

Fredagskommentar

Mange er opptatt av at skylden for avsporingen legges på togføreren, og ikke på systemsvikt av den ene eller andre sorten. Spanske jernbaners rykte bør forbli plettfritt.

Spansk avsporing



Eva-Kristin Urestad Pedersen

Eva-Kristin Urestad Pedersen (f. 1981) er fra Kristiansand, men bor og jobber i Roma, Italia. Hun har en mastergrad i migrasjonshistorie og har i flere år skrevet for tidsskriftet Minerva.

Om kvelden den 24. juli sporet et høyhastighetstog av, fire kilometer fra endestasjonen i Santiago de Compostela, i Galicia nordvest i Spania. Toget kjørte svært fort, 190 km/t, skjønt i svingen der ulykken skjedde, var tillatt hastighet kun 80 km/t. 79 mennesker er så langt døde, mens mange andre fremdeles befinner seg på sykehus med alvorlige skader.

Nå foregår granskningen for fullt – hva skjedde egentlig, hvorfor skjedde det, i hvilken grad kan man klandre togføreren? Disse togene har innebygde sikkerhetsmekanismer, hvorfor utløstes de ikke? Til og med ordet sabotasje har vært nevnt.

Mange spanske institusjoner har en interesse i utfallet av undersøkelsene. Høyhastighetstogene har vært en kilde til stolthet for spanske myndigheter, som har investert enorme summer i utbyggingen av en moderne jernbane. Spania mer enn dobbelt så lang skinnegang for høyhastighetstog som Tyskland, til tross for at landet huser halvparten så mange innbyggere.

Høyhastighetstog er også blitt den eksportvare for spanske selskaper. Et spansk konsortium vant tidligere i år et anbud om å bygge den såkalte «pilegrimsjernbanen» i Saudi-Arabia, som når den står ferdig vil knytte sammen Mekka og Medina. Tildelingen var et lyspunkt i en ellers grim økonomisk tilværelse, og spanjolene håper på flere liknende oppdrag.

Mange er derfor opptatt av at avsporingen i Galicia ikke skal stikke kjepper i hjulene for disse planene, og har, trist nok, en interesse i at skylden for avsporingen legges på togføreren, og ikke på systemsvikt av den ene eller andre sorten. Spanske jernbaners rykte bør forbli plettfritt. I virkeligheten inneholder imidlertid historien om de spanske høyhastighetstogene flere kontroversielle kapitler, og disse har ikke fått tildelt så stor plass i mediedekningen av den tragiske ulykken.

Den massive satsningen på høyhastighetstog startet på begynnelsen 2000-tallet. På den tiden var økonomisk kriser noe man trodde historien hadde gjort av med, og fremtiden så rosenrød ut for et økonomisk og politisk fremadstormende Spania. Den spanske økonomien var i ferd med å vokse seg større enn den italienske, og den spanske statsministeren ble avbildet sammen med Bush og Blair i opptakten til Irak-krigen.



JERNBANEULYKKE: Etter den forferdelige togulykken i Galicia i Spania, foregår nå granskningen for fullt. Hva skjedde egentlig, hvorfor skjedde det, og i hvilken grad kan man klandre togføreren, skriver artikkelforfatteren. FOTO: SCANPIX

”Den tragiske avsporingen i Galicia kan sees som et symbol på en dyptgripende nasjonal tragedie.

For et land som gjorde av med diktaturet i 1975 og ble EU-medlem så sent som i 1986, men som kan se tilbake på en historie som arnested for et verdensimperium, var denne utviklingen av stor betydning, ikke minst for selvtilliten. Utbyggingen av et moderne jernbanenettverk var en måte å demonstrere for all verden at Spania hadde tatt steget opp i den politiske og økonomiske klasse hvor de selv mente, og mener, de hører hjemme.

Men jernbanens betydning stanser ikke der. Det er noe besynderlig med det spanske rutenettet. Så godt som alle linjene går fra sentrum og ut i periferien. De som ikke gjør det, er de ment for konvensjonelle tog, ikke høyhastighetsbaner. Det er ingen tilfældighet. For ved siden av å vise seg frem på den internasjonale arena, hadde jernbaneutbyggingen en klar innenrikspolitisk agenda: å knytte regionalhovedstedene nærmere Madrid.

Slikt kan jo virke både tilforlåtelig og logisk, men det knapt noen av delene. Spania er et stort land, inndelt i regioner, med ulik grad av selvstyre. Noen av dem, spesielt som har en såkalt historisk nasjonal identitet, deriblant Baskerland og Katalonia, eksisterer omtrent i evig op-

posisjon til Madrid. Uavhengighetsdrømmen vekkes med jevne mellomrom til live, og den er blitt forsøkt realisert med ulike midler, også terrorisme.

Responsen fra Madrid er avhengig av hvem som sitter i regjering. Høyrepartiet Partido Popular (PP) er tradisjonelt mer sentralistisk enn deres sosialistiske opposenter, og det var også PP som var den fremste politiske pådriver av jernbaneutbyggingen. Det å kjøre alt gjennom Madrid, til tross for at det økonomisk kunne gitt mer mening å knytte ulike regionhovedsteder nærmere hverandre, var et klart politisk styrkesignal, i Madrids favør, på bekostning av regionene.

Spanske høyhastighetstogene er altså ikke bare en kilde til nasjonal stolthet, de er for mange spanjoler et symbol på sentralmaktens overtramp i runddans mellom nasjonal og lokale identiteter, ikke minst fordi de er betalt med lån som man nå betaler skyhøye renter på.

Som om dette ikke skulle være nok, inntraff ulykken på et komplisert tidspunkt i spansk politikk. De siste månedene har det spanske mediebildet vært dominert av korrupsjonsanklagene mot statsminister Mariano Rajoy. En tidligere økonomiansvar-

lige i PP, en viss Luís Bárcenas, sitter fengslet, tiltalt for grov korrupsjon og misbruk av partimidler. Bárcenas har mer enn antydnet at Rajoy kjente til misbruket. Rajoy benekter, men fra flere hold kreves hans avgang. Til tross for at krangelen med britene over Gibraltar nok har avledet noe oppmerksomhet, er det ingen grunn til å tro at disse kravene vil stilne, når sommeren er over og den politiske debatten tar til på nytt.

At korrupsjonskulturen er en adel av det spanske samfunnet har man alltid visst, men folk flest valgte å overse den, så lenge som de økonomiske pilene pelte oppover og Spania utad fremstod som et modernisert og gjennom-demokratisert land, fritt for arkaiske styringsstrukturer. Bárcenas-saken, som kun er den siste i en lang rekke korrupsjonsskandaler, har blåst bort alle gjenstående skylapper. Den har tydeliggjort i hvilken grad makthaverne beriker seg selv, mens den økonomiske krisen tvinger folk langt opp i det øvre middelklassesjiktet, til å stille seg i matkø ved månedens slutt.

Den tragiske avsporingen i Galicia kan derfor sees som et symbol på en dyptgripende nasjonal tragedie. Politisk, så vel som økonomisk, har Spania kjørt mye fortere hva skinnegangen kunne tåle, uten tilstrekkelige sikkerhetssystemer. Men skyldspørsmålet stadig vekk det samme: hvor mye ansvar kan pålegges togføreren, og hvor mye skyldes systemsvikt?

FREDAGS-STAFETT



Jan Vincents Johannessen



Eva-Kristin Urestad Pedersen



Jon P. Knudsen



Eivind Trædal



Mira Svartnes Thorsen