



Lychnari

Verkenningen in het Griekenland van nu

Herfst 2023 - nummer 3
Losse nummers € 14,75
www.lychnari.nl

Een kritische blik op de stad

Hier Thessaloniki



**Karlameer, terug van weggeweest
1.000 m² tijd, ode aan de archeologie
Polytechnío 1973-2023 | Zeegraslyriek
Aandacht voor een vergeten schrijver
Het politieke landschap na de verkiezingen**



De gemiste kansen van **Thessaloniki**

Ongeveer 500 kilometer ten noorden van Athene, in de bocht van de Thermaïsche Golf, verrijst Thessaloniki. Gesticht door Kassander in 316/315 v.Chr. op een uiterst strategisch punt, strekt de stad zich uit als een amfitheater tot aan de zee met haar lawaaiige kustweg. Rijk bedeed met Romeinse monumenten, fraaie Byzantijnse kerken en een goed bewaarde middeleeuwse stadsmuur, Ottomaanse badhuizen en moskeeën, villa's uit de *belle époque*, elegante neoklassieke gebouwen en Joodse gedenkplaatsen, lijkt Thessaloniki uitverkoren om niet alleen de metropool van de Balkan te worden, dankzij de hoge levensstandaard van de meer dan een miljoen inwoners, maar ook een unieke reiservaring voor haar talrijke bezoekers.

TASOS PAPADOPOULOS | VERTALING WIETTY BELLY

Kraan op de eerste pier van de oude haven van Thessaloniki | FOTO BOUDEWIJN BOER



Zicht op Thessaloniki vanaf de oude bovenstad

Is dat echter ook het geval of heeft de tweede stad van Griekenland alle kansen voorbij laten gaan om uit te groeien tot een economische, culturele en toeristische trekpleister?

In 2010 werd Yannis Boutaris verkozen tot burgemeester en brak een tijd van optimisme aan. Boutaris was allereerst wijnproducent en had niet het gebruikelijke profiel van de naar binnen gekeerde Griekse politicus. Ik moet erkennen dat de stad onder zijn bewind weliswaar niet alle problemen heeft opgelost, maar er wel in is geslaagd om haar multiculturele verleden uit te dragen en toeristische en culturele bruggen te slaan met Israël, Turkije en de Balkanlanden, terwijl er ook nieuwe vliegverbindingen tot stand kwamen met landen in Centraal- en West-Europa. Met name tussen 2015 en 2019 kreeg de stad een nog niet eerder gezien aantal bezoekers en dit leidde tot investeringen in hotelcomplexen, horecabedrijven en alles wat met de toeristensector samenhangt, maar ook tot een wildgroei aan Airbnb's, waardoor de woningmarkt vooral voor studenten en minder draagkrachtigen erg krap werd.

In 2019 besloot Yannis Boutaris zich na twee ambtstermijnen wegens zijn gevorderde leeftijd niet meer verkiesbaar te stellen. Zodoende stelde de *outsider* Konstandinos Zervas zich kandidaat. Met slechts 500 stemmen verschil kon hij doorkomen naar de tweede ronde en werd hij de nieuwe burge-

meester tot de eerstvolgende gemeenteraadsverkiezingen die zullen plaatsvinden in oktober 2023.

Hoe heeft de situatie zich de laatste vier jaar ontwikkeld en waarom lijkt het alsof Thessaloniki niet tegen de uitdagingen van de 21^e eeuw is opgewassen terwijl dit in Zuidoost-Europa en met name in de Balkanlanden wel lukt? Laat ons de voornaamste problemen op een rijtje zetten.

Openbaar vervoer

Tot nu toe is het enige openbare vervoermiddel voor bewoners en bezoekers de stadsbus. Op zich geen probleem als er genoeg bussen zijn om de bevolking naar behoren te bedienen. Maar in plaats daarvan rijden er veel te weinig, die bovendien aftands en smerig zijn. Het komt regelmatig voor dat mensen 20 minuten bij de halte staan te wachten en als de bus dan eindelijk verschijnt is die zo volgeladen dat instappen onmogelijk is. Als je eenmaal een plaatsje hebt veroverd, kom je pas echt in de problemen. Stank, gedrang, geduw, geruzie, zakkenrollers, valpartijen tijdens het in- en uitstappen, om nog maar te zwijgen van het risico dat je een besmettelijke ziekte oploopt. Bijna dagelijks zie je bussen met pech aan de kant van de weg staan en soms vliegen ze in brand. Wil je van het vliegveld naar de binnenstad reizen, dan kan dat alleen met de stadsbus of een taxi. Particuliere shuttlebusjes die bij alle Europese vliegvelden voorhanden zijn, bestaan



(Auteur) Tasos Papadópoulos tijdens zijn werk als stadsgids bij de boog van Galerius, met op de achtergrond de Rotonda

hier niet vanwege heftig verzet van de taxibedrijven. Dus moet de net gearriveerde bezoeker als hij geen dure taxi wil nemen minstens 30 minuten wachten op de bus en ook dan is de kans groot dat er voor hem geen plaats meer is.

Metro

In 2006 werd begonnen aan de bouw van de metro van Thessaloniki. Oorspronkelijk zou deze in 2012 worden opgeleverd, met de gedachte dat de opening zou samenvallen met de honderdste verjaardag van de bevrijding van de stad door het Griekse leger tijdens de eerste Balkanoorlog, op 26 oktober 1912. Van dit tijdspad kwam niets terecht en de metro van Thessaloniki is nu het mikpunt van spot in de stad en in heel Griekenland (zie ook Lychnari 2020-4). Natuurlijk hebben de archeologische vondsten die tijdens de opgravingen werden blootgelegd voor vertraging gezorgd, maar dat de voltooiing van de 'modernste metro van Europa', zoals aangekondigd door de verantwoordelijke instanties, zo lang op zich zou laten wachten is totaal buiten proportie. Nu wordt beloofd dat de metro in 2024 gereed zal zijn, maar elke burger die de zaken een beetje volgt weet dat dit veel begeerde kunstwerk op zijn vroegst pas in 2025 zal rijden.

Monumenten

Thessaloniki mag zich verheugen in een groot aantal bijzondere monumenten die alle periodes van haar lange geschiedenis beslaan. Jammer genoeg zijn de meeste hiervan wegens personeelstekort dikwijls gesloten voor het publiek. De indrukwekkende boog van Galerius met de Rotonda en de Romeinse Agora zijn ofwel gesloten of slechts enkele dagen per



18 mei 2023, burgemeester Zervas met premier Mitsotakis tijdens een bezoek aan de metro, die sinds 2006 in aanbouw is

week te bezichtigen. De belangrijke Ottomaanse monumenten van de stad zijn al jaren niet meer toegankelijk. Het meest bizarre is dat de Byzantijnse kerken van Thessaloniki zo goed als altijd op slot zitten. Ter verduidelijking moet worden vermeld dat deze vroegchristelijke en Byzantijnse gebouwen zijn geplaatst op de Werelderfgoedlijst van Unesco. Behalve de Heilige Dimítrios, de Ayía Sofía, het klooster van Vlatadon en het klooster Latomou/Ósios David zijn de overige culturele monumenten uitsluitend tijdens de ochtenddienst geopend en blijven de gehele dag gesloten tot de avonddienst. De gemeente, de omliggende regio en het ministerie van Cultuur adverteren Thessaloniki als brandpunt van het Byzantijnse verleden, als Byzantijnse stad bij uitstek, en roepen bezoekers op om kennis te maken met het rijke erfgoed van de stad. Maar eenmaal gearriveerd stuiten ze overal op gesloten deuren, dat is ronduit schandalig. Het spreekt vanzelf dat

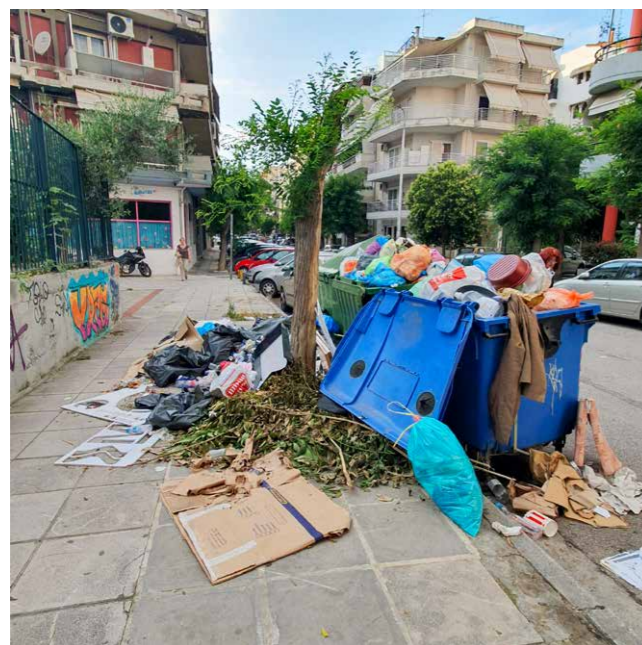


De Aios Nikólaos Orfanós, Byzantijns monument op de Werelderfgoedlijst van Unesco, maar met beperkte openingstijden | FOTO: HERBERT FRANK CC BY 2.0

deze Byzantijnse monumenten, afgezien van de stadsmuur en het Eptapýrion, hun functie moeten uitoefenen, maar ze moeten ook buiten die uren, dus van 10 tot 17 uur open blijven voor bezichtiging, desnoods door middel van een entreebewijs. Velen vinden dat de Byzantijnse monumenten maar geschrapt moeten worden van de Werelderfgoedlijst omdat ze niet voldoen aan de voorwaarden die Unesco stelt, namelijk: toegankelijkheid, openingsuren, toiletten, museumwinkel enz.

Netheid

Hier stuiten we op een van de hinderlijkste problemen van de stad, dat jammer genoeg van kwaad tot erger gaat. Zodra hij of zij zijn neus buiten de deur steekt merkt de meest welwillende toerist dat hij terecht is gekomen in de smerigste stad



De kliko's puilen uit, de trottoirs worden zo goed als nooit geveegd

van Europa. De kliko's puilen uit, de trottoirs worden zo goed als nooit geveegd, de rioolputten zijn permanent verstopt zodat de straten bij elke regenbui veranderen in ondoorwaadbare rivieren en rondom de voornaamste bezienswaardigheden is de rommel afschrikwekkend.

Verkeer en kwaliteit van het wegdek

Het gebrekkige openbaar vervoer en de gestegen taxiprijzen, die overigens nog redelijk zijn, vergeleken met andere Europese landen, maken dat steeds meer bewoners gebruik maken van hun auto om naar hun werk te gaan.

Dat zorgt voor dagelijkse files die een waar verkeersinfarct veroorzaken. Parkeerplaatsen zijn zo goed als niet te vinden. De luchtvervuiling en overlast door fijnstof worden een steeds ernstiger probleem voor de volksgezondheid. De stad Thessaloniki is onlangs door het Europese Hof van Justitie veroordeeld als een van de meest vervuilde steden van de Europese Unie en vormt als zodanig een gevaar voor de gezondheid van bewoners en bezoekers. Ook staat ze onderaan de lijst als het gaat om de hoeveelheid groen per inwoner. De kwaliteit van het wegdek van de voornaamste verkeersaders is niet alleen beneden alle peil, maar ook levensgevaarlijk. Dagelijks gebeuren er ongelukken met voornamelijk tweewielers en fietsers door gaten in de weg, niet zelden met de dood tot gevolg.

Verbindingen

Ondanks de recente uitbreiding en modernisering van de luchthaven Macedonië blijft het aantal bestemmingen beperkt. Het meest teleurstellend echter zijn de trein- en scheepvaartverbindingen. Vanaf het einde van de 19^e eeuw, tijdens het Ottomaanse Rijk, was Thessaloniki een belangrijke stop van de legendarische Oriënt Express. In 1894 kon je met de trein naar Belgrado, Konstantinopel/Istanbul, Wenen en Parijs, terwijl deze gehavende spoorlijn nu nog slechts enkele Griekse steden met de hoofdstad Athene verbindt. Het recente dodelijke treinongeluk in Tembi, één uur ten zuiden van Thessaloniki, bewees nog eens hoe verouderd het Griekse spoorwegnet is. Terwijl in heel Europa snelle moderne en milieuvriendelijke treinen rijden blijft Thessaloniki verstoken van een verbinding met het Europese netwerk. En ten slotte blijven de scheepvaartverbindingen beperkt tot de eilanden van de Noordoost-Egeïsche Zee en in de zomermaanden nog drie eilanden van de Sporaden. Hoe is het mogelijk dat in Griekenland met zijn vele eilanden de tweede haven van het land er uitgestorven bij ligt? Een recente poging om Thessaloniki met de haven van Smyrna/Izmir te verbinden liep na enkele overtochten uit op een mislukking.

Imago

Als we kijken welk beeld de stad Thessaloniki de laatste vier jaar in het buitenland oproept, dan kunnen we een boekdeel schrijven over hoe slecht het is gesteld met de marketing.

Treinstation Thessaloniki, ooit een belangrijke stop van de legendarische Oriënt Express, heeft nu een lekkend dak | FOTO'S BOUDEVUJN BOER

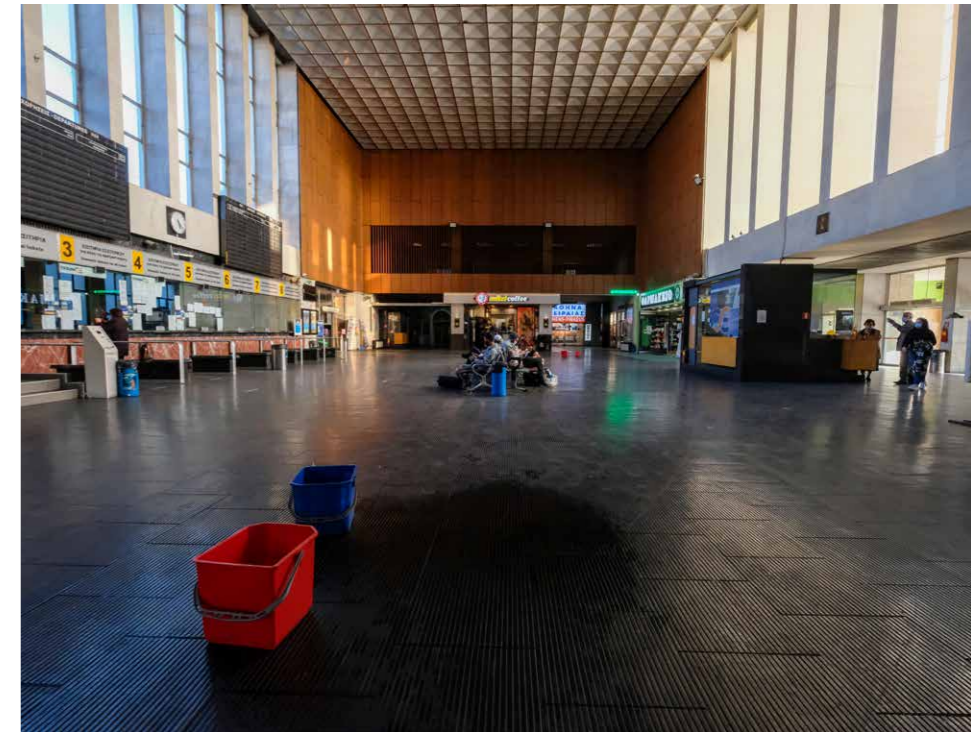
Er is een smakeloze video in omloop waarin je mensen ziet eten, dansen en pret hebben tijdens hun verblijf in Thessaloniki, zonder enige reden of uitleg. Daartussendoor zie je wat Byzantijnse kerken en andere bezienswaardigheden, die zoals gezegd veelal gesloten zijn. Onlangs ontving burgemeester Zervas passagiers van een cruiseschip dat in de haven aangemeerd lag en deelde *koulouria* uit onder begeleiding van een traditioneel bandje dat *sirtaki* en *zeibékiko* dansjes ten beste gaf. Een treurig schouwspel dat op zijn best in de jaren '70 thuis hoort. Niets dat de aandacht vestigt op de unieke historische en archeologische eigenschappen van de stad zoals de eeuwenlange Joodse aanwezigheid, het Ottomaanse verleden, de raadselachtige Dönme (Joden die tot de Islam zijn bekeerd en hun eigen moskee hadden, de Yeni Tzami), het Macedonische Front en de Eerste Wereldoorlog, het bonte kosmopolitische karakter van de grote Balkanstad die samen met andere beroemde steden van de Levant het oostelijke Middellandse Zeegebied domineerde. Onlangs maakte Thessaloniki reclame met gigantische posters in het centrum van Londen, waarin de stad werd aangeprezen als *super duper city break*, wat zelfs bij de meest toegeeflijke toeschouwer voor hoongelach zorgde.

Eerlijkheidshalve moeten we toegeven dat we de huidige burgemeester niet van alle misstanden kunnen beschuldigen. Het is bekend dat gemeentes onvoldoende financiële steun van de staat krijgen en dat de bijdrage van instellingen en bedrijven die werkzaamheden verrichten om de stad te verfraaien en het leven van de bewoners te veraangamen een belangrijkere rol kan spelen. Jammer genoeg laat ook het gedrag van de burgers zelf vaak te wensen over: ze parkeren hun auto op plekken die bestemd zijn voor invaliden, ze gooien hun afval op straat en nemen openbare ruimte in beslag als dat hun bedrijf zo uitkomt. Ondanks dat alles is het de taak van de burgemeester om ervoor te zorgen dat de stad naar behoren functioneert en daar is het huidige bestuur de laatste vier jaar bepaald niet in geslaagd.

Kansen

Dit zijn vandaag de dag volgens mij de grootste problemen van Thessaloniki. Ik ben in deze stad geboren en getogen en ben er werkzaam. Als archeoloog en stadsgids doorkruis ik dagelijks de straten met Griekse en buitenlandse toeristen. De narigheid is voor iedereen zichtbaar en tot mijn spijt moet ik bekennen dat de feedback die ik krijg over mijn stad elk jaar negatiever wordt ondanks het vele mooie dat ze te bieden heeft. Kan hier iets aan gedaan worden en zo ja, hoe?

Het antwoord is jazer, mits Thessaloniki niet alle kansen voorbij laat gaan. Er is politieke en maatschappelijke wil nodig om ervoor te zorgen dat de stad niet wegzinkt in een moeras van isolement en onverschilligheid. Ze ligt in een uitgelezen streek, rijk bedeed met unieke culturele schatten, een veelzijdige gastronomische traditie, op korte afstand van enkele van de meest emblematische plekken van het land zo-



als Pella, Aigai (het huidige Veryina), Dion, Stáyira, de Me-téora kloosters, de Ólymbos, Filippi, de magische stranden van Chalkidiki en het binnenland van de Balkan. Dankzij dit alles zou Thessaloniki in de nabije toekomst een van de meest gewilde 'onontdekte' bestemmingen van Europa kunnen worden.

Het stemt ons optimistisch dat afgezien van het sombere beeld dat ik in dit artikel heb geschetst de meeste toeristen toch met positieve indrukken de stad verlaten. Daaruit blijkt dat het diverse en unieke karakter van de stad nog steeds een mysterieuze aantrekkingskracht uitoefent. 🐾

Tasos Papadóπουλος is archeoloog en stadsgids in Thessaloniki. Vanaf het volgende nummer van Lychnari zal hij de rubriek 'Hier Thessaloniki' verzorgen.