



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Metro van Thessaloniki. Toekomst en verleden op hetzelfde spoor?

Gouw, P.

Citation

Gouw, P. (2020). Metro van Thessaloniki. Toekomst en verleden op hetzelfde spoor? *Lychnari*, 32(4), 4-9. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/3134644>

Version: Publisher's Version
License: [Leiden University Non-exclusive license](#)
Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/3134644>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).



Lychnari

Verkenningen in het Griekenland van nu

Winter 2020-2021 - nummer 4
Losse nummers € 12,75
www.lychnari.nl

Thessaloniki

Licht aan het einde van de tunnel?

**Astypálea, het hele eiland groen | Rodopi, mee met de boswachter
Het archief van de Kavafis-vertaler | Schone handen met Callicounis
Assos, luctor et emergo | Dierbaar Kastelórizo | Kersttraktaties**

Metro van Thessaloniki

Toekomst en verleden op hetzelfde spoor?

Al bijna 15 jaar lang wordt er gebouwd aan de metro van Thessaloniki. De vele vertragingen en kostenoverschrijdingen vormen een dankbaar onderwerp van spot voor de inwoners van de stad. Recent nog meldden 70.000 mensen zich aan op Facebook voor een fictief openingsfeest, gepland voor 1 oktober 2099. Dergelijk sarcasme is jarenlang gevoed door overoptimistische politici en projectleiders, die keer op keer tevergeefs verkondigden dat de bouw nu echt op schema lag. Inmiddels staat de oplevering voorzien voor 2023, maar ook die datum is onzeker. Het struikelblok wordt – niet voor de eerste keer – gevormd door het nieuw aan te leggen station Venizelou, waar het spoor letterlijk op het rijke archeologische verleden van de stad botst. Politieke inmenging, financiële belangen en persoonlijke vetes hebben de emoties inmiddels behoorlijk doen oplopen. Alle reden om na te gaan hoe het zover gekomen is.

PATRICK GOUW | FOTO: PYGMALION KARATZAS

*Μου 'πε πως σαν τη Σαλονίκη δεν έχει
Και πως το μόνο καλαμάκι είναι του φραπέ
Μου 'πε πως η αγάπη μας αντέχει
Και ότι είναι σαν το μετρό,
δεν θα τελειώνει ποτέ*

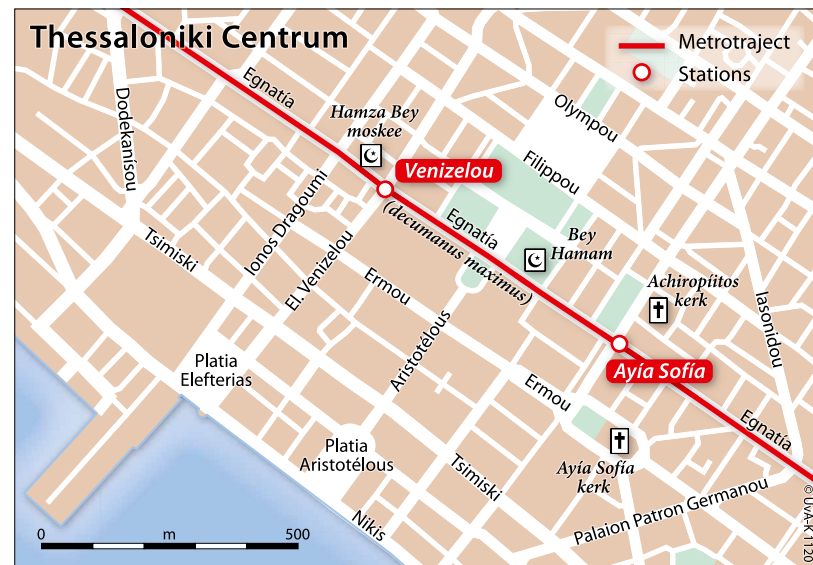
Tus, Όμορφη Σαλονικιά (2016)

*Ze zei me dat aan Saloniki niets kan tippen
En dat het enige rietje dat van de frapé is
Ze zei me dat onze liefde sterk is
En dat, net als aan de metro,
er nooit een eind aan zou komen*

Tus, Mooie meisje uit Saloniki (2016)



KAARTWERK: UVA-KAARTENMAKERS



Het totale plan gaat bij oplevering uit van twee lijnen, met een gezamenlijke lengte van ruim 14 kilometer en 18 stations. Het te gebruiken materieel zal volautomatisch zijn, d.w.z. dat de metrotreinen zonder bestuurder rond gaan rijden. Met dat gegeven behoort de metro tot de modernste van Europa.

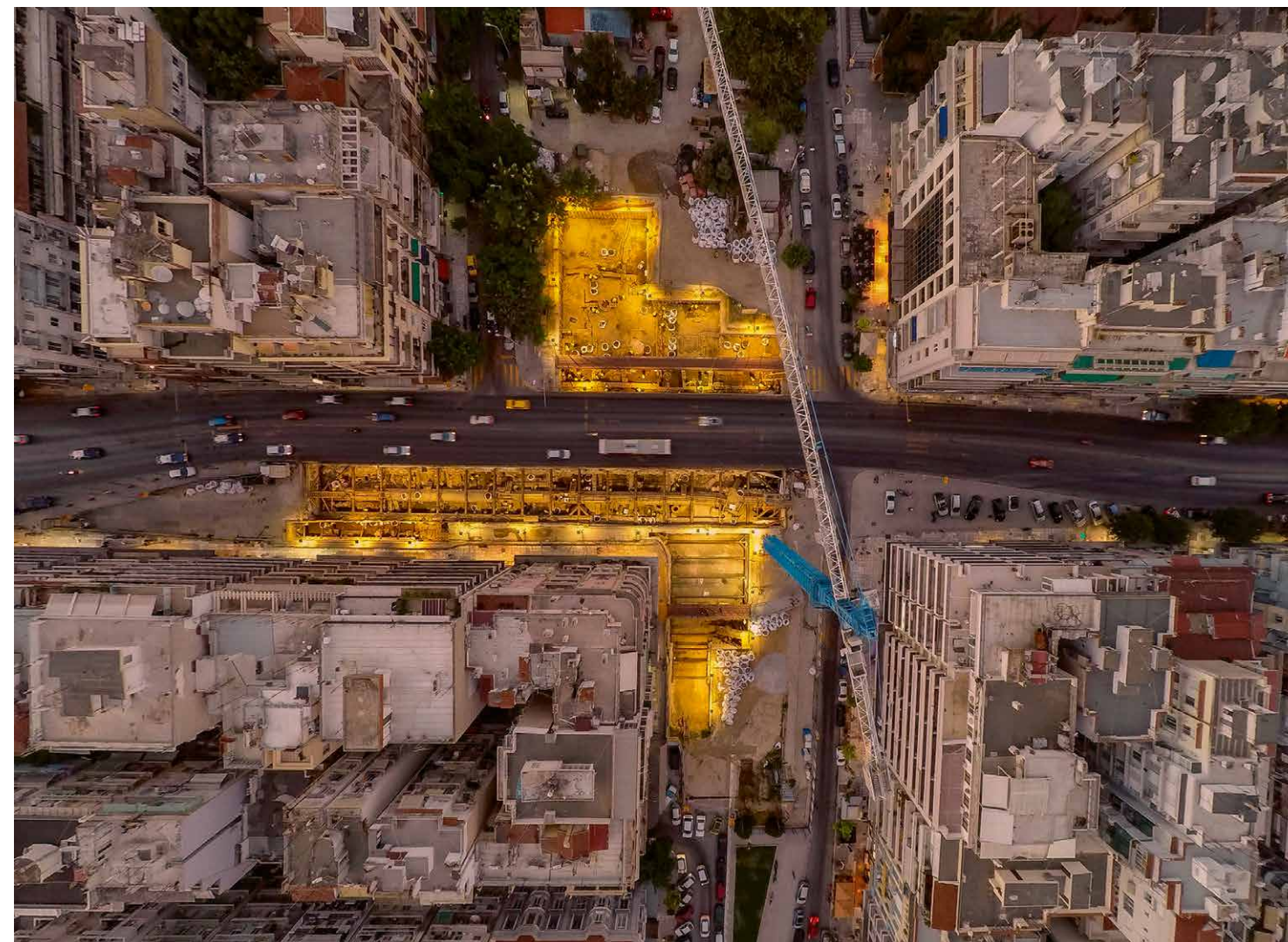
De hoofddlijn 1 heeft het treinstation van Thessaloniki als westelijk startpunt en loopt dwars door het centrum, onder de verkeersader odós Egnatía, naar het eindstation Nea Elvetía en de centrale Pylea remise. Op langere termijn staat een uitbreiding naar de westelijke voorsteden gepland.

Lijn 2 volgt vanuit het station dezelfde route, maar buigt na het station 25 Martiou af in zuidelijke richting naar Kalamariá en het eindpunt Mikra, met een beoogde toekomstige verlenging naar het vliegveld 'Makedonia'. Hoewel de bouw van de tweede lijn pas in 2013 begon, zal de geplande einddatum van 2023 dezelfde zijn. Dit komt hoofdzakelijk doordat op dit deel het voornaamste struikelblok van het metroproject ontbreekt, namelijk archeologische overblijfselen.

Schatten uit het verleden

Van meet af aan was duidelijk dat bij de aanleg rekening gehouden diende te worden met bodemvondsten, omdat het beoogde tracé dwars door de oude stad loopt. Thessaloniki kent immers een onafgebroken bewoningsgeschiedenis van 2300 jaar. De eerdere ervaringen in Athene hadden geleerd dat archeologisch onderzoek weliswaar tijdrovend en kostenverhogend was, maar dat het erfgoed grotendeels behouden kon blijven door het te incorporeren in de ontwerpen van de nieuwe metrostations. Iedereen die wel eens gebruik heeft gemaakt van de Atheense haltes Síndagma en Monastiraki zal kunnen beamen dat 'oudheden én metro' (αρχαία και μετρό) goed samen kunnen gaan. Maar in Thessaloniki bleken de zaken een stuk gecompliceerder te liggen.

Voordat de tunnelboren aan het werk werden gezet, diende er – zoals wettelijk is voorgeschreven – archeologisch veldonderzoek te worden uitgevoerd. De gedane vondsten overtroffen alle verwachtingen en illustreerden nog maar eens het grote belang van de stad door de eeuwen heen. Er werden niet minder dan 300.000 objecten opgegraven, zoals sieraden, glaswerk, mozaïeken, sculpturen en 50.000 munten. Het grootste deel van het materiaal dateerde uit de Byzantijnse tijd (toen Thessaloniki na Constantinopel het belangrijk-



Station Ayia Sofia vanuit de lucht gezien

ste centrum van het rijk was), maar de archeologen vonden ook sporen van prehistorische nederzettingen, Romeinse grafvelden en overblijfselen van de vroegmoderne stad die in de brand van 1917 verloren was gegaan. De opgravingen leverden dus een schat aan historische informatie op, maar betekenden ook nieuwe vertraging en aanhoudende overlast voor bewoners en winkeliers. En hier zou het niet bij blijven.

Byzantijns Pompeii

Eind 2012 bereikte de metroaanleg het centrale deel van de stad, de 'driehoek' tussen de Ottomaanse Hamza Bey moskee, het Aristoteles plein en de kerk Achiropiitos. Op dit punt staan twee van de drukst te berijden stations gepland: Venizelou (kruising Egnatía en Eleftherios Venizelos) en Ayia Sofia.

Hier stuitte men op een diepte van 6 meter onder het huidige straatniveau op een puntgaaf bewaard gebleven stuk van de *decumanus maximus*, de belangrijkste oost-westverbinding van de vroege Byzantijnse stad. De met marmerplaten geplaveide weg bleek bij ieder station over een lengte van zo'n 75 meter intact te zijn gebleven. Bij Venizelou vond men daarnaast de restanten van talloze huizen, winkels en werkplaatsen, op zichzelf een archeologische site met een opper-

vlakte van 1600 m². En onder het station Ayia Sofia werd een plein met een zogenoemd 'nymphaeum' (pronkfontein met monumentale façade) blootgelegd. Deze 'tijdcapsule', met vondsten uit de 6^e tot en met de 9^e eeuw, kwam al snel bekend te staan – met enige overdrijving, dat wel – als het 'Byzantijnse Pompeii'.

Totale stilstand

De spectaculaire vondsten werden met veel enthousiasme begroet in academische kringen en door cultuurminnend Thessaloniki, maar vormden een nachtmerrie voor de constructieaanschaap. Verder uitstel was onvermijdelijk nu de archeologen langdurig aanvullend onderzoek moesten uitvoeren op de twee stations. Daar kwam nog bij dat ook elders problemen waren gerezen, onder andere over het uitblijven van noodzakelijke landonteigeningen en technische onvolkomenheden in het ontwerp van sommige baanstukken. De aannemer, het grote bouwbedrijf AKTOR, eiste bij de rechter ontbinding van het aanbestedingscontract en miljoenen euro's aan compensatie van zijn opdrachtgever Attikó Metró S.A.. Als gevolg van dit alles kwam in april 2013 de gehele metroaanleg voor vier jaar stil te liggen.

Dit was het moment waarop de nationale regering, op dat

Metro van Thessaloniki

Op de tekentafel bestaat de metro van Thessaloniki al meer dan honderd jaar. De eerste plannen werden gemaakt in de nasleep van de verwoestende 'Grote Brand', die in augustus 1917 het grootste deel van het centrum in de as legde. Onder leiding van een internationaal team werd een radicaal plan voor een moderne stadsaanleg ontwikkeld: met brede boulevards, grote pleinen, parken én een metrolijn. Op een voor dat doel vervaardigde kaart van de Britse landschapsarchitect Thomas Mawson valt te zien dat het centrale deel van die lijn vrijwel identiek is aan het tracé dat nu in ontwikkeling is. De turbulente jaren die volgden – de Grieks-Turkse oorlog (1919-1922) en de daaruit voortvloeiende toestroom van honderdduizenden orthodoxe vluchtelingen uit Klein-Azië – voorkwamen echter dat de plannen konden worden gerealiseerd.

Het zou vervolgens tot de jaren '80 van de twintigste eeuw duren alvorens de metro weer op de agenda kwam te staan. In 1989 werd door toenmalig burgemeester Sotiris Kouvelas een daadwerkelijk begin gemaakt met de aanleg, maar door geldgebrek kwamen de werkzaamheden al snel weer stil te liggen. Nog jarenlang keken de inwoners tegen het zogenaamde 'gat van Kouvelas' (τρύπα Κούβελα) aan.

Met de succesvolle uitbreiding van het Atheense metronetwerk in de jaren voorafgaand aan de Olympische Spelen van 2004 groeide het draagvlak voor een metro in Thessaloniki. Essentieel was daarbij de toegezegde financiële steun van de nationale overheid. Een consortium onder leiding van het staatsbedrijf Attikó Metró S.A. begon in 2006 vol goede moed aan de bouw.

moment geleid door Andonis Samarás (Nea Dimokratía), de regie probeerde over te nemen. Men oefende druk uit op de betrokken partijen en besloot om de Byzantijnse overblijfselen die gevonden waren bij het Venizelou station in hun geheel (!) te verplaatsen en elders weer te re-assembleren. Dit bizarre plan stuitte op veel weerstand en leidde tot grote verdeeldheid binnen de gemeenteraad en de Centrale Archeologische Raad (Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο; KAS), de hoogste Griekse instantie inzake erfgoedkwesties.



Bodemvondsten en hun beoogde plek in het nieuwe station Venizelou

FOTO'S: GRIEKSE MINISTERIE VAN CULTUUR EN INTERNET



Schijnoplossing

Toenmalig burgemeester van Thessaloniki, de flamboyante Yannis Boutaris, voerde het verzet aan. Hij erkende het belang van de nieuwe infrastructuur voor het openbaar vervoer, maar benadrukte dat dit niet ten koste mocht gaan van het culturele erfgoed – de sterkste troef in de toeristische aantrekkingskracht van de stad. Samen met diverse archeologische belangenverenigingen en burgerinitiatieven ging hij met succes in beroep tegen het vanuit Athene opgelegde besluit. Uiteindelijk werd in 2017 besloten om de spoortunnels veel dieper te graven dan gepland en de restanten een prominente plek te geven in het nieuwe station. Met deze technisch gedurfde oplossing zou Venizelou een metrohalte én archeologisch museum ineen worden.

Eind goed, al goed – zo leek het althans toen de werkzaamheden werden hervat. Thessaloniki zou in navolging van Athene *αρχαία και μετρό* krijgen. De papieren toezeggingen bleken in de praktijk echter weinig waard. Ook voor station Ayía Sofia was afgesproken om zoveel mogelijk van de bodemvondsten te behouden, maar door een gebrek aan concrete afspraken werd daar bijvoorbeeld het gehele stuk *decumanus maximus* ontmanteld en naar een depot afgevoerd. De bouwer AKTOR zag de zoveelste verschoven deadline (toen nog gepland voor 2021) in gevaar komen en weigerde ook de oplossing voor Venizelou uit te voeren. Maar op dat moment wist het bedrijf zich krachtig gesteund door de lokale én landelijke politiek. De verkiezingen hadden alles op zijn kop gezet.

Politieke inmenging

De zomer van 2019 zag een politieke aardverschuiving in Griekenland. Na vier jaar *Sýriza* kwam de *Nea Dimokratía* van partijleider Kyriakos Mitsotakis aan de macht. De nieuwe premier greep de jaarlijkse Thessaloniki International Fair (TIF) – traditioneel het decor om nationaal regeringsbeleid te promoten – aan voor een duidelijke boodschap: de metro moet en zal voltooid worden, en wel uiterlijk in het jaar 2023. De bodemvondsten van station Venizelou vormen een belemmering voor die opleveringsdatum en dienen te worden verwijderd. Of, en hoe ze mogelijkerwijs kunnen worden teruggeplaatst, ter plaatse of in een speciaal museum, is een zaak die in een later stadium zal worden onderzocht. Vooruitkijken, en niet achterom, was letterlijk het devies.

Daarmee werd – niet geheel zonder politiek triomfalisme – een streep gezet onder het besluit van de vorige, linkse regering (en waar bouwers, bestuurders en archeologen zich aan hadden geconformeerd). Die boodschap kon ook op steun rekenen van de nieuwe burgemeester van Thessaloniki, Konstandinos Zervas. Hij had binnen de gemeenteraad juist op dit dossier een slepende persoonlijke vete uitgevochten met zijn voorganger Yannis Boutaris en zag nu zijn kans schoon.



Kemphanen Yannis Boutaris en Konstandinos Zervas

Het resolute ingrijpen van de regering heeft tot veel beroering geleid die tot op heden voortduurt. Kwade tongen, vooral vanuit de linkse oppositie, beweren dat de beweegredenen van Mitsotakis niet helemaal zuiver zijn. Hij zou met de nieuwe koers zijn contacten en politieke ‘vrienden’ binnen de bouwsector willen bevoordelen. Door de oplevering naar 2023 te verschuiven zouden AKTOR en andere belanghebbers meer geld uit het metroproject kunnen slepen, onder andere door financiële compensatie te claimen van het staatsbedrijf Attikó Metró S.A. voor niet voorziene kosten en contractuele ingebrekestelling. De ‘schade’ van de archeologische vondsten zou dan als melkkoe dienen, terwijl de eigen nalatigheid bij de bouw in de extra toegekende maanden kan worden weggepoetst.

Mitsotakis en zijn medestanders houden vol dat er simpelweg te veel bodemvondsten zijn gedaan en dat de eerder breed gedragen technische oplossing voor station Venizelou een onacceptabele hoeveelheid geld en tijd zouden gaan kosten. Naar eigen zeggen dreigen zelfs Europese investeringsgelden te worden teruggeëist bij verdere vertraging.

Archeologen onder vuur

Hoe het ook zij, de politieke inmenging heeft het imago van de eerdergenoemde KAS geen goed gedaan. De leden van dit hoogste orgaan hebben zich in december 2019 uitgesproken vóór het nieuwe ministeriele besluit. Dit terwijl de Griekse erfgoedwet (3028/2008) duidelijk stelt dat verwijdering van oudheden uit hun historische vindplaats alleen dan is toegestaan wanneer wetenschappelijk is vastgesteld dat het onmogelijk is om ze *in situ* (ter plaatse) te houden. Een rapport of analyse met een dergelijke conclusie is voorafgaand aan de bekrachtiging van het besluit nooit ingediend bij de KAS.

Tijdens de betreffende vergadering raakten de gemoeden meer dan eens oververhit. Tegenstanders beschuldigden diverse leden van de raad ervan partijdig te zijn en ingepalmd door de bouwlobby. Zo bleken er twee archeologen als consultants op de loonlijst van Attikó Metró te staan, en had een ander lid een broer die het plan voor de aanstaande verwijdering van de bodemvondsten mocht ontwerpen. Als klap op de vuurpijl vlogen de oude vijanden Zervas en Boutaris, die nu als woordvoerder van de protestbeweging optrad, elkaar verbaal in de haren.



Werk in uitvoering: kruising Egnatia – Venizelou

De angst van het kamp dat zich voor het behoud van het ‘Byzantijnse Pompeii’ uitsprekt, is vooral gelegen in de recente ontwikkelingen rondom het station Ayía Sofia. Daar is inmiddels gebleken dat er – ondanks vage toezeggingen – in de gerealiseerde constructie niet of nauwelijks fysieke ruimte meer is voor de terugplaatsing van de archeologische vondsten. Dit *fait accompli* wil men bij station Venizelou koste wat het kost voorkomen.

Toekomst?

Tot nu toe heeft het luide verzet van archeologische en culturele belangenverenigingen, prominente (internationale) wetenschappers en burgerbewegingen geen effect gesorteerd. De goedkeuring door de KAS is tijdens drie aangespannen rechtszaken blijven staan. Op 6 november jongstleden zijn diverse bezwaarschriften aan de Hoge Raad voorgelegd, met als doel de voorgenomen dislocatie van het cultureel erfgoed van tafel te krijgen. Een uitspraak wordt begin 2021 verwacht. Ondertussen blijft men via (ludieke) publiekscampagnes en demonstraties aandacht vragen voor de zaak.

Ongeacht wat de uitkomst van het hoger beroep zal zijn, is een oplevering van alle stations in 2023 nog altijd een onzekere stip op de horizon. Als er iets in Thessaloniki met zekerheid valt te zeggen, dan is het wel dat verder uitstel niet moet worden uitgesloten. En dus zullen de inwoners en bezoekers van de stad het wellicht nog een aantal jaren moeten doen met grappen over de metro alvorens daadwerkelijk in te kunnen stappen. 🐉

Voor wie meer wil lezen en zien over de archeologische vondsten op de ‘Byzantijnse’ stations kan terecht bij onderstaande links:

- In 2018 verscheen een rijk geïllustreerde, tweetalige publicatie over de vondsten die bij de aanleg van de diverse stations gedaan zijn. Gratis te downloaden via bit.ly/metrovondsten.
- Voor een digitale *artist impression* van station Venizelou als beoogde halte met archeologisch museum zie: bit.ly/venizelou.
- Filmpje vondsten Ayía Sofia: bit.ly/vondstenasofia.