



«Ο σταθμός της Βέροιας» του Θ.Π. Ζαφειρίου

Θ.Π. Ζαφειρίου Δημοσιεύτηκε 19 Φεβρουαρίου 2023

[Σκέψεις και αναμνήσεις με αφορμή το βιβλίο του Γιώργου Λιόλιου *Σιδηρόδρομος σφυρίζων εις την πεδιάδα* (Θίνες, 2021)]

Τη Βέροια την επισκέφθηκα δύο φορές. Την πρώτη στην πραγματικότητα, τη δεύτερη ημινοερώς. Αφορμή για τη δεύτερη απετέλεσε το βιβλίο του Γιώργου Λιόλιου *Σιδηρόδρομος σφυρίζων εις την πεδιάδα*. Για την πρώτη θα μιλήσω αργότερα, αφού καταθέσω τις εντυπώσεις και τις σκέψεις μου από το δεύτερο αυτό ταξίδι μου.

Λάτρεψα τα τρένα από δύο ετών. Εκ πατρικής καταγωγής Λαρισαίος, έφυγα με τους γονείς μου από τη Λάρισα για την Αθήνα πέντε χρόνων. Στη μεσολαβήσασα τριετία θυμάμαι όλα τα σιδηροδρομικά ταξίδια μας στη διαδρομή Λάρισα-Αθήνα-Λάρισα με κάθε λεπτομέρεια. Αυτή η παλαιά διαδρομή, που έχει αλλάξει σήμερα αφού παρακάμπτει τους ορεινούς όγκους του Μπράλου και του Δομοκού, συντομεύοντας το ταξίδι κατά τρεις τουλάχιστον ώρες, από έξι έως επτά τότε, αυτές λοιπόν οι επτά ώρες του τότε με ακολουθούν έκτοτε, όπως η καθαφική πόλις, παντού, όπου κι αν ταξίδεψα κι ακόμα ταξιδεύω στην Ελλάδα και το εξωτερικό. Αλλά στη Βέροια με τρένο δεν πήγα ποτέ.

Η ευκαιρία μου δόθηκε μέσα από τις σελίδες του βιβλίου του Γιώργου Λιόλιου. Αλλά τι ευκαιρία! Δεν είναι μόνον η απλή διαδρομή μιας μέρας στη γραμμή Θεσσαλονίκη-Μοναστήρι (της Βόρειας Μακεδονίας), που περνά από τη Βέροια, αλλά ταυτόχρονα μια καλειδοσκοπική αναδρομή εκατόν είκοσι εννέα χρόνων, από τα εγκαίνια της γραμμής το 1894 μέχρι σήμερα. Είναι και η ενάργεια της διαχρονικής περιγραφής δεκατριών ήδη δεκαετιών, σημαδεμένων από πέντε τουλάχιστον πολέμους, αλλαγή συνόρων, ανταλλαγή ή αφανισμό πληθυσμών, εναλλαγή καθεστώτων, ματαιώση μεγαλεπήβολων σχεδίων για επεκτάσεις και διακλαδώσεις, όπως εκείνη της σιδηροδρομικής σύνδεσης Καλαμπάκας-Ιωαννίνων-Ηγουμενίτσας (μέχρι Αγίους Σαράντα και Αυλώνας, αναλόγως της έκβασης του βορειοηπειρωτικού ζητήματος) και Καλαμπάκας-Βέροιας, μέσω Κοζάνης με διακλάδωση προς Λάρισα, που άφησε μετέωρους σταθμούς δίπλα σε βυθισμένες ή νοητές ή ξηλωμένες ράγες. Και είναι ακόμα η παράθεση τεχνικών στοιχείων, που, αντί να προκαλούν πλήξη, επειδή περιγράφουν με αριθμούς τα σχέδια επί χάρτου των ανθρώπων, εκείνα με τα οποία γελάει ο Θεός, απλώνουν την ομίχλη της θλίψης, όπως τα κινηματογραφικά πλάνα του Θόδωρου Αγγελόπουλου, στους σταθμούς, σαν αυτόν της οθωμανικής μπέλ επόκ Βέροιας[1]. Είναι το φωτογραφικό, τέλος, υλικό –και περισσότερο το ασπρόμαυρο– που σε κάνει συνταξιδιώτη όλων των επιβατών, που ταξίδεψαν αυτά τα εκατόν είκοσι εννέα χρόνια, αλλά κι εκείνων, που έμειναν στους σταθμούς και τους σταθμούς που ξέμειναν στο πολύβουο παρελθόν τους και αντιτάσσουν στην εγκατάλειψη ή την προδοσία των αυτοκινητοδρόμων την πεισματική τους σιωπή.

Δεν έχει νόημα στο μικρό αυτό σημείωμα η λεπτομερής αναφορά στα ιστορικά γεγονότα, στα σημαίνοντα και μη πρόσωπα της οθωμανικής αυτοκρατορίας ή του διάδοχου ελληνικού κράτους, στους μουσουλμάνους, χριστιανούς, Εβραίους, Έλληνες, Σλάβους, Αρμένιους, Βλάχους, Τσιγγάνους, που συνυπήρξαν και συνταξίδεψαν (με το τρένο) στον χωρόχρονο ως επί το πλείστον αρμονικά μέχρι τον βίαιο διαχωρισμό τους επί τη βάσει εθνοτικών ή θρησκευτικών διαφορών, μέχρι την εκρίζωση του μουσουλμανικού στοιχείου και την εξόντωση του εβραϊκού. Αρκεί η εικόνα του σιδηροδρομικού σταθμού της Βέροιας (οθωμανιστί Καραφέρια), που στέκει ακόμα ως μελαγχολικός μάρτυς της ιστορίας των βιβλίων, αλλ' ουσιαστικά του βιωματικού ατομικού ιστορικού των απλών και εν πολλοίς αθώων ανθρώπων, θυμάτων, συμπεριλαμβανομένων ακόμη και των στρατιωτών του ναζιστικού θηρίου ή των ένθεν κακειθεν οπλοφόρων του εμφυλίου σπαραγμού.

Μια καλειδοσκοπική αναδρομή εκατόν είκοσι εννέα χρόνων, από τα εγκαίνια της γραμμής το 1894 μέχρι σήμερα.

Αυτή στάθηκε η μοίρα όμως όλων των σιδηροδρομικών σταθμών. Να κατευοδώνουν σε ωραία ταξίδια τους ανθρώπους, να υποδέχονται τον νόστο τους, αλλά και να παρίστανται στους σκληρούς αποχωρισμούς τους, ή να στέκουν ανήμποροι στην απάνθρωπη μεταχείριση και κτηνώδη μεταφορά των σημαδεμένων με το κίτρινο άστρο του Δαυίδ στον παράλογο θάνατο. Τα φορτηγά για αθώα ζώα βαγόνια των τρένων εκείνων, που δρομολόγησαν τα ένοχα ανθρώπινα κτήνη, δεν εξευτέλισαν μονάχα το ανθρώπινο είδος, αλλά και το σιδηροδρομικό ταξίδι καθαυτό ως ενδιάθετη τάση του ανθρώπου να το απολαύσει σαν μουσική, που συνοδεύει μια ονειρική επιθυμία για γνωριμία καινούργιων τοπίων και πολιτειών, κάτι που προσιδιάζει και συγκρίνεται μόνο με την ερωτική αναζήτηση. Ο εφιάλτης όμως στη θέση αυτού του ονείρου οδηγεί έστω και καθ' υπερβολήν στην ίδια απόγνωση της κραυγής του Πρίμο Λέβι για το ποιόν του ανθρώπου, ώστε θα μπορούσε να ειπωθεί κι έτσι: «Εάν αυτό είναι το τρένο», ακόμη και στο παρόμοιο καταλυτικό ερώτημα του Αντόρνο για την ποίηση, που θα μπορούσε να παραφραστεί κι έτσι: «Μπορούν μετά το Άουσβιτς να ταξιδεύουν ακόμα τα τρένα;»

Όλοι οι ενεργοί ανακαινισμένοι σταθμοί του κόσμου πάντως φαίνεται να καταφάσκουν. Όλοι τους σφύζουν πάλι από ζωή και δείχνουν να χαίρονται είτε υποδέχονται είτε αποχαιρετούν τα τρένα. Και οι ημιεγκαταλελειμμένοι –σαν τον σταθμό της Βέροιας– επιβιώνουν με την αξιοπρέπεια της νοσταλγίας για την εποχή του καπνού αρκούμενοι στη γλυκιά και μεθυστική μυρωδιά του ντίζελ και της πίσσας, που ακόμη δεν έχουν κακοχαρακτηρισθεί.

Α! η δική μου γενιά, που γνώρισε τον σιδηροδρομικό εφιάλτη μόνο από περιγραφές και εικόνες, είναι εξόχως τυχερή. Αλλά και αντιφατική. Μπορεί το δικό της παρελθόν να το αναπολεί με εν ειρήνη ρομαντική ηρεμία, να έχει την πολυτέλεια να γκρινιάζει για τις σημερινές ταχύτητες, που ισοπεδώνουν τα τοπία, και να εκφράζει δυσφορία για την επικράτηση του αυτοκινήτου, αλλ' αυτό το τελευταίο κατά κανόνα προτιμά, τουλάχιστον στην υπανάπτυκτη σιδηροδρομική Ελλάδα, για τις μετακινήσεις της.

Με αυτοκίνητο ήταν άλλωστε και η πρώτη επίσκεψή μου στη Βέροια. Εν έτει 1983, ημέρα μάλιστα αναγγελίας της υποτίμησης της δραχμής (10 Ιανουαρίου)! Κατ' ουσίαν ακόμη μιας πτώχευσης ή οικονομικής δυσπραγίας, όπως εκείνες που εγκατέλειψαν στα χαρτιά όλες τις απαραίτητες για τον εκσυγχρονισμό του ελληνικού κράτους σιδηροδρομικές συνδέσεις και άφησαν ημιτελές το μεγάλο σιδηροδρομικό έργο του Χαρίλαου Τρικούπη. Το ΙΧ ανήκε στον στενό φίλο μου, συμμαθητή, συμφοιτητή και συστρατιώτη Βασίλη Πέππα, μετέπειτα Πρόεδρο του Αρείου Πάγου, ο οποίος υπηρετούσε τότε ως πρωτοδίκης στη Βέροια. Θυμάμαι μια βόλτα μας στην αποκαλούμενη παραλία της Βέροιας, που ατένιζε την πεδιάδα της, χωρίς ωστόσο ν' ακούγεται ο σιδηρόδρομος σφυρίζων εις αυτήν. Το βράδυ επισκεφθήκαμε ένα βιβλιοπωλείο-μπαρ, που ως πνευματικό φαρμακείο αναρτούσε στην προθήκη του κάθε νύχτα το διανυκτερεύον ποίημα. Εκείνη τη νύχτα διανυκτέρευσε και μια εκ του προχείρου επιτόπου μετάφρασή μου ενός ποιήματος με τον τίτλο «Οξύ» (Säure) του γερμανόφωνου ποιητή Κρίστοφ Μέκελ (Christoph Meckel, 1935-2020).

Στην εξαιρετική εργασία του Γιώργου Λιόλιου, εκτός από το πολυεπίπεδο περιεχόμενο και τη λογοτεχνική της αξία, βρήκα επίσης ένα σπουδαίο κίνητρο για να επισκεφθώ πάλι τη Βέροια. Αν φθάσω νύχτα στον σιδηροδρομικό της σταθμό, ελπίζω να διανυκτερεύει. Έτσι ή αλλιώς, θα πιω εκεί εις υγείαν του συγγραφέα, αλλά και των Εκδόσεων Θίνες και όσων συνέβαλαν στην έκδοση, του Νίκου Διονυσόπουλου, που τη σχεδίασε, της ιστορικού Ζιζής Σαλίμπα και του Γιώργου Γιατρομανωλάκη, που επιμελήθηκε την επεξεργασία των εικόνων.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ

[1] Νίκος Βατόπουλος, «Το τρένο και η ιστορία της Βέροιας», *Καθημερινή*, 3 Σεπ. 2021 & Sidirodromikanea.blogspot.com