

Οι Έλληνες της Αμερικής

1. Εισαγωγή
2. Η αναχώρηση –αιτίες της μετανάστευσης
3. Το ταξίδι – τα ελληνικά υπερωκεάνια
4. Συνθήκες ταξιδιού - «Πολιτείες εν πλω»
5. Φθάνοντας στη Νέα Υόρκη
6. Προορισμοί

ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ

Οι Έλληνες της Αμερικής

Brno 15-05-08

1. Εισαγωγή

Η ιστορία της νεοελληνικής μετανάστευσης, με την έννοια της μετοίκησης είναι τόσο παλιά, όσο και η ιστορία της Ελλάδας. Για λόγους που κατά καιρούς διαφοροποιούνται, οι Έλληνες «μοιάζει» πάντα να αποζητούν καινούριες πατρίδες με παραδοσιακούς προορισμούς τα παρευξείνια, τα ανατολικο-μεσογειακά, τα νοτιο-ρωσικά και δυτικοευρωπαϊκά κέντρα, που έγιναν οι πυρήνες μιας ισχυρής διασποράς. Ωστόσο από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα οι αναζητήσεις κατευθύνονταν ακόμα πιο μακριά, καταργώντας τα νοητά σύνορα των ωκεανών, με κύριους αποδέχτες την Αμερική και την Αυστραλία. Ο μεταναστευτικός πυρετός θα κορυφωθεί την εικοσαετία 1900-1920 και η Ελλάδα θα χάσει το 8% του συνολικού της πληθυσμού. Περίπου 25.000 άνθρωποι εγκαταλείπουν ετησίως, μια χώρα οικονομικά εξουθενωμένη και πολιτικά αβέβαιη και ξεκινούν για τη *Γη της Επαγγελίας* που υπόσχεται πλούτο και ευημερία, ευκαιρίες και στους λιγότερο τυχερούς. Ο μύθος της αμερικάνικης *Γης της επαγγελίας*, του καταφύγιου των αποδήμων όλου του κόσμου, διαπότισε όλη την ύπαιθρο. Βέβαια οι ΗΠΑ δεν αποτέλεσαν με κανένα τρόπο μια προνομιακή ζώνη για τους Έλληνες μετανάστες, όπου η αλληλεγγύη ανάμεσα σε συμπατριώτες θα εξασφάλιζε μια θέση καθορισμένη και προορισμένη γι' αυτούς μέσα στον κοινωνικό καταμερισμό εργασίας. Αποτελούσε τμήμα μιας παγκόσμιας και βασικά προλεταριακής μεταναστευτικής ροής, που ενσωματωνόταν στη διαδικασία της εντυπωσιακής ανάπτυξης του αμερικάνικου καπιταλισμού μετά τη λήξη του αμερικάνικου εμφυλίου πολέμου.

Οι Έλληνες που μετανάστευαν στις υπερπόντιες χώρες, εκτός από τη σωματική ικανότητα, δε διέθεταν άλλο προσόν. Έφταναν στον Πειραιά και αντίκριζαν για πρώτη φορά θάλασσα και βαπόρια. Ήταν αγράμματοι, λίγοι είχαν τελειώσει το Δημοτικό, αθώοι και στερημένοι άνθρωποι, που δεν είχαν συνείδηση της δύναμης τους, ούτε φυσικά των δικαιωμάτων τους. Δηλαδή ήταν το κατάλληλο υλικό για εκμετάλλευση.

2. Η αναχώρηση –αιτίες της μετανάστευσης

Οι συνθήκες ζωής, ιδιαίτερα της αγροτιάς που έδωσε και το μεγαλύτερο ποσοστό στον όγκο των μεταναστών, ήταν άθλιες. Αντιγράφουμε από την «Ιστορία του αγροτικού κινήματος» του Γιάννη Κορδάτου : «Όλοι όσοι πονούσαν τον αγρότη του Μοριά περιγράφουν την αθλιότητα μέσα στην οποία ζούσε. Ξυπόλυτος, γυμνός, κουρελής, ατροφικός. Το κρέας δεν το δοκίμαζε παρά μόνο δύο φορές το χρόνο. Το κρομμύδι, η μπομπότα και η ελιά ήταν το μόνιμο φαγητό του, χρόνο καιρό

πεινούσε. Τον καρπό που έφτυνε αίμα για να τον μαζέψει του τον έπαιρναν οι τοκογλύφοι, οι έμποροι και οι άλλοι εκμεταλλευτές του. Σχολεία δεν υπήρχαν, γράμματα δεν μάθαινε, ζούσε σε τρώγλες και έκλαιγε τη μοίρα του... Όλα του ήταν μαύρα και σκοτεινά, γι' αυτό άμα άνοιξε της Αμερικής ο δρόμος εκπατριζόταν. Η μετανάστευση του ήταν η μόνη σανίδα σωτηρίας». Και ο ίδιος σε άρθρο του για τη «μελέτη του αγροτικού» γράφει: «... Η μετανάστευση είναι αδιάψευστο επιχείρημα για την άθλια οικονομική και κοινωνική κατάσταση των μικροϊδιοκτητών».

Πάνω κάτω παρουσιάζουν όλες οι περιοχές, έξω από τις ιδιομορφίες τους, κοινά χαρακτηριστικά που χοντρικά είναι τα εξής: Κάθε χρόνο άδειαζε το 1 έως 1,5% των κατοίκων κάθε περιοχής. Χωριά που πριν την ακμή της μετανάστευσης είχαν 400 κατοίκους, μετά το 1917 είχαν 150-200. Η τοκογλυφία οργιάζε. Ο τόκος, ήταν 20-30% σε χρήμα, αλλά οι δανειστές έπαιρναν από τους οφειλέτες τους, γάλα, βούτυρο, και άλλα προϊόντα, ανεβάζοντας τον τόκο σε 70 ή και 80%. Χαρακτηριστική είναι η παρατήρηση πώς οι μετανάστες δεν προερχόντουσαν όλοι από τα πιο φτωχά τμήματα του αγροτικού πληθυσμού. Το ταξίδι απαιτούσε αρκετά χρήματα και οι πράκτορες ή οι τοκογλύφοι που θα δάνειζαν το απαραίτητο για τα ναύλα ποσό, ζητούσαν εξασφάλιση. Έτσι μικροκτηματίες με υποθηκευμένα κτήματα ήσαν πολλοί μεταξύ των μεταναστών. Βέβαια και για τους τελείως φτωχούς και άκληρους υπήρχε ο τρόπος. Τους δέσμευαν με συμβόλαια εργασίας και έτσι ξεχρέωναν τα ναύλα τους, σκλάβοι στην κυριολεξία, στους σιδηροδρόμους ή στα ορυχεία του Κολοράντο. Ακόμα και μικρά παιδιά και εφήβους 8-12 χρονών στρατολογούσαν για τα στιλβωτήρια που διατηρούσαν κυρίως Έλληνες στις μεγάλες πόλεις των Η.Π.Α. Μεγάλο ρόλο έπαιξαν και οι πράκτορες των μεταναστευτικών γραφείων και των ατμοπλοϊκών εταιρειών που διαφήμιζαν τον πλούτο και τις ευκαιρίες που παρουσιάζει η Αμερική. Ενδεικτικό του ότι οι Έλληνες πήγαιναν με πρόθεση να μείνουν προσωρινά στην Αμερική, είναι το γεγονός ότι έφευγαν μόνο άντρες σε αντίθεση με τους μετανάστες από άλλες χώρες. Έτσι άδειαζε ο τόπος από το πιο ζωντανό και παραγωγικό κομμάτι του πληθυσμού. Έφευγαν οι Έλληνες, με την ελπίδα να γυρίσουν σύντομα με χρήματα, για να ξεχρεώσουν το κτήμα τους, να κάνουν μια δουλειά στον τόπο τους, να προικίσουν τις αδελφές τους. Και βέβαια κύρια για να γλιτώσουν από την πείνα, τη δυστυχία και την εκμετάλλευση που βασιλευσαν στην πατρίδα τους. Δεν ήξεραν όμως συνήθως τι τους περίμενε εκεί.

Ας δούμε πώς περιγράφεται η εποχή εκείνη στην Ελλάδα από τους ίδιους τους μετανάστες και συγκεκριμένα στο «συναξάρι του Ανδρέα Κορδοπάτη» που επιμελήθηκε ο Θ. Βαλτινός, από τον ίδιο το Κορδοπάτη. «Κανένα χρόνο δουλέψαμε καλά. Το '97 έγινε ο πόλεμος στα σύνορα, έπειτα έγινε μεγάλη δυστυχία και οι άνθρωποι πείνασαν... Τα χωριά στέναξαν. Καρπός δεν βρισκόταν πουθενά. Οι μανάδες έστελναν τα παιδιά στα ρέματα και μάζευαν καβούρια, να τα ρίχνουν στα λάχανα να αρτεύονται. Ύστερα δεν βρισκόντουσαν ούτε λάχανα γιατί φάνηκαν οι ακρίδες και έπεσαν σύννεφα, τον σκέπασαν τον τόπο. Όσο που μαύρισε το μάτι καμπόσων από αυτό το κακό και βγήκαν ληστές.»

Ανάλογα αίτια, αλλά με επιπρόσθετες τοπικές ιδιομορφίες, επηρέασαν τη μετανάστευση και των ελληνικών πληθυσμών που βρίσκονταν ακόμα υπό οθωμανική κυριαρχία. Σημαντικό επίσης ρόλο είχαν και οι αλλεπάλληλες κρίσεις του Ανατολικού Ζητήματος, οι στρατιωτικές κινητοποιήσεις της χώρας (1877, 1885 κ.λ.π.) και οι ελληνο-τουρκικοί πόλεμοι (1897, 1912-1913, 1917-1922), οι έντονες πολιτικές αντιθέσεις, προπάντων στα χρόνια του Εθνικού Διχασμού (1915 κ. εξ.) και, τέλος, τα προβλήματα από τα απανωτά κύματα των προσφύγων που κατέφθαναν στην Ελλάδα μεταξύ του 1855 και του 1932 από την Ανατ. Ρωμυλία και τη Θράκη, τον Καύκασο, τη νότια Ρωσία και την Κριμαία, τον Πόντο και, κυρίως, τη δυτική Μικρά Ασία.

3. Το ταξίδι – τα ελληνικά υπερωκεάνια

Μέχρι το 1907 το ελληνικό μεταναστευτικό κύμα προς την Αμερική το διακινούσαν ξένες ατμοπλοϊκές εταιρίες. Κυρίως, η Αυστριακή εταιρία «Austro Americana», η γερμανική «Hamburg American Line» και τα υπερωκεάνια του Βόρειου Ατλαντικού. Οι δύο πρώτες ελληνικές εταιρίες «Μωραΐτης» (1907-1908) και «Υπερωκεάνιος Ελληνική Ατμοπλοΐα» (1910 - 1912) που

προσπάθησαν να δημιουργήσουν ελληνική υπερατλαντική γραμμή απέτυχαν και οδηγήθηκαν σε χρεοκοπία. Η «Εθνική Ατμοπλοία της Ελλάδος» των αδελφών Εμπειρικού όμως, κυριάρχησε στο χώρο των υπερωκεανίων για 30 ολόκληρα χρόνια (1908-1937). Άρχισε τις εργασίες της με την παραλαβή το 1909 από τα αγγλικά ναυπηγεία του υπερωκεανίου «Πατρίς». Στη συνέχεια ακολούθησαν το «Μακεδονία», το «Ιωάννινα», το «Θεσσαλονίκη», το «Βασιλεύς Κωνσταντίνος» (μετέπειτα «Μεγάλη Ελλάς» και «Βύρων») που μπορούσε να μεταφέρει 1800 μετανάστες, το «Βασιλεύς Αλέξανδρος», το «Κωνσταντινούπολις» και ο «Μορέας». Η «Εθνική» συχνά αναγκάστηκε να αντιμετωπίσει επιτάξεις και φθορές πλοίων, από πολεμικές αντιξοότητες (Βαλκανικοί πόλεμοι, Α΄ παγκόσμιος πόλεμος) αλλά και από εχθρότητα αντίπαλων πολιτικών μερίδων που εναλλάσσονταν τότε στη διακυβέρνηση της χώρας. Στη συνέχεια η «Εθνική» ίδρυσε την αγγλική εταιρεία «Byron Steamship Company» που διαλύθηκε το 1928, υπέγραψε μια ατυχή σύμβαση το 1932 με το κράτος και τελικά το 1937 διαλύθηκε.

4. Συνθήκες ταξιδιού - «Πολιτείες εν πλω»

Αν κρίνουμε από τις «φρικτές» συνθήκες διαβίωσης κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, στα μεταναστευτικά υπερωκεάνια, ιδιαίτερα εκείνα της πρώτης περιόδου (1907-1937), οι μετανάστες θεωρούνταν «φορτίο». Αρκεί να σκεφτούμε ότι πλοία μόλις 5-6 χιλιάδων τόνων, μετέφεραν έως 1.200-1.300 επιβάτες, σε ταξίδια που συχνά ξεπερνούσαν τις 20-22 ημέρες. Οι δοκιμασίες των φτωχών μεταναστών, οι οποίοι ελάχιστα νοιάζονταν για ανέσεις, που ποτέ άλλωστε δεν είχαν γευτεί, άρχιζαν πολύ πριν το ταξίδι. Οι περισσότεροι αγνοούσαν τις μεγάλες δυσκολίες που τους περίμεναν στο Νέο Κόσμο, τον οποίο εκατοντάδες μεσίτες μετανάστευσης (επάγγελμα που ανθούσε τα χρόνια εκείνα), παρουσίαζαν ως νέα Γη της Επαγγελίας. Με την ελπίδα λοιπόν ότι στην ξένη χώρα θα αποκτήσουν ό, τι χρειάζονται για να επιστρέψουν εφοδιασμένοι για μια καλύτερη ζωή, αγωνίζονταν να πάρουν την πολυπόθητη άδεια μετανάστευσης για την Αμερική, τόπο απαγορευμένο για παράδειγμα σε όσους υπέφεραν από τραχώματα (διαδεδομένη νόσο την εποχή εκείνη). Όσοι τα κατάφερναν, πριν την επιβίβαση στο πλοίο, υποβάλλονταν σε ξεψείριασμα και εμβολιασμό. Η αναχώρησή τους γινόταν σε ατμόσφαιρα πανηγυρική, με την μπάντα του δήμου να παίζει στο λιμάνι του Πειραιά, τα βαπόρια να σφυρίζουν και τα μαντήλια να ανεμίζουν στα σημαιοστόλιστα πλοία και στην αποβάθρα, καθώς ανταλλάσσονταν οι τελευταίοι χαιρετισμοί. Έπειτα άρχιζαν τα βάσανα.

Οι μετανάστες «πακετάρονταν» κυριολεκτικά στους χώρους κάτω από το κυρίως κατάστρωμα σε απελπιστικά στενούς χώρους. Τα υποφράγματα αυτά καθορίζονταν μόνο την τελευταία μέρα πριν από τον κατάπλου. Από την πρώτη κιόλας ημέρα, η πολυκοσμία, οι αναθυμιάσεις των εμετών, η απόπνοια των σωμάτων των επιβατών και η έλλειψη στοιχειώδους καθαριότητας έκαναν την ατμόσφαιρα αποπνικτική.

«Όσο δύο φέρετρα»

Τα διάφορα κράτη άργησαν να θεσπίσουν διατάξεις για τη σωστή μεταφορά των επιβατών, με αποτέλεσμα οι ατμοπλοϊκές εταιρίες που εκμεταλλεύονταν τα υπερωκεάνια να «οργιάζουν» εις βάρος των άτυχων μεταναστών. Ένας αμερικανικός νόμος που ψηφίστηκε το 1882 και σκοπό είχε να προστατεύσει κυρίως τους επιβάτες της τρίτης θέσης, προέβλεπε ότι κάθε επιβάτης δεν μπορούσε να έχει στη διάθεσή του λιγότερα από 100 κυβικά πόδια (2,83 κυβ. μέτρα) ή αν έμενε σε χώρο κάτω από δύο καταστρώματα, 120 κυβ. πόδια (3,40 κυβ. μέτρα). Δύο παιδιά κάτω από οκτώ ετών υπολογίζονταν για ένας επιβάτης. Αν ο ισχνός αυτός χώρος δεν διατίθετο, ο πλοίαρχος του πλοίου έπρεπε να πληρώσει πρόστιμο πενήντα δολαρίων για κάθε επιβάτη. Σημειώνουμε ότι ποτέ δεν έγινε σχετικός έλεγχος από τις αρμόδιες αρχές και πουθενά δεν αναφέρεται να επιβλήθηκε ποτέ σχετικό πρόστιμο. Οι χώροι της τρίτης θέσης ήταν κυριολεκτικά «πακεταρισμένοι» με σειρές από σιδερένια ή ξύλινα διώροφα κρεβάτια. Κάθε κρεβάτι είχε έξι πόδια (1,88 μέτρα) μάκρος και δύο πόδια (0,61 μέτρα) πλάτος, με μόνο 30 ίντσες (0,762 μ.) ύψος ανάμεσα στα κρεβάτια για κάθε επιβάτη, δηλαδή αντιστοιχούσαν συνολικά τριάντα κυβικά πόδια (0,84 κυβ. μ.) έχοντας τις

διαστάσεις από δύο... φέρετρα. Στο κλειστοφοβικό αυτό διπλό «φέρετρο», ο μετανάστης έπρεπε να περάσει όλες τις ώρες, μέρα ή νύχτα. εκεί να ζει, να κοιμάται, να ησυχάζει, να ντύνεται. Δεν υπήρχαν καρέκλες ή скаμινιά, ούτε τραπέζι. Οι αποσκευές, τα ρούχα, τα σκεύη του φαγητού και όλα τα υπάρχοντά του, αν σκεφθούμε μάλιστα ότι πολλοί μετακόμιζαν για πάντα, έπρεπε να βουλευτούν κατά κάποιο τρόπο ανάμεσα στα στενά αυτά κρεβάτια.

Ο διαχωρισμός των γυναικών επιβατών ήταν αδύνατος. Στην προσπάθειά τους για κάποια απομόνωση οι γυναίκες κρεμούσαν τα ρούχα τους γύρω από τα κρεβάτια τους προκειμένου να δημιουργήσουν κάποιο υποτυπώδες παραπέτασμα. Συνήθως, δεν πολυενοχλούνταν από τους άνδρες συνεπιβάτες τους, όσο από τους άνδρες του πληρώματος που συχνοπερνούσαν από τα γυναικεία διαμερίσματα. Η περιέργειά τους έφτανε συχνά έως την παρενόχληση. Ιδιαίτερα υποφέρανε οι ασυνόδευτες γυναίκες της τρίτης θέσεως. Δεν υπήρχαν γυναίκες θαλαμηπόλοι. Οι μοναδικές γυναίκες του πληρώματος στην τρίτη θέση ήταν μόνο δύο νοσοκόμες. Για τον εξαιρετισμό των χώρων, ο νόμος του 1882 προέβλεπε δύο ανεμοδόχους των 12 ιντσών (0,30 μ.), για κάθε πενήντα επιβάτες. Οι ανεμοδόχοι αυτοί, ανεπαρκείς και σε ομαλές καταστάσεις, καταλήγανε στο κύριο κατάστρωμα, που συνήθως απείχε πολύ λίγο από την επιφάνεια της θάλασσας, με αποτέλεσμα να μπάζουν νερά. Αναπόφευκτα, στις χειμωνιάτικες, κυρίως, φουρτούνες, οι επιβάτες της τρίτης θέσεως δέχονταν καταιονισμούς από παγωμένα νερά του ωκεανού. Όσον αφορά τα λουτρά, μεταξύ των θέσεων όπου βρίσκονταν και των διαμερισμάτων, μεσολαβούσαν ανεμόδαρτα ανοιχτά καταστρώματα. Οι καταιονιστήρες ήταν κοινοί, κατά κανόνα, για άνδρες και γυναίκες, περιείχαν θαλασσινό νερό και ήταν σιδερένιες καμπίνες περίπου 2x2,75 μ. Περισσότερο να πούμε ότι σπάνια οι επιβάτες τους χρησιμοποιούσαν. Στους ίδιους χώρους ήταν τοποθετημένες οι λεκάνες για το πλύσιμο των πιάτων και οι διπλές σειρές για το πλύσιμο των ρούχων, χωρίς βέβαια σαπούνη ή πετσέτες και με κρύο αλμυρό νερό. Το ζεστό νερό ήταν πολυτέλεια και όταν υπήρχε το χρησιμοποιούσαν για το πλύσιμο των χεριών, του προσώπου και των μαλλιών. Το δάπεδο γύρω ήταν συνεχώς πλημμυρισμένο σφουγγαριζόταν και απολυμαινόταν βιαστικά μόνον το τελευταίο πρωί του ταξιδιού, λόγω της αναμενόμενης επιθεώρησης του γραφείου της Δημόσιας Υγείας.

Ο νόμος προέβλεπε καθημερινή ιατρική επίσκεψη στη διάρκεια του ταξιδιού. Οι μετανάστες θα έπρεπε να μπαίνουν στη γραμμή και να περάσουν από τους γιατρούς του πλοίου. Ο κανονισμός δεν εφαρμόστηκε ποτέ. Η καθημερινή επιθεώρηση επιβεβαιώνονταν από ειδικές κάρτες που έπρεπε να τρυπηθούν από τον εποπτεύοντα γιατρό. Συνήθως όμως, τις κάρτες τρυπούσε έξι-επτά φορές σε κάθε επίσκεψη, κάποιος «εξυπηρετικός θαλαμηπόλος», για να μη στέκονται όλοι οι μετανάστες κάθε φορά στην ουρά, πράγμα που βόλευε τόσο τους ίδιους όσο και τους γιατρούς.

Σε κάθε επιβάτη δινόταν με την επιβίβασή του στο πλοίο ένα κουτάλι, ένα πιρούνι και μία τενεκεδένια караβάνα. Όταν αναγγελλόταν το πρωινό, συνήθως στις επτά παρά τέταρτο, όλοι στριμώχνονταν στο χώρο της διανομής καθώς δεν υπήρχε ειδική τραπεζαρία παρά μονάχα ένας χώρος σε κάποια άκρη με λίγα τραπέζια και μερικούς πάγκους, όπου συνήθως κάθονταν οι γυναίκες και τα παιδιά. Οι άνδρες έπρεπε να περάσουν από τους πάγκους του σερβιρίσματος, κρατώντας τις караβάνες και μετά να βρουν κάποιο χώρο για να φάνε ή να βγουν στο ανοιχτό κατάστρωμα. Οι γυναίκες - επιβάτες τότε βρίσκανε την ευκαιρία να ντυθούν, καθώς άδειαζαν τα διαμερίσματα πριν από το πρωινό, με αποτέλεσμα να φθάνουν αργά ή να μην προλαβαίνουν καθόλου τη διανομή. Στις ρεκλάμες των πρακτορείων που εκδίδανε τα εισιτήρια, το φαγητό περιγραφόταν ως υγιεινό και θρεπτικό. Στην πραγματικότητα όμως, ήταν τόσο κακομαγειρεμένο που σχεδόν δεν τρωγόταν. Συνήθως το μισό φαγητό που ετοιμαζόταν για τους μετανάστες κατέληγε τροφή για τα ψάρια του ωκεανού. Οι επιβάτες μπορούσαν να αγοράσουν από την καντίνα του θαλαμηπόλου κάτι για να συμπληρώσουν το φαγητό τους, πράγμα που έκανε την ποιότητα του φαγητού χειρότερη, προκειμένου να αυξηθεί ο τζίρος της καντίνας. Μοναδική εξαίρεση σε ολόκληρο το ταξίδι, αποτελούσε το τελευταίο, πριν από την άφιξη δείπνο, που μπορούσε να περιλαμβάνει λιχουδιές όπως ... τηγανητές πατάτες. Το αποχαιρετιστήριο αυτό δείπνο σκοπό είχε να δώσει έναν τόνο ευχαρίστησης στην αυριανή άφιξη και επιθεώρηση από τις υγειονομικές αρχές.

Το πλήθος των μεταναστών κυρίως ταξίδευε τρίτη θέση, που σήμαινε στοιβαγμένο σαν εμπόρευμα στο κατάστρωμα και τα αμπάρια. Ορισμένες φωτογραφίες μιλούν εύγλωττα για τις άθλιες συνθήκες της μεταφοράς. Όμως, ας παρακολουθήσουμε καλύτερα τον Α. Κορδοπάτη, πώς

περιγράφει το ταξίδι με την περίφημη Αυστροαμερικάνα. «Τρεις μέρες προχωρήσαμε, την Τρίτη νύχτα μεσάνυχτα, το πλοίο χάλασε, χωρίς να καταλάβουμε τίποτα εμείς. Μονάχα οι πλοίαρχοι και οι μηχανικοί το ήξεραν και αντί για μπρος γύριζε πίσω. Το διόρθωσαν και άρχισε πάλι να πηγαίνει, αλλά ψεύτικο διόρθωμα, έκανε μονάχα οκτώ μίλια. Δύο ώρες με τα πόδια, μια με το πλοίο Αυστροαμερικάνα. Έγερνε και στα πλάγια. Τεντωνόμασταν χάμω και πιάναμε το νερό της θάλασσας όταν ήταν γαλανή. Όταν ο καιρός ήταν μαύρος, φίδια μας έτρωγαν. Η ψυχή του κόσμου ήταν βυθισμένη στο φόβο. Για φαγητό έσφαζαν και μας έδιναν κάτι παλιάλογα. Καμιά εβδομάδα τη βγάλαμε μ' αυτά που είχαμε ψωνίσει στην Πάτρα, αλλά σωθήκανε. Μας έδιναν κάτι ρέγκες με σκουλήκια, χαλασμένες τις πετάγαμε. Ζούσαμε μέσα σ' αυτή τη φρίκη, από κάτω θάλασσα και από πάνω ουρανός. Έπειτα άρχισε να κοχλάζει η ψείρα. Κάθονταν όρθιες στα πανωφόρια των επιβατών, άσπρες με ουρά. Σε λίγες μέρες με την αργοπορία του πλοίου, το νερό λιγόστεψε. Τρεις χιλιάδες κόσμος που ήμασταν μέσα διψάσαμε. Μαζευόμασταν μυρμήγκια με τις βίκες μπροστά στα ντεπόζιτα και κει γινόταν χαλασμός».

Η Ανδρονίκη Τσιστίνα, 85, που έφυγε από την Ελλάδα με το τελευταίο πλοίο το 1916 στη διάρκεια του 1^{ου} Παγκόσμιου Πολέμου λέει: «Δεκαεφτά νέες κοπέλες κάναμε το δύσκολο ταξίδι από την Καστοριά στον Πειραιά, εν μέρει με τα πόδια, όπου και περιμέναμε δεκαεπτά ημέρες για το πλοίο. Σ' αυτό το διάστημα τα παπούτσια μου έλιωσαν και ήμουν με γυμνά πόδια. Το ταξίδι με το πλοίο κράτησε 3 εβδομάδες και ήταν φριχτό. Ήμασταν στοιβαγμένοι στα αμπάρια. Ήμουν γεμάτη ψείρες. Υπήρχε πολύς θόρυβος και ο αέρας ήταν αποπνικτικός γιατί σχεδόν όλοι έκαναν εμετό εξαιτίας της ναυτίας. Το πρώτο πράγμα που έκαναν οι αδερφές μου στην Ν. Υόρκη ήταν να με πάνε σε ένα δημόσιο λουτρό να με καθαρίσουν. Ήμουν ακόμη χωρίς παπούτσια».

5. Φθάνοντας στη Νέα Υόρκη

Στην είσοδο ακριβώς των εκβολών του ποταμού Hudson μόλις μέσα από τα Narrows, στο Clifton, του Staten Island ήταν η «Καραντίνα», ο δημόσιος υγειονομικός σταθμός ελέγχου. Καθώς το πλοίο αγκυροβολούσε εκεί, το περικύκλωνε ένας στολίσκος από μικρά πλοία. Οι άνδρες της υπηρεσίας Αλλοδαπών και της Δημόσιας Υγείας, ανέβαιναν στο πλοίο και περνούσαν γρήγορα από τους χώρους της πρώτης και της δεύτερης θέσεως σε μια βιαστική επιθεώρηση των επιβατών των θέσεων αυτών. Στη συνέχεια κατέβαιναν στα ... ευώδη διαμερίσματα, όπου βρίσκονταν οι επιβάτες της τρίτης θέσεως για το πιο χρονοβόρο μέρος της δουλειάς τους, προκειμένου να εξετάσουν κάθε επιβάτη. Όταν οι άνθρωποι της Δημόσιας Υγείας κατέβαιναν στη βάρκα τους για να κατευθυνθούν σε άλλα σκάφη, το πλοίο έπαιρνε πάνω την άγκυρα και μέσα από τους καπνούς των ρυμουλκών που το τραβούσαν κατευθύνονταν σιγά - σιγά προς το λιμάνι της Νέας Υόρκης. Περνώντας κοντά από το άγαλμα της Ελευθερίας κατέληγε σε ένα από τους «ντόκου» στο Μανχάταν ή απέναντι στο Χομπόκεν. Εκεί αποβιβάζονταν οι επιβάτες της πρώτης και δεύτερης θέσεως και ξεφορτώνονταν οι αποσκευές τους για να περάσουν από τον τελωνειακό έλεγχο. Όταν αυτός τελείωνε οι επιβάτες παραδίδανε τις αποσκευές του σιδηροδρόμου και χάνονταν στο πολύβουο Μανχάταν. Η μέρα όμως των μεταναστών μόλις άρχιζε. Ύστερα από μια ατελείωτη αναμονή στο πλοίο προκειμένου να τελειώσουν οι έλεγχοι, άρχιζαν να κατεβαίνουν επιτέλους τη σκάλα του πλοίου, φορτωμένοι με τις αποσκευές τους. Η διαφορά ήταν καταφανής, ενώ οι επιβάτες των άλλων θέσεων που είχαν παραδώσει όλες τις αποσκευές τους στους αχθοφόρους, καθώς γύριζαν στον τόπο τους ύστερα από λίγων εβδομάδων απουσία μπορούσαν να στείλουν τα ογκώδη μπαούλα τους κατευθείαν στον προορισμό τους, οι μετανάστες που έρχονταν για μόνιμη εγκατάσταση έπρεπε να κουβαλήσουν ότι είχαν και δεν είχαν μόνοι τους. Έτσι παραφορτωμένοι κατευθύνονταν στις βάρκες της Υπηρεσίας Αλλοδαπών που τους περίμεναν για να τους μεταφέρουν στο περίφημο Ellis Island, γνωστό στους Έλληνες μετανάστες ως «Καστιγγάρυ». Εκεί μέσα στις πολύβουες στοές του γραφείου απογραφής, οι μετανάστες υποβάλλονταν στην τελική δοκιμασία. Οι περισσότεροι περνούσαν τον έλεγχο και ξεχνούσαν τις ταλαιπωρίες του ταξιδιού. Όμως κάθε άρρωστος υποχρεωνόταν να γυρίσει στο πλοίο

και παραδινόταν στην ατμοπλοϊκή εταιρία για επαναπατρισμό. Άγρυπνοι επιθεωρητές της Υπηρεσίας Αλλοδαπών μόλις παρατηρούσαν κάποιον ύποπτο, καθώς οι μετανάστες αποβιβάζονταν από τις βάρκες, σημείωναν πάνω στην κάρτα τους κάποιο κωδικό σήμα, προκειμένου να τον προσέξουν ιδιαίτερα οι γιατροί. Αυτοί οι άτυχοι άθλιοι έπρεπε να επιστρέψουν στο λιμάνι της επιβίβασής τους με έξοδα της εταιρίας, γεγονός που τις έκανε προσεκτικές στην επιλογή των επιβατών. Μεγαλύτερο βάρος για τις εταιρίες ήταν οι λαθρομετανάστες, αφού για καθένα που ανακάλυπταν και συλλάμβαναν οι αρχές, πλήρωναν πρόστιμο χίλια δολάρια. Ο Γιάννης Κάλυκας, 79, ο οποίος ήρθε (στην Αμερική) στα 17 του το 1926 λέει: «Οι δύο εβδομάδες που πέρασα στο Έλις Αιλαντ ήταν οι πιο άθλιες της ζωής μου. Ήταν Γενάρης, πολύ κρύο και ο ξάδερφός μου στην Αμερική δεν ήξερε ότι ερχόμουν μ' εκείνο το πλοίο. Δεν είχα ούτε ένα σέντ στην τσέπη μου, και ήμουν φοβισμένος. Υπήρχε πολύ συνωστισμός. Ακούγονταν λυγμοί και ξεφωνητά από τους ανθρώπους που στέλνονταν πίσω. Η αβεβαιότητα για το τι θα φέρει η επόμενη μέρα ήταν η χειρότερη αίσθηση που δεν την ξαναείχα ούτε πριν ούτε μετά απ' αυτό». Ανεπιθύμητοι, εκτός όσων είχαν μολυσματικές ασθένειες, όπως τραχώματα, ήσαν και όσοι δεν είχαν συγγενείς ή φίλους στην Αμερική που θα εγγυώνταν ότι οι άνθρωποι αυτοί θα βρίσκανε ένα κρεβάτι για να κοιμηθούν ή ένα πιάτο φαί για να μην πεθάνουν στην πείνα. Όσοι ακόμη δεν φαινότουσαν αρκετά γεροί για να δουλέψουν στις σιδηροδρομικές γραμμές, στα μεταλλεία και τόσες άλλες βαριές δουλειές που τόσο πολύ ανθρώπινο υλικό χρειάζονταν τότε. Ακόμη και όσοι θεωρούνταν ύποπτοι για τη δημόσια τάξη. Από τον μηνιαίο εικονογραφημένο Εθνικό Κήρυκα του Ιουλίου του 1920 αντιγράφουμε: «... Ο κατάλογος των επιβατών διαιρείται εις τα εξής δύο μέρη: Επιβάται πρώτης και δευτέρας θέσεως και επιβάται τρίτης θέσεως, ή, όπως λέγεται συνήθως, επιβάται του καταστρώματος, εις ους και δίδεται το όνομα μετανάστη... Οι επιβάται όμως της τρίτης θέσεως δεν απολαμβάνουν του προνομίου της επί του πλοίου εξετάσεως. Οφείλουν πάντοτε «συν γυναιξί και τέκνοις» να μεταβούν εις το Έλλις Αιλαντ, όπου την αυτήν ημέραν της αφίξεώς των υποβάλλονται «εις το μαρτύριον» της ιατρικής και μη εξετάσεως... όπου πολλάκις διέρχονται ενώπιον των ιατρών ή άλλων «ιεροεξεταστών» τας χειροτέρας στιγμάς του βίου των...» .

Από το 1903 μέχρι το 1908 απαγορεύτηκε η είσοδος περίπου σε 3.500 μετανάστες. Έτσι και στην Αμερική υπήρξε κατ' ανάγκη η λαθραία και παράνομη αποβίβαση και μάλιστα σε μεγάλη έκταση. Ας παρακολουθήσουμε όμως πάλι τον Κορδοπάτη.

«Πλεύρισε το καράβι στο λιμάνι, το λιμάνι πατωμένο, το τελωνείο απάνω στα νερά. Φαίνεται πως η Αυστροαμερικάνα έβγαλε πολλούς λαθραίους ελεύθερους να φεύγει ο καθένας για το δικό του μέρος κι οι άλλες εταιρείες παραπονέθηκαν... Ήρθε ο γιατρός κι άρχισε να εξετάζει έναν, έναν. Όποιος ήταν καλός του 'δινε μια κάρτα με μπλε μολύβι και έγραφε επάνω οράϊτ, αμερικάνικα. Όποιος δεν ήταν καλός του έδινε κάρτα με κόκκινο. Μου 'δωσε κόκκινο ο γιατρός, των άλλων μπλε. Την επαύριο ήρθε πάλι η επιτροπή, μας ξανακοίταζαν, μας έκριναν δεύτερη φορά σκάρτους. Σε τρεις μέρες καινούργια επιτροπή ανώτερη. Μας όρκισαν ότι ποτέ η κυβέρνηση δεν επιτρέπει σε άρρωστους, κλέφτες και εγκληματίες να πατήσουν αμερικανικό έδαφος. Τότε πήραμε απόφαση ότι μας γυρίζαν πίσω. Μ' έκλεισαν στο μπουντρούμι με τους εξήντα άλλους από διάφορες φυλές. Στις 30 Νοεμβρίου (1907) έρχεται ο διερμηνέας του πλοίου, ένας Κώστας Πυλίας... Μόλις μας έβγαλαν απάνω άρχισε ο νους μου να γυρίζει. Σκεπτόμουν να το σκάσω. Με τη σκούφια, τα παπούτσια λυτά, το πανωφόρι στον ώμο, είπα να μπω σε μια βάρκα να κρυφτώ τη νύχτα, στη σκιά του πλοίου να πέσω στο νερό. Φοβήθηκα μην πνιγώ δεν το 'βρισκα καλό. Αποφάσισα να κάνω τον κόπο να κατέβω απ' τη σκάλα. Βάζω τα χέρια πίσω. Κατεβαίνω μπροστά στους κλητήρες. Μπαίνω τάχα για το νερό μου, βρίσκω μια πόρτα, άλλοι κλητήρες μέσα δεν δώσαν σημασία. Στρίβω δεξιά, τραβάω κάτι διαδρόμους, βλέπω γυαλί και απόζω κόσμο να περνάει. Βγαίνω και δεν το πίστευα».

Οι μετανάστες, ύστερα από τις ατελείωτες αυτές ταλαιπωρίες πατούσαν επιτέλους το έδαφος της νέας Γης της Επαγγελίας, όπου άλλου είδους περιπέτειες άρχιζαν γι' αυτούς. Οι περισσότεροι νεοαφιχθέντες έμεναν για λίγο στη Νέα Υόρκη. Εκεί υπήρχαν μικρά ξενοδοχεία και μικρομάγαζα Ελλήνων ιδιοκτητών, οι οποίοι τους υποδέχονταν όταν ξεμπαρκάριζαν από τα σκάφη που τους έφεραν στο νότιο τμήμα του Μανχάταν από το Έλις Αιλαντ. Ήταν ακριβή η πόλη και οι περισσότεροι είχαν λιγότερα από τριάντα δολάρια στην τσέπη τους. Βιάζονταν λοιπόν να συνεχίσουν το ταξίδι τους. Όπως έγραφε ο «Οδηγός του Μετανάστου» που δημοσιεύθηκε το 1910:

«Ο βίος εν Νέα Υόρκη είναι ακούρντως πολυδάπανος. Αν ο μετανάστης μείνει ημέρας τινάς άεργος ενταύθα και δεν έχει συγγενείς ή φίλους, οι οποίοι να δαπανώσι δι' αυτόν, οφείλει να υπολογίζει εν τουλάχιστον δολλάριον καθ' ημέραν δια τροφήν και κατοικίαν, ήτοι πέντε περίπου φράγκα. Και ταύτα αν τρώγει εις τα ελληνικά μικροεστιατόρια και αποφεύγει τα ποτά και τα κεράσματα. Οιονδήποτε ποτόν στοιχίζει το ολιγότερον 5 σεντς, ήτοι 25 λεπτά. Καλόν είναι ο μετανάστης να προσπαθεί να μη μείνει μακρόν χρόνον εν Νέα Υόρκη, αλλά να διευθύνεται εις το εσωτερικόν. Η επιτυχία εν ταις μεγαλουπόλεσιν είχε πολύ δύσκολος».

6. Προορισμοί

Στις αρχές του 20ου αιώνα περίπου ένας στους επτά μετανάστες παρέμενε στη Νέα Υόρκη, που είχε το 1910 πάνω από 12.000 Έλληνες. Οι υπόλοιποι συνέχιζαν την πορεία τους στην τεράστια αμερικανική ενδοχώρα. Μπορούμε να διακρίνουμε τρεις κύριους προορισμούς των Ελλήνων μεταναστών της εποχής εκείνης: τις Δυτικές Πολιτείες, τις βιομηχανικές πόλεις της Νέας Αγγλίας και τις μεγάλες πόλεις του Βορρά, ειδικά στη Νέα Υόρκη και το Σικάγο. Η πρώτη μεγάλη ομάδα Ελλήνων που έφτασε στις Δυτικές Πολιτείες χρησιμοποιήθηκε σαν απεργοσπαστικός μηχανισμός. Μια απεργία ανθρακωρύχων της Utah το 1903 έσπασε από Έλληνες που μεταφέρθηκαν εκεί από τις Ανατολικές Πολιτείες για το σκοπό αυτό. Κατά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο υπήρχαν τουλάχιστον 50.000 Έλληνες εργάτες στα ορυχεία και στις σιδηροδρομικές γραμμές των Δυτικών Πολιτειών, ενώ οι εργάτες σιδηροδρόμων είχαν συγκεντρωθεί κυρίως στην Καλιφόρνια, όπου το 1910 το ποσοστό Ελλήνων στο συνολικό πληθυσμό ήταν μεγαλύτερο από οποιασδήποτε άλλης Πολιτείας. Με τον καιρό, αρκετοί Έλληνες εγκατέλειψαν τα ορυχεία και τους σιδηροδρόμους για να γίνουν μικροεπαγγελματίες, αλλά πολλοί άλλοι παρέμειναν εργάτες για όλη τους τη ζωή.

Ένας άλλος σημαντικός τόπος προορισμού για τους Έλληνες μετανάστες ήταν οι βιομηχανικές πόλεις της Νέας Αγγλίας, όπου πήγαιναν για να εργαστούν στις βιομηχανίες υφασμάτων και παπουτσιών. Τις πρώτες δεκαετίες του αιώνα μας, υπήρχαν σημαντικές ελληνικές κοινότητες στα Manchester και Nashua, New Hampshire, στα Bridgeport, New Britain και Norwich, Connecticut, στα Chicopee, Haverhill, Lynn, Peabody, New Bedford και Springfield, Massachusetts. Από νωρίς υπήρξε συγκέντρωση Ελλήνων και στη Βοστώνη. Αλλά η πιο σημαντική, για τους Έλληνες, βιομηχανική πόλη ήταν το Lowell, Massachusetts, όπου, το 1910, σε συνολικό πληθυσμό 100.000 υπήρχαν 20.000 Έλληνες. Η ζωή των Ελλήνων στις βιομηχανικές αυτές πόλεις ήταν στερημένη. Μια και ο σκοπός τους ήταν να εξοικονομήσουν όσο το δυνατόν περισσότερα χρήματα για να τα στείλουν πίσω στην Ελλάδα, ζούσαν πολύ λιτά. Ήταν συνηθισμένο φαινόμενο για έξι άτομα να νοικιάζουν ένα διαμέρισμα και να μοιράζονται τα έξοδα, χωρίς σωστή διατροφή ή στοιχειώδεις κανόνες υγιεινής. Γι' αυτό και η φυματίωση ήταν πολύ συνηθισμένη. Τα πράγματα γίνονταν ακόμη χειρότερα, λόγω της δεδομένης εχθρικής υποδοχής που επιφύλασσαν στους Έλληνες μετανάστες, οι μετανάστες άλλων εθνικοτήτων ή και οι ίδιοι οι Αμερικανοί εργάτες. Ο τρίτος σημαντικός τόπος προορισμού Ελλήνων μεταναστών ήταν οι μεγάλες πόλεις του Βορρά, όπως οι Philadelphia, Pittsburgh, Buffalo, Cleveland, Toledo, Detroit, Gary, Milwaukee, με επίκεντρο βέβαια τη Νέα Υόρκη και το Σικάγο. Το 1920, τόσο η Νέα Υόρκη όσο και το Σικάγο φιλοξενούσαν τουλάχιστον 50.000 Έλληνες. Μικρός μόνον αριθμός Ελλήνων κατευθύνθηκε προς το Νότο. Απ' όλους τους Έλληνες που έφθαναν στην Αμερική μέχρι το 1920, μόνο ένας στους 15 εγκαταστάθηκε στις Νότιες Πολιτείες. Ωστόσο, υπάρχει μια μοναδική εξαίρεση, αυτή της κοινότητας του Tarpon Springs, Florida, που ιδρύθηκε το 1905 από πεντακόσιους περίπου Δωδεκανήσιους, όπου οι Έλληνες ήταν η πλειοψηφία μέχρι και τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο.

Βιβλιογραφία:

1. Ανθογαλίδου Θ.: *Η σχολική ιδεολογία σήμερα. Ο «ηγεμονικός λόγος» των αναγνωστικών του δημοτικού σχολείου*, περ. «Σύγχρονη Εκπαίδευση» τ. 46/1989, σ. 31-40.
2. Αντωνίου Σ.: *Ταξιδεύοντας*, περ. *Η δική μου Αμερική* τεύχ. 4, σελ. 100-107
3. Βαλτινός Α.: *Συναξάρι Αντρέα Κορδοπάτη*, Άγρα
4. Εγκυκλοπαίδεια «Επιστήμη και Ζωή», τόμ. 12, Χη Ιακώβου, 1984

5. Εικονοπαιδεία, Πουλιά, Ερευνητές, 1993
6. Ευθυμίου Α. Κόμπος Κ.: *Ανοιχτό Σχολείο*, περ. *Αράχνες* τεύχ. 45, 1993 σελ. 14- 21 7. Εφημερίδα Καθημερινή, περ. *Επτά ημέρες* (15/12) Αφιέρωμα σ. 2-31,1996
8. Frey K.:*Η «Μέθοδος Prόject»*, Θεσσαλονίκη1986
9. Ματσαγγούρας Η.: *Ομαδοκεντρική διδασκαλία και μάθηση*, 1995
10. Moskos Charles: *Greek Americans, Struggle and success*, Englewood Cliffs. 1977
11. ΟΕΔΒ :*Βιβλίο του δασκάλου : Η γλώσσα μου για την Ε' τάξη*, 1992
12. Περ. *Οικονομικός ταχυδρόμος*, Ειδικό αφιέρωμα 1997, σ. 52-57
13. Παϊδούση: *Τα παιδιά του Κρόνου*, Αθήνα 1978
14. Παπαδιαμάντης Α.: *Χριστουγεννιάτικα και Πρωτοχρονιάτικα Διηγήματα*
15. Papaioanou G.: *The Odyssey of Hellenism in America* Patriarchal institute for Patristic Studies, 1985
16. Πετρόπουλος Η.: *Ρεμπέτικα Τραγούδια*, Αθήνα 1991
17. Σχολικά εγχειρίδια: *Η γλώσσα μου (για την Ε' τάξη Δημοτικού) Ο.Ε.Δ.Β.*, 1991
18. Τσουκαλάς Κ.:*Εξάρτηση και Αναπαραγωγή. Ο κοινωνικός ρόλος των εκπαιδευτικών μηχανισμών στην Ελλάδα (1830-1922)*, Αθήνα 1993
19. Χασιώτης Κ.: *Επισκόπηση της Ιστορίας της νεοελληνικής διασποράς*, Θεσσαλονίκη 1993
20. Μαλαφούρης Μ.: *Οι Έλληνες της Αμερικής 1528-1948*, New York 1948