Το 1959 είναι μια από τις πολλές ασυνήθιστες και δύσκολες της σύγχρονης ελληνικής ιστορίας. Το τέλος του Εμφύλιου 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., καθώ ς 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 ταράσσοντας 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, Βιλλυ 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 Kolwes 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 Γραφιανάκη, 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 Kolwes 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 Volvo, 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.

en.famagusta.news/entertainment/stories/o-nazi-egklimatias-polemou-pou-etrexe-sto-rali-akropolis/

FAMAGUSTA NEWS LOCAL NEWS ENTERTAINMENT LIFESTYLE COLUMNS

The Nazi war criminal who "ran" on the Acropolis Rally

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

ainment/stories/o-nazi-egklimatias-polemou-pou-etrexe-sto-rali-akropolis/

FAMAGUSTA NEWS LOCAL NEWS ENTERTAINMENT LIFESTYLE COLUMNS

At 10 in the morning of Thursday, May 28, 1959, the area under the Holy Rock of the Acropolis was flooded with people and racing cars. It was time to start the 7th "Acropolis" rally with the participation of crews from 15 different countries.

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.

He, in fact, had taken part in the immediately preceding Acropolis Rally, that of 1958 but without achieving anything special. Kolves regularly participated in European rallies even before World War II and was known to motor sports enthusiasts.

t.gr/weekend/arthro/5702148/o-nazi-egklimatias-polemoy-poy-etrexe-sto-rali-akropolis

Στις 10 το πρωί της Πέμπτης 28 Μαΐου 1959, ο χώρος κάτω από τον Ιερό Βράχο της Ακρόπολης έχει κατακλυσθεί από κόσμο και αγωνιστικά αυτοκίνητα. Ήταν η ώρα που θα δινόταν η εκκίνηση του 7ου ράλι «Ακρόπολις» με τη συμμετοχή πληρωμάτων από 15 διαφορετικές χώρες.

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

[illegible]

[illegible]

st.gr/weekend/arthro/5702148/o-nazi-egklimatias-polemoy-poy-etrexe-sto-rali-akropolis

Για την Ελλάδα, λοιπόν, η ιστορία αυτή έχει σημαδευτεί από δυο ονόματα και μπόλικο πολιτικό παρασκήνιο. **Το πρώτο όνομα είναι ο γνωστός και ως «Χασάπης της Θεσσαλονίκης», Μαξ Μέρντερ.** Το δεύτερο όνομα, και ίσως η λιγότερο γνωστή ιστορία, είναι αυτό του Χανς Γκούντερ Κολβες.

Μια συμμετοχή στο Ράλι Ακρόπολις διαφορετική από τις άλλες

Nr de la Voiture	EQUIPAGE	NATIONALITÉ	MARQUE DE LA VOITURE	Critérium des Cols Art. 4	VILLE DE DEPART
38	Ecurie «HERMES»-MAKIS»-PARNASSOS»	GRECE	FORD TAUNUS 17 M	A17	ATHENES
39	FRISCHKORN H.- SUENTER	ALLEMAGNE	MERCEDES 190 D	A17	TRIESTE
40	COLYELLONI P.— DESROSIERS	FRANCE	CITROEN I D 19	A17	TRIESTE
43	HARTMANN W.— ALEXANDER A.	ALLEMAGNE	VOLVO	A16	TRIESTE
44	ANDERSSON G.— KARLSSON V.	SUEDE	VOLVO	A16	ATHENES
46	Ecurie «HELLAS» «LALAPS» «THOR»	GRECE	VOLVO	A16	ATHENES
47	Ecurie «HERMES» «WASSILIADES A. VOUEDOUMIARIS M.	GRECE	VOLVO	A16	ATHENES
50	Ecurie «HELLAS» ASSIMAKOPOULOS C. KOUKOULAKOS M.	GRECE	BORGWARD ISABELLA TS	A16	ATHENES
51	Ecurie «CENTAURES» ANAGNOSTOPOULOS J.—COSMETATOS P.	GRECE	OPEL RECORD	A16	ATHENES
52	WENDKER K.- X. KALTNER	ALLEMAGNE	BORGWARD ISABELLA TS	A16	TRIESTE
55	KOLVES G.— Miss LAUTMANN R.	ALLEMAGNE	VOLVO	A16	ATHENES
56	SCUDERIA «AMBROSIANA» - LETTO DI PRIOLO C. - RANDACCIO O.	ITALIE	ALFA ROMEO G.T.I.	A15	ATHENES
57	Ecurie «HELLAS» - APOSTOLIDES C. MARATHAKIS N.	GRECE	ALFA ROMEO G.T.I.	A15	ATHENES
58	OSINSKI K. - SORANSKI	POLOGNE	SIMCA P-60	A15	TRIESTE
59	KRAJEWSKI K. -WEINER	POLOGNE	SIMCA P-60	A15	TRIESTE
60	Ecurie «HERMES» - «BETA» - «GAMA»	GRECE	ALFA ROMEO G.T.I.	A15	ATHENES
61	ANAGNOSTOU L. - DAVIS D.	GRECE	SKODA 445	A15	ATHENES
62	Ecurie «CENTAURES» - KHALLIDES D. CASSAR P.	GRECE	SKODA 445	A15	ATHENES
63	Ecurie «CENTAURES» - KENDROS G. PANAGIOTOPOULOS N.	GRECE	SIMCA G.L.	A15	ATHENES
64	«HILLA» - CAVADIAS D.	GRECE	MOSKVITCH	A15	ATHENES
67	EIKELMANN S. KUHNE H.	ALLEMAGNE	A. U. 1000	A14	TRIESTE
68	LEVY W. -WENCHER H.	ALLEMAGNE	A. U. 1000	A14	TRIESTE
70	Ecurie «HERMES» - KODOUNIS D. ACRITHAKIS A.	GRECE	A. U. 1000	A14	ATHENES
72	Ecurie «HELLAS» - FILINIS N.	GRECE	A. U. 1000	A14	ATHENES

αρχείο Φ.Φ.Γ.Κ.

tellingstories.gr tellingstories.gr tellingstories.gr tellingstories.gr tellingstories.gr