22/03/2019

Η μετανάστευση με τα μάτια των Ελλήνων της BMW

/ Ομογένεια

Στη BMW είχε καταγραφεί το 1960/70 ο μεγαλύτερος αριθμός Ελλήνων εργαζομένων σε εργοστάσια της Γερμανίας. Ορισμένοι από αυτούς διηγούνται σήμερα τη δική τους προσωπική ιστορία. Ένα χρονικό της ελληνικής μετανάστευσης.

«Στα τέλη της δεκαετίας του 1960 δυο Έλληνες περπατούσαν στο κέντρο του Μονάχου και είδαν μια πινακίδα που έγραφε ότι το 1972 το Μόναχο θα υποδεχτεί τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Και τότε είπε ο ένας στον άλλο: 'Εμείς λες να είμαστε εδώ ακόμη τότε;' Τελικά επέστρεψαν στην Ελλάδα ως συνταξιούχοι πια, ο ένας το 2004 και ο άλλος το 2006».

Πρόκειται για μια από τις πολλές μικρές ιστορίες που αποτυπώνονται στο βιβλίο-λεύκωμα «Το χρονικό των Ελλήνων μεταναστών στην BMW 1960-2018», το οποίο εξέδωσε πρόσφατα ο ελληνικός σύλλογος Δορυφόρος που εδρεύει στο Μόναχο. Μέσα από προσωπικές αυθεντικές μαρτυρίες ζωντανεύουν βιώματα της πρώτης και δεύτερης γενιάς των ελλήνων μεταναστών, που άφησαν τα πάντα πίσω τους αναζητώντας ένα καλύτερο αύριο στη Γερμανία. «Θέλαμε να δώσουμε την

ευκαιρία στους ίδιους τους πρωταγωνιστές να πουν την ιστορία τους, μακριά από πολιτικούς ή άλλους χρωματισμούς», αναφέρει στη DW ο υπεύθυνος έκδοσης και επικεφαλής του Δορυφόρου Κώστας Τάτσης.

Η ελληνική μετανάστευση στη Γερμανία ξεκίνησε και κορυφώθηκε τις δεκαετίες του 1960/1970 με τους πρώτους γκασταρμπάιτερ. Ήταν οι λεγόμενοι «φιλοξενούμενοι εργάτες» που κλήθηκαν να συνδράμουν στην μεταπολεμική ανόρθωση της Γερμανίας. Ένα μεγάλο μέρος των Ελλήνων που κατέφθαναν στο Μόναχο μετά τον Μάρτιο του 1960, οπότε και υπεγράφη η ελληνογερμανική σύμβαση «Περί απασχολήσεως Ελλήνων εργατών στη Γερμανία», απορροφήθηκε από τη BMW.

Ήταν η εποχή που η γνωστή αυτοκινητοβιομηχανία αναζητούσε -όπως και πολλές άλλες μεγάλες γερμανικές επιχειρήσεις- νέα εργατικά χέρια. Το 1966 εργάζονταν στο εργοστάσιο του Μονάχου 3.572 μετανάστες, ένας αριθμός που αντιστοιχούσε στο 27% επί του συνόλου. Τέσσερα χρόνια αργότερα, το 1971, η πλειονότητα των ξένων αυτών εργατών, και συγκεκριμένα το 43,3% προέρχονταν από την Ελλάδα, όπως αναφέρεται στο βιβλίο-λεύκωμα του Δορυφόρου. Στη BMW είχε καταγραφεί τις δεκαετίες του 1960/70 ο μεγαλύτερος αριθμός Ελλήνων εργαζομένων σε εργοστάσια της Γερμανίας. Αυτός είναι και ο λόγος που η έκδοση επικεντρώνει στη συγκεκριμένη εταιρία, σύμφωνα με τον εκδότη.

Ο Έλληνας εφημεριδοπώλης στην πύλη της BMW

«Ενδεικτικό του μεγάλου αριθμού εργαζομένων ήταν το γεγονός ότι κάθε βράδυ την ώρα που τελείωνε η απογευματινή βάρδια στις 23:00, στην κεντρική πύλη του εργοστασίου υπήρχε για πολλά χρόνια ένας έλληνας εφημεριδοπώλης που πουλούσε ελληνικές εφημερίδες», αναφέρει στο εισαγωγικό του σημείωμα ο Κώστας Τάτσης, προσθέτοντας: «Δεν είναι τυχαίο επίσης ότι κατά τη διάρκεια της Δικτατορίας στην Ελλάδα οι αντιστασιακές οργανώσεις επέλεγαν τις πύλες του εργοστασίου για να διανείμουν τις ανακοινώσεις τους στον Ελληνισμό».

Σχεδόν έξι δεκαετίες αργότερα πολλοί από τους πρώτους εκείνους Έλληνες της BMW, αλλά και πολλοί άλλοι που ακολούθησαν τις επόμενες δεκαετίες θυμούνται τα δύσκολα πρώτα χρόνια της νέας τους ζωής στη βαυαρική πρωτεύουσα: τον πόνο αποχαιρετισμού από τα αγαπημένα τους πρόσωπα στην Ελλάδα, συχνά και από τα ίδια τους τα παιδιά που αρχικά άφηναν πίσω τους και τα οποία θα ξανάβλεπαν και πάλι ίσως μετά από χρόνια, τις μεγάλες δυσκολίες προσαρμογής στις συχνά σκληρές νέες συνθήκες εργασίας και διαβίωσης και κυρίως το

πρόβλημα της στέγασης και της γλώσσας, τις καλές σχέσεις με συναδέλφους άλλων εθνικοτήτων, κυρίως με Τούρκους και Ιταλούς, την αγωνία να μάθουν νέα από τους δικούς τους στην Ελλάδα αλλά και να ενημερωθούν για τα πολιτικά τεκταινόμενα αλλά και το όνειρο της γρήγορης επιστροφής στην πατρίδα που για πολλούς δεν ήρθε ποτέ αφού η «χώρα φιλοξενίας» έγινε η δεύτερη πατρίδα τους ενώ για άλλους δεν εξελίχθηκε τελικά έτσι όπως το σχεδίαζαν.

«Ένα μεγάλο σφάλμα που εξελίχθηκε την περίοδο 1977-1979 ενόψει της ένταξης της Ελλάδας στην ΕΟΚ», θυμάται σήμερα ο Τρύφωνας Ζουρελίδης που εργάστηκε στην BMW μεταξύ 1965 και 2000, «ήταν η εξαγορά των συντάξιμων χρόνων [...]. Οι εργαζόμενοι πήγαιναν στον συνταξιοδοτικό φορέα, εξαργύρωναν τα συντάξιμα χρόνια, έπαιρναν τα χρήματα, πήγαιναν στην Ελλάδα και εκεί συνήθως άνοιγαν μια επιχείρηση η οποία ως επί το πλείστον δεν ευδοκιμούσε γιατί δεν διέθεταν γνώσεις της ελληνικής αγοράς».

Την ίδια σκέψη έκανε εκείνα τα χρόνια και ο Θανάσης Λιτοβολής που εργαζόταν στην BMW από το 1973. Τελικώς δεν εγκατέλειψε τη Γερμανία φοβούμενος τις τυχόν δυσκολίες που θα αντιμετώπιζε στην Ελλάδα. Ο ίδιος και η σύζυγός του Ιορδάνα παρέμειναν τελικά συνολικά 35 χρόνια στη γερμανική αυτοκινητοβιομηχανία. «Θυμάμαι με υπερηφάνεια την επιτυχία που είχα όταν έκανα πρόταση που αύξησε την παραγωγή κατά 40 αυτοκίνητα και για την οποία έλαβα μπόνους 32.000 γερμανικά μάρκα».

Με τον «Κολοκοτρώνη» από Πειραιά

Τέτοιες στιγμές θυμάται και η Δώρα Τσαχιλτζή, η οποία είχε λάβει «ένα σεβαστό ποσό πριμ» για μια πατέντα που είχε βρει μαζί με το «μαέστρο» (αρχιτεχνίτη) για να γίνει πιο αποτελεσματική η παραγωγή. Οι συνθήκες δεν ήταν βέβαια πάντα τόσο ευχάριστες. Το αντίθετο. «Το μεγαλύτερο πρόβλημα; Πού να αφήσουμε τα παιδιά. Το Γιώργο μου αναγκάστηκα να τον πάω στην Ελλάδα». Μαζί της στο ίδιο τμήμα της BMW από το 1968 και η Μαίρη Τσολνάρα, η οποία θυμάται: «Οι συνθήκες δεν ήταν εύκολες. 8 ώρες όρθιες στην κορδέλα. Το χειρότερο στο τμήμα μας ήταν ο υπερβολικός θόρυβος και η έντονη μυρωδιά από την κόλα. Μας έδιναν, φυσικά, γυαλιά και βαμβάκι για τα αυτιά, αλλά εμείς ήμασταν ‘υπερήφανες’».

Ο Νίκος Θεοδοσιάδης δεν θα μπορούσε να ξεχάσει εύκολα τη μέρα που αναχωρούσε για τη Γερμανία με τον «Κολοκοτρώνη» αφού στον Πειραιά ακούγονταν οι φωνές των εφημεριδοπωλών να φωνάζουν «Δολοφονήθηκε ο Κένεντι». Έφτασε καταρχήν στη Στουτγάρδη για να καταλήξει μετά από δυο

χρόνια στο Μόναχο και το εργοστάσιο της BMW, όπου εργάστηκε μαζί με τη σύζυγό του Μαρία για 30 περίπου χρόνια. Και για τους δυο οι αναμνήσεις από την εποχή εκείνη είναι ευχάριστες. «Ιδιαίτερα τις πρώτες δεκαετίες ήταν πολύ όμορφα», διηγείται η Μαρία. «Και η αντιμετώπισή μας και οι σχέσεις μεταξύ των ανθρώπων. Μας βοήθησε η BMW και οικονομικά αλλά και με διάφορα προνόμια που έδινε στους εργαζομένους και με τον τρόπο αυτό τους βοηθούσε να μεγαλώσουν τα παιδιά τους». Η Μαρία και ο Νίκος έχουν τρία παιδιά. Ένα από αυτά, ο Κώστας, εργάζεται σήμερα επίσης στην BMW, ως επικεφαλής σε πρόγραμμα στο τμήμα έρευνας του εργοστασίου.

Με τον «Κολοκοτρώνη» αναχώρησε καταρχήν το 1968 για την Ιταλία και στη συνέχεια με τρένο για τη Γερμανία και η Α.Κ., έχοντας περάσει βεβαίως προηγουμένως τις απαραίτητες ιατρικές εξετάσεις. «Ήταν σε έναν μεγάλο χώρο, ήμασταν γυμνές, μόνο με το εσώρουχο... Θυμάμαι ήταν και ένας γερμανός γιατρός, βλέπανε τα δόντια, το σώμα, αν είχαμε κανένα κουσούρι [...] Μας βάλανε στο τρένο για Μόναχο. Είχα αγωνία αν θα έρθει ο άντρας μου στο σταθμό, μη και τυχόν χαθούμε, μη δεν τον ξαναβρώ...». Το 1969 ο σύζυγος ξεκίνησε στην BMW, αλλά τρία χρόνια αργότερα αποφασίζουν να επιστρέψουν στην Ελλάδα «για πάντα». Οι συνθήκες τους ανάγκασαν να ξαναγυρίσουν στη Γερμανία και στην BMW. Ξαναέφυγαν ως συνταξιούχοι πλέον.

Από το Ελλάδα «για πάντα» στο «χειμώνα Γερμανία-καλοκαίρι Ελλάδα»

«Το χωριό μου στην Καστοριά το έκαψαν οι Γερμανοί, αλλά αυτό δεν στάθηκε εμπόδιο στις σχέσεις μου μαζί τους. Γιατί, όπως με τους Τούρκους, αυτό που τους επισήμανα πάντα ήταν ότι εμείς απλά είμαστε θύματα στους σχεδιασμούς άλλων», λέει σήμερα ο Γιώργος Τσέτσος ο οποίος έφτασε στο Μόναχο το 1973. «Η BMW δεν ήταν απλά ένα εργοστάσιο. Ήταν ένα πανεπιστήμιο ζωής που σου προσέφερε δυνατότητες, ανταμοιβή και αγαθά. Κάθε φορά που περνάω σήμερα από το εργοστάσιο της BMW εκφράζω έντονα συναισθήματα ευγνωμοσύνης που πέρασα μια όμορφη και δημιουργική ζωή».

Ευχάριστες, ως επί το πλείστον, αναμνήσεις έχει από την BMW και ο Ηλίας Καρακασίδης ο οποίος εργάστηκε στο Μόναχο για τρεις περίπου δεκαετίες. «Ιδιαίτερα τα πρώτα χρόνια, τα δώρα αδείας και Χριστουγέννων. Επίσης [...] οι Παρασκευές το απόγευμα, όταν το τμήμα μας έτρωγε όλο μαζί στο Sozialraum (σσ. χώρος κοινωνικών εκδηλώσεων του εργοστασίου) . Ετοίμαζα διάφορα, μέχρι και τζατζίκι ετοίμαζα, και πήγαινα». Όντας συνταξιούχος σήμερα, δεν σκοπεύει να επιστρέψει μόνιμα στην Ελλάδα. «Να φύγω τελείως από τη Γερμανία δεν το βλέπω,

ίσως να ακολουθήσω το ‘χειμώνα Γερμανία-καλοκαίρι Ελλάδα’». Ένας συνδυασμός τον οποίο προτιμούν τελικά πολλοί έλληνες συνταξιούχοι.

Αυτές και πολλές άλλες μικρές ανθρώπινες ιστορίες των Ελλήνων που εργάστηκαν ή και συνεχίζουν να εργάζονται στη γερμανική αυτοκινητοβιομηχανία (30 συνολικά) φιλοξενεί το βιβλίο-λεύκωμα του Δορυφόρου το οποίο συνοδεύεται και από ένα πλούσιο φωτογραφικό υλικό. Τις ίδιες σκέψεις, δυσκολίες, αγωνίες και τα ίδια όνειρα μοιράζονταν οι περισσότεροι από τους πάνω από ένα εκατομμύριο Έλληνες που υπολογίζεται ότι ήρθαν τα πρώτα χρόνια ως γκασταρμπάιτερ στις φάμπρικες της Γερμανίας. Σε όλους αυτούς τους ανθρώπους είναι αφιερωμένη η έκδοση, όπως επισημαίνει ο Κώστας Τάτσης ο οποίος, σημειωτέον, είναι επίσης παιδί μεταναστών που εργάστηκαν στην BMW.

Η επίσημη παρουσίαση του βιβλίου έλαβε χώρα στο Μόναχο. Η πρώτη έκδοση έχει εξαντληθεί και ήδη τυπώνεται η δεύτερη. Εν τω μεταξύ, αποφασίστηκε μάλιστα να μεταφραστεί και στα γερμανικά.

Κώστας Συμεωνίδης

ΠΗΓΗ: ELLINIKIGNOMI