

Ο Σιδηροδρομικός Σταθμός ως ετεροτοπία στον αστικό ιστό

Μελέτη περίπτωσης - Σιδηροδρομικός Σταθμός Θεσσαλονίκης

ΕΜΠ Τομέας Πολεοδομίας
ΔΠΜΣ Πολεοδομία - Χωροταξία

Καμπουρίδου Βασιλική
Αθήνα
Ιούνιος 2018

Επιβλέποντες Καθηγητές:
Ντίνα Βαΐου & Γιώργος Σαρηγιάννης

Θα ήθελα να ευχαριστήσω όσους βοήθησαν στην ολοκλήρωση αυτής της έρευνας.

Το Κέντρο Μικρασιατικών Σπουδών, την υπεύθυνη βιβλιοθήκης & αρχείου, Βαρβάρα Κουτογιάννη και τον επιστημονικό ερευνητή του Κέντρου, Δημήτρη Καμούζη.

Το Εβραϊκό Μουσείο Ελλάδος και συγκεκριμένα την Αλεξάνδρα Πατρικίου.

Τον Σύλλογο Φίλων Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης και συγκεκριμένα τον κύριο Αλεξανδρή Νεοκλή.

Το Εβραϊκό Μουσείο Θεσσαλονίκης, τους υπεύθυνους του Παλιού Σιδηροδρομικού Σταθμού Θεσσαλονίκης - νυν Εμπορικού Σιδηροδρομικού Σταθμού και τους υπεύθυνους φύλαξης των εγκαταστάσεων του προς ανέγερση Μουσείου Ολοκαυτώματος Ελλάδος.

Επίσης, τους υπεύθυνους του ΟΣΕ Θεσσαλονίκης, που με ανέχτηκαν να περιφέρομαι στις εγκαταστάσεις του Νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού.

Τις φωτογράφους Κατερίνα Κ. και Ηλέκτρα Σ.

Τέλος, ένα ευχαριστώ στους καθηγητές μου Ντίνα Βαΐου και Γιώργο Σαρηγιάννη

στην Λιάνα

“die Schwelle ist der Platz der Erwartung”
Johann Wolfgang von Goethe, (1796) ‘Wilhelm Meisters
Lehrjahre’
“the threshold is the place of expectation”
“το κατώφλι είναι ο τόπος της προσδοκίας”

i. Εισαγωγή

Το παρακάτω κείμενο διηγείται μία ιστορία για τα κατώφλια εισόδου και εξόδου στην πόλη. Η περιπατητική πορεία του ξεκινά από τις αρχές του 20ου αιώνα και φτάνει μέχρι σήμερα, σχεδόν 100 χρόνια μετά, με σκηνικά τον Παλιό και τον Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό της Θεσσαλονίκης. Ωστόσο παραμένει μια ιστορία για τους σταθμούς (υπεραστικής) μετακίνησης των πόλεων, όλων των χρονικών στιγμών και περιγράφει την ετεροτοπική, εξωπραγματική, διαδικασία που συντελείται στα σημεία εισόδου/εξόδου της πόλης.

Το παρόν κείμενο καθορίζεται από την εξ αρχής θέαση του σιδηροδρομικού σταθμού ως έναν χώρο-κατώφλι. Ο σιδηροδρομικός σταθμός βιώνεται ως η πρώτη και η τελευταία επαφή του υποκείμενου της μετακίνησης με τον αστικό ιστό. Αν ο χώρος δεν είναι ένα κενό δοχείο αλλά το πεδίο διαδράσεων των κατοίκων του, ένας σταθμός που κατοικείται τόσο έντονα από τα υποκείμενά του για λίγα λεπτά της ώρας, είναι ταυτόχρονα ένας ά-τόπος και ένας υπέρ-τόπος, γεμάτος με βαθιές καταγραφές νοηματοδοτήσεων προερχόμενων από τους δεκάδες τόπους προέλευσης και προορισμού που συνδέει.

Ο χρόνος είναι σημαντικός παράγοντας ανάλυσης του χώρου σταθμού. Η συνθήκη του συνεχώς νεοσύστατου υπαγορεύει χαρακτηριστικά, ειδικά και συγκεκριμένα, επιτακτικά και επείγοντα, μιας και τίποτα δεν διαρκεί στους σταθμούς μετακίνησης. Η μόνιμη υλική φύση αλλά και η ιστορικότητα του χώρου έρχονται σε βαθειά αντίθεση με την νοηματοδότηση που φέρει ένας σταθμός που στέκεται σαν ένα (σχεδόν) σταθερό σημείο στον χώρο και τον χρόνο, καθορίζεται όμως από μόνιμη προσωρινότητα. Η μηχανοποίηση του χρόνου, το πεπερασμένο της φύσης του στην καθημερινότητα και η ιστορική χρονικότητα συνθέτουν την ετεροχρονία του σταθμού. Μέσα στους υλικούς του τοίχους, ο σταθμός εμπεριέχει μια μεταβατική στιγμή, ένα σημείο περάσματος (point of passage) (Hetherington 1997).

Το οξύμωρο, η κατωφλιακή θέση του να βρίσκεσαι σε έναν χώρο μόνο για να αναχωρήσεις από αυτόν, βρίσκοντας σημείο έναρξης του σταθμού ανοίγεται σε όλη την πόλη: το υποκείμενο της μέλλουσας μετακίνησης δεν αναχωρεί μόνο από το σημείο του σταθμού. Αναχωρεί από τον αστικό ιστό και τον ορισμό του κοινωνικού εαυτού του μέσα σε αυτόν. Αντίστοιχα, η άφιξη στον σταθμό δεν χαρακτηρίζει μόνο τη στιγμή που το υποκείμενο της μετακίνησης αποβιβάζεται σε μία αποβάθρα, αλλά και την άφιξη του στον αστικό ιστό και στην νέα του κοινωνική ταυτότητα.

Μέσα από αυτή τη σκέψη αποκτά ειδικό ενδιαφέρον η διερεύνηση σιδηροδρομικών σταθμών ενταγμένων σε πόλεις που είναι και οι ίδιες «σταθμοί». Σε ιστορικές περιπτώσεις πόλεων που οι μετακινήσεις από και προς χαρακτήρισαν τη φυσιογνωμία τους, ο σταθμός σε μία πόλη-σταθμό, αποκτά νέα σημασία. Η Θεσσαλονίκη ιστορικά χαρακτηρίζεται ως σημαντικός κόμβος δρόμων στον χάρτη της Ευρασίας. Η ιστορικότητά της η ίδια, κατά έναν τρόπο, ταυτίζει την πόλη με τους σταθμούς μετακίνησής της · σαν οι ίδιες οι καταγραφές της πόλης να αφηγούνται την νοηματοδότησή της από το λιμάνι και τον σιδηροδρομικό σταθμό. Υπό αυτό το πρίσμα αποκτά ειδικό ενδιαφέρον η μελέτη του σιδηροδρομικού σταθμού της Θεσσαλονίκης.

ii. Περιεχόμενα

- i. Εισαγωγή
- ii. Περιεχόμενα
- iii. Μια κατωφλιακή θέαση της ετεροτοπίας ενός σιδηροδρομικού σταθμού
- iv. Μεθοδολογία
- v. Σύντομο ιστορικό του Σιδηροδρομικού Σταθμού Θεσσαλονίκης

- I. Σημείο πρώτο. Οι ανταλλαγές πληθυσμών της Μικράς Ασίας το 1923
 - I.i. Ιστορικά
 - I.ii. Τα άτομα
 - I.ii. Ο χώρος Σταθμός
 - I.ii. Ο χώρος Πόλη

- II. Σημείο δεύτερο. Τα τρένα του Θανάτου
 - II.i. Ιστορικά
 - II.ii. Ο Συνοικισμός Χιρς
 - II.iii. Ο χώρος Σταθμός. Επιβίβαση-Αναχώρηση
 - II.iv. Ο χώρος Τρένο. Η Διαδρομή
 - II.v. Η Πόλη

- III. Το Παρόν του χώρου Σταθμού

- v. Επίλογος
- vi. Βιβλιογραφία
- vii. Κατάλογος εικόνων



Αναμονή, Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός Θεσσαλονίκης,

iii. Μια κατωφλιακή θέαση της ετεροτοπίας ενός σιδηροδρομικού σταθμού

Είναι εύκολη η ανάγνωση του σιδηροδρομικού σταθμού ως κατώφλι, πρώτα κατ' αρχήν χωρικό. Σε δεύτερη ανάγνωση και χρονικό, αν αποδεχτεί κανείς πως η μετάβαση που συμβαίνει δεν είναι μόνο από έναν τόπο σε έναν άλλον αλλά και από έναν χρόνο σε κάποιον άλλο. Πέρα από αυτά, σε έναν σιδηροδρομικό σταθμό συντελείται μετάβαση σε πολλά ακόμη επίπεδα: το υποκείμενο της μετακίνησης εν δυνάμει υποβάλλεται σε μεταβολές στην ίδια την ταυτότητά του. Υπό αυτή την άποψη ο σιδηροδρομικός σταθμός σηματοδοτεί χρονικά και σημειώνει χωρικά μια κατωφλιακή μετάβαση από μια νοηματοδότηση σε μια άλλη.

Το υποκείμενο της μετακίνησης αρχικά μεταβαίνει από την προσωπική καθολική του ταυτότητα στην ταυτότητα που κυρίως χαρακτηρίζεται από τον όρο Επιβάτης, τη βασική του ιδιότητα εντός του χώρου-σταθμού. Αυτή η μετάβαση είναι πεπερασμένη στον χρόνο, η ταυτότητα του Επιβάτη είναι μια μεταβατική κατάσταση, κυρίως εργαλειακή. Η μετάβαση τελειώνει κατά την άφιξη στον σταθμό προορισμού και στην πόλη προορισμού. Ο σιδηροδρομικός σταθμός σηματοδοτεί ένα χωρικό και χρονικό κατώφλι ανοιγμένο στον χώρο και τον χρόνο, που μπορεί να περιλαμβάνει χιλιόμετρα έκτασης, χιλιόμετρα μετακίνησης και ώρες διαδρομής. Ο E. Soja περιγράφοντας την μετάβαση του ταξιδιού γράφει:

“Η βιωμένη εμπειρία του ταξιδιώτη, αποτελούμενη από μια σειρά κινήσεων στο χώρο, παράγει ένα φαινόμενο νέας τάξης και οργάνωσης.” (Soja 1996)

Ως ετεροτοπίες συχνά συζητούνται σημεία μέσα στον αστικό ιστό, τα οποία συγκεντρώνουν μια κοινωνική δυναμική που δομείται με διαφορετική κοινωνική οργάνωση, και τα οποία λειτουργούν σαν θερμοκήπια μεταλλαγών για την κοινωνική οργάνωση της πόλης. Συνηθισμένα παραδείγματα όπως οι φυλακές, οι οίκοι ανοχής και οι περιθωριοποιημένες φτωχές ή περίκλειστες πλούσιες γειτονιές, συνιστούν ετερότητες σε κοινωνιολογικό επίπεδο που εγγράφονται ως χωρικές ετεροτοπίες.

Ένα σημείο όπως ο σιδηροδρομικός σταθμός, μέσα στην στατικότητα του, ενέχει συγχρόνως την μετακίνηση. Εξ' ορισμού αποτελεί κατωφλιακό σημείο στην πόλη, αντλώντας νοηματοδότηση πέρα από τη γεωγραφική του θέση, και από άλλους χώρους με τους οποίους συνδέεται μέσα από τα νήματα των διαδρομών που φιλοξενεί. Ταυτόχρονα, αποτελεί πάντα την πύλη του χώρου της πόλης και τη σύνδεση της με άλλους χώρους. Εφόσον όμως ο χώρος δεν είναι κενός νοήματος, η μετακίνηση στον χώρο λειτουργεί και σαν μεταλλαγή σε πολλά άλλα επίπεδα. Μέσα από και λόγω της φυσικής/χωρικής μετάβασης, το χωρικό σημείο του σιδηροδρομικού σταθμού συνθέτει ένα κατώφλι στην νοηματοδότηση του ίδιου του υποκειμένου της μετακίνησης, του χώρου σταθμού και του χώρου πόλη. Το τρίπτυχο αυτό του μηχανισμού μεταλλαγών που λειτουργεί σε έναν σιδηροδρομικό σταθμό, είναι αλληλένδετο και αλληλοτροφοδοτούμενο.

Το υποκείμενο της μετακίνησης, υποβαλλόμενο στην μετάβαση από την προέλευση στον προορισμό, μεταλλάσσει την ταυτότητά του στο χώρο και στο κοινωνικό σύνολο. Ο σιδηροδρομικός σταθμός

μετατρέπεται σε έναν καμβά πολυσχιδών μεταβάσεων, σε έναν τόπο διαφορούμενο και αβέβαιο λόγω του πλήθους των κοινωνικών νοημάτων συνδεδεμένων μαζί του (Hetherington 1997). Ο χώρος του σταθμού αποκτά νόημα ακριβώς λόγω της γεωγραφικής του θέσης μέσα σε έναν συγκεκριμένο αστικό ιστό. Η πόλη μεταλλάσσεται με παράγοντα έναν σιδηροδρομικό σταθμό, ο οποίος ταυτόχρονα νοηματοδοτείται ως παράγοντας διαφοροποίησης ακριβώς λόγω της εντοπιότητας του μέσα στην πόλη.

Στον ετεροτοπικό χώρο του σταθμού επιτελείται μια εναλλακτική κοινωνική οργάνωση, όχι όμως απαραίτητα με την έννοια του περιθωριακού χώρου ή ενός χώρου που προκρίνει μια εναλλακτική κοινωνική οργάνωση. Το σύστημα οργάνωσης του χώρου του σιδηροδρομικού σταθμού διαφοροποιείται από τους περιβάλλοντες χώρους, καθώς ορίζεται βαθύτατα από ρευστότητα σε κάθε επίπεδο, αλλά μια ρευστότητα με χαρακτήρα πάγιου φαινομένου. Ο Foucault χαρακτήρισε τις ετεροτοπίες ως τόπους “εντελώς διαφορετικ(ούς) από όλους τους τόπους στους οποίους αναφέρονται και αντικατοπτρίζουν” (Foucault 1967). Η ετερότητα του σιδηροδρομικού σταθμού συνίσταται στη σχέση διαφοράς και παραγωγής διαφοροποίησης που έχει με τους άλλους τόπους. Οι ετεροτοπίες είναι τόποι της ετερότητας (Otherness) η ύπαρξή των οποίων δημιουργεί είτε αποσταθεροποίηση τοπικών και κοινωνικών συσχετισμών ή μια εναλλακτική αναπαράσταση χωρικών και κοινωνικών συσχετισμών (Hetherington 1997).

iv. Μεθοδολογία

Η προσέγγιση του θέματος χρησιμοποιεί δύο χρονικά σημεία ως εργαλεία. Η ιδέα του σιδηροδρομικού σταθμού ως ετεροτοπία στον αστικό ιστό, εξετάζεται μέσα από το πρίσμα δύο ιστορικών παραδειγμάτων - ορόσημων της ιστορίας του σταθμού και της πόλης, την Υποχρεωτική Ανταλλαγή Πληθυσμών του 1923 και τα Τρένα του Θανάτου του 1943. Οι αφηγήσεις των σημείων αυτών κατά πολύ ξεπερνούν το καθημερινό βίωμα της χρήσης/μετακίνησης σε έναν σταθμό. Η παρουσίασή τους αποσκοπεί την εντονότερη σύνδεση με το βίωμα του σταθμού και της μετακίνησης. Μέσα από τη διαδικασία νοηματοδότησης που έχουν προσδώσει στον χώρο του Σιδηροδρομικού Σταθμού, σκοπός είναι να νοηματοδοτηθεί και η παροντική, καθημερινή χρήση του συγκεκριμένου αλλά και κάθε χώρου σιδηροδρομικού σταθμού, ως σημείο-πέρασμα.

Το κείμενο προσπαθεί να εισάγει τον αναγνώστη στο βίωμα των ιστορικών στιγμών μέσω καταγεγραμμένων προφορικών μαρτυριών υποκειμένων μετακίνησης, που άμεσα βίωσαν την κατωφλιακή μετάβαση στο σημείο του Σιδηροδρομικού Σταθμού Θεσσαλονίκης. Οι πηγές των μαρτυριών αυτών προήλθαν κυρίως από το Κέντρο Μικρασιατικών Σπουδών και το Εβραϊκό Μουσείο Ελλάδος. Οι μαρτυρίες που αναφέρονται στην περίοδο του 1923, είναι στην πλειοψηφία τους παραθέσεις από τις μακροχρόνιες έρευνες και αποδελτιώσεις του Κέντρου Μικρασιατικών Σπουδών, όπως είναι καταγεγραμμένες κυρίως στους τόμους του συγγραφικού έργου “Έξοδος”, εκτός αν σημειώνεται διαφορετικά. Η κάθε μαρτυρία αναφέρει:

1. το όνομα του πληροφοριοδότη,
2. το τίτλο που της αποδόθηκε κατά την επιμέλεια της αποδελτίωσης από τους ερευνητές του Κέντρου (η φράση-τίτλος είναι σε κάθε περίπτωση τμήμα της μαρτυρίας του πληροφοριοδότη)
3. τον τόμο στον οποίο βρίσκεται.

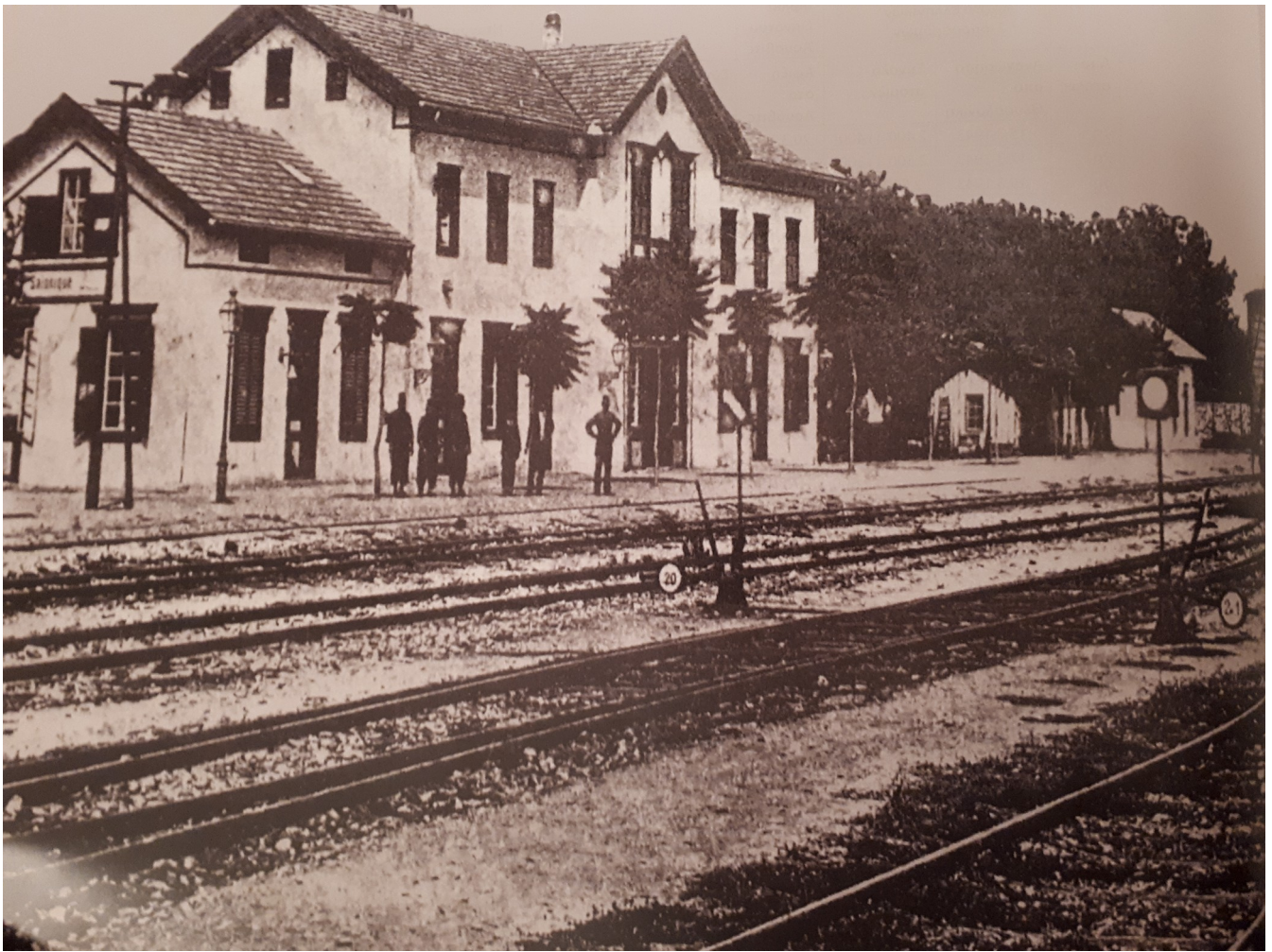
Όλες οι μαρτυρίες αναφέρονται είτε στο σιδηροδρομικό σταθμό Θεσσαλονίκης είτε στην πόλη της Θεσσαλονίκης, εκτός αν σημειώνεται διαφορετικά. Επίσης χρησιμοποιήθηκε το αρχείο προφορικών μαρτυριών του Κέντρου. Οι παραθέσεις είναι κυρίως αφηγήσεις χριστιανών που μετακινήθηκαν προς τον ελλαδικό χώρο, και λιγότερο μαρτυρίες μουσουλμάνων προς τα τουρκικά εδάφη, όχι λόγω επιλογής, αλλά λόγω έλλειψης στοιχείων για τους δεύτερους στα ελληνικά αρχεία.

Όσον αναφορά στις μαρτυρίες των εβραίων εκτοπισθέντων, προέρχονται από συγγραφικά έργα των επιζησάντων, το πρόσφατα εκδομένο λεύκωμα του Γιώργου Πηλιχού 'Αουσβιτς - Αριθμός Μελλοθανάτου' και το αρχείο μαρτυριών του Εβραϊκού Μουσείου Ελλάδος.

Το δυσκολότερο ίσως σε αυτήν την εργασία, περισσότερο από την συλλογή του ιστορικού υλικού, ήταν η διαχείριση του πλήθους των καταγραφών και η ενσωμάτωσή τους στο επιχείρημα. Η επιλογή των μαρτυριών ήταν μια επίπονη διαδικασία, κατά την οποία χρειάστηκε να αποκλειστούν μαρτυρίες και να αναδειχθούν άλλες, πάντα υπό το βάρος της φόρτισης που συνοδεύει τέτοιες τρομερές εξιστορήσεις.

Έγινε μεγάλη προσπάθεια οι αφηγήσεις να μην παρατεθούν σαν λίστα εξιστορήσεων αλλά να ενσωματωθούν σε ένα κείμενο που θα καθοδηγεί τον αναγνώστη στο βίωμα αυτών των σιδηροδρομικών μετακινήσεων. Με τη χρήση του τρίπτυχου: υποκείμενο μετακίνησης, χώρος-σταθμός, χώρος-πόλη ή Άτομα-Σταθμός-Πόλη ως βασικό εργαλειακό μηχανισμό, το κείμενο θα προσπαθήσει να επιδείξει την αλυσιδωτή μεταβατική κατάσταση των ατόμων, του σταθμού και της πόλης. Η ανάλυση θα υποστηρίξει πως η μετάβαση είναι μια διαδικασία που επιτελείται και μεταγγίζεται. Επίσης, το κείμενο, δε θα διαφοροποιηθεί από τη θέση πως οι έννοιες χώρος και χρόνος δεν είναι ασύνδετες. Οι δύο όροι θα αλληλοεμπλέκονται συνεχώς από θέση, που όμως συνεχώς προκύπτει τόσο από τις πηγές όσο και από το περιεχόμενο των μαρτυριών.

Στο σύνολο του σώματος του κειμένου είναι υφασμένη η θεώρηση του Foucault για την ετεροτοπολογία, όπως καταγράφεται στο 'Des Espaces Autres' αλλά και στο σύνολο του έργου του, σε συνδυασμό με θεωρήσεις άλλων μελετητών όπως κυρίως του Hetherington και του Soja, που όμως και αυτοί στις αναλύσεις τους περί 'Έτερου (ή Τρίτου κατά τον Soja) χώρου συνομιλούν ανοιχτά με το κείμενο του Foucault.



Παλιός Σιδηροδρομικός Σταθμός Θεσσαλονίκης

ν. Σύντομο ιστορικό του Σιδηροδρομικού Σταθμού Θεσσαλονίκης

Ο σιδηροδρομικός σταθμός της Θεσσαλονίκης κατασκευάστηκε στις αρχές της δεκαετίας του 1870 από την εταιρεία Ανατολικών Σιδηροδρόμων ιδιοκτησίας του Βαρόνου Χιρς (μία από τις βασικότερες σιδηροδρομικές εταιρίες της πόλης για την εποχή, η οποία συνέδεε την Κωνσταντινούπολη με την Ευρώπη). Ήταν ο πρώτος επιβατικός σταθμός της πόλης και λειτούργησε ως τέτοιος μέχρι και το 1951. Τη δεκαετία του 1890, στο σταθμό επιχειρούσε εκτός από την εταιρία Ανατολικών Σιδηροδρόμων και άλλες εταιρίες σιδηροδρόμων όπως η Jonction Salonique-Constantinople, επρόκειτο για ένα σημείο σύνδεσης ανατολής και δύσης, αλλά και αστικής μετακίνησης αφού ήταν κόμβος και των γραμμών του τραμ. Το αρχικό κτήριο υποδοχής επιβατών, έργο του αρχιτέκτονα Pietro Arrigoni, έχει κατεδαφιστεί. Από το τότε κτηριακό συγκρότημα σώζονται μερικά κτήρια, μεταξύ αυτών και ένα κτήριο του Arrigoni, όπου πλέον λειτουργούν υπηρεσίες του ΟΣΕ. Τη δεκαετία του 1990 το κτήριο είχε κριθεί κατεδαφιστέο, όμως διασώθηκε όταν το 1997 κρίθηκε διατηρητέο και μεταφέρθηκε μερικές δεκάδες μέτρα για να επιτρέψει τη διάνοιξη της δυτικής οδικής εισόδου της Θεσσαλονίκης χωρίς να καταστραφεί. Ο Παλιός Σιδηροδρομικός Σταθμός Θεσσαλονίκης σήμερα λειτουργεί ως εμπορικός σταθμός.

Η κατασκευή του σημερινού σταθμού θεμελιώθηκε το 1937, την ημέρα της γιορτής του πολιούχου της πόλης, Αγίου Δημητρίου. Η κατασκευή σταμάτησε κατά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο και ξανάρχισε το 1951. Ο σταθμός εγκαινιάστηκε επίσημα το 1961.

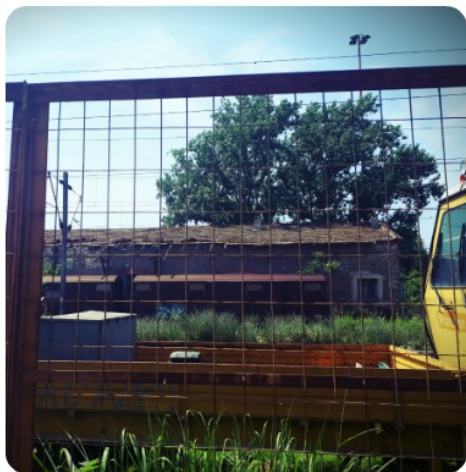
Ο Σιδηροδρομικός Σταθμός Θεσσαλονίκης αποτελείται από τουλάχιστον δύο χωρο(χρον)ικά σημεία στην ιστορικότητα και την μνήμη της πόλης: τον Παλιό Σιδηροδρομικό Σταθμό στη δυτική είσοδο της πόλης που βρίσκεται κοντά στη θάλασσα, και τον Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό επί της οδού Μοναστηρίου. Μολαταύτα, υπήρχαν πολλοί περισσότεροι ακόμη σταθμοί μέχρι και τις αρχές του 20ου αιώνα. Παρουσιάζεται λοιπόν σαν θέμα συζήτησης η σύνδεση-άρθρωση των δύο χωρικών σημείων σταθμών μεταξύ τους. Αν είναι να συζητήσουμε για τον σιδηροδρομικό σταθμό Θεσσαλονίκης, για ποιον χώρο πρέπει να συζητήσουμε;

Στο βιβλίο του 'Μετέωροι Χώροι της Ετερότητας', ο κ. Σ. Σταυρίδης σχολιάζοντας τις σκέψεις του Α. Ρότσι, γράφει πως:

“Η αγκύρωση της μνήμης στον χώρο γίνεται [...] μέσα από μια διπλή διαδικασία, την ταύτιση σημείου και γεγονότος στη μορφή των αστικών συντελεστών αλλά και την αναίρεση τούτης της ταύτισης μέσα από τις αλλαγές της ιστορίας, με την παράλληλη όμως διατήρηση ως σταθερού υπόβαθρου της συλλογικής μνήμης της ίδιας της δομής της πόλης.”

Αυτό που υπονοούν με αυτή την διπλή περιγραφή οι Ρότσι και Σταυρίδης, είναι πως όσο η συλλογική μνήμη άρα η ιστορία, συνδέεται με ένα συγκεκριμένο χωρικό σημείο, τόσο είναι και αποσπώμενη από αυτό ακολουθώντας τη συνέχεια της ροής της μεταλλαγής της πόλης μέσα από την ιστορία της. Το κείμενο θα αντιμετωπίσει τον Σιδηροδρομικό Σταθμό με μία συνενωτική θέαση, παρά την μετακόμισή του σε άλλη τοποθεσία. Όχι βέβαια γιατί η

χωρικότητά του και η τοποθεσία του στον αστικό ιστό είναι άνευ σημασίας. Τουναντίον οι χωρικότητες των δύο τοποθεσιών αποτέλεσαν βασικότατο παράγοντα νοσηματοδότησης των ίδιων και της πόλης. Ωστόσο, η παρατήρηση του σιδηροδρομικού σταθμού σαν διαδικασία παρά σαν στατικό σημείο στον χώρο και χρόνο, είναι πολύ πλουσιότερη σε θεματικές συζήτησης και πιο κοντά στην πραγματικότητα που φέρει ένας σιδηροδρομικός σταθμός στην πόλη.



(αριστερά πάνω) Το διασωθέν κτήριο του Αγγιόνη, των εγκαταστάσεων του Παλιού Σταθμού
(αριστερά κάτω) Άποψη του Παλιού Σιδηροδρομικού Σταθμού, νυν Εμπορικού Σταθμού
(δεξιά) Άποψη στις πλατφόρμες του Παλιού Σιδηροδρομικού Σταθμού, νυν Εμπορικού Σταθμού

I. Σημείο πρώτο. Οι ανταλλαγές πληθυσμών της Μικράς Ασίας το 1923



Πρόσφυγες στη Θεσσαλονίκη, περιμένοντας την ανθρωπιστική βοήθεια

I.i. Ιστορικά

Βρισκόμαστε στην πρώιμη περίοδο του μεσοπολέμου. Έχει προηγηθεί η προσάρτηση της Θεσσαλονίκης στο ελληνικό κράτος το φθινόπωρο του 1912 μετά την είσοδο του ελληνικού στρατού στην πόλη κατά τους Βαλκανικούς πολέμους. Το 1914 το ελληνικό κράτος εμπλέκεται στον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, μετά το πέρας του οποίου (1918) υπογράφεται η συνθήκη των Σεβρών (1920) σύμφωνα με την οποία τα ελλαδικά εδάφη διπλασιάζονται σε έκταση και περιλαμβάνουν όλα τα μικρασιατικά παράλια. Ως συνέπεια της αποτυχημένης έκβασης της Μικρασιατικής εκστρατείας ακολουθεί η καταστροφή της Σμύρνης τον Σεπτέμβριο του 1922. Το οριστικό ναύαγιο της ελληνικής Μεγάλης Ιδέας υπογράφεται στη συνθήκη της Λωζάνης (Ιούλιος 1923) και τα ελλαδικά εδάφη περιορίζονται μέχρι το σύνορο του ποταμού Έβρου, χωρίζοντας τη Θράκη σε Ανατολική και Δυτική. Τον Ιανουάριο του 1923, κατά τη διάρκεια των συζητήσεων της συνθήκης της Λωζάνης, υπογράφηκε η ελληνοκυρκική Σύμβαση που καθόριζε την υποχρεωτική Ανταλλαγή Πληθυσμών. Μετά από εκατοντάδες χρόνια, η Μακεδονία, η Θράκη, η Μικρά Ασία και ο Εύξεινος Πόντος, όπου κατοικούσαν πολλές εθνότητες, φυλές και θρησκείες, αναγκάζονται σε εθνικό-φυλετικό διαχωρισμό.

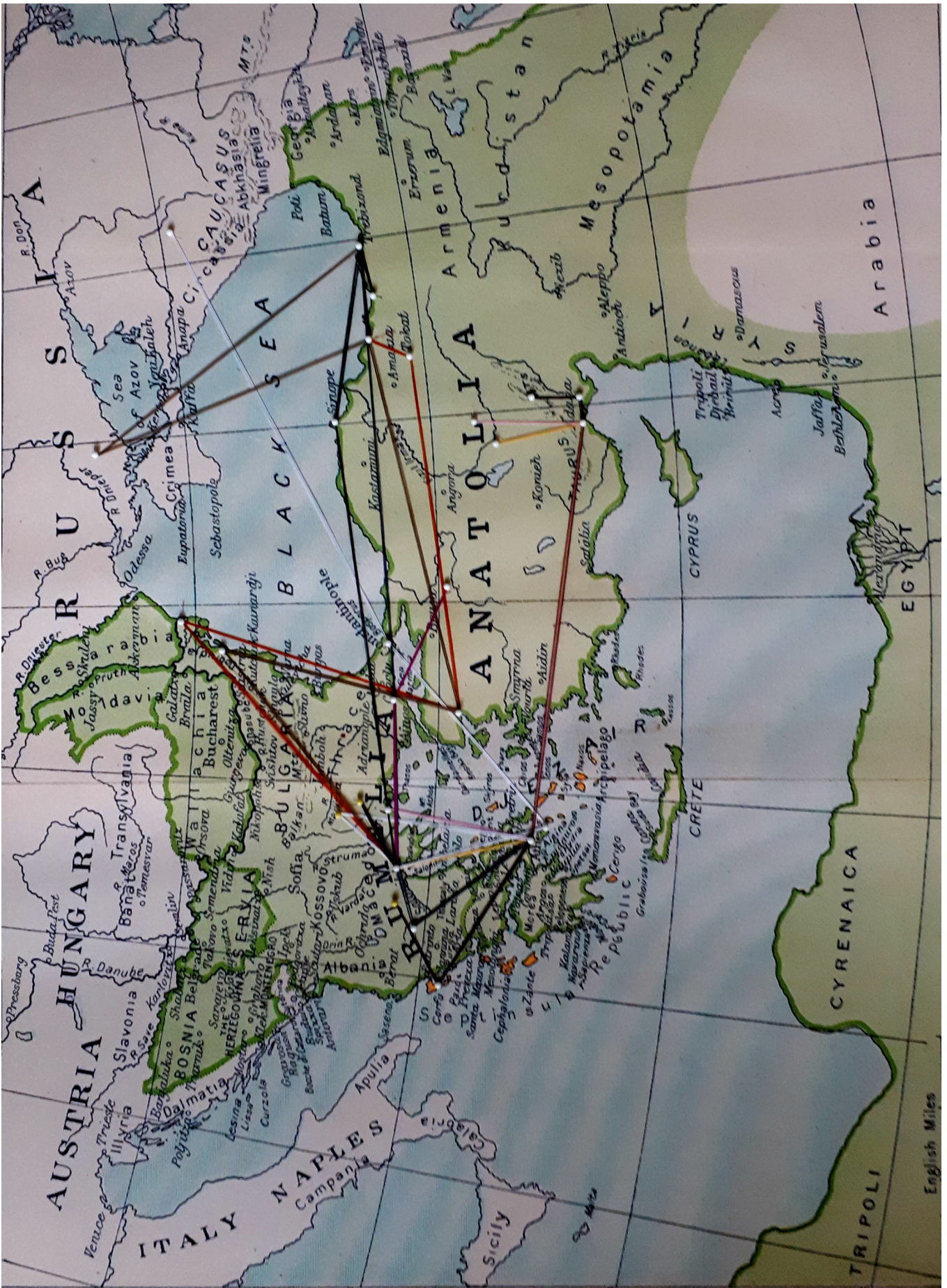
Η εποχή χαρακτηρίζεται από ένα πλήθος ιστορικών ορόσημων που μετάλλαξαν και μετάλλαξαν επανειλημμένα τις κοινωνικές δομές εκατομμυρίων ανθρώπων. Οι διελκυστινσδικές μετατοπίσεις των συνοριακών γραμμών έφεραν πλήθος ανθρώπων σε μόνιμο καθεστώς άγνοιας και ανασφάλειας ως προς το κράτος στο οποίο θεωρούνταν πως υπάγονται. Οι συρράξεις της εποχής στην περιοχή των Βαλκανίων και της πρώην Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, πέρα από την εδαφική επέκταση διεξάγονταν από στρατούς και έθνη στο όνομα της εθνικής ομοιογένειας. Εθελούσιες μετακινήσεις συνέβαιναν ήδη από την προσάρτηση της Θεσσαλονίκης στο ελληνικό κράτος, οπότε μουσουλμάνοι κάτοικοι της πόλης μετακόμισαν σε τουρκικά εδάφη υπό το φόβο της νέας κατάστασης. Επίσης κατά τη διάρκεια των Βαλκανικών Πολέμων και του Πρώτου Παγκοσμίου, οι προσφυγικές μετακινήσεις ήταν πολύ συχνές. Οι μετακινήσεις χρωματίστηκαν με άλλο επίπεδο νοσηματοδότησης όταν οι άνθρωποι διατάχθηκαν σε υποχρεωτική ανταλλαγή πληθυσμών, αφήνοντας τις εστίες τους και τους γενέθλιους τόπους τους λόγω πολιτικών αποφάσεων (δύο) εθνικών κρατών. Πληθυσμοί εκατέρωθεν του Αιγαίου εξαναγκάστηκαν σε μετακίνηση χωρίς επιστροφή και επανατοποθέτηση σε άλλους χώρους. Τα στοιχεία μιλούν για περισσότερους από 1.000.000 χριστιανούς και 500.000 μουσουλμάνους που διατάχθηκαν σε μετακίνηση, ωστόσο ο ακριβής αριθμός διαφοροποιείται από πηγή σε πηγή.

Οι μετακινήσεις των ανταλλαχθέντων πληθυσμών έγιναν μέσω των σιδηροδρομικών σταθμών και των λιμανιών αλλά και οδικώς με κάρρα και υποζύγια (κυρίως για τους πληθυσμούς της Ανατολικής Θράκης). Σύμφωνα με τη λογική της παρούσας εργασίας, το λιμάνι αποτελεί ομοίως έναν ετεροτοπικό χώρο της πόλης. Ο χώρος του λιμανιού βρίσκεται πέρα από την θεματολογία της παρούσας έρευνας, παρόλα αυτά παραμένει ένα εξαιρετικά ενδιαφέρον θέμα και αντικείμενο συγκριτικής έρευνας.

Βασικό ζητούμενο της ελληνικής κυβέρνησης ήταν η εθνοκάθαρση της μακεδονίας, με σκοπό την πολιτική σταθερότητα. Μετά από εκατονταετίες συνύπαρξης όμως, όποια κατηγοριοποίηση έμοιαζε ακατόρθωτη: οι καταγωγές χανόταν στους αιώνες και ούτε η γλώσσα μπορούσε να διαχωρίσει τους μεν από τους δε, καθώς υπήρχαν ελληνόφωνοι μουσουλμάνοι και τουρκόφωνοι χριστιανοί και στις δύο πλευρές του Αιγαίου. Το κριτήριο που επιλέχθηκε για το διαχωρισμό ήταν η θρησκεία.

Τον Νοέμβριο του 1925 το National Geographic δημοσίευσε το άρθρο με τίτλο "Το μεγαλύτερο οδοιπορικό της ιστορίας" ("History's greatest trek") του Melville Chater, απεσταλμένου του National Geographic στην περιοχή. Σύμφωνα με το άρθρο, περίπου 1.300.000 χριστιανοί και 500.000 μουσουλμάνοι μετακινήθηκαν υπό την επίβλεψη της κοινωνίας των εθνών από το 1912 ως το 1925 και 1.2500.000 πρόσφυγες ήρθαν στην Ελλάδα μέσα σε ένα έτος από την καταστροφή της Σμύρνης. Το ελληνοτουρκικό σύμφωνο της συνθήκης της Λωζάνης υπογράφηκε τον Ιανουάριο του 1923, αλλά οι χριστιανοί κάτοικοι της Σμύρνης (μετά την καταστροφή στις 13 Σεπτεμβρίου 1922) και της Ανατολικής Θράκης (μετά την εντολή εκκένωσης των ελληνικών στρατευμάτων από τους συμμάχους τον Οκτώβριο του 1922) είχαν κατά πλειοψηφία, ήδη μετακινηθεί προς τα ελλαδικά εδάφη. Οι μουσουλμάνοι κάτοικοι του ελλαδικού χώρου ξεκίνησαν την υποχρεωτική εκκένωση 6 μήνες πριν τους χριστιανούς, γεγονός που έδωσε ένα χρονικό πλεονέκτημα στην ελληνική κυβέρνηση για να καταφέρει να στεγάσει το γιγάντιο προσφυγικό κύμα. Η Ελλάδα βρισκόταν αντιμέτωπη με ένα τεράστιο προσφυγικό πρόβλημα πριν ακόμη την υπογραφή της συνθήκης της Λωζάνης, και αυτό ήταν ένα ακόμη κίνητρο για την ελληνική κυβέρνηση να προωθήσει τη λύση της Ανταλλαγής, ώστε να μπορεί να διανείμει τις περιουσίες των μουσουλμάνων στους χριστιανούς πρόσφυγες που ήδη προϋπήρχαν του συμφώνου.

Ο διωγμός των κοινωνιών αυτών από το χώρο τους σήμαινε το τέλος τους ως συγκροτημένες δομές. Όχι μόνο επειδή οι μονάδες τους σκορπίστηκαν αλλά και λόγω της αδιάρρηκτης συνάφειας της κοινότητας με τον χώρο της. Οι ανταλλαγέντες έχαναν *"το δεσμό με τη θεμελιωμένη από χρόνια ή και από αιώνες κοινωνική τους ομάδα"* (Έξοδος, Τόμος Α', Εισαγωγή). Όπως κάθε ατομικότητα ορίζει ως ένα βαθμό την ταυτότητά της μέσω του συνόλου στο οποίο κατοικεί, έτσι θα μπορούσαμε να πούμε πως τα άτομα αποχωρισμένα από τον κοινωνικό ιστό τους, δεν ήταν πλέον τα ίδια άτομα.



Ενδεικτικές πορείες μετακίνησης πληροφοριοδοτών



Όμάδα ελλήνων εκτοπίζεται από την περιοχή του Χαρπούτ

I.ii. Τα άτομα

Τα υποκείμενα της μετακίνησης, φτάνοντας στην «νέα πατρίδα» άλλαξαν εθνικότητα, υπηκοότητα και εντοπιότητα, και κοινωνική θέση. Τα άτομα απογυμνώθηκαν από τους κοινωνικούς και συγγενικούς τους δεσμούς και αποκόπηκαν από δίκτυα και χώρο νοσηματοδότησης της ταυτότητάς τους. Η εποχή περιγράφει ένα μοναδικό παράδειγμα κατωφλιακού χώρου και χρόνου, όπου τα υποκείμενα υφίσταντο την απόλυτη μετακίνηση-μετάβαση.

Τα υποκείμενα της μετακίνησης, μεταβαίνουν στην εργαλειακή ταυτότητα «Επιβάτης» στον χώρο του τρένου, και στη συνέχεια στην αναγκαστική ταυτότητα «Πρόσφυγας» στον χώρο του σταθμού. Ο σταθμός λειτουργεί ως ένα σημείο – καθαρτήριο, ένα σημείο όπου καθορίζεται ποιος είσαι. Τα υποκείμενα της μετακίνησης έφεραν το σύμπλεγμα των μεταλλαγών των ταυτοτήτων τους στην πόλη, και μέσω αυτών μετάλλαξαν τον αστικό χώρο.

“Εκεί (Μουδανιά) πουλήσαμε τα βόδια και τα κάρα όσο όσο και με καΐκια περάσαμε απέναντι στην Ανατολική Θράκη στη Ραιδεστό. Από κει μετά με τρένο κατεβήκαμε στη Θεσσαλονίκη, όπου μας τακτοποίησαν προσωρινά οι ελληνικές αρχές στην Καλαμαριά.”

Γεώργιος Μεντεκίδης,
‘... νοσταλγούν την παλιά πατρίδα’, Τόμος Β’

“Εκεί οι ντόπιοι, τούρκοι και έλληνες, έκλεισαν τις πόρτες τους μόλις μας είδαν. Δεκαπέντε μέρες κοιμόμασταν στο σταθμό. Μια μέρα πέρασε με το τραίνο ένας αξιωματικός. Είδε τις οικογένειες, ρώτησε το σταθμάρχη και έμαθε τα καθέκαστα...”

Κώστας Σιδηρόπουλος,
‘Ανάθεμά τους, αυτοί μας κατάστρεψαν’ Τόμος Δ’
για το σιδηροδρομικό σταθμό της Δράμας

Η μαρτυρία αναφέρεται στον Σιδηροδρομικό Σταθμό της Δράμας, και αφηγείται την μετακίνηση από το σταθμό Θεσσαλονίκης στον σταθμό της πόλης εγκατάστασης. Δεν είναι λίγες η μαρτυρίες που διηγούνται την ίδια ιστορία παραμονής στον χώρο του σταθμού για μέρες και στο σταθμό Θεσσαλονίκης. Η συγκεκριμένη μαρτυρία επιλέχθηκε:

1. γιατί φέρει τη νοσηματοδότηση του σταθμού Θεσσαλονίκης και ως ενδιαμέσου σταθμού, άρα προέλευσης και προορισμού ταυτόχρονα &
2. γιατί συμπυκνώνει μέσα σε λίγες λέξεις την εικόνα της περιθωριοποίησης στον σταθμό του τρένου.

*“Πέρασε ένας άντρας, ένας τρανός. Μας πέταξε μια πεντάρα.
Έπιασα την πεντάρα, φώναζα έκλαιγα:
- Εμείς έχουμε λεφτά! Εμείς έχουμε να φάμε! Αφήσαμε τα σπίτια
μας, τόσα αμπέλια αφήσαμε! Δεν είμαστε ζητιάνοι εμείς! [...]
Περνούσε ο κόσμος. Μας βλέπανε από μακριά. Δεν ερχότανε κοντά
μας.
- Προσφυγιά! προσφυγιά! Λέγανε και περνούσανε...”*

Καλλισθένη Καλλίδου,
‘Δεν είμαστε ζητιάνοι εμείς!’, Τόμος Β’

Το άτομο βιώνει μέσα στο χώρο-σταθμό την αποστέρηση της αίσθησης του ανήκειν στον χώρο. Τα υποκείμενα μετατρέπονταν από μέλη ενός κοινωνικού συνόλου σε παρίες. Όταν ο χώρος του σταθμού απογύμνωσε τους ανταλλαγέντες από τους κοινωνικούς και συγγενικούς τους δεσμούς και τους απέκοψε από τα δίκτυα και τον χώρο νοηματοδότησης της ταυτότητάς τους, ο χώρος-σταθμός απέκδυε τα υποκείμενα από την ταυτότητα τους.

Οι χριστιανοί της Μικράς Ασίας μεταφέρθηκαν στον ελλαδικό χώρο χάριν του εξελληνισμού των νέων εδαφών, αλλά οι ίδιοι δεν έβρισκαν απαραίτητα την ταυτότητά τους στον όρο «έλληνας». Οι άνθρωποι αυτοί έρχονταν πολλές φορές από τα βάθη των εδαφών της Ανατολίας, όπου κατοικούσαν εδώ και πολλές γενεές, όπως παρουσιάζει ο ενδεικτικός χάρτης των μετακινήσεων. Πολλές οικογένειες αποσχίστηκαν κατά τις μετακινήσεις και πολλοί πρόσφυγες αναζητούσαν για χρόνια σε ολόκληρη τη χώρα τις οικογένειές τους. Ως προς την κοινωνική θέση, η ταυτότητα «Πρόσφυγας» δέσποζε πάνω από κάθε άλλη. Οι ανταλλαγέντες έπρεπε να αντιμετωπίσουν κοινωνική κάθοδο και κατάπτωση και να δεχθούν τη νέα θέση τους εκτός κοινωνικής νόρμας. Πολλοί άλλαξαν τάξη, απασχόληση και κοινωνική ομάδα.

“[Ήταν] σμυρνιοί έμποροι που σάστιζαν με τους πρωτόγονους τρόπους του μακεδόνα χωριάτη, άλλοι πάλι ήταν αγρότες της Ανατολίας και δυσκολεύονταν να προσαρμοστούν στη ζωή της πόλης” (Mazower 2006)

“[Στον τόπο μετεγκατάστασης] Δεν υπήρχε καμία δραστηριότητα ανάλογη με τη ζωή τους.”

Εγκνίν Καρλίμπελ,
στο ‘Αδερφέ που πας;’ του Ομέρ Ασαν



Πρόσφυγες από τη Σαμψούντα κατευθύνονται με τρένα από την Τουρκία



Εγκαταλείποντας την Ανατολική Θράκη με τρένα

I.ii. Ο χώρος Σταθμός

Οι ανταλλαγέντες είδαν την πόλη προορισμού τους σαν μία δυστοπία. Ο χώρος του σταθμού είχε μεταλλαγεί σε σκηνή πολυσχιδών δραματικών ιστοριών.

“Πήγαμε πρώτα στη Θεσσαλονίκη, εκεί μείναμε τη νύχτα στο σταθμό, γιατί δεν είχαμε χρήματα ούτε να φάμε, ούτε να πληρώσουμε για ξενοδοχείο να κοιμηθούμε. Καθόμουνα σε μια γωνία στο σταθμό ζαρωμένη, περίμενα να περάσει η νύχτα να φύγουμε το πρωί κι εκεί που στεκόμουν έτσι απελπισμένη βλέπω έναν και περνάει. Φορούσε κάτι ξεσχισμένα ρούχα, είχε γένια και μακριά μαλλιά κι ένα τσουβάλι στους ώμους του. Έμοιαζε με αγριάνθρωπο, μου φάνηκε όμως σα γνωστό το πρόσωπό του και πήγα κοντά και τότε γνώρισα το συγχωριανό μου τον Αβραάμ τον Νικηφορίδη. Με γνώρισε κι εκείνος και χάρηκε και λυπήθηκε για τη δυστυχία μου.”

Παρθένα Νικηφορίδου,
‘Δύσκολο πράγμα ν’αφήνεις τον τόπο σου, το σπίτι σου, εκεί που γεννήθηκες και γεννήθηκαν κι όλοι οι παμπάλαιοι του σπιτιού σου’, Τόμος Δ’

“Κλαίγαμε νύχτα μέρα κι όλο μπροστά μας είχαμε τον τόπο μας και τα σπίτια μας που αφήσαμε. Καλύτερος είναι ο τούρκος λέγαμε. Ενάμισι μήνα μείναμε και ύστερα μας ανεβάσανε σε φορτηγό τρένο και μας πήγανε στη Μακεδονία.”

Σοφία Μεταλλείδου ή Μαδενλόγλου,
‘Να ξανάρθετε ... Εσείς είστε δικοί μας’, Τόμος Β’

“- Γιατί δε μας αφήνετε να πάμε στη δουλειά μας [...]

Ήρθαμε εδώ. Αυτό το χωριό μοιάζει με το χωριό της Τουρκίας που ζούσαμε. Μοιάζει η τοποθεσία του. Απ’ το ένα Κοτύλ’ βγήκαμε και σ’ άλλο μπήκαμε!... Ίδιο το Κοτύλ’ της τουρκίας! Κι εκεί στα βουνά και δω στα βουνά.”

Λάζαρος Αποκατανίδης,
‘Οι ψείρες περπατούσαν πάνω στις λαμαρίνες των θαλάμων’, Τόμος Γ’

Οι ανταλλαγέντες προσέδιδαν νόημα στον νέο, ξένο χώρο μέσα από σύγκριση με τον οικείο χώρο που άφησαν πίσω, ο νέος τόπος δεν είναι παρά σύγκριση με τον τόπο προέλευσης που όρισε το υποκείμενο. Ο Foucault, στην τρίτη αρχή περί ετεροτοπίας, παρατήρησε πως η ετεροτοπία μπορεί να παραθέσει και να αντιπαραθέσει σε έναν συγκεκριμένο πραγματικό τόπο πολλούς και ετερόκλητους χώρους και τόπους, που είναι μεταξύ τους ασύμβατοι. Στον χώρο του σιδηροδρομικού σταθμού συνυπάρχουν όλοι οι εν δυνάμει χώροι προέλευσης και προορισμού μαζί με τον γεωγραφικό τόπο στον οποίο βρίσκεται ο σταθμός και τον αστικό ιστό. Το 1923, ο σταθμός της Θεσσαλονίκης, φέροντας τον ήχο και την εικόνα των νεοαφιχθέντων προσφύγων, δεν ήταν λιγότερο προέκταση των μικρασιατικών εδαφών από ότι κομμάτι της Θεσσαλονίκης. Ο σταθμός ως σημείο κατώφλι δεν ανήκει περισσότερο στην

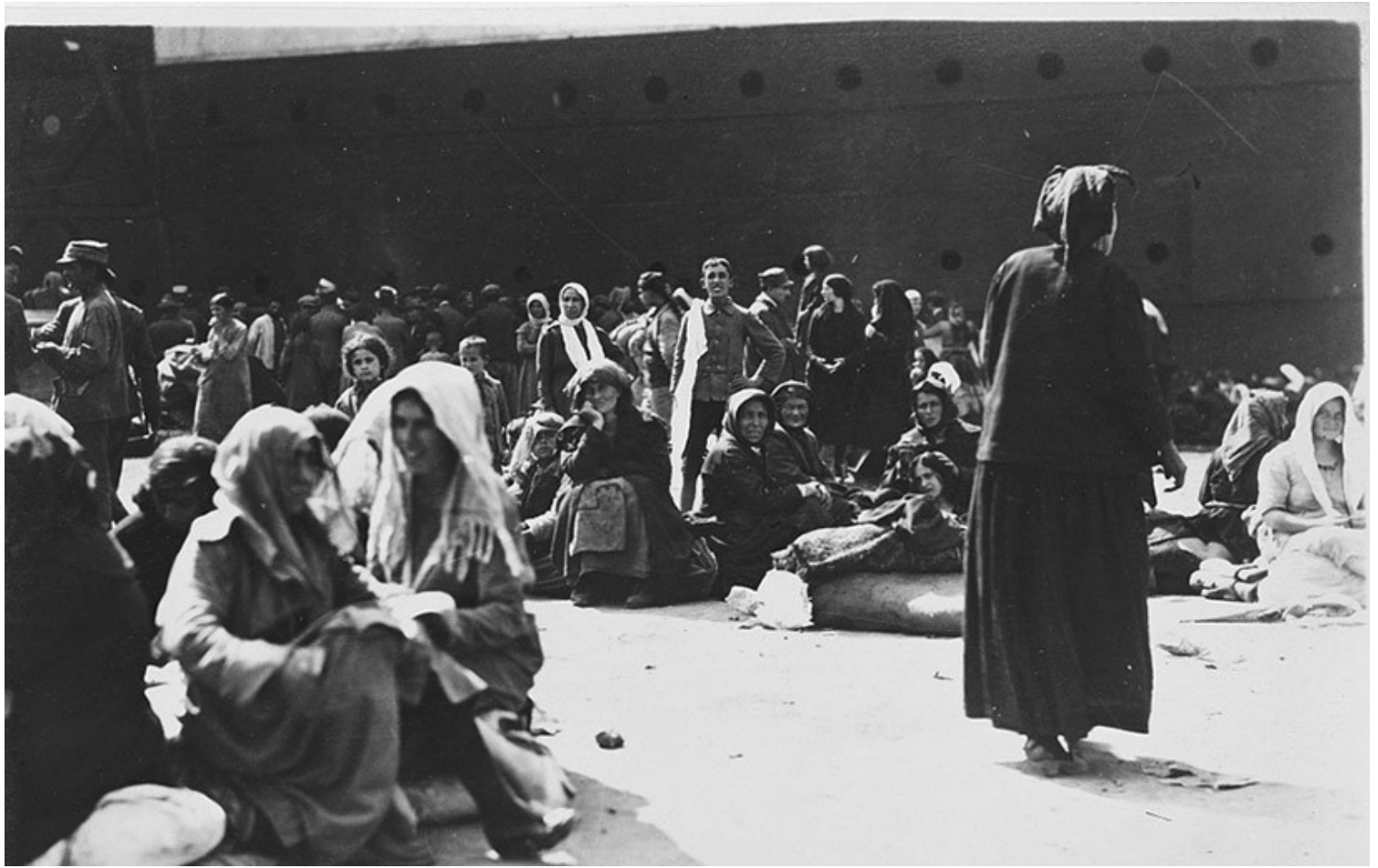
γεωγραφική του τοποθεσία απ' ότι στην κοινωνική και νοηματική χωρογεωγραφία που του προσδίδουν τα πλήθη των ανθρώπων που δεν έχουν άλλον χώρο να αναγνωρίσουν από αυτόν που μόλις άφησαν.

Μέσα από το πρίσμα της ετεροτοπολογίας, αποκτά μεγαλύτερη σημαντικότητα το τι επιτελεί ο σταθμός σε συσχετισμό με άλλους χώρους. Οι ετεροτοπίες είναι πηγή διφορούμενων εννοιών και αβεβαιότητας, κατώφλια που συμβολικά σημειώνουν όχι μόνο τα όρια μιας κοινωνίας αλλά επίσης τις αξίες και τα πιστεύω της (Hetherington 1997). Ο Hetherington στο βιβλίο του 'Badlands of Modernity', σχολιάζοντας τον *Φυλακισμένο στο Πέρασμα*, περιγράφει ένα υποκείμενο παγιδευμένο σε έναν τόπο ετεροτοπικών χωρικών συσχετισμών και το ονοματίζει ως τον «Τρελό», μια περιθωριακή, οριακή φιγούρα που αναπαριστά κοινωνική αβεβαιότητα. Το κάστρο, το υλικό κτήριο της φυλακής του, είναι υπαρκτό αλλά και δεν είναι γιατί η σημασία του νοηματοδοτείται απλά ως "άλλο" σε αντιπαραβολή με το ταξίδι ή την πατρίδα. Παίζοντας με τις σκέψεις του Hetherington, ο σταθμός παραλληλίζεται με την άφθαστη γραμμή του ορίζοντα. Κατά τον Hetherington ο ορίζοντας είναι ένας α-τόπος,

"[...] ένας χώρος χωρίς περιορισμούς συσχετισμών, το άφθαστο σημείο των πιθανοτήτων που επιτρέπει μια ματιά στην άλλη μεριά του ουρανού. Είναι ένα σημείο όπου οι κοινωνικές σχέσεις εκτίνονται πέρα από τα όρια τους, σε ένα χάσμα που βρίσκεται ανάμεσα στο άτοπο, σε ότι δεν μπορεί να τοποθετηθεί, στο μη αναπαραστάσιμο και το αδύνατο.

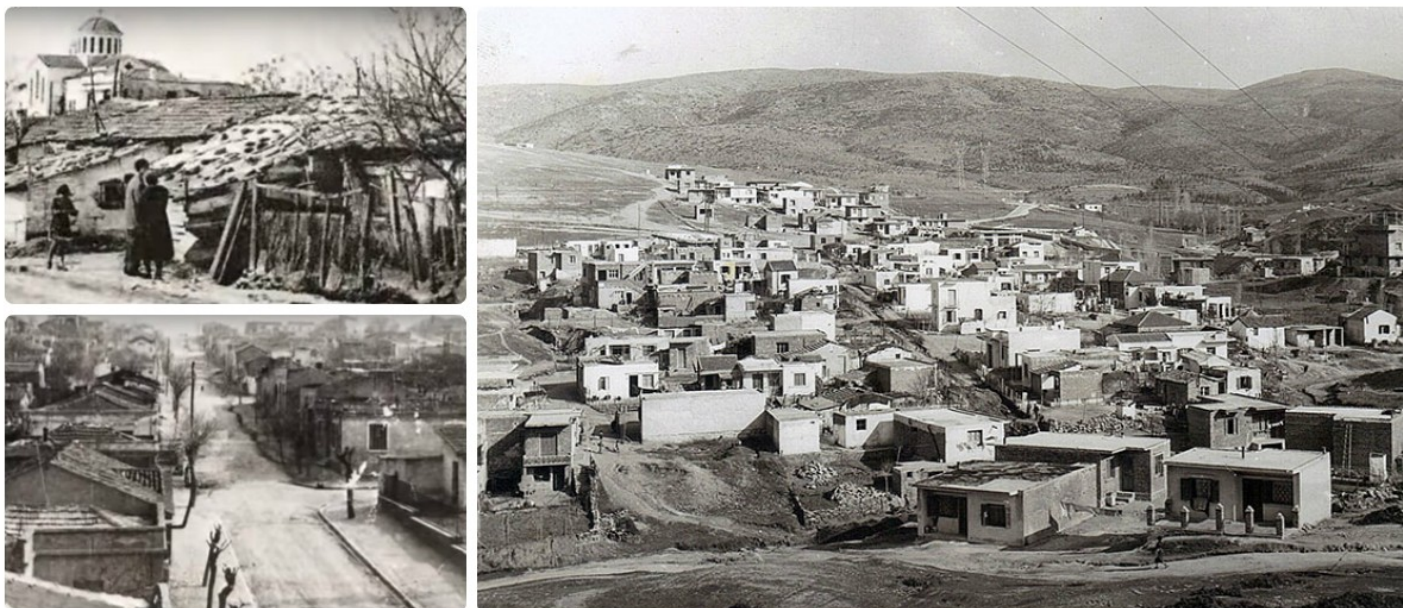
[...] ένας χώρος αδύνατης προσπάθειας για ένα φαντασιακό πέρα από τον ορίζοντα όπου κάθε αβεβαιότητα θα επιλυθεί, και θα επιτευχθεί μια μορφή κάθαρσης. Αλλά όσο και να πηγαίνουμε προς τα εκεί, ο ορίζοντας είναι πάντα πιο μακριά. Δεν μπορούμε πότε να τον φτάσουμε."

Για τους ανταλλαγέντες ο σταθμός των τρένων ήταν το σημείο πέρα από το οποίο ατένιζαν μια ελπίδα για το μέλλον. Είναι ταυτόχρονα λοιπόν συνδεδεμένος με τον χώρο της οικειότητας και του παρελθόντος που άφησαν πίσω, και με τον ανοίκειο χώρο της ελπίδας για το μέλλον. Οι ετεροτοπίες είναι οι χώροι που προσπαθούν να μετατρέψουν το «όχι ακόμη» σε «εδώ», αλλά που ποτέ δεν το καταφέρνουν.



Πρόσφυγες στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης

I.ii. Ο χώρος Πόλη



(αριστερά πάνω) Καλαμαριά, (αριστερά κάτω) Νεάπολη, (δεξιά) Νεάπολη, περιοχή Κόκορα

Η Θεσσαλονίκη διαφοροποιήθηκε εντυπωσιακά εκείνα τα χρόνια, σε σημείο να λέγεται πως η Θεσσαλονίκη του 1910 και η Θεσσαλονίκη του 1930, δεν είχαν τίποτα κοινό πέρα από το όνομα. Ο σιδηροδρομικός σταθμός ως ετεροτοπία, ως θερμοκήπιο των αλλαγών, έφερε στη Θεσσαλονίκη έναν από τους βασικούς συντελεστές της διαμόρφωσης του νέου προσώπου της.

Στην ιστορία της Θεσσαλονίκης δικαίως υπογραμμίζεται η σημασία της πυρκαγιάς του 1917 στην πολεοδομική μεταλλαγή της. Με αυτόν τον τρόπο συχνά παραβλέπεται η σημασία της προσφυγικής κατοίκησης. Η πυρκαγιά άλλαξε τη δομή της πόλης σε κάθε επίπεδο, μεταμόρφωσε σε κρανίου τόπο πρώτα τις φτωχές συνοικίες του κέντρου και έφτασε μέχρι τα κοσμοπολίτικα κέντρα διασκέδασης της παραλίας και της οδού Βενιζέλου. Η επιρροή της είναι διάχυτη στα επόμενα χρόνια και στις πηγές που μελετήθηκαν, και γέννησε τη σύγχρονη πολεοδομία στην Ελλάδα. Ωστόσο, ο ανασχεδιασμός της Θεσσαλονίκης, παρότι ξεκίνησε λόγω των καταστροφών της πυρκαγιάς, στην πορεία διαφοροποιήθηκε πάρα πολύ από τα σχέδια των πολεοδόμων. Ένας από τους παράγοντες της απομάκρυνσης από το σχέδιο ήταν το προσφυγικό κύμα που κατέκλεισε την πόλη και υπαγόρευσε πολύ συγκεκριμένες και επιτακτικές ανάγκες μεγάλου πλήθους ανθρώπων, που έπρεπε να στεγαστούν και να εργαστούν. Εφόσον λοιπόν δεχθούμε σαν συντριπτικό παράγοντα ιστορικής μεταλλαγής της Θεσσαλονίκης το προσφυγικό κύμα, θα πρέπει να αναγνωρίσουμε ως έναν από τους τύπους συγκέντρωσης της μεταλλαγής το σιδηροδρομικό σταθμό.

Η Πολεοδομία

Ο πολεοδομικός ανασχεδιασμός της Θεσσαλονίκης ξεκίνησε μετά τη πυρκαγιά του 1917 και σήμανε την απαρχή της σύγχρονης πολεοδομίας στην Ελλάδα. Όμως οι επείγουσες ανάγκες ανέτρεψαν τις προτεραιότητες και δεν επέτρεπαν πλέον καμία διάκριση τοπικών αναγκών και ιδιαιτεροτήτων, ούτε επεξεργασμένο σχεδιασμό. Οι επιδράσεις του προσφυγικού εποικισμού υπήρξαν αποφασιστικές. (Γερολυμπου 1996). Η Θεσσαλονίκη του 1930 και αργότερα βεβαίως, δεν μοιάζει σε τίποτα με την πόλη που προσπάθησαν να σχεδιάσουν οι πολεοδόμοι του 1920. Κάθε πολεοδομικό σχέδιο της εποχής καταπατήθηκε από το δυναμικό κύμα του τεράστιου πλήθους και των επιτακτικών αναγκών. Ο σχεδιασμός με κριτήριο μια καθαρή και όμορφη πόλη, στάθηκε αδύνατο να προβλέψει για χιλιάδες προσφύγων που πάλευαν για επιβίωση. Η αστική δομή της Θεσσαλονίκης άλλαξε για πάντα στα χρόνια εκείνα, όχι από κάποια υπολογισμένη παρέμβαση αλλά από τα χέρια των νέων κατοίκων της.

“τι θαύμα! Η περιοχή γύρω από τη Θεσσαλονίκη που ήταν άλλοτε βοσκοτόπια...έχει μετατραπεί τώρα σε περιβόλια και αμπέλια”

Mazower (2006)

Η αστική ανοικοδόμηση της Θεσσαλονίκης αποτελούσε λιγότερο σημαντική προτεραιότητα της ελληνικής κυβέρνησης σε σύγκριση με αυτήν της Αθήνας και του Πειραιά. Όμως η δημογραφική επίδραση εδώ ήταν πολύ πιο έντονη. Το 1928 οι πρόσφυγες αποτελούσαν το 1/3 του πληθυσμού της πόλης. Επιπρόσθετα, υπήρχαν ακόμη άστεγοι εβραίοι και χριστιανοί από την πυρκαγιά του '17. Υπήρχε επιτακτική ανάγκη για ανοικοδόμηση. Το 1925 σχεδόν όλοι οι κάτοικοι της Άνω Πόλης ήταν πρόσφυγες και χωράφια και βοσκοτόπια της περιοχής χτίστηκαν για να καλύψουν τις επείγουσες ανάγκες κατοικίας. (Mazower 2006)

Στη Θεσσαλονίκη οι πολεοδόμοι μίλησαν για «αναρχία». Το πολεοδομικό σχέδιο του 1921 είχε προβλέψει επέκταση σε 2400 εκτάρια και πληθυσμό 350000 κατοίκων για το επόμενο 50 χρόνια, δηλαδή μέχρι το 1971. Στην πραγματικότητα, η πόλη επεκτάθηκε κατά 2000 εκτάρια και 274000 κατοίκους πριν την έναρξη του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου. (Mazower 2006)

Τα σπίτια που κατασκεύασε, με οικονομικούς πόρους προερχόμενους από ευρωπαϊκά δάνεια, το φτωχότερο ελληνικό κράτος της εποχής για τους πρόσφυγες, κάλυψαν ένα ελάχιστο μόνο μέρος των στεγαστικών τους αναγκών. Οι απαλλοτριώσεις γαιών, κρατικές και ατομικές ήταν συνεχείς. Γεννήθηκαν πολλοί παράνομοι οικισμοί, από τους οποίους πολλοί κατεδαφίστηκαν μέχρι τη δεκαετία του '50, αλλά πολλοί νομιμοποιήθηκαν. Ο Mazower στο βιβλίο του 'Θεσσαλονίκη - Πόλη των Φαντασμάτων' παραθέτει μαρτυρίες του 1928 που περιγράφουν παραγκουπόλεις 200.000 κατοίκων.

Η Δυστοπία

“[...] στη Θεσσαλονίκη. Ανεργία, πόνος, θάνατος.”

*Κώστας Σιδηρόπουλος,
‘Ανάθεμά τους, αυτοί μας κατάστρεψαν’, Τόμος Δ’*

Ο χώρος της Θεσσαλονίκης είχε μεταλλαχθεί σε σκηνή πολλαπλών δραματικών ιστοριών. Τα υποκείμενα μετατρέπονταν από μέλη ενός κοινωνικού συνόλου, σε παρίες, πρωταγωνιστές σε ένα δράμα άγνωστο για τον ως τότε τρόπο ζωής τους. Η ταξική αλλαγή προς τα κάτω για τους περισσότερους (τουλάχιστον στην αρχή) και ο κοινωνικός εξευτελισμός νοσηματοδοτούσαν το χώρο.

Οι πρόσφυγες βρέθηκαν αντιμέτωποι με τον κοινωνικό ρατσισμό. Βρισκόμενοι σε έναν εχθρικό χώρο όπου το κοινωνικό σύνολο τους έβλεπε ως παρείσακτους, οι πρόσφυγες αντιμετώπισαν την κατάλυση των προϋπαρχόντων κοινωνικών δομών τους με τη δημιουργία δεκάδων ενώσεων, συλλόγων και λεσχών. Κοινωνικές συσσωματώσεις γεννιούνταν σε κάθε περιοχή εγκατάστασης ενάντια στους εχθρικούς αυτόχθονες και τη γραφειοκρατία.

Η Θεσσαλονίκη, στα τελευταία χρόνια πριν την προσάρτηση, ακολουθούσε ανεξάρτητο οικονομικο-πολιτικό δρόμο από την Παλιά Ελλάδα. Όταν το 1821, η νότια ηπειρωτική Ελλάδα ετοιμαζόταν να ιδρύσει την νεότερη ελληνική δημοκρατία, η Θεσσαλονίκη βρισκόταν ακόμη στην οθωμανική αυτοκρατορία. Πέρασαν περίπου 90 χρόνια και πολλές συρράξεις ακόμη, ώστε η πόλη να τεθεί υπό διοίκηση της ελληνικής κυβέρνησης. Ενόσω, η Ελλάδα της εποχής 1821-1912 απασχολούνταν με την ανεξαρτησία και τις διεθνείς συμμαχίες, η Θεσσαλονίκη ήταν μία εμπορική μητρόπολη, πολύ λιγότερο επηρεαζόμενη από το πολιτικό κλίμα της περιοχής από ότι τα ελλαδικά εδάφη. Η “ευμάρεια της Θεσσαλονίκης προέκυπτε κάθε φορά από τον έλεγχο που ασκούσε η πόλη πάνω σε μακρινούς εμπορικούς δρόμους.” (Mazower 2006). Η τάση της εποχής για διαχωρισμό εθνικών κρατών και τα νικηφόρα αποτελέσματα του ελληνικού στρατού, άφησαν τη Θεσσαλονίκη αποκομμένη από τις διεθνείς αγορές της και κλεισμένη μέσα στα όρια μιας μικρής χώρας. Για ακόμη μια φορά, η σύνδεση με το σταθμό νοσηματοδοτεί την μεταλλαγή. Ο σταθμός, από κοσμοπολίτικο εμπορικό κόμβο, μετατράπηκε σε υποβαθμισμένο τόπο, γεμάτο ρακένδυτους και απελπισμένους πρόσφυγες. Ο παραλληλισμός του χώρου σταθμού με τον χώρο πόλη είναι αυτόματος.

Οι επιτακτικές ανάγκες επιβίωσης του πλήθους των προσφύγων ενέτειναν τη φτωχοποίηση μιας εμπορικής πόλης που μόλις είχε χάσει την ενδοχώρα της. Ακόμη κι οι εγχώριες αγορές άλλαζαν, η κατασκευή αντικειμένων μουσουλμανικής κουλτούρας έφθινε γοργά, μαζί με διάφορα άλλα επαγγέλματα που εξαφανίζονταν και αντικαθίστανταν σύμφωνα με τις προσταγές της εποχής. Η φτώχεια χωρικοποιήθηκε, όπως συμβαίνει σε κάθε πόλη, σε περιοχές δεκτικότερες στους παρίες, μεταξύ τους ο σιδηροδρομικός σταθμός και οι παρακείμενες συνοικίες. Γύρω από το σιδηροδρομικό σταθμό, η γειτονιά Τενεκέ-Μαχαλάς, μια παραγκούπολη με περιγραφικό όνομα και μονόχωρες κατοικίες με λαμαρινένιες στέγες, ήταν ένας τόπος

ένδειας, εξαθλίωσης και ασθενειών. Περιοχές παραπλεύρως του σταθμού ήταν φτωχές ήδη πριν τον ερχομό των προσφύγων, μεταξύ αυτών ο συνοικισμός Χιρς όπου έμεναν πυρόπληκτοι εβραίοι. Η Τούμπα, μια ακόμη προσφυγική συνοικία, ήταν σε καλύτερη κατάσταση, με καθαρότερο αέρα, στην πλαγιά του βουνού, όπως και οι Σαράντα Εκκλησιές και η Καλαμαριά. Ωστόσο οι κατοικίες των προσφύγων ξεχώριζαν από χιλιόμετρα δίπλα στις διάσπαρτες βίλες της μεσαίας τάξης (Mazower 2006).

Το δεσπόζον κίνητρο ήταν πλέον η ανάγκη επιβίωσης. Και οι πρόσφυγες ήταν το νέο εργατικό δυναμικό που ήταν πρόθυμο να κάνει οποιαδήποτε δουλειά με χαμηλό ημερομίσθιο. Η Θεσσαλονίκη έγινε πεδίο βίαιου ταξικού αγώνα και πολιτικών αναταραχών, και πολιτικές ιδέες για ίση κατανομή του πλούτου δεν άργησαν να βρουν πρόσφορο έδαφος. Οι πρόσφυγες, στη συνείδηση των αυτοχθόνων Θεσσαλονικιών, πολύ συχνά ταυτίστηκαν με κομμουνιστές ή με παρανόμους. Χρησιμοποιώντας μερικές φράσεις του M. Davis, η εγκληματοποίηση της προσωπικής κατάστασης δίνει τροφή στις φαντασιώσεις των «κανονικών» κοινωνικών ομάδων για τη φύση των επικίνδυνων τάξεων. Και οι περίτρομες φαντασιώσεις ανθίζουν σε συνθήκες θερμοκηπίου (Davis 1992). Την πόλη, που μέχρι πρόσφατα φιλοξενούσε κομψευόμενους στρατιωτικούς και διπλωμάτες της Ευρώπης στα κοσμοπολίτικα καφέ, είχαν πλέον οικειοποιηθεί οι φτωχοί.

Η Πολιτισμική ταυτότητα

“Καμία μετανάστευση δεν άσκησε ούτε κατά διάνοια τόση επίδραση όσο η πανικόβλητη μετανάστευση περισσότερου από 1.000.000 χριστιανών”. (Mazower 2006)

Αφού η ανταλλαγή συντελέστηκε με θρησκευτικό κριτήριο, η Θεσσαλονίκη κατοικούνταν πλέον κυρίως από χριστιανούς. “*Το 1913 οι έλληνες αποτελούσαν μειονότητα μέσα στους 157000 κατοίκους της πόλης. Το 1928 ήταν το 75% σε μια πόλη 236000.*” γράφει ο Mazower, χρησιμοποιώντας τον όρο «έλληνες» για να περιγράψει μάλλον τον όρο «χριστιανοί». Η διαφοροποίηση αυτή των όρων είναι πολύ περισσότερο από θέμα πολιτικής ορθότητας, γιατί οι πληθυσμοί που έφτασαν στη Θεσσαλονίκη κάθε άλλο παρά «έλληνες» ήταν ως σύνολο. Πόσο μάλλον αν αναλογιστεί κανείς την ενδεχομενικότητα της ταυτότητας «έλληνας» εκείνα τα χρόνια, που μόλις είχε ξεκινήσει να σχηματοποιείται. Ο κυβερνητικός σκοπός για εθνική ομοιογένεια, σε καμία περίπτωση δεν επετεύχθη σε κοινωνικό επίπεδο, παρά μόνο σταδιακά. Οι «έλληνες αδελφοί» έφερναν μαζί τους παράξενες ενδυμασίες, ξένα έθιμα, ακατανόητες διαλέκτους ακόμη και την τούρκικη γλώσσα, που πολλοί μιλούσαν καλύτερα από την ελληνική. “*Πολλοί θεωρούσαν τους εαυτούς τους «Μικρασιάτες Χριστιανούς» ή «Χριστιανούς της Ανατολής» παρά «Έλληνες»*” (Mazower 2006). Μετά την εισροή των νέων πληθυσμών η αγορά της Θεσσαλονίκης γέμισε τούρκικη μουσική και τούρκικο σινεμά. Οι περισσότεροι μουσουλμάνοι θεσσαλονικείς ήταν γέννημα-θρέμμα της πόλης και της γύρω περιοχής, μιλούσαν ελληνικά και δεν είχαν ποτέ τους επισκεφθεί τουρκικά εδάφη.

“Έτσι οι γονείς ... φτάνουν στην Καραφεριά, απ’ όπου παίρνουν το τραίνο. Φτάνουν στη Θεσσαλονίκη και από ‘κει παίρνουν το καράβι για τη Σμύρνη... Όταν ξεκίνησε η εγκατάσταση, η οικογένειά μου μετακινήθηκε στο νέο χωριό του Ναρλιντερέ...”

Ρεφέρ Οζκάν,
στο ‘Αδερφέ που πας;’ του Ομέρ Ασάν

“Μείναμε μαζί με τους τούρκους μέσα στο ίδιο σπίτι. Οι τούρκοι φύγανε τον Ιούλιο του 1924. Όταν φεύγανε, πολύ λυπόταν. Θυμάμαι έναν τούρκο που έσκυψε και πήρε χώμα και το φίλησε...”

Σοφοκλής Αμανατίδης,
‘Θυμάμαι έναν Τούρκο που έσκυψε και πήρε χώμα και το φίλησε’, Τόμος Δ’ ⁽¹⁾

Οι κοινότητες και οι ατομικότητες συνδέουν άρρηκτα τον χώρο, μέχρι και στο υλικό του επίπεδο, με την κοινωνία τους και την ταυτότητά τους. Η κατάλυση του δεσμού αφήνει το χώρο γυμνό από νοηματοδότηση ή καλύτερα αποξενωμένο από την κατοίκηση που τον έχει νοηματοδοτήσει. Οι μουσουλμάνοι κατείχαν μεγάλο ποσοστό της αστικής γης, τουλάχιστον το 1/3 της πυρίκαυστης ζώνης κατοικούσαν από μουσουλμάνους και η Άνω Πόλη στην πλειοψηφία της (Mazower 2006). Ολόκληρες οδοί και γειτονιές άδειασαν από τους ως τότε κατοίκους τους. Παντού στην πόλη, κομμάτια χώρου μεταλλάχθηκαν πλήρως όταν ανταλλάχθηκε η κοινότητα που τα κατοικούσε.

Το πολυπολιτισμικό στοιχείο πριν την εποχή της ανταλλαγής, προερχόταν κυρίως από ευρωπαίους στρατιώτες, εμπόρους και λιγότερο από όσους πρόσφυγες είχαν ήδη μετακινηθεί εθελούσια λόγω των συρράξεων. Η ανταλλαγή μετέτρεψε τη Θεσσαλονίκη σε μια χριστιανική πόλη και σταδιακά σταθεροποίησε την μετατροπή της από πολυπολιτισμικό κόμβο εμπορικών δρόμων σε διοικητικά ελληνικό αστικό κέντρο. Οι σκοποί των αρχών ήταν φανεροί: η διοίκηση της πόλης, αμέσως μετά την αναχώρηση των μουσουλμάνων, φρόντισε να εξαλείψει από το πρόσωπο της Θεσσαλονίκης κάθε μουσουλμανική καταγραφή. Το μουσουλμανικό νεκροταφείο καταστράφηκε και κατεδαφίστηκαν οι μιναρέδες αλλάζοντας τον ουρανό της Θεσσαλονίκης για πάντα. Ωστόσο η Θεσσαλονίκη σε καμία περίπτωση δεν εξελληνίστηκε κατ’ αρχάς, παρά τις προσπάθειες των αρχών. Αυτό ήρθε σαν συνέχεια με το πέρασμα των γενεών και τη διακυβέρνηση κάτω από το ελληνικό κράτος. Αντιθέτως, την περίοδο της Ανταλλαγής η Θεσσαλονίκη μετατράπηκε σε ένα πεδίο αναγκαστικής συνύπαρξης (δύο) εθνοτήτων και λαών.

1. Περισσότερα για την Υποχρεωτική Ανταλλαγή των μουσουλμάνων της Κρήτης στο Π. Πρεβελάκης ‘Το Χρονικό μας πολιτείας’

Η Ελευθεριακότητα

Με τον ερχομό των προσφυγικών ρευμάτων, οι γυναίκες στο κέντρο της πόλης έγιναν πολύ περισσότερο ορατές από όσο όριζαν οι τρεις κύριες παραδόσεις της πόλης. Πρώτα γιατί, λόγω του πολέμου και των σφαγών, έφτασαν πολύ περισσότερες γυναίκες - πρόσφυγες απ' ότι άντρες. Κυριότερα όμως, γιατί με την ανταλλαγή και τη ρώσικη επανάσταση, έφτασε ένα κύμα οικονομικά κατεστραμμένων γυναικών που έπρεπε να δουλέψουν "πέρα πλέον από υπηρέτριες και παραμάνες, στα καφενεία, στις ταβέρνες, στα καταστήματα, στα βαριετέ ως τραγουδίστριες και χορεύτριες, μοδίστριες, καπνεργάτισσες" (Mazower 2006). Η πορνεία ήταν μεγάλη αγορά στην πόλη και επί οθωμανικής αυτοκρατορίας, αλλά αυξήθηκε με τον ερχομό περισσότερων κοινωνικών παριών, τόσο ως «προσφορά» όσο και ως «ζήτηση».

Η πόλη φαίνεται να σφράγισε τότε τον τίτλο της ως η πόλη της διασκέδασης. Η πολύχρωμη, ελευθεριακή, υποκοσμική Θεσσαλονίκη ερχόταν σε αντίθεση με το πουριτανικό πρόσωπο της πρωτεύουσας του μεσοπολέμου (Mazower 2006). Η χιλιομετρική απόστασή της από την Αθήνα εξαργυρώθηκε και σε διοικητική απόσταση και οι θεσσαλονικώτικες αστυνομικές αρχές δρούσαν με δικό τους σύστημα αρχών και δικούς τους κανόνες. Το ρεμπέτικο, ένα μετεξελιγμένο απομεινάρι της μουσικής των φτωχών της ανατολίτικης μεσογείου, άνθησε στην πόλη όπως σε πολλές προσφυγικές περιοχές, και καθιέρωσε την κουλτούρα του σαν κομμάτι της πολιτισμικής ταυτότητας της Θεσσαλονίκης.

Η προσφυγική κρίση και η αποδιάρθρωση του κράτους έστησαν ένα πρόσφορο σκηνικό για τους ηθικούς πανικούς που περιέγραψε πολλά χρόνια αργότερα ο Wacquant. Μπροστά στη συλλογική ηθική υγεία του έθνους γεννήθηκαν και οξύνθηκαν κοινωνικές αντιπαραθέσεις. Η ανάγκη της κοινωνίας των ανθρώπων για διαχωρισμό των σωμάτων, αφηγείται την ανάγκη για καθαρότητα, που συνδέεται με τη σκέψη πως το έτερο σώμα συνιστά έναν έτερο κόσμο, που δεν μπορεί να «ανήκει» στην εξαγνισμένη ζωή της κοινότητας (Ahmed 2000).

Τη δεκαετία του 1920, σιδηροδρομικός σταθμός της Θεσσαλονίκης νοσηματοδοτήθηκε ως το σημείο μηδέν, από όπου πήγασαν οι σημαντικότερες αλλαγές για την πόλη της Θεσσαλονίκης.



Μικρασιάτες πρόσφυγες στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης



Μετακίνηση εβραίων προς το γκέτο Χιρς μέσω Εγνατίας

II. Σημείο δεύτερο. Τα τρένα του Θανάτου

Τον Οκτώβρη του 1940, το ελληνικό κράτος ενεπλάκη στο Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Τον Απρίλιο του 1941, η Θεσσαλονίκη περνάει υπό γερμανική κατοχή. Η Τελική Λύση του Τρίτου Ράιχ έχει ξεκινήσει να εφαρμόζεται από το 1941 στέλνοντας τους παρίες (εβραίους, τσιγγάνους, κομμουνιστές, πολιτικούς αντιπάλους, ομοφυλόφιλους και πολλούς άλλους) σε φρικτό θάνατο. Τον Ιούλιο του 1943, ο Κόκκινος Στρατός πέρασε στην επίθεση ενάντια στα στρατεύματα του Άξονα. Από το φθινόπωρο του 1943, ο ρώσικος στρατός είχε αρχίσει σταδιακά να απωθεί τις δυνάμεις κατοχής από εδάφη της ανατολικής Ευρώπης.

Τον Μάρτιο του 1943 αναχώρησε από τη Θεσσαλονίκη ο πρώτος από μια σειρά συρμών με κατεύθυνση το Auschwitz, συρμοί που θα έμεναν στην ιστορία ως τρένα του θανάτου. Οι επικεφαλής της επιτροπής της SD (Sicherheitsdienst = Υπηρεσία Ασφαλείας) της Θεσσαλονίκης, αξιωματικοί των SS Alois Brunner, Dieter Wisliceny, με την σύμπραξη του Max Merten, σύμβουλου του στρατιωτικού διοικητή Θεσσαλονίκης-Αιγαίου, εφάρμοσαν την Endlösung (Τελική Λύση) στην πόλη, στέλνοντας σχεδόν καθολικά την εβραϊκή κοινότητα στα στρατόπεδα συγκέντρωσης Auschwitz και Auschwitz II - Birkenau. Από τους θεσσαλονικιούς εβραίους επιβίωσαν περίπου 2 στους 100 ⁽²⁾. Στο σύνολο τους σχεδόν, οι εβραίοι της Θεσσαλονίκης επιβιβάστηκαν σε αμαξοστοιχίες με προορισμό μια απόλυτα άγνωστη μοίρα.

II.i. Ιστορικά

Πριν το τελικό σχέδιο του εκτοπισμού της εβραϊκής κοινότητας στα στρατόπεδα συγκέντρωσης, οι γερμανικές αρχές κατοχής είχαν ορίσει μέτρα που συντελούσαν στον κοινωνικό αποκλεισμό και στο κλίμα τρομοκρατίας της κοινότητας.

Την Τετάρτη 8 Ιουλίου 1942 δημοσιεύτηκε στην εφημερίδα *“Η Απογευματινή”*, διαταγή του στρατιωτικού διοικητή Θεσσαλονίκης-Αιγαίου σύμφωνα με την οποία όλοι οι άντρες εβραίοι ηλικίας 18-45 ετών, καλούνταν να προσέλθουν στην Πλατεία Ελευθερίας στις 11 Ιουλίου 1942. Ο νομικός σύμβουλος της κοινότητας Γιόμτβτ Γιακοέλ σημείωνε στο ημερολόγιο του *«η ενέργεια αυτή υπήρξε η πρώτη από της Κατοχής επίσημος εκδήλωσης αντισημιτικής πολιτικής εν Θεσσαλονίκη»*. Ο ανακοινωμένος στόχος της συγκέντρωσης ήταν η καταγραφή περίπου 7000 αντρών ικανών για εργασία, ωστόσο η διαδικασία συνοδεύτηκε από ταπεινωτικές ασκήσεις κάτω από τον ήλιο, ύβρεις και ξύλο. (Πηλιχός 2017)

2. Οι αριθμοί των νεκρών και επιζήσαντων δεν είναι επιστημονικά πλήρως εξακριβωμένοι. Σχόλιο και επεξήγηση από το Εβραϊκό Μουσείο Θεσσαλονίκης στη σελίδα 41 του παρόντος

Στα μέσα του Ιουλίου περίπου 3500 από τους καταγεγραμμένους στάλθηκαν σε καταναγκαστικά έργα σε λατομεία της βορείου Ελλάδος, μεταξύ αυτών και η συντήρηση της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης- Αθηνών. Στις 17 Οκτωβρίου 1942 η κοινότητα ήρθε σε συμφωνία με τον Μαξ Μέρτεν για την απαλλαγή των μελών της από την καταναγκαστική εργασία και κατέβαλε στις γερμανικές αρχές 3,5 δις δραχμές.

“Είχαν τοιχοκολλήσει [αξιωματούχοι της κοινότητας τον Μάρτιο του '43] ένα χαρτί, ότι όσοι πάνε εθελοντές στα έργα των Γερμανών, εντός της Ελλάδος, οι συγγενείς των θα απαλλαχτούν από τον εκτοπισμό. Δηλαδή θα μείνουν στη Θεσσαλονίκη. Πήγα εθελοντής στη Θήβα... Ήταν Αύγουστος του '43. Μας φέρανε στο Βαρόνου Χιρς. Δεν ήταν κανένας εκεί, ούτε γάτα. Τίποτα. Όλοι είχαν εκτοπιστεί.”

*Μωσέ Χαλέγονα - Αρ. 137034,
στο Άουσβιτς - Αριθμός Μελλοθανάτου’*

Στις 6 Φεβρουαρίου 1943 έφτασαν στη Θεσσαλονίκη οι αξιωματικοί των SS, Alois Brunner και Dieter Wisliceny. Η πρώτη εντολή τους ήταν το κίτρινο άστρο του Δαβίδ: Όλοι οι ελληνικής υπηκοότητας Εβραίοι ηλικίας άνω των πέντε ετών έπρεπε να φέρουν το διακριτικό κίτρινο αστέρι και ειδικό δελτίο ταυτότητας, ενώ απαγορεύτηκε η αλλαγή τόπου κατοικίας άνευ αδείας και η κυκλοφορία μετά τη δύση του ήλιου. Συνέχεια είχαν οι απαγορεύσεις χρήσης μέσων μαζικής μεταφοράς και ιδιωτικών και δημόσιων τηλεφωνικών συσκευών και τέλος υποχρεωτική κατοίκηση σε συνοικίες - γκέτο (Σώλου 2017). Διατάχθηκε αναγκαστική μετακόμιση όλων των εβραίων στους ισραηλιτικούς οικισμούς Ρεζή Βαρδάε, Βαρόνου Χιρς, Καλαμαριάς, Αγίας Παρασκευής και Καραγάτς. Εξαιρέθηκαν οι αποκλειστικά εβραϊκές περιοχές στις παρυφές της πόλης, στους κατοίκους των οποίων επετράπη να παραμείνουν (Mazower 2006). Οι υπόλοιποι εβραίοι διατάχθηκαν μέχρι τις 25 Φεβρουαρίου να έχουν μετακομίσει στα καθορισμένα εβραϊκά γκέτο. Την ίδια ημερομηνία οι εβραϊκές κατοικίες σημαδεύτηκαν χαρακτηριστικά, ενώ και τα εβραϊκά καταστήματα έπρεπε να φέρουν ορατή αναγνωριστική πινακίδα στα ελληνικά και γερμανικά (Πηλιχός 2017). Οι λέσχες, σύλλογοι και οργανώσεις διατάχθηκαν να διαγράψουν τους εβραίους τους.

1 Μαρτίου οι εβραίοι θεσσαλονικείς κλήθηκαν να δηλώσουν λεπτομερώς τα περιουσιακά τους στοιχεία.

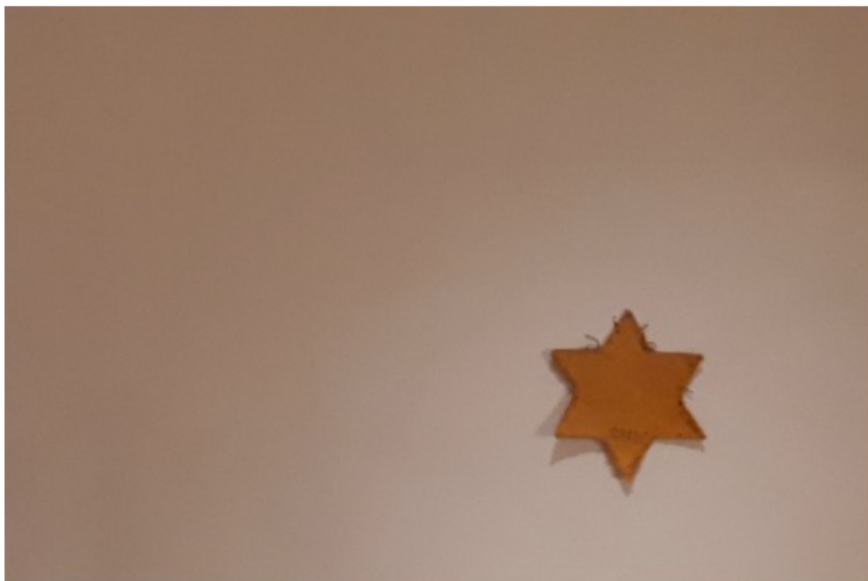
Το ιστορικό σκιαγραφεί μια κλιμακούμενη σειρά ενεργειών διαχωρισμού και αποκλεισμού της κοινωνικής ομάδας των εβραίων. Οι εβραίοι έπρεπε να κατηγοριοποιηθούν από την υπόλοιπη κοινωνία της πόλης ως «Άλλοι», ως ξένα σώματα. Ο διαχωρισμός χωρικοποιήθηκε στα εβραϊκά γκέτο και στον συνοικισμό Χιρς συγκεκριμένα. Η εφαρμογή της Τελικής Λύσης αποσκοπούσε πρώτα στην οικονομική καταστροφή των εβραίων και την αποδόμηση κάθε δομής ασφάλειας τους, πριν την εξόντωσή τους. Οι εβραίοι έφτασαν να έχουν τόσο αποκοπεί από τη σύνδεση τους με την μητρική τους πόλη, που υπάρχουν μαρτυρίες ατόμων που ανυπομονούσαν πια να αναχωρήσουν.



*Η συγκέντρωση
στην Πλατεία
Ελευθερίας*



*Επιγραφή σε
παράθυρο,
Θεσσαλονίκη*



Το κίτρινο αστέρι



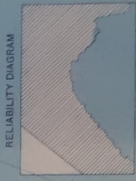
THESSALONIKI

MEDITERRANEAN GRID

ISLANDS OF GREECE

KEY TO GOVERNMENT MUNICIPAL AND INDUSTRIAL ESTABLISHMENTS

- 1. MUNICIPAL OFFICE
- 2. MUNICIPAL OFFICE
- 3. MUNICIPAL OFFICE
- 4. MUNICIPAL OFFICE
- 5. MUNICIPAL OFFICE
- 6. MUNICIPAL OFFICE
- 7. MUNICIPAL OFFICE
- 8. MUNICIPAL OFFICE
- 9. MUNICIPAL OFFICE
- 10. MUNICIPAL OFFICE
- 11. MUNICIPAL OFFICE
- 12. MUNICIPAL OFFICE
- 13. MUNICIPAL OFFICE
- 14. MUNICIPAL OFFICE
- 15. MUNICIPAL OFFICE
- 16. MUNICIPAL OFFICE
- 17. MUNICIPAL OFFICE
- 18. MUNICIPAL OFFICE
- 19. MUNICIPAL OFFICE
- 20. MUNICIPAL OFFICE
- 21. MUNICIPAL OFFICE
- 22. MUNICIPAL OFFICE
- 23. MUNICIPAL OFFICE
- 24. MUNICIPAL OFFICE
- 25. MUNICIPAL OFFICE
- 26. MUNICIPAL OFFICE
- 27. MUNICIPAL OFFICE
- 28. MUNICIPAL OFFICE
- 29. MUNICIPAL OFFICE
- 30. MUNICIPAL OFFICE
- 31. MUNICIPAL OFFICE
- 32. MUNICIPAL OFFICE
- 33. MUNICIPAL OFFICE
- 34. MUNICIPAL OFFICE
- 35. MUNICIPAL OFFICE
- 36. MUNICIPAL OFFICE
- 37. MUNICIPAL OFFICE
- 38. MUNICIPAL OFFICE
- 39. MUNICIPAL OFFICE
- 40. MUNICIPAL OFFICE
- 41. MUNICIPAL OFFICE
- 42. MUNICIPAL OFFICE
- 43. MUNICIPAL OFFICE
- 44. MUNICIPAL OFFICE
- 45. MUNICIPAL OFFICE
- 46. MUNICIPAL OFFICE
- 47. MUNICIPAL OFFICE
- 48. MUNICIPAL OFFICE
- 49. MUNICIPAL OFFICE
- 50. MUNICIPAL OFFICE
- 51. MUNICIPAL OFFICE
- 52. MUNICIPAL OFFICE
- 53. MUNICIPAL OFFICE
- 54. MUNICIPAL OFFICE
- 55. MUNICIPAL OFFICE
- 56. MUNICIPAL OFFICE
- 57. MUNICIPAL OFFICE
- 58. MUNICIPAL OFFICE
- 59. MUNICIPAL OFFICE
- 60. MUNICIPAL OFFICE
- 61. MUNICIPAL OFFICE
- 62. MUNICIPAL OFFICE
- 63. MUNICIPAL OFFICE
- 64. MUNICIPAL OFFICE
- 65. MUNICIPAL OFFICE
- 66. MUNICIPAL OFFICE
- 67. MUNICIPAL OFFICE
- 68. MUNICIPAL OFFICE
- 69. MUNICIPAL OFFICE
- 70. MUNICIPAL OFFICE
- 71. MUNICIPAL OFFICE
- 72. MUNICIPAL OFFICE
- 73. MUNICIPAL OFFICE
- 74. MUNICIPAL OFFICE
- 75. MUNICIPAL OFFICE
- 76. MUNICIPAL OFFICE
- 77. MUNICIPAL OFFICE
- 78. MUNICIPAL OFFICE
- 79. MUNICIPAL OFFICE
- 80. MUNICIPAL OFFICE
- 81. MUNICIPAL OFFICE
- 82. MUNICIPAL OFFICE
- 83. MUNICIPAL OFFICE
- 84. MUNICIPAL OFFICE
- 85. MUNICIPAL OFFICE
- 86. MUNICIPAL OFFICE
- 87. MUNICIPAL OFFICE
- 88. MUNICIPAL OFFICE
- 89. MUNICIPAL OFFICE
- 90. MUNICIPAL OFFICE
- 91. MUNICIPAL OFFICE
- 92. MUNICIPAL OFFICE
- 93. MUNICIPAL OFFICE
- 94. MUNICIPAL OFFICE
- 95. MUNICIPAL OFFICE
- 96. MUNICIPAL OFFICE
- 97. MUNICIPAL OFFICE
- 98. MUNICIPAL OFFICE
- 99. MUNICIPAL OFFICE
- 100. MUNICIPAL OFFICE



SCALE 1:10,000

1:10,000 = 1 CM = 100 METERS

1:10,000 = 1 INCH = 2534 METERS

1:10,000 = 1 MILE = 1609 METERS

Συγκέντρωση κτηρίων της εβραϊκής κοινότητας

II.ii. Ο Συνοικισμός Χίρς

“Γύρω στις έντεκα το πρωί ήρθε στο σπίτι μια ομάδα από πολιτοφύλακες. Μας διέταξε να ετοιμάσουμε τα πράγματα μας. Θα πηγαίναμε στο στρατόπεδο του Βαρόνου Χίρς. Κοντά στον παλιό σιδηροδρομικό σταθμό, όπου υπήρχε ένας πολυάνθρωπος εβραϊκός συνοικισμός.[...] Σε δύο ώρες έπρεπε να βρισκόμαστε στο απαίσιες μνήμης αυτό στρατόπεδο. Ούτε η αδερφή μου ούτε εγώ μπορέσαμε, τότε, να σταθμίσουμε σωστά τη σοβαρότητα αυτού του γεγονότος.”

Χάιντς Σαλβατώρ Κούνιο



Είσοδος στο γκέτο Βαρόνου Χίρς

Το σημείο-καθακτήριο στο χρονικό των τρένων του θανάτου επεκτείνεται σίγουρα από στον σταθμό και προς τον συνοικισμό Χιρς. Οι δύο χώροι λειτούργησαν πλήρως εξαρτημένα στη διαδικασία απόλυτης αφαίρεσης της ταυτότητάς των υποκειμένων αφού λόγω της φυσικής εγγύτητας, χρησιμοποιήθηκαν σε ένα συγχρονισμένο σύστημα παλιρροιακών (μετα)κινήσεων εκκένωσης και εκτοπισμού. Ο συνοικισμός Χιρς λοιπόν, παρότι δεν ανήκει αυστηρά στη θεματολογία της εργασίας, θα αποτελέσει θέμα σύντομης αναφοράς, αφού χρωματίστηκε με συγκεκριμένη νοηματοδότηση σαν χωρική επέκταση του σιδηροδρομικού σταθμού.

Γεωγραφικά ο συνοικισμός του Βαρόνου Χιρς οριοθετούνταν από τις οδούς Μοναστηρίου, και από τον σιδηροδρομικό σταθμό, δυτικά της οδού 26ης Οκτωβρίου, σε μια έκταση περίπου 35 στρεμμάτων, όπως φαίνεται στον χάρτη συγκέντρωσης εβραϊκών τοπόσημων. Ο συνοικισμός, που είχε χτιστεί για να στεγάσει τους άστεγους της πυρκαγιάς του 1890 και τα θύματα των τσαρικών πογκρόμ και κατοικούσαν από φτωχούς εργάτες, χρησιμοποιήθηκε από τους αξιωματούχους του 3ου Ράιχ λόγω της θέσης του κοντά στον σιδηροδρομικό σταθμό της πόλης. Μετά τον εκτοπισμό των εβραίων οι δρόμοι που έφεραν εβραϊκά ονόματα μετονομάστηκαν και μεταπολεμικά ο συνοικισμός κατεδαφίστηκε.

Στις 4 Μαρτίου 1943 ο Ντίτερ Βισλιτσένι διέταξε να περιφραχθεί ο συνοικισμός Χιρς από όλες τις μεριές με ψηλούς ξύλινους φράχτες και συρματοπλέγματα και από εκείνη τη στιγμή άρχισε να λειτουργεί σαν διαμετακομιστικό κέντρο. Φυλάκια με ένοπλους φρουρούς στήθηκαν και ο συνοικισμός απομονώθηκε από την πόλη. Στα γκέτο επιτρεπόταν ελεγχόμενη είσοδος και έξοδος μέχρι τη δύση του ήλιου, αλλά στον συνοικισμό Χιρς, δεν επιτρεπόταν πια ούτε η είσοδος ούτε η έξοδος. Μία μία οι συνοικίες σταδιακά εκκενώνονταν και μεταφέρονταν στο Χιρς για εκτοπισμό. (Πηλιχός 2017)

Βλέπουμε χαρακτηριστικά ετεροτοπολογίας στον χώρο του συνοικισμού. Η ελεγχόμενη και υποχρεωτική είσοδος και έξοδος, η κατάτμηση της πραγματικότητας που βιώνονταν εντός του χώρου και χρόνου του συνοικισμού Χιρς ως σημείο πλήρως διαφοροποιημένο από τον έξω κόσμο, χαρακτηρίζει τον συνοικισμό ως ετεροτοπικό σημείο του αστικού ιστού.

Η εφαρμογή των μέτρων ξεκίνησε στις 8/2/43 και μέχρι τις 25/2/43 όλοι οι εβραίοι της Θεσσαλονίκης είχαν μεταφερθεί σε γκέτο, 17 μέρες μετά έφευγε το πρώτο τρένο. Οι Βισλιτσένι και Μπρίνερ είχαν διαταγή να τελειώνουν με τη Θεσσαλονίκη σε 6-8 εβδομάδες. Όταν ξεκίνησε η πρώτη αποστολή είχαν περάσει μόλις 5 εβδομάδες από την άφιξη τους. (Κούνιο - Αμαρίλιο)

“Και μια μέρα, ήμασταν στο σπίτι, στη γιαγιά, ήτανε σχεδόν Πάσχα. Είχαμε πάρει το προζύμι, όλα [...] Και ετοιμάζαμε το Πάσχα Και ήρθαν οι Γερμανοί το πρωί και μας σήκωσαν: «Ράους, ράους ράους ράους». Μας έβγαλαν από τις μπαράγκες και ήρθαμε με τα πόδια, περάσαμε από το Βαρδάρη και φτάσαμε στο Βαρόνο Χιρς [...]”

Ζάννα Σαντικάριο-Σαατσόγλου - Αρ. 39405,
στο 'Αουσβιτς - Αριθμός Μελλοθανάτου'

“Εγώ ήμουν αρραβωνιασμένη [...] Και πλήρωσε το φορτηγό [ο αρραβωνιαστικός μου] και την άλλη μέρα θα μας παίρνανε. Είχα έτοιμα όλα που θα φεύγαμε.[...] Και έτσι με πήρε ένα ωραίο παλτό η μαμά μου που λεν, το πιο ακριβό που υπήρχε. Και μέσα στις βάτες εδώ μες στα κουμπιά, βάλανε δολάρια. Γεμάτο δολάρια. Εκείνο το παλτό άξιζε, τι να σε πω, τρία μέγαρα, όχι ένα και δύο από τα λεφτά που βάλανε μέσα. Και το φόρεσα. [...] Περιμέναμε το πρωί που θα ‘ρθει ο αρραβωνιαστικός μου να μας πάρει να φύγουμε. Μας μπλοκάρισαν το βράδυ... [...]

Από του Μπάρον Χιρς, καθίσαμε εκεί πέρα καμιά δεκαριά μέρες, ώσπου να γυρίσουν τα βαγόνια από την αποστολή και μας πήραν κι εμάς. [...] Εντάξει, λεφτά είχαμε, αγοράζαμε από τον μπακάλη απ’ αυτά όλα, αλλά μέσα, όχι έξω. Και που λες, μια μέρα λέει: «απ, απ, απ, θα φύγετε όλοι»”

Τζένη Γιομπώβ - Αρ. 39018,
στο ‘Αουσβιτς - Αριθμός Μελλοθανάτου’

Η μετακίνηση στον χώρο στην περίπτωση του γκέτο Χιρς το 1943, όπως και στην περίπτωση του σιδηροδρομικού σταθμού, ήταν πολύ παραπάνω από τοπική. Η μεταφορά στο συνοικισμό Χιρς ήταν μία τομή στην πραγματικότητα των υποκειμένων. Δεν επρόκειτο μόνο για μετατόπιση αλλά και για μετάβαση σε μια άλλη πραγματικότητα και ταυτότητα. Ο Foucault θεώρησε την απαρχή της λειτουργίας ενός ετεροτοπικού χώρου ως τέτοιου, τη στιγμή που το άτομο φτάνει σε απόλυτη ρήξη με τον παραδοσιακό του χρόνο. Η απομάκρυνση των εβραίων από τα σπίτια τους αποτελεί μια απόλυτη φουκωική ετεροχρονία.

“Το ‘43, οι Γερμανοί μας είπαν να βάλουμε την κονκάρδα την κίτρινη και να πάμε στον Βαρόνου Χιρς και από κει θα μας πήγαιναν στο άγνωστο για μας [...] Καθίσαμε δυο μέρες εκεί και δυο νύχτες. Και περιμέναμε να συγκεντρωθούμε στο σταθμό, για να μας πάρουνε όπου θέλουν αυτοί. Φύγαμε από του Βαρόνου Χιρς. Δεν ξέραμε που πηγαίναμε. Δεν ξέραμε, -εις το άγνωστο. Τότες ήμουν 17 χρονών. Γεννηθείς το ‘26.”

Νίνα Αντζελ - Αρ. 38964,
στο ‘Αουσβιτς - Αριθμός Μελλοθανάτου’

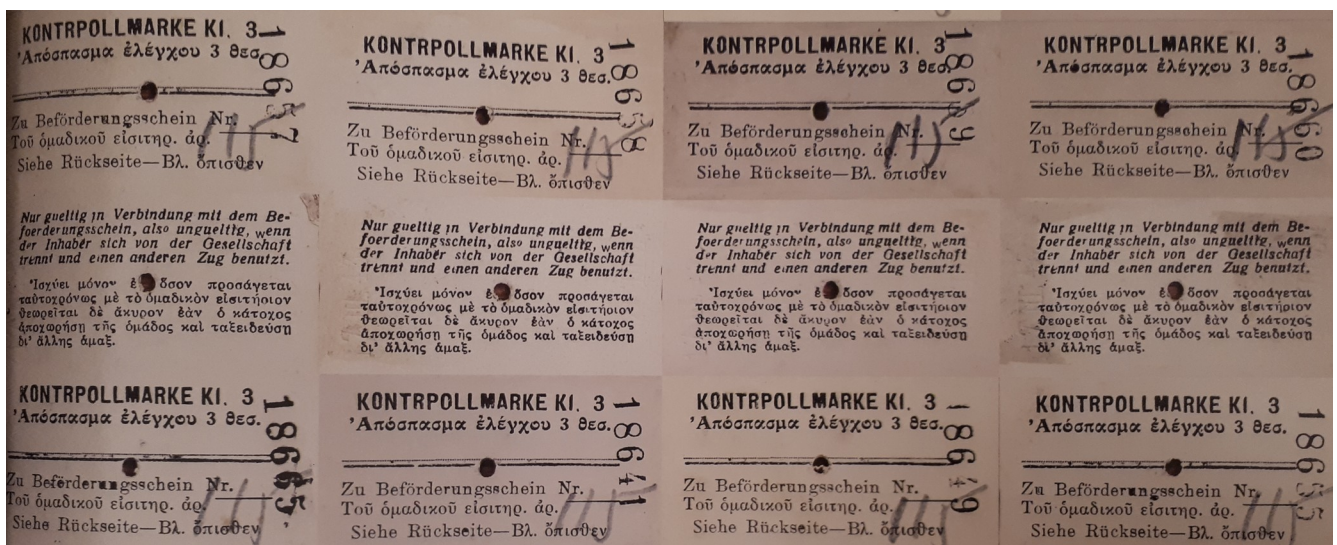
Στις 14 Μαρτίου ο αρχираββίνος Τσβι Κορετσ διατάχθηκε να συγκαλέσει δημόσια συγκέντρωση όπου ανακοίνωσε στους εβραίους ότι θα μεταφερθούν στην Κρακοβία όπου θα τους περιμένει «δουλειά ανάλογη με την κλίση τους, μια νέα ζωή κοντά στη γη, εβραϊκός οικισμός» (Πηλιχός 2017). Η συγκέντρωση κατέληξε σε γιουχαΐσματα και κλάματα. Την επόμενη πάνω από 30 βαγόνια περίμεναν στο σταθμό. Οι επιβάτες είχαν προμηθευτεί εισιτήριο για την επιβίbasή τους στις αμαξοστοιχίες. Οι Ναζί παραπλάνησαν πολλές εβραϊκές κοινότητες διαβεβαιώνοντας πως ο εκτοπισμός τους ήταν προσωρινός και είχε σκοπό την ευημερία και ασφάλεια της κοινότητας.

“... στου Βαρώνου Χιρς υπήρχε μια ειδική υπηρεσία, όπου αλλάξαμε τις δραχμές μας με επιταγές σε πολωνικά νομίσματα (ζλότυ). Μας έλεγαν ότι θα χρησιμοποιούσαμε τα χρήματα αυτά για τις πρώτες ανάγκες μας εκεί που θα πάμε. Μας έλεγαν ότι εκεί μας περιμένουν ωραία επιπλωμένα σπίτια”.

Αυριέτα Μόλχο,
στο Ε. Κούνιο-Αμαρίλιο & Α. Ναρ, ‘Προφορικές μαρτυρίες Εβραίων της Θεσσαλονίκης για το Ολοκαύτωμα’

“Έπρεπε στις δυο τα μεσάνυχτα να είμαστε συγκεντρωμένοι στην Κεντρική Πλατεία του Συνοικισμού Βαρώνου Χιρς. Παίρναμε μαζί μας: μια κουβέρτα, ένα κουτάλι, ένα πιρούνι. Έπρεπε να φορέσουμε τα πιο ζεστά ρούχα μας. Χρυσά κοσμήματα και άλλα τιμαλφή παραδόθηκαν στη Συναγωγή που μας έδωσε, στον καθένα μια σχετική απόδειξη παραλαβής των. Όσο για τα χρήματα που είχαμε μαζί μας παραδόθηκαν και αυτά στην Κοινότητα. Από κει θα παίρναμε μιαν επιταγή στο πολωνικό νόμισμα ζλότυ. Ένα ζλότυ αντιστοιχούσε τότε προς 30 δρχ. Οι δραχμές, άλλωστε δε θα είχαν καμιά αξία, έξω από τα ελληνικά σύνορα. Κι όλη τούτη η κωμωδία των ζλότυ, των επιταγών και της τράπεζα που θα της εξαργύρωνε, παίχθηκε κατά τρόπο τόσο πειστικό που κανείς μας δεν υποπτεύθηκε τίποτε.”

Χάιντς Σαλβατώρ Κούνιο



Εισιτήρια επιβίβασης στα τρένα του θανάτου

Η μετακίνηση των εβραίων χαρακτηρίζεται από τόπο προέλευσης το σταθμό Θεσσαλονίκης και τόπο προορισμού έναν ά-τόπο, το Άγνωστο. Ο Foucault, και εμπνευσμένος από αυτόν ο Hetherington, τοποθετούν την ετεροτοπία ανάμεσα στην α-τοπία, την ου-τοπία και την ευ-τοπία. Οι εβραϊκές και γερμανικές αρχές προσπάθησαν να δημιουργήσουν την εντύπωση ενός ευτοπικού χώρου προορισμού, όπου οι εκτοπισθέντες θα έφτιαχναν τις ζωές τους. Ο πραγματικός τόπος προορισμού ήταν η απόλυτη δυστοπία. Οι στοχαστές της ετεροτοπολογίας θα έβρισκαν μεγάλο ενδιαφέρον στην οξύμωρη χωρική και χρονική τομή του σταθμού Θεσσαλονίκης και του συνοικισμού Χιρς, με τους εξαθλιωμένους και κυνηγημένους εβραίους να προσπαθούν να πεισθούν πως στο τέρμα της διαδρομής τους περιμένει η γη της επαγγελίας.

«Στου Βαρώνου Χιρς ήταν πολύ δύσκολα [...] Εκεί μείναμε τέσσερις εβδομάδες ώσπου να έρθει η σειρά μας. [...] Στο τέρμα που ήταν ο σταθμός [...]».

Σύλια Σεβή,
στο Ε. Κούνιο-Αμαρίλιο & Α. Ναρ, 'Προφορικές μαρτυρίες Εβραίων της Θεσσαλονίκης για το Ολοκαύτωμα'

"...Καθίσαμε οχτώ μέρες εκεί πέρα και μετά αρχίσανε να έρχονται τα βαγόνια"

Ζάννα Σαντικάριο-Σαατσόγλου - Αρ. 39405 ,
στο 'Αουσβιτς - Αριθμός Μελλοθανάτου'

Έτσι κύλησε μέσα στη μιζέρια και την αγωνία και προπάντων την απορία και η δεύτερη μέρα στο γκέτο του Βαρώνου Χιρς. Την άλλη μέρα πια μιλούσαν όλοι για τα βαγόνια που είχαν μαζευτεί στο σταθμό. Γράφει ο Μίκαελ Μόλχο στο βιβλίο του «In Memoriam» ότι ήταν γύρω στα σαράντα βαγόνια.

Έρικα Κούνιο - Αμαρίλιο,
στο '50 χρόνια μετά... Αναμνήσεις μιας Θεσσαλονικιώτισσας Εβραίας'

"Κατά τα ξημερώματα άγριες φωνές μας πρόσταζαν να πάμε στην Κοινότητα που είχε εγκατασταθεί στη Συναγωγή. Θα μας έδιναν έναν αύξοντα αριθμό για την αποστολή που θα γινόταν την Κυριακή, στις 2 μετά τα μεσάνυχτα."

Χάιντς Σαλβατώρ Κούνιο

Ήταν κατά τις δέκα η ώρα το βράδυ και μας μάζεψαν όλους μαζί στην πλατεία. Ολόκληρη νύχτα μας είχαν στην πλατεία. Μας έβαλαν σε βαγόνια. Μας χώρισαν. [...] Μας μετρούσαν σαν να είμαστε ζώα.

Παλόμπα Αλλαλούφ - Αρ. 39239,
στο 'Αουσβιτς - Αριθμός Μελλοθανάτου'

“Στις 2 τα μεσάνυχτα, πάλι κουδουνίσματα, πάλι φωνές. Συγκέντρωση στον κεντρικό δρόμο, κατά πεντάδες. Δυόμισι χιλιάδες περίπου άνθρωποι που αγνοούσαν τα πάντα για το τι τους περίμενε, μείνανε όρθιοι δύο ολόκληρες ώρες προτού ξεκινήσουν για το σιδηροδρομικό σταθμό. Καθισμένοι πάνω σε πέτρες, θα ακούγαμε σε λίγο τη διαταγή για την αναχώρησή μας.”

Χάιντς Σαλβατώρ Κούνιο

Στην χρονική στιγμή πριν την αναχώρηση, οι χώροι του διαμετακομιστικού κέντρου Χιρς και του σιδηροδρομικού σταθμού συντήκονται. Οι αρχές της Βερμαχτ μηχανοποιούσαν τον χρόνο και μετέτρεπαν τους χώρους σε φορντικά εργοστάσια μεταχείρισης αντικειμένων-σωμάτων.

Παρακάτω παρατίθενται δύο μαρτυρίες που διηγούνται τη θέαση των μαζών των εβραίων να μεταφέρονται από τον συνοικισμό Χιρς στο σιδηροδρομικό σταθμό.

“Μπροστά στο σταθμό μου έκοψε το πέρασμα ένα ποτάμι από εβραίους που κατηφόριζε από το στρατόπεδο και πήγαινε προς το τρένο”

Ελευθερία Δροσάκη,
στο Mazower M., ‘Θεσσαλονίκη. Πόλη των Φαντασμάτων. Χριστιανοί, Μουσουλμάνοι και Εβραίοι 1430-1950’

[είναι άξιο σημείωσης πως η πληροφοριοδότης είναι κόρη οικογένειας προσφύγων της Ανταλλαγής Πληθυσμών]

[η παρακάτω μαρτυρία του Λέων Κοέν διηγείται τα λεπτά αμέσως μετά τη δραπέτευσή του από το γκέτο Χιρς με την Ζερμαίν Περαχιά]

“Έημερώματα [...] Εκεί που πηγαίναμε από δρόμους τελείως έρημους, να σου στη στροφή του δρόμου και μία περίπολος Γερμανών στρατιωτών που μας σταματά. [...] Ρωτώ με τόνο αδιάφορο του επικεφαλής: «Τι συμβαίνει;» Η απάντησις ήλθε κάπως καθησυχαστική: «Απολύτως τίποτα. Απλώς πρόκειται να περάσει μια φάλαγγα των καταραμένων εβραίων που φεύγουν για Πολωνία. Θα περιμένετε λίγο. Βλέπετε, εμείς οι Γερμανοί φροντίζουμε να σας απαλλάξουμε από τη χολέρα αυτή που λέγεται εβραίοι, για να μπορείτε να ζήσετε ήσυχοι μετά τον πόλεμο που δε θα αργήσει να τελειώσει». Και με «Χάιλ Χίτλερ» τρανταχτό έφυγε αφήνοντας μας με την ψυχή στο στόμα.[...]

Το πέρασμα της φάλαγγας κράτησε περίπου ένα τέταρτο της ώρας. Αναγκαστικά κάτσαμε να τους δούμε. Φαντάζεται κανείς την ψυχική μας κατάσταση βλέποντας αυτό τον κόσμο να σέρνεται στο θάνατο... Αναγνώρισα και αναγνωρίστηκα από πολλούς που έκαναν πως ούτε μας είδαν [...] Η φάλαγγα αυτή πήρε το δρόμο λίγο παρακάτω. Όπως μας εξήγησε ο Ψαλτίδης, ο δρόμος αυτός πήγαινε κατευθείαν στο σιδηροδρομικό σταθμό...

Λέων Κοέν - Αρ. 182492,
στο ‘Αουσβιτς - Αριθμός Μελλοθανάτου’

Η στιγμή της μετατόπισης των μαζών των εβραίων από το Χιρς στο σταθμό είναι μια τρομερή μετάβαση. Οι αποκλεισμένοι εβραίοι μεταφέρονταν ακούσια από έναν περικλειστο χώρο σε έναν άλλον, διασχίζοντας τμήμα της «κανονικής» πόλης. Ο αποκλεισμός τους προς στιγμήν και μερικώς, διαρρήχθηκε και έγιναν ξανά υπαρκτοί και ορατοί στον χώρο της πόλης. Οι παραπάνω μαρτυρίες περιγράφουν την είσοδο των έτερων σωμάτων στην πόλη, την έξοδό τους από τους χωρικούς θύλακες ετερότητας στους οποίους ανήκουν. Υπάρχουν πολλές μαρτυρίες κατοίκων της Θεσσαλονίκης που περιγράφουν τις μετακινήσεις από τις γειτονιές στα γκέτο και από τα γκέτο στο Χιρς, αλλά πολύ λιγότερες που περιγράφουν την διαμετακόμιση από το Χιρς προς το σταθμό. Το τμήμα εκείνο της πόλης βέβαια ήταν στιγματισμένο και κατοικούμενο από τους αποκλεισθέντες, αλλά οι αναπαραστάσεις του χώρου ορίζονται και από την μνήμη των κατοίκων της Θεσσαλονίκης. Η Ρένα Μόλχο σχολιάζοντας την “προβληματική μνήμη ” παραθέτει τη μαρτυρία της Μαρίας, γεννημένη στη Θεσσαλονίκη από οικογένεια προσφύγων κομμουνιστών. Η Μαρία περιγράφει τη σκληρή μετακίνηση των εβραίων μέσω της Εγνατίας προς το γκέτο Χιρς.

“Όλο το πλήθος των Ρωμιών ήτανε στην κεντρική [...] βουβοί. Δεν υπήρξε καμία αποδοκιμασία, υπήρξε ένα δέος φοβισμένων που κάνανε πέρα όταν ερχόταν οι Γερμανοί να χτυπήσουν και τους Ρωμιούς, τίποτε όμως άλλο δεν ακουγότανε. Ήμασταν πεθαμένοι κατά κάποιον τρόπο.”

*Μαρία,
στο Ρ.Μόλχο ‘Το ολοκαύτωμα των Ελλήνων Εβραίων. Μελέτες ιστορίας και μνήμης’*

II.iii. Ο χώρος Σταθμός. Επιβίβαση-Αναχώρηση

Η Θεσσαλονίκη χρησιμοποιούνταν σαν σιδηροδρομικό κέντρο της Βέρμαχτ για όλη την Ελλάδα και μαζί με την Σόφια ήταν τα δύο παραρτήματα της «General des Transporterwesens Südost» (GtrSO). Ο τότε σιδηροδρομικός σταθμός ήταν το επίκεντρο όλης της σιδηροδρομικής κίνησης.

“Στη Θεσσαλονίκη οι Εβραίοι αρχικά συγκεντρώθηκαν σε συγκεκριμένες περιοχές της πόλης. Υπήρχαν στη Θεσσαλονίκη περίπου 50,000 Εβραίοι ισπανικής καταγωγής. Στις αρχές του Μάρτιου, μετά την συγκέντρωση των Εβραίων, ένα τηλεγράφημα από τον Eichmann στον Brunner διέταξε την άμεση εκκένωση όλων των Εβραίων από τη Θεσσαλονίκη και την Μακεδονία προς το Auschwitz. Οπλισμένοι με τη διαταγή αυτή, ο Brunner και εγώ, πήγαμε στα γραφεία της στρατιωτικής διοίκησης: καμία ένσταση δεν έγινε από τη στρατιωτική διοίκηση, και τα μέτρα προετοιμάστηκαν και εκτελέστηκαν. Ο Brunner διεύθυνε προσωπικά ολόκληρη την επιχείρηση στη Θεσσαλονίκη. Τα απαραίτητα τρένα για την εκκένωση επιτάχθηκαν από τη Διοίκηση Μεταφορών και τις Ένοπλες Δυνάμεις. Το μόνο που είχε να κάνει ο Brunner ήταν να υποδείξει τον αριθμό των βαγονιών που απαιτούνταν και τον ακριβή χρόνο που θα έπρεπε να είναι διαθέσιμα.” ⁽³⁾

Dieter Wisliceny,
(1946), Πρακτικά Δίκης της Νυρεμβέργης,
μτφ από τα αγγλικά Β. Καμπουρίδου, Avalon Project Documents in Law
History and Diplomacy, Yale Law School

Στις 15 Μαρτίου του 1943 το πρώτο τρένο του θανάτου αναχώρησε από τη Θεσσαλονίκη μεταφέροντας 2400 - 2800 Εβραίους στα στρατόπεδα συγκέντρωσης στην Πολωνία, Auschwitz και Auschwitz II - Birkenau. Ακολούθησαν άλλες 20-25 αποστολές στο πλαίσιο της εφαρμογής της Endlösung στη Θεσσαλονίκη που ως σκοπό και αποτέλεσμα είχε τον αφανισμό της εβραϊκής κοινότητας. Από το φθινόπωρο του 1941 μέχρι την άνοιξη του 1945 τα τρένα του θανάτου μετέφεραν από όλη την Ευρώπη εβραίους, ρομά, ομοφυλόφιλους και άλλους παρίες της τριτοραϊχικής άριας φυλής.

3. “In Salonika the Jews were first of all concentrated in certain quarters of the city. There were in Salonika about 50,000 Jews of Spanish descent. At the beginning of March, after this concentration had taken place, a teletype message from Eichmann to Brunner ordered the immediate evacuation of all Jews from Salonika and Macedonia to Auschwitz. Armed with this order, Brunner and I went to the Military Administration; no objections were raised by the Military Administration, and measures were prepared and executed. Brunner directed the entire action in Salonika in person. The trains necessary for the evacuation were requisitioned from the Transport Command of the Armed Forces. All Brunner had to do was to indicate the number of railway cars needed and the exact time at which they were required.”

Σύμφωνα με τους μελετητές του Εβραϊκού Μουσείου Θεσσαλονίκης, ο καθορισμός του ακριβούς αριθμού των νεκρών της Θεσσαλονίκης είναι ένα δυσεπίλυτο πρόβλημα. Τα αρχεία της κοινότητας είχαν κατασχεθεί από τις δυνάμεις κατοχής και τα επισημότερα στοιχεία που υπάρχουν προέρχονται είτε από τα ναζιστικά κατάστιχα είτε από τις επιταγμένες υπηρεσίες σιδηροδρόμων. Το εβραϊκό μουσείο Θεσσαλονίκης έχει επιβεβαιώσει μόλις 25.000 ονόματα νεκρών των στρατοπέδων συγκέντρωσης, με τη βοήθεια μαρτυριών όσων επέστρεψαν και κατέγραψαν τους νεκρούς τους, ωστόσο είναι πολλές οι οικογένειες που ξεκληρίστηκαν ολοκληρωτικά. Υπάρχουν καταγραφές από επιζήσαντες που προσπάθησαν να αριθμήσουν τους εκτοπισμένους της Θεσσαλονίκης αλλά είναι αδύνατο να διασταυρωθούν και να θεωρηθούν άρτιες. Το πιο βάσιμο στοιχείο που υπάρχει είναι η απογραφή της Θεσσαλονίκης του 1940 που μετράει κάτι λιγότερο από 50.000 εβραίους να κατοικούν στην πόλη.

Η επιλογή των σιδηροδρόμων για τη μεταφορά βασίστηκε πρώτον στο γεγονός ότι υπήρχαν οργανωμένοι και εξοπλισμένοι γερμανικοί σιδηρόδρομοι και δεύτερον στο ότι πολλές από τις κατεχόμενες χώρες είχαν ανεπτυγμένο σιδηροδρομικό δίκτυο και τροχιαίο υλικό που η Βέρμαχτ είχε ήδη επιτάξει. Οι συρμοί που χρησιμοποιήθηκαν ήταν κατασκευασμένοι για τη μεταφορά ζώων και η μορφολογία τους εξυπηρετούσε, καθώς μπορούσαν να στοιβάξουν πλήθος ανθρώπων, να διατηρούν το «φορτίο» τους αθέατο από τις διερχόμενες περιοχές, αλλά και να εμποδίζουν τη διάδραση με τον έξω κόσμο. Οι συνθήκες εντός μιας τέτοιας φορτάμαξας ήταν τέτοιες που πολλοί πέθαναν πριν ακόμη φτάσουν στα στρατόπεδα συγκέντρωσης.

Η ατμομηχανή με στοιχεία Λβ964, μέρος του πρώτου τρένου που αναχώρησε από τη Θεσσαλονίκη με προορισμό το Auschwitz, εντοπίστηκε πριν μερικά χρόνια στη Δράμα και την Ορεστιάδα, από μέλη της Ισραηλιτικής Κοινότητας Θεσσαλονίκης. Τα τμήματα του αυθεντικού συρμού φυλάσσονται και ένας παρόμοιος συρμός στέκεται μνημειακά στο σημείο όπου έχει ανακοινωθεί (30/1/2018 από τον έλληνα πρωθυπουργό Α. Τσίπρα και τον πρόεδρο του Ισραήλ Ρ. Ρίβλιν) η ανέγερση του Μουσείου Ολοκαυτώματος Ελλάδος, στο δυτικό άκρο των εγκαταστάσεων του παλιού σιδηροδρομικού σταθμού.

Φωτογραφικό υλικό από τον εκτοπισμό των εβραίων της Θεσσαλονίκης δεν υπάρχει. Οι τριτοραϊχικές αρχές πολλές φορές κρατούσαν φωτογραφικό υλικό από τις δράσεις τους, για κάποιον ανεξακρίβωτο λόγο όμως δεν έχει βρεθεί υλικό από τον εκτοπισμό της Θεσσαλονίκης. Οι φωτογραφίες που χρησιμοποιούνται ενδεικτικά σε πολλά δημοσιεύματα, είναι συνήθως φωτογραφίες εκτοπισμού από βαλκανικές ή άλλες κοντινές χώρες.



Μνημειακός συρμός στην τοποθεσία ανέγερσης του Μουσείου Ολοκαυτώματος Θεσσαλονίκης

*“WISLICENY: Υπήρχαν περισσότεροι από 50,000 Εβραίοι. Πιστεύω πως 54,000 εκκενώθηκαν από τη Θεσσαλονίκη και την Μακεδονία.
[...]*

LT. COL. BROOKHART: Πόσες μεταφορές χρειάστηκαν για να μεταφερθούν οι Εβραίοι από τη Θεσσαλονίκη;

WISLICENY: Από 20 έως 25 τρένα.

LT. COL. BROOKHART: Και πόσοι μεταφέρονταν σε κάθε τρένο;

WISLICENY: Τουλάχιστον 2,000, και σε πολλές περιπτώσεις 2,500.

LT. COL. BROOKHART: Τι τύπου τροχαίο υλικό χρησιμοποιήθηκε για τις μεταφορές;

WISLICENY: Χρησιμοποιήθηκαν βαγόνια κλειστού τύπου. Στους εκτοπισθέντες δόθηκε επαρκής ποσότητα φαγητού για 10 ημέρες, που αποτελούνταν κυρίως από ψωμί, ελιές και άλλου τύπου ξηρά τροφή.

Τους δόθηκε επίσης νερό και άλλος εξοπλισμός υγιεινής.

LT. COL. BROOKHART: Ποιος εξόπλισε τις σιδηροδρομικές μεταφορές;

WISLICENY: Τις μεταφορές εξόπλισε η Διοίκηση Μεταφορών των Ενόπλων Δυνάμεων, αναφέρομαι στα βαγόνια και τις ατμομηχανές.

Το φαγητό ήταν παροχή της Στρατιωτικής Διοίκησης.”⁽⁴⁾

Dieter Wisliceny,

(1946), Πρακτικά Δίκης της Νυρεμβέργης,

μτφ από τα αγγλικά Β. Καμπουρίδου, Avalon Project Documents in Law History and Diplomacy, Yale Law School

4. WISLICENY: There were over 50,000 Jews. I believe that about 54,000 were evacuated from Salonika and Macedonia.

[...]

LT. COL. BROOKHART: How many transports were used for shipping Jews from Salonika?

WISLICENY: From 20 to 25 transport trains.

LT. COL. BROOKHART: And how many were shipped in each train?

WISLICENY: There were at least 2,000, and in many cases 2,500.

LT. COL. BROOKHART: What kind of railway equipment was used for these shipments?

WISLICENY: Closed freight cars were used. The evacuees were given sufficient food to last them for about 10 days, consisting mostly of bread, olives, and other dry food. They were also given water and various other sanitary facilities.

LT. COL. BROOKHART: Who furnished this railway transportation?

WISLICENY: Transport was supplied by the Transport Command of the Armed Forces, that is, the cars and locomotives. The food was furnished by the Military Administration.

“Στο μυαλό μου είναι άσβηστη η εικόνα. Εμείς οι τέσσερις, σαν ένα σώμα, να προχωράμε, και γύρω μας αναμαλλιασμένες γυναίκες, άλλες με μωρά στην αγκαλιά τους να τα καθησυχάζουν κλαίγοντας, άλλες να σέρνουν από το κάθε χέρι ένα παιδί που έκλαιγε, γέροι να προσπαθούν να περπατήσουν γρήγορα, άντρες με βαλίτσες και μπόγους να προσπαθούν να διαπεράσουν να διαπεράσουν το πλήθος για να φθάσουν πιο γρήγορα ακόμα! Πού; και οι φωνές των Γερμανών! Τα άγρια ουρλιαχτά τους...”

*Έρικα Κούνιο - Αμαρίλιο,
στο '50 χρόνια μετά... Αναμνήσεις μιας Θεσσαλονικιώτισσας Εβραίας'*

Σε αντίθεση με το προηγούμενο παράδειγμα της Ανταλλαγής Πληθυσμών του 1923, στο οποίο σημαντικό κομμάτι της μετάβασης των υποκειμένων ήταν η κατάλυση των οικογενειακών δεσμών, στο παράδειγμα του εκτοπισμού των Θεσσαλονικιών εβραίων οι οικογενειακοί δεσμοί είναι παρόντες καθ' όλη τη διαδικασία. Η κοινότητα των εβραίων της Θεσσαλονίκης είχε τόσο βαθιά στην παράδοσή της το θεσμό της οικογένειας, ώστε επέμενε ατομικά και συλλογικά “να μην χωριστούν οι οικογένειες”, απόφαση που ανέβασε τον αριθμό των θυμάτων.

Κατά τον Hetherington, οι ετεροτοπίες είναι τόποι οριοθετημένης εμπειρίας, ιδιαίτερα αυτοί που σχετίζονται με την ελευθερία, την τρέλα, την σεξουαλική επιθυμία και τον θάνατο, μέσα στους οποίους οι άνθρωποι βιώνουν τα όρια της ύπαρξης τους και έρχονται αντιμέτωποι με ύψιστο τρόμο. Στις μαρτυρίες βλέπουμε να εμφανίζεται σχεδόν ένα παράδειγμα του μητροπολιτικού σοκ του άλλου · ο σιδηροδρομικός σταθμός είναι γεμάτος από άγνωστους ανθρώπους, με βασικό κίνητρο την επιβίωση και τις απελπισμένες επείγουσες ανάγκες τους. Πέρα από την κοινωνικό-πολιτική συζήτηση για την περιθωριοποίηση, η θεματική του «Άλλου Σώματος» είναι πολλές φορές πολύ πιο βαθιά ριζωμένη. Αναφέρομαι κατά κάποιον τρόπο στην Sara Ahmed όταν έγραφε για το συνεχές πεδίο μάχης της πόλης απέναντι στους χιλιάδες αγνώστους και τις άγνωστες διαθέσεις τους. Οι οικογένειες των εβραίων στο χώρο του σιδηροδρομικού σταθμού, αλλά και σε όλη τη διαδικασία του εκτοπισμού, προσπαθούσαν να μείνουν ενωμένες απέναντι σε ένα συσσωμάτωμα Κακού που, πέρα από τις τριτοραϊχικές θηριωδίες, περιελάμβανε τον κοινωνικό αποκλεισμό, την περιφρόνηση και αδιαφορία από μεριάς διοίκησης αλλά και την ίδια την μάζα των *όμοιων ξένων* που έμοιαζαν εξίσου απειλητικοί.



Βαγόσι του πρώτου συρμού που έφυγε για το Auschwitz

II.iv. Ο χώρος Τρένο. Η Διαδρομή

Σαράντα βαγόνια! Μια ατέλειωτη σειρά, και περίμεναν να φορτωθούν.”

[...]

“[...] και ξαφνικά ακούω έναν κρότο αλλιώτικο, δυνατό. Αρχισαν να κλείνουν τις πόρτες των βαγονιών και να βάζουν τις αμπάρες...[...]

Με το κλείσιμο της πόρτας δε βλέπεις πια τίποτε σχεδόν δεν ακούγεται πια τίποτε, μόνο κανένα χέρι που κουνιέται έξω από τον φεγγίτη.

Μπαμ, μπαμ, οι πόρτες κλείνουν, η μια πίσω από την άλλη, κι ανεβαίνουμε κι εμείς.”

Έρικα Κούνιο - Αμαρίλιο,

στο ‘50 χρόνια μετά... Αναμνήσεις μιας Θεσσαλονικιώτισσας Εβραίας’

Το τρένο είναι ταυτόχρονα αντικείμενο-μηχανή, μέσο μετακίνησης στο χώρο, και χώρος. Η παραπάνω μαρτυρία αναπαριστά το βίωμα του βαγονιού ως χώρο πλέον. Πριν την επιβίβαση, τα βαγόνια παραταγμένα στο σταθμό συμβόλιζαν για τους εβραίους την μετακίνηση προς το άγνωστο. Κατά την είσοδο στο βαγόνι και την μετάβαση στην ταυτότητα υποκείμενο (ή αντικείμενο) της μετακίνησης, το τρένο από αντικείμενο-σύμβολο και αυτό μεταβαίνει, στην ιδιότητα χώρος. Όπως αναφέρθηκε ήδη, τα βαγόνια μεταφοράς ζώων που χρησιμοποιήθηκαν ήταν ακριβώς επιλεγμένα λόγω του σχεδιασμού τους. Η Wehrmacht ήθελε να εκβιάσει το βίωμα της φυλακής από τους εκτοπιζόμενους, χρησιμοποιώντας ως εργαλεία, πρακτικές ελεγχόμενου χώρου που είναι συνηθισμένες στους χώρους φυλάκισης, όπως η αισθητηριακή αποστέρηση από κάθε ερέθισμα και διάδραση με τον έξω κόσμο. Το σύνολο του μωσαϊκού των χώρων όπου διαδραματίστηκε ο εκτοπισμός και η εξόντωση του εβραϊκού πληθυσμού της Θεσσαλονίκης, εκβίαζε από τα άτομα το βίωμα ενός απόλυτα ελεγχόμενου χώρου κινητής και μη φυλακής.

“Φρίκη γέμισε τις ψυχές μας όταν κλειστήκαμε σ’ αυτές τις κινητές φυλακές”

Χάιντς Σαλβατώρ Κούνιο

Ο Foucault έγραψε: *“μπορεί κανείς να περιγράψει τους διάφορους τρόπους ψάχνοντας το συνδυασμό των σχέσεων που καθορίζουν τους τρόπους των μετακινήσεων, τους δρόμους, τα τρένα (το τρένο είναι ένα εντυπωσιακό σύμπλεγμα σχέσεων γιατί είναι κάτι μέσα στο οποίο κάποιος κινείται, είναι επίσης κάτι μέσω του οποίου κάποιος μετακινείται από ένα σημείο σε ένα άλλο, και είναι επίσης και κάτι που περνάει)”*.

Ο χώρος των τρένων του θανάτου βρίσκεται νοηματικά πολύ μακριά από την εικόνα του ταξιδιού που υπαινίσσεται ο Foucault. Όμως ακριβώς αυτή η περιγραφή του τρένου, σαν έναν χώρο που νοηματοδοτεί την ύπαρξή του με βάση τους χώρους και τρόπους στους οποίους χαράσσει το πέρασμά του, επιχειρηματολογεί για την

α-τοπικότητα του χώρου των τρένων του θανάτου και της διαδρομής τους. Στις παρακάτω παραγράφους θα γίνει πεπερασμένη επέκταση στο χώρο του τρένου κατά τη διάρκεια της διαδρομής. Το βίωμα εντός των τρένων θα παρουσιαστεί σαν την αντίπερα όχθη της μετάβασης που συνέβη στο σταθμό. Η πληθώρα των μαρτυριών για τον χώρο των τρένων επιτρέπει μια συγκλονιστική εισχώρηση στο βίωμα της διαδρομής τους. Οι μαρτυρίες της εποχής τοποθετούν τη διαδρομή (1.985 χλμ) σε διάρκεια από 5 έως 9 μέρες.

«Έυπνήστε, φεύγετε! Οι άγριες φωνές της γερμανικής πολιτοφυλακής μάς ξεσήκωσαν στο γκέτο του Βαρώνου Χιρς. Η διαταγή έλεγε να φύγουμε χωρίς πολλά πράγματα, μόνο με μια μικρή αποσκευή στο χέρι. Δεν είχαμε ιδέα τι θα συναντούσαμε»
[...]

Δεν υπήρχαν προειδοποιήσεις για το τι θα συναντούσαμε. Δεν το είχαμε αντιληφθεί. Η κοινή λογική έλεγε να μην πάμε. Υπήρχαν ακόμη τρόποι να κρυφτείς. Αλλά σαν τα πρόβατα, πήγαμε, όλοι, πειθήνια», σημειώνει. Έπειτα από ολονύχτια αναμονή σ' ένα κλειδωμένο βαγόνι με μια χαραμάδα για παράθυρο, το τρένο ξεκίνησε μόλις χάραξε. Ο καθένας μοιρολογούσε την τύχη του και όλοι αναρρωτιόντουσαν πού θα φτάσουμε»

Χάιντς Σαλβατώρ Κούνιο
στο '1943, η πρώτη αποστολή των τρένων του θανάτου...' στην
«Καθημερινή»

“Το τρένο έκανε στάσεις συχνές και τότε προσπαθούσαμε να δούμε από το φεγγίτη που βρισκόμασταν. Λες και είχε καμιά σημασία αν ακριβώς ξέραμε πού ήμασταν...”

*Έρικα Κούνιο - Αμαρίλιο,
στο '50 χρόνια μετά... Αναμνήσεις μιας Θεσσαλονικιώτισσας Εβραίας'*

Η διαδρομή είναι ένας τόπος ετεροκαθοριζόμενος από τους χώρους της προέλευσης και του προορισμού. Κατ' επέκταση, ο χώρος- τρένο και ο χώρος σταθμός είναι τόποι που νοηματοδοτούνται όπως προαναφέρθηκε ως πολύπλοκα μείγματα πολλών χώρων. Μία μετατόπιση που χαρακτηρίζεται μεν από την προέλευση αλλά δεν έχει προορισμό είναι ένας α-τόπος. Μία διαδρομή που δεν καθορίζεται από τους χώρους τους οποίους διαπερνά, δεν εγγράφει στη νοηματοδότησή της κανένα από τα σημεία που αγγίζει. Κατά το Foucault, ο χώρος τρένο νοηματοδοτείται από το χωρικό νήμα-διαδρομή που χαράσσει. Στην περίπτωση των τρένων του θανάτου, ο χώρος της διαδρομής είναι άνευ σημασίας και άγνωστος για τα υποκείμενα της μεταφοράς, έτσι ώστε η διαδρομή να χάνει κάθε νόημα μετακίνησης στον χώρο. Η α-τοπικότητα της διαδρομής μεταφέρεται στην νοηματοδότηση του χώρου σταθμού που βρίσκεται στην αντιπαραθετική θέση να νοηματοδοτείται από έναν ανύπαρκτο χώρο, στην πραγματικότητα δηλαδή, να νοηματοδοτείται από το Άγνωστο. Το τρένο γίνεται ένας χώρος χωρίς τόπο.

Ο αντιληπτός χώρος, ο χώρος των αναπαραστάσεων και ο βιωμένος χώρος (Lefebvre) του τρένου έρχονται σε βαθιά αντιπαράθεση μεταξύ τους, η οποία υπογραμμίζεται από τις προσπάθειες των γερμανικών και εβραϊκών αρχών να πείσουν τα υποκείμενα του εκτοπισμού πως πρόκειται για πραγματική μετακίνηση, κάτι που σχολιάστηκε και παραπάνω.

“Ότι είχαμε τα κρύβαμε πάνω μας -νομίζανε ότι θα μας δώσουν χωράφια εκεί πέρα, ποιος ξέρει...Δεν είχαμε μάθει τι γινότανε [...] Εκείνο το βράδυ ό,τι είχαμε και δεν είχαμε πήραμε να φάμε. Κι εγώ θυμάμαι που ο μπαμπάς μου ο καημένος καθότανε απέναντι κι εγώ εδώ, δεν ήθελα να φάω. «Να μην φάμε, δε θα φάω, να έχουμε και αύριο φαγητό». Δεν ξέραμε που θα κατέβουμε, θα μας δώσουνε; Ο καημένος ο μπαμπάς, «φάε κι εσύ» μ’ έλεγε ο κακομοίρης.”

*Ζάννα Σαντικάριο-Σαατσόγλου - Αρ. 39405,
στο Άουσβιτς - Αριθμός Μελλοθανάτου’*

“Κάποιος μας μιλούσε και μας έδινε κουράγιο, λέγοντάς μας να μην στεναχωριόμαστε διότι θα καταφέρουμε να ξαναρχίσουμε τη ζωή μας στον καινούριο τόπο που θα μας πάνε.”

*Ραχήλ Μπουρλά - Αρ. 44483,
στο Άουσβιτς - Αριθμός Μελλοθανάτου’*

“Από το διπλανό μας βαγόνι έβγαλαν έναν νεκρό - τον τυχερό”

*Έρικα Κούνιο - Αμαρίλιο,
στο ‘50 χρόνια μετά... Αναμνήσεις μιας Θεσσαλονικιώτισσας Εβραίας’*

Ο συσχετισμός του χώρου - βαγόνι με τον θάνατο συνδέει τη συζήτηση με την ετεροτοπολογία του νεκροταφείου του Foucault. Όσο το νεκροταφείο προσδίδει ιερότητα και σημασία στον χώρο ταφής των υποκειμένων, τόσο τα βαγόνια με τα οποία εκτοπίστηκαν οι εβραίοι, ανιεροποιούν τη σύνδεση τους με τον θάνατο. Ακόμη περισσότερο όμως, στην παραπάνω μαρτυρία, ο χώρος-βαγόνι αλλάζει την ίδια την νοηματοδότηση του θανάτου, μετατρέποντάς τον από χρονικό σημείο αναπόφευκτο τέλους σε χρονικό σημείο ευπρόσδεκτης διαφυγής από τη φρίκη της πραγματικότητας.

“Κι όμως [...] δεν θα ήταν δύσκολο όσο το να πηδήξει κανείς από ένα «εν κινήσει» τραμ. Τα βαγόνια δεν είχαν ούτε σύρματα στα παράθυρα, ούτε και σκοπούς σε κάθε ένα από αυτά. [...] Έτσι μια απόπειρα δραπετεύσεως δύσκολα θα μπορούσε να αποτύχει. Όμως κανένας μας ούτε την σκέφτηκε, ούτε την τόλμησε.”

Χάιντς Σαλβατώρ Κούνιο

«Ε, καλά, θα πάμε σε μικρότερο σπίτι και θα ζήσουμε όλοι οι Εβραίοι μαζί, δεν πειράζει, καλά θα 'ναι να είμαστε όλες οι οικογένειες μαζί. [...] Ζαλισμένοι, σαστισμένοι, τρέμοντας από το φόβο τους, μην έχοντας καμιά άλλη επιλογή, υπέκυπταν στη μοίρα τους. «Άλλωστε, όλοι μαζί θα 'ταν πάλι εκεί που θα πήγαιναν» Δεν τους το διαβεβαίωσε και ο αρχιραβίνος μας, ότι θα συγκεντρώνονταν όλοι στην Κρακοβία; Δεν τους είχαν αλλάξει τις δραχμές τους σε πολωνικά ζλότυ; «Ας μην τα κάνουμε χειρότερα από ό,τι είναι. Το παν είναι να μην χωρίσουν οι οικογένειες!» Πάντα η αισιοδοξία και η ελπίδα υπερτερούσε. «Κακές μέρες περνάμε, θα περάσουν». [...] Προσπαθώ να καταλάβω για να μπορέσω να το εξηγήσω [...] πώς αφεθήκαμε τόσες χιλιάδες -σχεδόν 50000- να οδηγηθούμε σαν τα πρόβατα στη σφαγή.»

Έρικα Κούνιο - Αμαρίλιο,
στο '50 χρόνια μετά... Αναμνήσεις μιας Θεσσαλονικιώτισσας Εβραίας'

Τα υποκείμενα-αντικείμενα της μετακίνησης ήταν πλέον απογυμνωμένα από κάθε έννοια ταυτότητας. Το σημείο του σιδηροδρομικού σταθμού της Θεσσαλονίκης, η στιγμή της επιβίβασής στο τρένο, αποτέλεσαν το απόλυτο κατωφλιακό σημείο από την ανθρώπινη ιδιότητα στην πλήρη κατάλυσή της και από τη ζωή στο θάνατο. Έχει προαναφερθεί πως η κατάλυση της ανθρώπινης ταυτότητας ήταν ένας βασικό σκοπός των μέτρων της Wehrmacht. Η ίδια και οι συνεργάτες της αντιμετώπιζαν τους παρίες σαν αριθμούς και είχαν σαν στόχο να μεταδώσουν στο υπόλοιπο κοινωνικό σύνολο την απογύμνωση των εβραίων από κάθε κοινωνική ιδιότητα.

[...] Το τρένο μας όλο και προχωρούσε, αργά αργά μ' ορθάνοιχτες πόρτες. Έν' άλλο τρένο μπήκε μπροστά μας μ' ορθάνοιχτες κι αυτό πόρτες. Μέσα στα βαγόνια στεκόταν όρθιες, στριμωγμένες γυναίκες, με ριγέ γκριζομπλέ σάκους που έπλεαν στα σκελετωμένα κορμιά, με ξυρισμένο σύριζα το κεφάλι και με ίδια σαν τις προηγούμενες, απλανή ακίνητα μάτια που μας κοιτούσαν σαν να 'μασταν κάτι περίεργο.

Τρία βήματα μας χώριζαν από το βαγόνι των φαντασμάτων. Μπορούσαμε να μιλήσουμε, να χαιρετιστούμε, ν' ανταλλάξουμε πληροφορίες. Να μάθουμε ποιες είναι αυτές, γιατί είναι έτσι, πού βρισκόμαστε, τι θα μας κάνουν εμάς και να τους πούμε κι εμείς ποιες είμαστε, τι παράπονα έχουμε και χίλια δυο που κρέμονται στα χείλη των ταξιδιωτών. Κουνήσαμε σε χαιρετισμό τα χέρια χαμογελώντας, χωρίς να πάρουμε απάντηση. Μήπως ήταν τίποτα τρελές που τις πήγαιναν στο φρενοκομείο, και δεν καταλάβαιναν τι γίνεται γύρω τους; Τα μάτια όμως, μας κοίταζαν συνέχεια, ακίνητα, διεσταλμένα. Ένας γερμανός πλησίασε το βαγόνι τους, έκανε ένα νόημα και οι γυναίκες οπισθοχώρησαν αδιαμαρτύρητα, σιωπηλές, ανέκφραστες, σα να ήταν συνηθισμένες σ' αυτό. Κι ο γερμανός έκλεισε την πόρτα του βαγονιού τους. Το τρένο με το παράξενο φορτίο του, πέρασε με τον ρυθμικό χτύπο του και τα ψηλά συρματοπλέγματα ξεπρόβαλαν μπροστά μας. [...]

Βάσω Σταματίου - Αρ. 82224
στο 'Αουσβιτς - Αριθμός Μελλοθανάτου'



Η Πύλη του Θανάτου, Auschwitz

II.v. Η Πόλη

“Το 20% της πόλης δεν ξαναγύρισε από τα στρατόπεδα συγκέντρωσης, αλλάζοντας για πάντα την κοινωνική δομή και την μορφή της πόλης.” (Mazower 2006)

Οι εβραίοι της Θεσσαλονίκης, σε σχέση με τους εβραίους της Αθήνας, ήταν περισσότεροι αναλογικά με το συνολικό πληθυσμό της πόλης, και η εγγραφή των πολιτισμικών στοιχείων τους πιο εμφανής στον χώρο. Η απομάκρυνσή τους μετάλλαξε βαθιά και μη αναστρέψιμα τη φυσιογνωμία της. Λιγότερο από το 5% των εβραίων επιβίωσε και επέστρεψε στη Θεσσαλονίκη. Μέσα σε λίγες βδομάδες το ένα πέμπτο σχεδόν του πληθυσμού της Θεσσαλονίκης είχε εκτοπιστεί, αφήνοντας την ακίνητη και κινητή περιουσία πίσω του (Mazower 2006). Μπορεί οι εβραίοι να είχαν φύγει, αλλά η παρουσία τους ήταν έκδηλη στους δρόμους, στα άδεια σπίτια και μαγαζιά, στα άδεια κτήρια της κοινότητας και τις συναγωγές.

Από τη μεριά της, η χριστιανική διοίκηση και κοινή γνώμη έμεινε σχετικά αμέτοχη στους εκτοπισμούς των συμπολιτών της, ιδίως συγκρίνοντας με την αντίδραση άλλων πόλεων και της Αθήνας. Στη Θεσσαλονίκη δεν υπήρξαν καθόλου δημόσιες ή μαζικές διαμαρτυρίες ενάντια στον εκτοπισμό των εβραίων (Πηλιχός 2017).

Η πόλη ακόμη υπέφερε από την συθέμελη αλλαγή της μετά την προσάρτηση στο ελληνικό κράτος και την απορρόφηση των προσφύγων, όπως επίσης ήταν ακόμη αντικείμενο αμφισβήτησης η εθνική της ταυτότητα. Η διαταγή ήταν να εκδιωχθούν οι εβραίοι ελληνικής υπηκοότητας, οι άλλες υπηκοότητες εξαιρέθηκαν από τα μέτρα. Οι γερμανικές δυνάμεις φαίνεται πως συχνά στηρίζονταν στο προσβεβλημένο εθνικό αίσθημα των χριστιανών της Θεσσαλονίκης για να βρουν κοινωνικό έδαφος.

“Κυκλοφορεί στη Θεσσαλονίκη επίμονα η φήμη και ιδιαίτερα μεταξύ των ισραηλιτών, ότι η κυβέρνηση δεν φαίνεται να είναι τελείως ξένη προς το μέτρο του εκτοπισμού που πλήττει το εβραϊκό στοιχείο, και τούτου, γιατί η Κυβέρνησις ίσως θεωρεί ότι με τον τρόπο αυτό θα επιτευχθεί ένας διπλός σκοπός: να εξασφαλισθή η φυλετική ομοιογένεια του πληθυσμού και να διευκολυνθή η εγκατάστασις των προσφύγων της Θράκης και της Μακεδονίας, που έχουν εισρεύσει στην πόλη”

Μίκαελ Μόλχο,
στο Mazower M., ‘Θεσσαλονίκη. Πόλη των Φαντασμάτων. Χριστιανοί,
Μουσουλμάνοι και Εβραίοι 1430-1950’

Από την περίοδο της γερμανικής κατοχής ακόμη, παράλληλα με την γκετοποίηση υλοποιήθηκαν σειρά μέτρων που αποσκοπούσαν όχι μόνο στην περιθωριοποίηση και εν τέλει τον αφανισμό των εβραίων στα στρατόπεδα του θανάτου, αλλά και την απάλειψη κάθε ίχνους της ίδιας της μακρόχρονης εβραϊκής παρουσίας στην πόλη, όπως καταθέτουν στο σύνολό τους οι εβραϊκές μαρτυρίες και η βιβλιογραφία. Μετά τον εκτοπισμό των εβραίων, οι ιδιοκτησίες τους έπεσαν βορά λεηλασιών και συλήσεων. Η πόλη έγινε ένα παζάρι βίας

όπου κάτοικοι και αρχές προσπαθούσαν να αποσπάσουν όσο μεγαλύτερο κομμάτι ήταν δυνατό από τις εβραϊκές περιουσίες. Δεν είναι τυχαίο πως η Ένωση Φίλων του Χίτλερ – που αποτελούνταν από επιφανείς πολίτες και αξιωματικούς της αστυνομίας – απέκτησε νέα γραφεία και πολλοί συνεργάτες των γερμανικών αρχών κατοχής, ατομικότητες και ομαδικότητες, έλαβαν πλήθος (σε περιπτώσεις δεκάδες) ακινήτων. (Mazower 2006)

Η καταστροφή της εβραϊκής πολιτισμική κληρονομιάς, η βεβήλωση του νεκροταφείου, η σύλληψη των περισσότερων συναγωγών, η μετονομασία των οδών που έφεραν εβραϊκά ονόματα με απόφαση του δημοτικού συμβουλίου, η διαγραφή των εβραίων μελών κάθε σωματείου, οργάνωσης και συνδέσμου και η καταγραφή και στη συνέχεια η αξιοποίηση από μέρους γερμανών και ελλήνων μεγάλου μέρους της κινητής και ακίνητης περιουσίας των θεσσαλονικιών εβραίων, μετέτρεψαν σε σύντομο χρονικό διάστημα την Madre d' Israel σε πόλη των φαντασμάτων (Πηλιχός 2017). Ενδεικτικά, η τοποθέτηση της πανεπιστημιούπολης του Α.Π.Θ. και του νοσοκομείου ΑΧΕΠΑ στη θέση του κατεστραμμένου εβραϊκού νεκροταφείου επιδεικνύει την απόφαση της πόλης να διαγράψει κάθε ίχνος της πολιτισμικής καταγραφής των εβραίων. Οι εναπομείνασες εβραϊκές αστικές εγγραφές έμειναν κενές κοινότητας και κενές νοήματος. Το γκρέμισμά τους, πέρα από πολιτική και κοινωνική απόφαση, σημειώνει στην ιστορία της πόλης, την απόξεση ενός τμήματος της κουλτούρας της.

Μετά το καλοκαίρι του 1943, ελάχιστοι εβραίοι είχαν μείνει στην πόλη και αυτοί βρισκόταν σε καθεστώς παρανομίας. Οι επίσημες καταγραφές σημειώνουν πως κάτι λιγότερο από το 5% των θεσσαλονικιών εβραίων δεν εκτοπίστηκε. Εκατοντάδες εβραίοι το έσκασαν με τα πόδια, το πλοίο και το τρένο προς κάθε κατεύθυνση.

Φτάσαμε στο Σιδηρόκαστρο. [...] Ο ιδιοκτήτης του σπιτιού που βρήκαμε καταφύγιο γνώριζε έναν τεχνικό σιδηροδρόμου, ο οποίος εργαζόταν στην Ιταλική Ζώνη. Κάναμε σχέδια για να δραπετεύσουμε μαζί του σε μια στρατιωτική αποστολή με το τρένο για Λάρισα και Αθήνα.”

Λέων Κοέν – Αρ. 182492,
στο 'Άουσβιτς - Αριθμός Μελλοθανάτου'



Ραβίνος στο εβραϊκό νεκροταφείο (1910)



Άποψη του κατεστραμμένου εβραϊκού νεκροταφείου

Η Επιστροφή

“Κάθε φορά που μπαίνω σε ένα τρένο, το κλακ κλακ του βαγονιού πάνω στις ράγες μου θυμίζει πάντα την πρώτη αποστολή. Το μυαλό μου γυρίζει εκεί. Κατευθύνει τη ζωή μας από τότε.”

Χάιντς Σαλβατώρ Κούνιο

Περίπου έναν χρόνο μετά άρχισε η επιστροφή των εβραίων από τα στρατόπεδα συγκέντρωσης. Στη Θεσσαλονίκη επέστρεψαν λίγο περισσότεροι από 1000 και βρήκαν την πόλη αγνώριστη, «εκκαθαρισμένη» από το χώρο της κοινότητας.

Οι αιχμάλωτοι του Auschwitz είχαν ιδανικοποιήσει την πόλη, το μητρικό έδαφος που άφησαν πίσω. Στην μνήμη τους είχαν χρωματίσει τη Θεσσαλονίκη και την κατοίκηση σε αυτήν, σαν έναν επίγειο παράδεισο. Όταν επέστρεψαν αντιμετώπισαν μια πραγματικότητα πολύ διαφορετική από τις προσδοκίες τους. Οι εβραίοι γυρνώντας από τα στρατόπεδα συγκέντρωσης, έγιναν ακόμη μια φορά οι παρίες του κοινωνικού συνόλου. Η Θεσσαλονίκη τους αποκαλούσε με το προσωνύμιο «οι Πολωνοί» (Πηλιχός 2017) και τους αντιμετώπισε με δυσπιστία και απέχθεια. Για μια ακόμη φορά ως περιθωριακή κοινωνική ομάδα, η πλειοψηφία των εβραίων φτωχοποιήθηκε, πολλοί κοιμόνταν στα παγκάκια και τα πατώματα όσων συναγωγών είχαν απομείνει. Οι «Πολωνοί» προστέθηκαν στο πολυσχιδές πλήθος των παριών που κατοικούσαν την πόλη: πολλοί από τους πρόσφυγες της Μικράς Ασίας ήταν ακόμη άστεγοι ή ζούσαν κάτω από άθλιες συνθήκες και σ' αυτούς είχαν προστεθεί νέοι πρόσφυγες του 2ου Παγκοσμίου Πολέμου. Ο Mazower αναφέρει καταγραφές από τα αρχεία της UNRRA που περιγράφουν τις άθλιες συνθήκες διαβίωσης: *“σε ένα μαγαζί στο κέντρο της πόλης έμεναν 7 οικογένειες μαζί και μια άλλη ομάδα οκτώ οικογενειών, πρόσφυγες κι αυτοί του πολέμου, κατασκήνωνε σε ένα άδειο σπίτι κοντά στο σταθμό.”*

Ο κοινωνικός κανιβαλισμός εξερράγη ακόμη και εντός των απομεινारीών της κοινότητας των εβραίων. Ο Mazower παραθέτοντας τον Jacobson-Phillip Bernstein της American Jewish Joint Distribution Committee γράφει: *“Ο εκτοπισμένος ήταν γεμάτος ελπίδες, οι οποίες εξιδανίκευαν την επιστροφή του στην πατρίδα, στους φίλους, στους συγγενείς, σ' έναν τόπο όπου θα ζούσε, θα δούλευε και θα 'φτιαχνε το μέλλον του. Οι ελπίδες αυτές γίναν θρύψαλα [...] [Γ]ιατί έζησες εσύ και όχι ο συγγενής μου [...] Αυτό οδήγησε στην ασύστατη γενίκευση εκ μέρους των ανθρώπων της ηγεσίας... ότι σε γενικές γραμμές μονάχα τα χειρότερα στοιχεία των Εβραίων επέζησαν από τα στρατόπεδα συγκέντρωσης”*. Ότι είχε απομείνει από την κοινότητα των εβραίων έμεινε εξαρθρωμένο από οικογενειακούς δεσμούς και κάθε κοινωνική δομή ή σύνδεση. Οι εβραίοι της Θεσσαλονίκης βίωσαν μια σειρά μεταλλαγών της νοηματόδοτης της πόλης τους. Από μητρική γη σε τόπο δίωξης και από γη της εδέμ σε αστική δυστοπία.

Σύντομα ξεκίνησε η διαδικασία απόδοσης περιουσιών σε όσους επέστρεψαν, διαδικασία που στιγματίστηκε από έλλειψη οργάνωσης και νοθεία. Το σύστημα που θεωρητικά είχε στηθεί πριν του εκτοπισμό για την καταγραφή των εβραϊκών περιουσιών, είχε ως

σκοπό τη λεηλασία των περιουσιών και πολλά άλλα κρυμμένα κατά την εποχή κίνητρα, αλλά και απελπιστικά βεβιασμένο χαρακτήρα από μεριάς των εκτοπισθέντων. Οι εβραίοι που επέστρεψαν προσπαθούσαν να ανακτήσουν τα περιουσιακά τους στοιχεία και μαζί μ' αυτά τον χώρο και την ταυτότητα που άφησαν πίσω τους, μέσω οργανωμένων διαδικασιών, σε μια συνθήκη που χαρακτηρίζονταν από την έλλειψη οργάνωσης του πολέμου.

Οι διαδικασίες απόδοσης των περιουσιών ενέτειναν για ακόμη μια φορά τα αντιεβραϊκά αισθήματα. Οι καταπιεσμένοι του κοινωνικού ιστού βρήκαν τόπο να τοποθετήσουν το κατηγορώ τους προς την κοινωνική ανισότητα θέτοντας τους εβραίους έξω από τα όρια της κοινωνικής αλληλεγγύης. Η ακόμη υπάρχουσα φτώχεια των προσφυγικών περιοχών αντιπαρατέθηκε με τον πλούτο που αιτούνταν οι εβραίοι. Οι μάζες, νιώθοντας ανήμπορες να αντιμετωπίσουν τον δυσθεώρητο εχθρό, στρέφονται εναντίον των άλλων καταπιεσμένων, των όποιων άλλων (Roy 2005). Η πόλη μετατράπηκε για ακόμη μια φορά σε πεδίο κοινωνικού κανιβαλισμού. Η δεκαετία του '40 άφησε την πόλη πολιτικά πολωμένη και οικονομικά φτωχή.

III. Το Παρόν του χώρου Σταθμού



Πλατφόρμες, Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός Θεσσαλονίκης

Τη δεκαετία του '50, η Θεσσαλονίκη έμοιαζε μετέωρη στο παρόν. Οι ως τότε δεκαετίες του 20ου αιώνα, είχαν χαράξει χασματώδεις μεταλλαγές από κάθε αναγνωρίσιμο παρελθόν. Στο δεύτερο μισό του 20ου αιώνα, η Θεσσαλονίκη έψαχνε την ιστορική ταυτότητα της στο αρχαιοελληνικό παρελθόν αλλά και στη βυζαντινή κληρονομιά της. Το μουσουλμανικό και εβραϊκό στοιχείο είχε εκδιωχθεί από το πρόσωπο της Θεσσαλονίκης. Αντιθέτως, καταγραφές των μικρασιατικών «χαμένων πατρίδων» υπάρχουν παντού και ολόκληροι δήμοι είχαν πλέον γεννηθεί από τις πληθαίνουσες κατοικίες στις συνεχώς αναπτυσσόμενες προσφυγικές γειτονιές.

Ο σταθμός της Θεσσαλονίκης έδρασε ως ετεροτοπία, ως ένας χώρος που έκανε δυνατή την αλλαγή της ισορροπίας δυνάμεων μέσα σε πολλές εποχές και έγινε πηγή νέων κοινωνικών δομών και κοινωνικών αλλαγών. Η πόλη άλλαξε και ξανάλλαξε με σημείο αφετηρίας της μεταλλαγής, τις πλατφόρμες των τρένων. Στην πραγματικότητα η Θεσσαλονίκη του σήμερα είναι σε πολύ μεγάλο βαθμό αποτέλεσμα γεγονότων που συντελέστηκαν στον υλικό χώρο του σταθμού.

Ο κ. Σταυρίδης χρησιμοποιεί δύο έννοιες του M. Halbwachs του «νόμο της διαδοχής των σκηνικών» και τον «νόμο της συμπύκνωσης». Κατά τον πρώτο, η ροή της μνήμης ολοκληρώνεται μέσα από το πέρασμα από ένα δίκτυο συγκεκριμένων χώρων, όπου η συνολική αφήγηση μπορεί να βιωθεί μόνο ακολουθώντας την αλληλουχία επίσκεψης σε αυτούς. Ο δεύτερος περιγράφει χώρους - “πυκνωτές μνήμης” οι οποίοι συνδέονται με διαφορετικά γεγονότα. Και οι δύο όροι είναι εξαιρετικά ενδιαφέροντες στην χρήση τους για την κατανόηση του σιδηροδρομικού σταθμού Θεσσαλονίκης. Ο χώρος του σταθμού ανήκει σε δίκτυα πολλών διαφορετικών αφηγήσεων και ταυτόχρονα συμπυκνώνει ένα σύνολο ιστορικής μνήμης και αναπαράστασης.

Στο σήμερα, η εμπειρία του σταθμού είναι πιο ήπια. Ο χώρος-σταθμός ορίζεται από τον μηχανοποιημένο, μόνιμα προσωρινό χρόνο του. Πέρα από τις υπεραστικές μετακινήσεις των τρένων, ο Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός Θεσσαλονίκης εξυπηρετεί και αστικές μετακινήσεις των λεωφορείων ως στάση πολλών γραμμών και βασικός σταθμός μετεπιβίβασης του δικτύου. Πρώτος στόχος του χώρου είναι η ταχεία εξυπηρέτηση βασικών αναγκών. Καταστήματα γρήγορου φαγητού, φαρμακείο, μηχανήμα ανάληψης χρημάτων, τουαλέτες, ερμάρια φύλαξης αποσκευών, είναι η λίστα των σημείων ενδιαφέροντος που ορίζουν τον χώρο του σημερινού σταθμού. Οστόσο κάποιοι ακόμη χώροι σκιαγραφούν την ιδιαιτερότητα του χώρου, όπως το ορθόδοξο παρεκκλήσι δίπλα στο κλειστό σαλόνι των διακεκριμένων επιβατών ⁽⁵⁾.

5. Μια ενδιαφέρουσα δουλειά πάνω στον χώρο - τρένο έκανε η Laura Watts στο Watts, L. (2008), 'The art and craft of train travel', στο Social & Cultural Geography September 2008, Routledge



Μηχανοποιημένος χώρος, Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός Θεσσαλονίκης

Στην εμπειρία του σταθμού, το υποκείμενο της μετακίνησης του 2018 μπορεί να βιώνει μια τετριμμένη καθημερινή μετακίνηση, αλλά και μια βαθιά αλλαγή πραγματικότητας. Και αυτή είναι η κεντρική ιδέα της παρούσας ανάλυσης, το πολυσχιδές των πραγματικοτήτων που συμπυκνώνονται μέσα στην υλική κατασκευή του σιδηροδρομικού σταθμού. Η ουσία του κατωφλιακού σημείου του σταθμού, της μετάβασης στον χώρο, τον χρόνο, την πόλη και την ταυτότητα παραμένει ακέραιη ως θεματική. Πολλά εν δυνάμει υποκείμενα μετακίνησης, μπορούν να χρησιμεύσουν ως σύμβολα κατανόησης της πολυπλοκότητας της νοηματοδότησης τους σταθμού: οι μετακομίσεις των φοιτητών σε μια άλλη πόλη, ζωή και ταυτότητα, οι παλιρροιακές μετακινήσεις των εργαζομένων σε ελληνικές και μη πόλεις, οι οικογενειακοί αποχωρισμοί στις πλατφόρμες των τρένων, είναι βιώματα που μπορούμε να αναγνωρίσουμε. Σημαντικό κομμάτι της εμπειρίας του σταθμού είναι και οι μετακινήσεις των μεταναστών, είτε στην κίνηση τους προς τα βαλκανικά σύνορα της Ελλάδας, είτε στις παλινδρομικές τους κινήσεις ανάμεσα στις πόλεις στα βραδινά φτηνά δρομολόγια. Το βίωμα της εμπειρίας του σημείου-περάσματος του σταθμού φέρνει ακόμη στο σήμερα την μνήμη των μετακινήσεων από και προς το άγνωστο.

Η περιοχή και ο ίδιος ο χώρος-σταθμός έλκουν ακόμη την παρέκκλιση, ή ίσως ορθότερη φρασεολογία να είναι πως ανέχονται την παρέκκλιση. Ο χώρος λειτουργεί με ένα εναλλακτικό σύστημα οργανωτικών αρχών, όπου πάνω από τους κανόνες της κοινωνικής νόρμας όπως αυτοί επιτελούνται έξω από αυτόν, τοποθετεί βαθύτερες επιθυμίες και ανάγκες. Οι σταθμοί παραμένουν τα σημεία εισόδου της ετερότητας στον χώρο της πόλης, γι' αυτό και η ετερότητα συμπυκνώνεται γύρω τους και μέσα τους.

Η επιτέλεση της εργαλειακής ταυτότητας του «επιβάτη» συντήκει στον χώρο πολλαπλές κοινωνικές πραγματικότητες, φέρνοντας για ακόμη μια φορά στη συζήτηση την τρίτη αρχή του Foucault. Πρόκειται για έναν χώρο συνεχούς σχάσης και σύντηξης, έναν χώρο χάους που πράγματα απομακρύνονται και συναντιούνται αέναα. Με αυτόν τον τρόπο, δεν είναι παράδοξο (και ταυτόχρονα είναι) να συνορεύουν ένα παρεκκλήσι και ένα μοντέρνο καφέ, να συν-κατοικούν ένας μετανάστης και ένας ευρωπαίος τουρίστας και οι δύο φορτωμένοι με ογκώδεις αποσκευές.



(πάνω) Εμπορικά καταστήματα, (κάτω) Παρεκκλήσι δίπλα στο μοντέρνο καφέ



Το πολυσχιδές πλήθος, Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός Θεσσαλονίκης

ν. Επίλογος

Παραφράζοντας τον επίλογο του 'Des espaces autres' του Foucault,

"...το τρένο είναι ένα κινούμενο κομμάτι χώρου, ένας χώρος χωρίς τόπο, ένας χώρος που υφίσταται από μόνος του, που είναι κλεισμένος στον εαυτό του και ταυτόχρονα παραδομένος στην απεραντοσύνη του χώρου [...] Το τρένο είναι η ετεροτοπία κατεξοχήν. Σε πολιτισμούς χωρίς τρένα, τα όνειρα στεγνώνουν [...]"

Ο Foucault γράφοντας για το πλοίο ως την απόλυτη ετεροτοπία, συνέθεσε ένα μωσαϊκό 150 λέξεων που ενσωμάτωνε όλους τους ετεροτοπικούς χώρους που είχε ο ίδιος δει ως εμβλήματα, και με το εύρημα του πλοίου, ταυτόχρονα ως συγγραφικό εργαλείο αλλά και ως νοηματικό κλειδί, ένωσε συντακτικά και σημασιολογικά όλα τα σημεία ενδιαφέροντός του. Ο Foucault ονοματίζει το πλοίο ως την κατεξοχήν ετεροτοπία γιατί πέρα από το ότι αποτελεί το ίδιο ετεροτοπία, μπορεί να συνδεθεί και να συνδέσει όλες τις ετεροτοπίες. Εν ολίγοις, ο Foucault μιλάει για (μετα)κίνηση, στον χώρο, τον χρόνο και στο νόημα με μέσο και μέσα σε τον χώρο-μηχάνημα τρένο στους χώρους-σταθμούς που δεν είναι παρά μια σύνδεση πολλών άλλων χώρων. Το όργανο της κίνησης είναι μία μηχανή, ένα μέσο, ένα περαστικό στοιχείο στον χώρο και ένας χώρος το ίδιο, που χαράσσει τον χώρο μέσα στον οποίο ανοίγει την πορεία του και χαράσσει κάθε πέρασ και αρχή της διαδρομής του, μεταλλάσσει τους χώρους μέσα και διάμεσο των οποίων κινείται και τους νοηματοδοτεί αμετάκλητα.

Το πολύπλοκο και πολυσχιδές της κατοίκησης του σταθμού, παραμένει βασικό στοιχείο της νοηματοδότησής του. Τουρίστες, εργαζόμενοι και μετανάστες συγκεντρώνονται στον σταθμό, έχοντας νοηματοδοτήσει εντελώς διαφορετικά την μετακίνηση μέσω αυτού. Ο E. Soja στο έργο του 'Thirdspace' γράφει πως ο τρίτος χώρος είναι ταυτόχρονα ένας χώρος διακριτός από τους άλλους και μία υπερβατική σύνθεση όλων των χώρων. Στη συνέχεια αναφέρεται στο Aleph του Jorge Luis Borges ('The Aleph and Other Stories' ,1949). Το Aleph είναι ένα απερίγραπτο αντικείμενο που ταυτόχρονα είναι ο χώρος που περιέχει όλους τους χώρους και τους χρόνους, ειδικωμένους από όλες τις πιθανές οπτικές.

Οι σιδηροδρομικοί σταθμοί είναι ετεροτοπικοί και ετεροχρονικοί, είναι όλοι οι προορισμοί και όλες οι προελεύσεις, συμπυκνωμένες σε ένα σημείο της πόλης. Είναι όλοι οι χρόνοι του σήμερα που εκτείνονται μέχρι βαθιά στο παρελθόν. Είναι ένα πουθενά με συγκεκριμένο σημείο στον αστικό χάρτη.

vi. Βιβλιογραφία

- Ahmed, S. (2000), 'Strange Encounters : Embodied Others in Post-Coloniality', London: Routledge
- Bachelard, G. (1982 [1957]), 'Η Ποιητική του Χώρου', μτφ. Ελένη Βέλτσου - Ιωάννα Δ. Χατζηνικολή, Αθήνα: Χατζηνικολή
- Davis, M. (2008[1992]) 'Πέρα από το Blade Runner, Αστικός έλεγχος, η Οικολογία του Φόβου' ('Beyond Blade Runner: Urban Control, The Ecology of Fear'), Αθήνα: Futura
- Foucault, M. (1967), 'Of Other Spaces: Utopias and Heterotopias', μτφρ από γαλλικά σε αγγλικά του Miskowiec από το 'Des espaces autres. Heterotopies', J., στο *Architecture /Mouvement/ Continuité* Οκτ. 1984
- Goethe, J. W. (von), (1796), 'Wilhelm Meisters Lehrjahre' / 'Wilhelm Meister's Apprenticeship', Berlin: Johann Friedrich Unger
- Halbwachs, M. (1992), 'On Collective Memory', Σικάγο: The University of Chicago Press
- Hetherington, K. (1997), 'The badlands of modernity : heterotopia and social ordering', London: Routledge
- Mazower, M.,(2006), 'Θεσσαλονίκη. Πόλη των Φαντασμάτων. Χριστιανοί, Μουσουλμάνοι και Εβραίοι 1430-1950' μτφρ Κώστας Κουρεμένος, Αθήνα: Αλεξάνδρεια
- Rossi, A. (1987), 'Η αρχιτεκτονική της πόλης', Θεσσαλονίκη: Σύγχρονα Θέματα
- Roy, A. (2005), 'Η άλγεβρα της αιώνιας δικαιοσύνης', μτφ Κατσάνης Α., Αθήνα: Ψυχογιός
- Soja, E.W., (1996), 'Thirdspace. Journeys to Los Angeles and other real-and-imagined places', Malden Massachusetts: Blackwell Publishing
- Wacquant, L. (2008) 'The Militarization of Urban Marginality: Lessons from the Brazilian Metropolis', *International Political Sociology*
- Watts, L. (2008), 'The art and craft of train travel', στο *Social & Cultural Geography* September 2008, Routledge
- Γερόλυμπου, Α. (1996), 'Urban Transformation in the Balkans (1820 - 1920). Aspects of Balkan Town Planning and the Remarkings of Thessaloniki', Θεσσαλονίκη: University Studio Press
- Γερόλυμπου Α., Καλογήρου Ν., Χατζημιχάλης Κ., (1988), 'Βορειοελλαδικοί οικισμοί πριν και μετά την απελευθέρωση. Μετασχηματισμοί του αστικού και περιφερειακού χώρου' Τόμος Β', Θεσσαλονίκη: Υπουργείο Βιομηχανίας, Έρευνας και Τεχνολογίας
- 'Έξοδος. Μαρτυρίες. Τόμοι Α-Δ', (2016), ανατύπωση Αθήνα: Κέντρο Μικρασιατικών Σπουδών
- Κούνιο-Αμαρίλιο, Ε. (2006), '50 χρόνια μετά... Αναμνήσεις μιας Θεσσαλονικιώτισσας Εβραίας' Θεσσαλονίκη: Ιανός
- Κούνιο-Αμαρίλιο, Ε. & Ναρ Α., (2015), 'Προφορικές μαρτυρίες Εβραίων της Θεσσαλονίκης για το Ολοκαύτωμα', Θεσσαλονίκη: Ευρασία
- Κούνιο, Χ.Σ. (1982), 'Έζησα το θάνατο. Το ημερολόγιό του αριθμού 109565' Β έκδοσις Θεσσαλονίκη
- Μόλχο, Ρ. (2015), 'Το ολοκαύτωμα των Ελλήνων Εβραίων. Μελέτες ιστορίας και μνήμης', Αθήνα: Εκδόσεις Πατάκη

- ‘Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι: η διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα’ / Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου’, (1997), Μίλητος Πηλιχός, Γ. (2017), ‘Άουσβιτς - Αριθμός Μελλοθανάτου’ Αθήνα: Ελληνικά Ταχυδρομεία
- Σταυρίδης, Σ. (2002), ‘Από την πόλη οθόνη στην πόλη σκηνή’, Αθήνα: Ελληνικά Γράμματα
- Σταυρίδης, Σ. (2006), ‘Heterotopias and the Experience of Porous Urban Space’, στο Quentin Stevens, Karen Franck ‘Loose Space: Possibility and Diversity in Urban Life’, Oxon: Routledge
- Σταυρίδης, Σ. (2010), ‘Μετέωροι χώροι της ετερότητας’, Αθήνα: Εκδόσεις Αλεξάνδρεια

Πρακτικά Δίκης της Νυρεμβέργης, (1946), Τόμος 4ος, 26η μέρα, Avalon Project Documents in Law History and Diplomacy, Lillian Goldman Law Library, Yale Law School

Αρχείο Προφορικών Μαρτυριών, Κέντρο Μικρασιατικών Σπουδών

- ‘Αδερφέ πού πας;’ / ‘Where are you going brother?’, Ομέρ Ασάν (Omer Asan), (2011)
- ‘1922 The Greek Genocide’, National Geographic, Produced in conjunction with Lambrakis Press & National Geographic Television
- ‘Δύο φορές ξένος’, EPT AE, (2011), παραγωγή ΠΡΙΣΜΑ+

- Ιωαννίδης, Σ., ‘1943, η πρώτη αποστολή των τρένων του θανάτου...’, “Η Καθημερινή”, (15/3/2015), [kathimerini.gr]
- Σώλου, Τ. ‘Η καταστροφή του εβραϊκού νεκροταφείου και ο αφανισμός της εβραϊκής κοινότητας της Θεσσαλονίκης’, (Σεπτέμβριος 2012, Δεκέμβριος 2016), [tetysolou.wordpress.com]
- Σώλου, Τ. ‘Το στρατόπεδο Μπαρόν Χιρς και ο παλιός σιδηροδρομικός σταθμός Θεσσαλονίκης’, (15/3/2017) [tetysolou.wordpress.com]
- Τζήμου, Κ., ‘Η Θεσσαλονίκη παλιά: Παλιός σιδηροδρομικός σταθμός’, “Parallaxi”, (20/8/2014), [parallaximag.gr]
- Χανδρινός, Γ. ‘Τα «Τραίνα του θανάτου»: Από την Θεσσαλονίκη στο Άουσβιτς’, (9/2/2014), “Κίνηση Απελάστε τον Ρατσισμό”, [kar.org.gr]

vii. Κατάλογος Εικόνων

0. (εικόνα εξώφυλλου) *Μοτίβο οροφής του Σιδηροδρομικού Σταθμού Θεσσαλονίκης*, φωτογραφία, Ηλέκτρα Σ.
1. *Αναμονή*
φωτογραφία, Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός Θεσσαλονίκης, Ηλέκτρα Σ.
2. *Παλιός Σιδηροδρομικός Σταθμός Θεσσαλονίκης*
φωτογραφία, δεκαετία 1930, άγνωστος, Εβραϊκό Μουσείο Θεσσαλονίκης
3. (αριστερά πάνω) *Το διασωθέν κτήριο του Arrigoni, των εγκαταστάσεων του Παλιού Σταθμού*
φωτογραφία, Κ.Β.
4. (αριστερά κάτω) *Άποψη του Παλιού Σιδηροδρομικού Σταθμού, νυν Εμπορικού Σταθμού*

- φωτογραφία, Κ.Β.
5. (δεξιά) Άποψη στις πλατφόρμες του Παλιού Σιδηροδρομικού Σταθμού, νυν Εμπορικού Σταθμού
φωτογραφία, Κ.Β.
 6. Πρόσφυγες στη Θεσσαλονίκη, περιμένοντας την ανθρωπιστική βοήθεια
φωτογραφία, Pontos News
 7. Ενδεικτικές πορείες μετακίνησης πληροφοριοδοτών
Χάρτης, Κ.Β.
 8. Ομάδα ελλήνων εκτοπίζεται από την περιοχή του Χαρπούτ
φωτογραφία, Νοέμβριος 1925, The National Geographic
 9. Χριστιανοί πρόσφυγες από τη Σαμψούντα κατευθύνονται με τρένα από την Τουρκία στην Πάτρα
φωτογραφία, (1922), Library of Congress στο Picryl.com
 10. Εγκαταλείποντας την Ανατολική Θράκη με τρένα
φωτογραφία, (1922), Δ.Μαυρίδης, στο Greek Genocide Resource Center, greek-genocide.net
 11. Μικρασιάτες πρόσφυγες στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης
φωτογραφία, (1922), Congress Library
 12. (αριστερά πάνω) Καλαμαριά
φωτογραφία, The National Geographic
(αριστερά κάτω) Νεάπολη
φωτογραφία, The National Geographic
(δεξιά) Νεάπολη, περιοχή Κόκορα
φωτογραφία, Pontos News
 13. Μικρασιάτες πρόσφυγες στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης
φωτογραφία, (1922), Near East Relief, παραχώρηση για το ντοκιμαντέρ “Από τις δύο πλευρές του Αιγαίου”
 14. Μετακίνηση εβραίων προς το γκέτο Χιρς μέσω Εγνατίας
φωτογραφία, Εβραϊκό Μουσείο Θεσσαλονίκης
 15. (από πάνω προς τα κάτω)
Η συγκέντρωση στη Πλατεία Ελευθερίας
φωτογραφία, (1942), United States Holocaust Memorial Museum
Επιγραφή σε παράθυρο
φωτογραφία, Θεσσαλονίκη (1941), Yad Vashem
Το κίτρινο αστέρι
φωτογραφία, (2018), έκθεμα στο Εβραϊκό Μουσείο Ελλάδος
Κ.Β.
 16. Συγκέντρωση κτηρίων της εβραϊκής κοινότητας
χάρτης, Εβραϊκό Μουσείο Θεσσαλονίκης
 17. ‘Είσοδος του λεγόμενου γκέτο Βαρώνου Χιρς’,
©Comité International de la Croix Rouge, Γενεύη
 18. Εισιτήρια επιβίβασης στα τρένα του θανάτου
φωτογραφία, στο ‘Άουσβιτς - Αριθμός Μελλοθανάτου’
 19. Μνημειακός συρμός στην τοποθεσία ανέγερσης του Μουσείου Ολοκαυτώματος Θεσσαλονίκης
φωτογραφία, (2018),
Κ.Β.
 19. Βαγόني του πρώτου συρμού που έφυγε για το Auschwitz
φωτογραφία, (2015), στο ‘Τα βαγόνια του θανάτου επιστρέφουν στη Θεσσαλονίκη’, thestival.gr
 20. Η Πύλη του Θανάτου
φωτογραφία, στο ‘Άουσβιτς - Αριθμός Μελλοθανάτου’

20. (από πάνω προς τα κάτω)
Ραβίνος στο εβραϊκό νεκροταφείο
φωτογραφία, (1910), στο Wikipedia.org
Άποψη του κατεστραμμένου εβραϊκού νεκροταφείου
φωτογραφία, YIVO Institute of Jewish Research New York
21. Πλατφόρμες
φωτογραφία, Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός Θεσσαλονίκης,
Ηλέκτρα Σ.
22. Μηχανοποιημένος χώρος
φωτογραφία, Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός Θεσσαλονίκης,
Ηλέκτρα Σ.
23. (πάνω) Εμπορικά καταστήματα
φωτογραφία, Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός Θεσσαλονίκης,
Ηλέκτρα Σ.
(κάτω) Παρεκκλήσι δίπλα στο μοντέρνο καφέ
φωτογραφία, Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός Θεσσαλονίκης,
Ηλέκτρα Σ.
24. Το πολυσχιδές πλήθος, Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός
Θεσσαλονίκης
φωτογραφία, Ηλέκτρα Σ.