

De geschiedenis van de scheepswerf van Syros



Van kwaad tot erger

In *Lychnari* jaargang 2003 deden we in 3 afleveringen verslag van onze ontdekking van het Cycladeneiland Syros en hoe we besloten daar te gaan wonen. We schreven uitgebreid over de aankoop van een bouwval en hoe we die uiteindelijk met veel moeite omtoverden in een juweel van een huisje. Terugkijkend een wonderlijke reeks van gebeurtenissen, want de eerste indruk van het eiland inspireerde ons bepaald niet. Grote boosdoener was het ijzer- en betondecor van de Neórion scheepswerf, met een helverlichte roestige tanker in het droogdok.

LIENKE EN ANKE VAN NUGTEREN

Waarom dan, vroeg en vraagt u zich vast en zeker af, stapten deze dames van boord en voeren ze niet meteen verder naar een lieflijker eiland op de route naar Santorini? Omdat we een belofte aan Atheense vrienden moesten waarmaken, een bizarre weddenschap winnen dus eigenlijk. Bovendien lokte langs de kade een overvloed aan terrasjes en wisten we, dankzij diezelfde vrienden, dat daarachter zich een levendige stad in 19^e-eeuwse architectuur uitstrekte. We ontdekten drukke winkelstraten, trendy bars en restaurantjes, maar ook ouderwets gezellige taverna's, een theater, twee bioscopen, een marmeren plein omringd door nog meer terrasjes onder statige palmen, en op de achtergrond een tweede heuvel met de middeleeuwse stad Ano Syros. Het was alsof je een wondermooi toneel ontdekte achter een foielelijk gordijn.

Ons Griekse huis

We kozen ons plekje aan de rand van de autoloze bovenstad Ano Syros, met vrij zicht op de heuvels en op een stuk van de haven, 'inclusief de Neórion scheepswerf, want die hoorde daar nu eenmaal bij'. Wij beseften dat deze industrie mede de reden was dat dit eiland in alle seizoenen levendig en authentiek bleef, ook zonder toeristen. De door ons gekocht ruïne onderging een ware metamorfose en eindelijk was het zover dat we ons Griekse huis konden betrekken. Elke dag opnieuw genoten we van het vrije uitzicht, waarover Hans Christian Andersen al in 1841 had geschreven: 'Wat prachtig hoe de benedenstad en de haven zich uitstrekken tot aan het eilandje met de witte vuurtoren'. Andere grote voordelen van het leven in Ano Syros waren de buitenlucht en vooral de stilte, alleen 'verstoord' door de scheepshoorn van aankomende en vertrekkende ferry's, de belletjes van schapen en geiten op de hellingen

achter het huis, en, als de wind uit het zuiden blies, het geroezemoes van de benedenstad. Van de scheepswerf hadden we weinig last. We raakten gewend aan dat stukje industrie in ons uitzicht. In die tijd hadden we geen weet van het zwaar vervuulende werk dat daar plaatsvond. Het drukke gedoe van de sleepbootjes, telkens als er een opgekalefaterde boot proefronddjes mocht draaien, deed ons steevast denken aan een stel eendjes rond hun moeder. Afdalend naar de haven stonden we vaak stil bij het niet aflatende ballet van de felgele en -blauwe hijskranen. Aangekomen bij de kade, daar waar de weg een bocht maakt, werd het uitzicht over de baai plots belemmerd door een muur van staal. We raakten gewend aan het zicht op zo'n mammoettanker, waarvan de boeg haast dreigend uittorende boven de brandweerkazerne aan de overkant, het busstation, de caféterrassen... kortom: de bebouwde kom! De drukstbezochte horeca van de stad ligt vanzelfsprekend daar waar de ferry's aanmeren, pal naast de werf.

De Griekse werf

Het eiland werd sinds het midden van de 19^e eeuw steeds welvarender. Die pijlsnelle vooruitgang was voornamelijk te danken aan de natuurlijke haven, gevormd door de baai waar de nieuwe stad, Ermoúpolis (naar Hermes, de god van de handel), als een waaier omheen werd gebouwd. De Neórion scheepswerf zag het licht in 1861. De eerste stoomboten van de Middellandse Zee werden uit die dokken te water gelaten. Maar de scheepswerf had sinds het midden van de vorige eeuw een flinke klap gekregen door de verschuiving van de scheepsbouwactiviteiten naar Piraeus.

De tweede klap kwam met de intrede van de crisis. In de daaropvolgende jaren werd het steeds stiller aan de haven. Vanaf ons bal-

kon zagen we nog maar zelden een boot in het droogdok liggen. Sinds 2011 lagen er hoogstens twee schepen tegelijk. Het ging nog steeds voor het grootste deel om reparatiewerk; dat hoorden we aan de geluiden die uit de buik van de patiënt kwamen.

In Lychnari 2017-3 schreven we over de gemiste kans van het Neóríon bedrijf in de al slappe jaren zestig van de vorige eeuw. Met wat meer vooruitzichtigheid en wat minder inmenging van de oliemaatschappijen hadden de scheepswerven namelijk een tweede bestaan kunnen krijgen als producent van elektrische auto's.

Het werd 2012. De crisis hakte er steeds dieper in. De dokken bleven soms wekenlang leeg. Een klap voor de ruim vierhonderd arbeiders die er werkten. Maar dan lag er ineens weer een roestbuil. Minder reparaties, wel bijzonder vervuilend oplapwerk aan de buitenkant: zandstralen en verf spuiten. Het ballet van de hijskranen viel stil. Werknemers kregen hun loon soms in maanden niet uitbetaald maar staken durfden ze niet, uit vrees ook nog hun pensioentje mis te lopen. De directie kon de waterrekeningen niet meer betalen: water afgesloten. Wat later hetzelfde probleem met de elektriciteit. De boel ging op slot. Belendende zaakjes, en zelfs de grote Neóríon supermarkt, sloten de deuren. Wij vonden het erg voor de vele werklozen, maar hadden goede hoop, want ... dit zou Griekenland niet zijn, als de wildste geruchten niet de ronde deden. De werf en de vervallen pakhuizen zouden, in navolging van Thessaloniki, een culturele pleisterplaats worden: kunstgalerijen, bars met terrassen op het water, een bioscoop voor niet-commerciële films... En waarom dan geen filmstudio: 'Syros: het Hollywood van Griekenland'? Nee: een luxe jachthaven met reparatie-faciliteiten, die op hun beurt werk zouden leveren aan de goed opgeleide voormalige arbeiders van de scheepswerf. Ook niet? Dan maar een parkeerplaats, waar ook op het eiland een nijpend tekort aan is. Of een combinatie van het voorgaande met andere milieuvriendelijke activiteiten.

In Amerikaanse handen

Anderhalf jaar bleef de boel dicht. In die tijd genoten we van totale rust en frisse lucht, wat je toch verwacht van een Egeïsch eiland. Begin vorig jaar namen we de avondboot van Piraeus naar Syros. We gingen voor anker naast een witgeverfd droogdok, als een luxe

cruiseboot badend in blauwe led lichtjes. NEÓRION SHIPYARDS blonk het, in zwartgelakte letters, voorafgegaan door een onbekend embleem met de naam ONEX. De volgende dag gingen we op verkenning uit. Aan de poort, nu streng bewaakt, wapperde naast de Griekse en de Europese ook de Amerikaanse vlag. Drie containerschepen – gigantisch zelfs zonder hun lading – lagen in de dokken, hun roestige rompen in sterke tegenstelling tot de verblindende buitenkant van het bedrijf. We vernemen dat ONEX SYROS SHIPYARDS S.A. een Grieks bedrijf is dat in 2018 werd opgezet in Chalandri, Athene. Men zegt ons dat ONEX eigenlijk een Grieks-Amerikaanse firma is, met een aandelenkapitaal van € 24.000. De Amerikaanse ambassadeur in Griekenland heeft persoonlijk verkondigd dat hij een groot voorstander is van deze 'enorme Amerikaanse' investering op Syros. Hoe dan ook, de directie heeft laten weten dat er schulden afbetaald moeten worden, dus dat men helaas wel verplicht is om 'vuil werk' aan te nemen. 'Kieskeurig zijn is een luxe die wij ons in deze tijden niet kunnen veroorloven.'

We zijn nu een half jaar verder. Het lawaai van het zandstralen is constant en, zelfs op onze heuvel, oorverdovend. Het gaat dag en nacht door, ook op zon- en feestdagen. Soms liggen er zeven of acht boten tegelijk in de werf. Op die dagen hangt er een sluier van uiterst gevaarlijke afvalstoffen, vol roest en oude anti-aangroei verf over de haven. Afhangend van de windrichting bedekt die sluier grote delen van Ermoúpolis en zweeft ongehinderd naar de heuvel van Ano Syros. De zaken gaan goed, zo te zien. Bij zuidenwind prikken keel en ogen en hangt er een zweem van chemicaliën in de eens zo pure lucht van de oude stad. Dan moeten we ook geregeld een laagje poeder – een mengsel van zand en roest – van balkon en patio vegen. Dat roest ligt open en bloot opgehoopt tussen de droogdokken en het oude *karnáyo*, het haventje waar traditionele houten vissersboten worden opgeknapt. Je vindt daar ook de populairste taverna's van het eiland. De Noorse eigenaar van onze persoonlijke favoriet, met de passende naam 'to *Karnáyo*', heeft de deuren al voorgoed gesloten. Het vuile werk wordt gedaan door ploegen werknemers uit zowel Syros als uit het buitenland. Er wordt beweerd dat zij allemaal soms zestien uur per dag zwoegen, weliswaar voor een hoog loon maar zonder vast contract bij

ONEX SYROS SHIPYARDS S.A. Zij zijn in dienst bij een onderaannemer en worden opgetrommeld naar gelang de werkdruk. De eilanders worden er niet echt beter van: deze moderne slaven leven in armoedige omstandigheden en sturen hun inkomen naar de familie in Pakistan, Roemenië, de Filipijnen... Niemand gelooft in enige verbetering. 'Dit is Nigeria!', hoor je hoe langer hoe vaker.

Vieze business

Er is nauwelijks protest tegen de vervuiling van het milieu en de daaraan verbonden gezondheidsrisico's. Tijdens het zandstralen en het verven verspreiden de giftige stoffen zich in de lucht en in de zee. Wij maken sinds oktober vorig jaar deel uit van een groep activisten; dat waren er toen zo'n stuk of honderdvijftig. De eilandbewoners zijn bang voor wraakacties. Ze krijgen telefoontjes of persoonlijke bezoeken; er wordt hen gevraagd zich niet te bemoeien met de Neóríon, anders zouden hun zaakjes wel eens veel klanten kunnen verliezen. Het zou immers om veel (smeer)geld gaan. Veel van de nering van het eiland staat of valt namelijk nog steeds met de scheepswerven. Tijdens één van de bijeenkomsten kwam een vrouwelijke kinderarts uit Patra met schrikwekkende cijfers: het aantal kankergevallen bij kinderen op Syros zou het hoogste zijn van heel Griekenland! Een arts uit Athene beweert: 'Je zou een hele vleugel van het Evangelismós-ziekenhuis kunnen vullen met patiënten met longklachten uit Syros'. Het is een publiek geheim dat er in het *Metaxá Cancer Hospital* in Piraeus veel patiënten uit Syros behandeld worden. Wij hebben de twee plaatselijke krantjes van het laatste half jaar doorgeploegd: men klaagt over sluikstorten, gaten in het wegdek, gebrekkige riolering... Over alles behalve de vervuiling door de scheepswerven. 'Men' zegt dat ONEX S.A. overall zwijggeld uitdeelt. De activisten komen nergens, noch bij de directie van ONEX, noch bij het gemeentebestuur van Syros. Die twee leggen cijfers en rapporten naast zich neer: 'Bewijs maar eens dat dit aan ons ligt'. Een rechtszaak aanspannen? Het is moeilijk om op te boksen tegen het leger advocaten van ONEX, of om de strijd aan te binden met zowel het plaatselijk als het landelijk bestuur.

Maar plots was er hoop: allereerst het artikel in *I Kathimerini* van 5 februari jongstleden. Daarin worden onrustwekkende cijfers genoemd. Het gehalte aan zware metalen in

de zeebodem bij de haven stijgt vele malen uit boven het toegestane maximum. De journalist noemt geen namen, en hij heeft het ook niet over de luchtvervuiling, maar het is een begin. Je zou toch denken dat zijn retorische vraag 'Wie is de schuldige?' niet lang meer onbeantwoord kan blijven. Direct daarop lazen we in *Syros Today* dat de scheepswerven weer een heuse scheepsbouwindustrie zouden worden. Wij al blij: liever lawaai van opbouw/opbloei dan de huidige toestanden. Tot we ons verdiepten in het ronkende proza: het ging over een pas afgesloten contract met Israël, voor het bouwen van oorlogsschepen! Op de foto's zien we zelfvoldane ministers uit Athene, samen met zakenlui uit de V.S. en uit Israël. In de haven van Syros (lees 'Nigeria') liggen tegenwoordig enkel schepen uit Israël. Die schepen komen er uitsluitend om gezandstraald en geverfd te worden. Zo is de situatie op het moment dat wij dit schrijven. Ondertussen gaan de scheepswerven door met hun hoogst vervuilende en soms zelfs illegale werk. De klaagzang van de Syrianí klinkt steeds wanhopiger: *Pnigoúmate ke mas pnigoun!* (wij stikken en men verstikt ons). 🐼

De fotograaf van dit artikel wenst anoniem te blijven.