



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Tragedie op het spoor: De treinramp bij Tembi

Gouw, P.

Citation

Gouw, P. (2023). Tragedie op het spoor: De treinramp bij Tembi. *Lychnari*, 37(2), 18-21.
Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/3716450>

Version: Not Applicable (or Unknown)

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/3716450>

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



De treinramp bij Tembi

Tragedie op het spoor

Met één klap kwamen de Griekse spoorwegen tot stilstand. In de late avond van 28 februari jongstleden botste intercity 62 van Athene naar Thessaloniki met hoge snelheid nabij Lárissa frontaal op een goederentrein die in de tegengestelde richting reed. 57 mensen stierven een vreselijke dood, het merendeel studenten die na een lang carnavalsweekend op weg terug waren naar hun universiteiten. De grootste treinramp uit de Griekse geschiedenis leidde tot een grote volkswede en maandenlange protesten, gericht tegen de falende overheid en het rammelende spoorbedrijf *Hellenic Train*.

PATRICK GOUW | KAARTWERK: UVA-KAARTENMAKERS

Met de trein door Griekenland. Jarenlang kon ik mij geen betere manier voorstellen om de veelzijdigheid en het natuurschoon van het land te ervaren. *Slow travel*, dat wel, want het aantal trajecten en dagelijkse verbindingen bleef beperkt en de reistijd van A naar B was daarom vaak oneindig veel langer dan met een langeafstandsbus. Maar hoe heerlijk was het – mits je echt tijd had natuurlijk – bijvoorbeeld om met het ‘boemeltje’ van Patra naar het geres-taureerde station van het antieke Olympia te reizen, met stops midden in de bloeiende velden bij stations die nauwelijks meer waren dan een vervallen boerenschuur. De lijn bleek na de moderne Olympische Spelen (2004) overigens geen lang leven beschoren, maar werd de laatste jaren vanaf Katakolo weer gereden.

Eenzelfde romantiek en schoonheid ervoer ik ook in het noorden, op het traject Drama-Alexandroupoli. De trein doorkruiste daar de uitlopers van het Rodopi-gebergte, met prachtige vergezichten. Niet voor niets werd er ooit een afle-

vering van het Nederlandse televisieprogramma *Rail Away* opgenomen. Toeristisch, maar niet minder memorabel vond ik de tandradbaan op het smalspoor tussen Diakoftó en Kalávryta, en *to trenaki* van Volos naar het bergdorpje Miliés (Pílio). Allemaal treinreizen die in mijn geheugen staan gegrift en die mij bij ieder bezoek in de verleiding brachten om per spoor te reizen. Dat er in die jaren misstanden waren bij het staatsspoorbedrijf TrainOSE – bijvoorbeeld het overschot aan machinisten en conducteurs die een riant salaris opstrekten, maar nauwelijks in actie kwamen – was maar bij weinig buitenlandse reizigers bekend.

Hogesnelheidstrein

De laatste jaren werd de trein wel degelijk een *functioneel* vervoermiddel. In mijn geval althans, omdat ik nogal eens tussen Athene en Thessaloniki moest pendelen. Met Europees geld werden zowel dit traject als het rollend materieel beetje bij beetje gemoderniseerd. Vorig jaar volgde de introductie van een echte hogesnelheidstrein (‘White Bullet’ ETR 47), waardoor de reistijd tussen beide steden (een afstand van 500 km) onder de vier uur kwam te liggen. Daarmee werd het spoor een serieus en duurzaam alternatief voor het vliegtuig. Die verbinding door de lucht staat al jarenlang in de top 3 van drukste Europese vliegverbindingen (2,6 miljoen passagiers in 2016!).

Tegen deze achtergrond nam ik in november 2022 de proef op de som en reisde met de nieuwe intercityservice van Thessaloniki naar Athene, waar ik precies binnen de geadverteerde 3 uur en 55 minuten aankwam. Over deze reis niets dan goeds: moderne en schone wagons, professioneel en beleefd personeel aan boord en een voorbijtrekkend landschap dat ook met 160 km/u het genieten meer dan waard was. De romanticus in mij betreurde het alleen dat het beroemde Gorgopotamos spoorviaduct geen deel meer uitmaakte van de route.

Ogenschijnlijk gingen de Griekse spoorwegen, sinds 2017



in geprivatiseerde handen van het Italiaanse *Ferrovie dello Stato Italiane* (FSI) en in 2022 hernoemd tot *Hellenic Train*, een betere toekomst tegemoet. Dat was althans mijn perceptie, toen ik voornemens was een stuk te schrijven voor *Lychnari* over mijn recente, positieve treinbeleving. Maar, al onderzoekende, ging er een beerput open over het rammelende treinbedrijf en de falende instituties daarachter. En toen kwam die fatale dag van 28 februari 2023. Als de vreselijke treinramp iets duidelijk heeft gemaakt, is dat veel van de toegezede infrastructurele verbeteringen juist *niet* zijn uitgevoerd – ondanks Europese druk en regelgeving. Wranger nog was de constatering dat opeenvolgende regeringen, bestuurders en andere betrokkenen jarenlang weet hadden van de levensgevaarlijke situatie op het spoor, maar niets deden. 57 – vooral jonge – mensen verloren bij Tembi hun leven door die cultuur van weggijken, passiviteit en incompetentie.

Klaagzang

Sinds de herstructurering van het spoorbedrijf bleek het al klachten te regenen. Eind december 2022 zag de Griekse toezichthouder op de spoorwegen (Ρυθμιστική Αρχή



Het was het verkeerde tijdstip; vóór het woord tijdstip (ΩΠΑ) staat tussen haakjes een X: Het was het verkeerde land (ΧΩΠΑ)
FOTO: LYDIA EMMANOULIDOU

Σιδηροδρόμων, RAS) zich genoodzaakt om een boete van 300.000 euro uit te delen. Aanleiding was het herhaaldelijk schenden van passagiersrechten zoals die bij Europees verdrag zijn vastgelegd. Er werd in het bijzonder verwezen naar de gebeurtenissen op 24 januari van dat jaar, toen vijf treinen strandden op het traject Athene-Thessaloniki en 820 passagiers letterlijk in de kou kwamen te staan. *Hellenic Train* slaagde er niet in alternatief vervoer te regelen en de gestrande passagiers onder te brengen. Naspelingen van Griekse journalisten wezen uit dat het Italiaanse moederbedrijf jaarlijks 50 miljoen betaald krijgt van het ministerie van Transport om bepaalde routes te blijven rijden en dat men tot 2024 is gevrijwaard van de verplichting om reizigers te compenseren bij vertraging en annuleringen.

Die situatie herhaalde zich dat jaar nog enkele keren, waarbij de klantenservice telkenmale onbereikbaar bleek. Verder werd het bedrijf ook gewezen op de slechte staat van haar materieel. De aankoop van enkele nieuwe treinen kon niet verhullen dat het merendeel van de intercitydiensten tussen Athene en Thessaloniki met gedateerd materieel bleef rijden. Kapotte en vertraagde treinen domineerden ook de klachten over andere trajecten.

Zwitserse afdankertjes?

Maar ook het paradepaardje van de hogesnelheidslijn, de 'White Bullet', bleek een stuk minder fraai dan was voorgespiegeld. De vijf aangekochte exemplaren, die tweemaal daags in beide richtingen tussen Athene en Thessaloniki rijden, waren niet fonkelnieuw maar gereviseerde treinstellen uit Zwitserland en Italië. Daar waren jarenlang problemen met het speciale kantelmechanisme, dat bedoeld was om bochten met hogere snelheden en meer reizigerscomfort te kunnen nemen. Maar technische problemen bleven dit treintype parten spelen en de onderhoudskosten bleken torenhoog. De Zwitserse media spraken dan ook smalend over een 'Pannenzug', die alleen op rustige trajecten met veel rechte stukken uit de voeten kon.

En uitgerekend dit type werd – zonder de benodigde upgrades – door de Italiaanse eigenaar van de Griekse spoorwegen ingezet op de hogesnelheidslijn tussen Athene en Thessaloniki, een veel uitdagender stuk spoor met talloze lange



De eerste rit van de White Bullet
FOTO: TRAINOSE

tunnels, hoogteverschillen en bochtenwerk. Deskundigen waarschuwden van meet af aan dat voor deze treinen het baanonderhoud de grootste prioriteit moet hebben. Maar de uitgekilde Griekse spoorwegen hebben te weinig personeel, met als gevolg dat die hoge standaard nooit gehaald kan worden. Ter indicatie: het voormalige staatsbedrijf TrainOSE had rond de 12.500 medewerkers, terwijl de geprivatiseerde spoorwegen (beheer en uitvoer) slechts 2000 mensen in dienst hebben! Veel ervaren medewerkers zijn daarnaast de laatste jaren met pensioen gegaan of uit hun functies ontheven. In 2022 was dan ook al van diverse kanten te horen dat men de situatie op het spoor niet goed aan kon. Maar dat de tekortkomingen zo ernstig waren dat zelfs de meest basale veiligheidssystemen niet werkten of, erger nog, niet eens waren aangelegd, dat wilden maar weinigen geloven. Tot dinsdag 28 februari 2023.

Fatale rit

Die avond vertrok intercity IC62, gereden met het oudere materieel, iets na 19:30 uur uit Athene. Aan boord vooral veel studenten die na een lang carnavalsweekend op weg terug waren naar hun universiteiten in Thessaloniki. Door een eerdere verstoring op het traject arriveerde de trein veel later dan gepland in Lárissa, waar rond 23:00 uur het laatste deel van de reis werd aangevangen. Twintig minuten later botste de intercity, die zo'n 160 km per uur reed, bij Tembi frontaal op een tegemoetkomende goederentrein. De klap en de verwoesting waren zo groot dat de eerste twee wagons van de passagiers-trein compleet verwoest werden. Reddingswerkers en het Griekse leger waren snel ter plaatse, maar meteen was duidelijk dat het dodental groot was.

Uiteindelijk werd van 57 mensen vastgesteld dat ze om het leven waren gekomen. De identificatie van de slachtoffers verliep moeizaam, omdat in de voorste brandende wagons temperaturen van tegen de 1300 graden Celsius werden bereikt. Van diverse kanten wordt vermoed dat het aantal doden nog hoger moet zijn geweest, vermoedelijk onder meerdere migranten die aan boord waren maar waarvan geen DNA-match kon worden vastgesteld.

Bij het aanbreken van de dag werd de omvang van de ramp pijnlijk zichtbaar. Er werden drie dagen van nationale rouw afgekondigd. De ontzetting en het verdriet waren groot, maar al snel ontstak er een volkswoede toen de ware toedracht van de crash duidelijk werd. Beide treinen bleken kilometerslang op hetzelfde spoor te hebben gereden. De stationschef van Lárissa werd als hoofdverantwoordelijke aangehouden, maar zijn fout bleek slechts het topje van de ijsberg. Dat hij de benodigde opleiding voor zijn functie ontbeerde en – door onderbezetting – voor de vijfde opeenvolgende avond aan het werk was, bleek nog het minste van alle kwaden te zijn.

Systeemrot

De treinramp had op tragische wijze de rot en de verwaarlozing van het Griekse spoorstelsel blootgelegd. Menselijk falen mocht dan de directe aanleiding voor de ramp zijn, maar de echte verantwoordiging ontstond toen duidelijk werd dat



Een protest- en rouwbijeenkomst in maart
FOTO: EUROKINISSI

de essentiële Europese veiligheids- en waarschuwingssystemen (ETCS) ontbraken. De voorman van de Griekse machinistenfederatie, Kostas Yenidounias verwoordde het kort maar krachtig: *'Niets werkt, alles wordt met de hand gedaan. Op het gehele baanvak Athene-Thessaloniki!'* Al enige jaren tevoren was er door Brussel geld beschikbaar gesteld voor de aanleg, maar opeenvolgende Griekse regeringen waren in gebreke gebleven. Waarschuwingen van vakbonden en andere betrokkenen werden steeds in de wind geslagen. Nog kort voor de fatale crash werd Griekenland door het Europese Hof op het matje geroepen.

Nasleep

De publieke verontwaardiging en woede na de treinramp waren groot. In de weken erna waren er bijna dagelijks demonstraties, stakingen en werkonderbrekingen. De woede richtte zich aanvankelijk op *Hellenic Train*, maar groeide al snel uit tot kritiek op de falende overheid, die er niet in slaagde om het Griekse spoorwegennet de 21^e eeuw in te brengen. Ook de neoliberale privatiseringen en bezuinigingsrondes werden als boosdoeners gezien. In april 2023 verscheen er een vernietigend (tussen)rapport van het ministerie van Transport, waarin alle tekortkomingen – in alle geledingen! – nog eens pijnlijk op een rij werden gezet.

In hoeverre het bovenstaande politieke gevolgen gaat hebben, valt nog te bezien. In de eerste weken na de ramp slonk de electorale voorsprong van regeringspartij *Nea Dimokratia* snel, maar enkele maanden later lijken de effecten van die verschuiving te zijn weggeëbd. Bovendien kan de verwaarlo-

zing van het spoor ook aan de eerdere regering van Sýriza worden verweten. Een analyse van de verkiezingsuitslag zal moeten uitwijzen of kiezers hun stem (mede) bepaald zullen hebben op basis van de treinramp.

Minder florissant lijkt het ondertussen gesteld te zijn met het vertrouwen in de Griekse spoorwegen. Maandenlang reed er geen enkele trein en pas recent is de dienstregeling weer – mondjesmaat – opgestart. Tussen Athene en Thessaloniki rijden nog maar enkele intercity's per dag, en het aantal reizigers is zeer beperkt. Zolang de benodigde veiligheidssystemen niet zijn aangelegd, is onbekommerd reizen per trein in Griekenland er vooralsnog niet bij. Jammer, maar begrijpelijk. 🐻



Het ontbrekende veiligheids- en waarschuwingssysteem ETCS
FOTO: HALÁSZ ISTVÁN

Cicaden

Over schreeuwlelijken en muziekvirtuozen

Half juni barst het jaarlijkse geweld van decibellen aan de Mediterranee weer los. Miljoenen cicaden slingeren met snerpende uithalen hun boodschappen het luchtruim in. Iedere zoonanbidder kent het geluid. Voor de één een bron van ergernis, voor de ander symbool van zalig nietsdoen, wegdromen met een cocktail binnen handbereik.

DOUWE LAANSMA | FOTO'S: AUTEUR

Slechts weinigen hebben de lawaaischoppers ooit aandachtig bekeken of zelfs maar gezien. Erger nog: velen weten niet eens hun naam! Men noemt ze krekels, sprinkhanen, enge beesten en vindt ze vaak irritant. Dat is hun lot. Of zijn het juist zomerse veldmuzikanten? Muziekvirtuozen? Cicaden, in het Grieks *tzitzikas*. Wat weten we eigenlijk van hen? Met een dosis engelengeduld en een scherpe blik kom je al een eind verder.

Een augustusmiddag in het veld. Blakerende zon, goudgele grassen, kruidengeuren en landelijke rust. Inwisselbare omstandigheden door heel het mediterrane gebied. Bewoners en toeristen liggen op apegapen. Toch zijn er ook hyperactieve

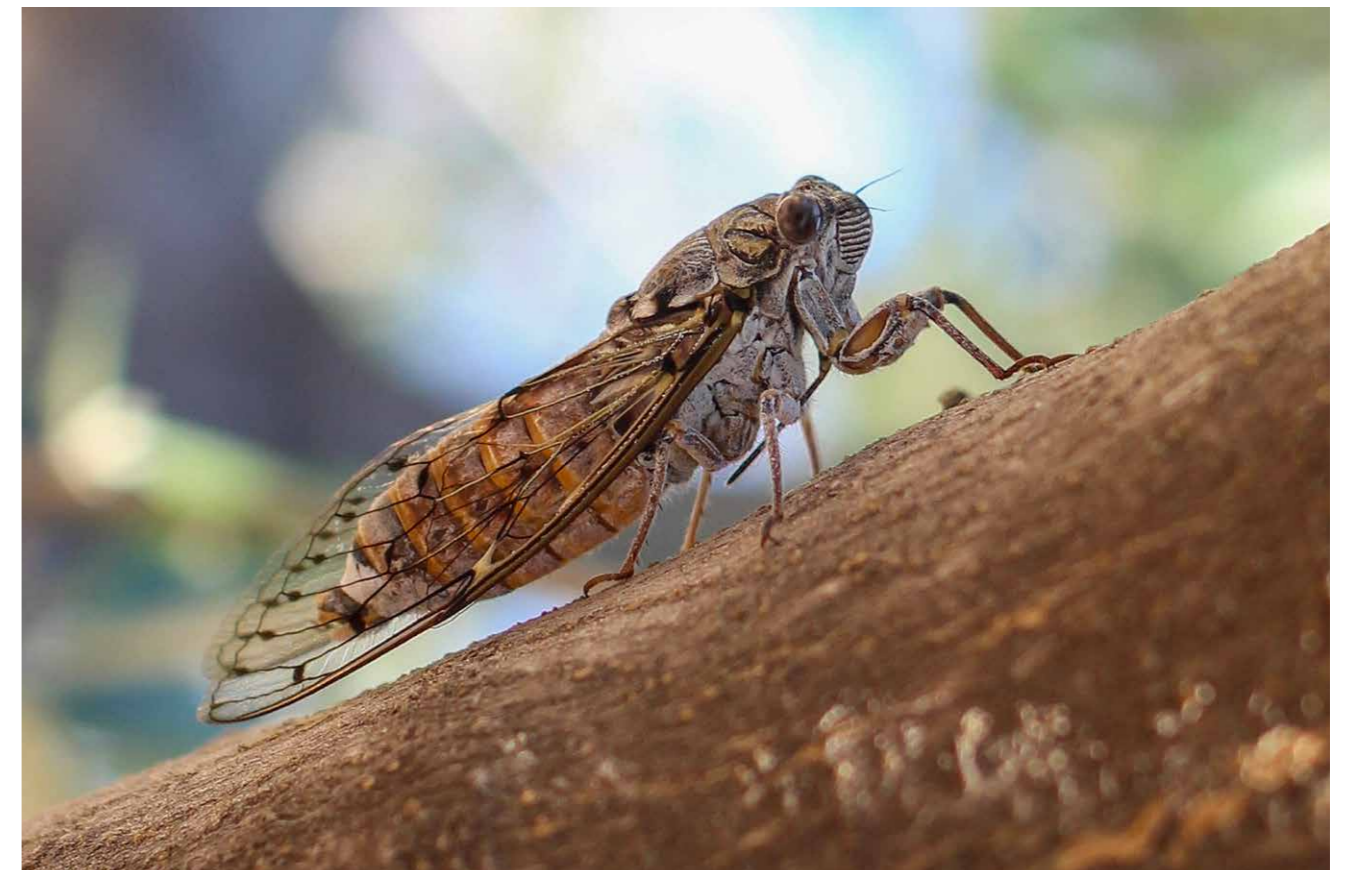
ven op dit moment van de dag. De decibellen zijn niet van de lucht, of... eigenlijk juist wel! Snerpende boodschappen worden als permanente soundcheck met lange uithalen de ether in geslingerd. Op niet mis te verstane wijze plaatst het cicadenvolkje zijn contactadvertenties. Het (bovengrondse) leven is kort, er moet worden gereproduceerd voor het voortbestaan van de soort.

Begin oktober zwijgen de cicaden als het graf: de een na de ander heeft zich dood gezongen, lijkt het. Opgenomen in de Hades, of voor de grootste talenten misschien in het Elysium. Inmiddels hebben hun nakomelingen een veilig plekje gevonden in de schoot van Moeder Aarde en houden het de komende jaren voor gezien.

Signalement

Cicaden zijn insecten. Schattingen over het aantal soorten die de aarde bewonen, lopen uiteen van 1500 tot 3000, of zelfs meer.* Ze komen voor op elk continent, behalve op Antarctica. Ook in Nederland zijn cicaden, al zien die er anders uit. Iedereen kent wel de kloddertjes schuim (het zogenoemde koekoeksspuug) in de oksels van plantenstengels. Daarin zit-

Cicade op een boom, de zuigbuis achterwaarts gericht



* In Griekenland komen onder andere de volgende soorten cicaden voor: Cicada orni, C. mordoganensis, C. barbara, C. cretensis en C. lodosi.