκείται κατευθείαν από την ΕΥΠ μη τυχόν και γίνει καμιά μαλακία.

15. Δώρα Αντωνίου, «Ένας Αγωγός στη Δίνη των Εκλογών», *Καθημερινή*, 27/9/2009.
16. «Ο Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη από τη Σύλληψη στο Ναυάγιο», *energypress.gr*, 7/12/2011.
17. Μια ματιά σε σχετικές αφηγήσεις μάς δίνει να καταλάβουμε ότι το πραγματικό ζήτημα είναι ποιο από τα δύο κράτη θα πληρώσει τις ρήτρες που οφείλονται σε εταιρείες εξαιτίας της ακύρωσης και φυσικά η πάντα χρήσιμη συσκότιση των στόχων της ελληνικής εξωτερικής πολιτικής- Θεόδωρος Τσακίρης, *Ενεργειακή Ασφάλεια και Διεθνής Πολιτική*, Παπαζήσης, 2018, σ. 737.
18. Στ. Τζίμας, «Αλεξανδρούπολη, «μήλον της Εριδος» για ΗΠΑ - Ρωσία», *Καθημερινή*, 23/07/2018.
19. «Σιδηροδρομική σύνδεση Αλεξανδρούπολη, Μπουργκάς, Βάρνατο: Το αποφασιστικό βήμα για την αποφυγή των στενών του Βοσπόρου», *Michanikos.gr*, 3/11/2018.
20. Β. Σιούτη, «Γιατί όλοι μιλούν για το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης – και έχουν λόγο σοβαρό;», *lifo.gr*, 28/09/2022. Βέβαια η ιδιωτικοποίηση τελικά ακυρώθηκε προς το παρόν. Το ελληνικό κράτος προφανώς θεώρησε το ζήτημα ευαίσθητο και χρίζον απευθείας διαχείρισης.
21. Στο ίδιο.
22. G. Gotev, «Η Βουλγαρία χαιρετίζει τον τερματικό σταθμό LNG στην Αλεξανδρούπολη», *euractiv.gr*, 02/02/2022.
23. Χρύσα Λιάγγου, «Η Ελλάδα, πύλη αερίου για τα Βαλκάνια – Εγκαίνια για τον FSRU Αλεξανδρούπολης», *Καθημερινή*, 03/05/2022.
24. «Πόλεμος στην Ουκρανία: Η Τουρκία έκλεισε τα Στενά του Βοσπόρου», *Το Βήμα*, 28/02/2022.
25. Στ. Τζίμας, «Η Αλεξανδρούπολη και η Μαύρη Θάλασσα», *Καθημερινή*, 30/09/2022.
26. «Turkey's "crazy" canal would impact Eurasian trade, geopolitics», *Eurasianet.org*, 06/05/2021.