



Op het spoor

door Roel Toering



In de zomerserie 'Op het Spoor' staat de spoorlijn tussen Veendam en Ter Apel centraal. De verslaggevers van de editie Oost-Groningen van het Noorden wandelen langs en over de spoorlijn die binnen afzienbare tijd een toeristische attractie wordt. In zestien afleveringen beschrijven ze hun indrukken. Vandaag deel elf.

kon vanwege een brug of een viaduct. Het gaf een gevaarlijke onderbreking aan." "Kijk, daar heb je een omloopspoor," zegt Gerard, als we het vroegere Musselkanaalster stationsgebouw naderen. "Daar kon een trein even opzij gaan staan, om plaats te maken voor een passerende trein." Je kunt wel zien dat er hier vroeger veel bedrijvigheid was. Het talud is hier verbreed tot een emplacement. Midden op het terrein, waar nu schapen van Klompmakers grazen, ligt een bult vierkante basaltblokken. Die vormden vroeger een verhoogd perron. "Dat perron willen we hier graag weer terug hebben," vertellen de Hoofden Van Dienst, terwijl we langs een bok lopen. "Nee, dat is een stootjuk," verbetert Simon mijn gebrek aan kennis, "een Stavast Junior." Weer wat geleerd. Het stationsgebouw zie ik

nog voor me. Acht jaar geleden werd het markante gebouw gesloopt. Het deed tot 1935 dienst als station. Daarna was het woonhuis, ambachtsschool, mosterdfabriek van Heinz, garage en verkoopplaats van caravans. Ik vraag me af waarom er destijds niemand in actie kwam om het beeldbepalende pand voor Musselkanaal te behouden. We lopen door. De al kletsnatte voeten worden nog nat, want het water staat hier hoog omdat het door de overvloedige mosgroei niet kan weglopen. "Niet zo best hoor," zeggen de Infrastructuur-Behouders, "de bielzen gaan er van rotten. We moeten die rommel allemaal nog weghalen." Via een zijspoor, een raccordement volgens Simon, komen we bij de ruïnes van Algemeen Belang Musselkanaal. Hier zal binnenkort nieuwbouw worden

gepleegd. De gebouwen zien er verschrikkelijk uit. Gaten in de daken, verdwenen straatklinkers, loshangende stroomkabels, restant kunstmest of meel en een brandstapeltje van afleveringsbonnen. "Kijk eens naar die dakspanten," roepte de twee verrukt. "Als we die konden krijgen maakten we zo een werkplaats helemaal over de rails heen." Ook voor de enorme deuren hebben de belangstelling, maar het liefst zagen ze de oude graansilo in het bezit van de STAR komen. "Kunnen we met water vullen en als tank gebruiken voor onze stoomlocomotieven." Ik krijg nog een stukje technische informatie te verwerken. "Zie je die wissel? Naast die handel zit een blok, waaraan de machinist kon zien hoe de rails stonden. Dat blok heet een kloot. Als de handel om was en de kloot niet, dan stond de wissel op z'n kop. Die spoorstaven zitten met kraagbouten vast en tussen de rails zit een worteleind, het vaste stuk bij een wissel. De rails liggen vast met gietijzeren klemstoelen of een rughellingsplaat." Toe maar, ik begrijp beter dat ze in de bermen later korenbloemen willen zaaien en klapprozen voor een kleurrijk uitzicht.

Kloot, stootjuk, BS 95, NP 46 en raccordement

Op het traject van vandaag krijg ik steun van enkele STAR-medewerkers. Het zijn de Hoofden van de Dienst Weg en Werken, Beheer Infrastructuur Simon Stedema uit Stadskanaal en Gerard Wolthek uit Ter Apel. Vandaag nauwelijks kans om de gedachten de vrije loop te laten. De mannen met de imposante titel wilden graag eens meelopen, omdat ze vonden dat in onze stukjes leesvoer langzamerhand wel wat meer deskundigheid mocht doorklinken.

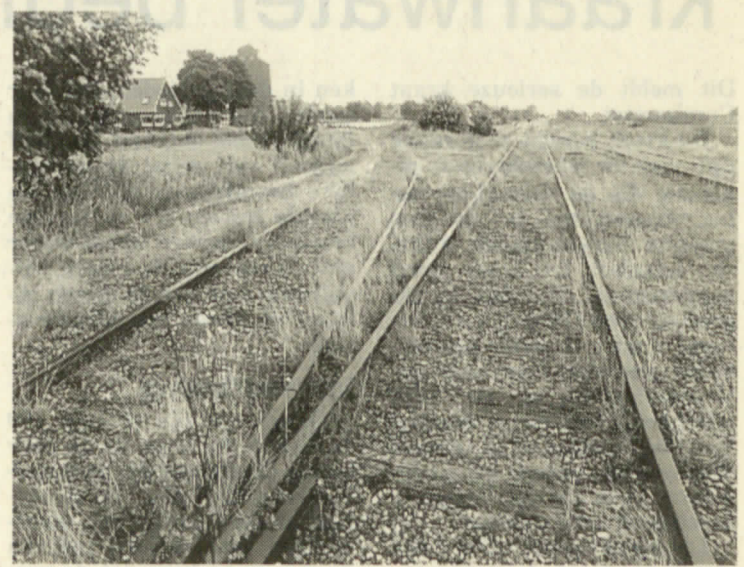
lawaai van de neergutsende bui op de paraplu. "Roest. Naar die kogelgaten had jouw collega zich wel een ongeluk kunnen zoeken, want die zijn niet meer te vinden. De bielzen zijn in 1961 vervangen." Tja, dat kon Ronald ook niet weten.

In de oorlog zijn de treinen regelmatig vanuit de lucht beschoten. Dat weet Reint Hoving zich nog heel goed te herinneren. De baardige Hoving woont al zo'n achttien jaar in de authentieke spoorwoning en kan zich als de dag van gisteren herinneren hoe de granaatscherven soms in het rond vlogen. Hij woonde toen in Stadskanaal en ziet ook nog zo voor zijn ogen de honderden paarden uit de trein stappen. "De weermacht liep om de troep paarden heen en bracht ze in grote groepen lopend over de Duitse grens, omdat de gevorderde beesten daar als voedsel moesten dienen. Ik zie nog hoe ze de dieren met hun bajonetten in het achterwerk staken om ze aan te vuren." Hoving zegt ook dat zijn huis, dat hij van NS huurt, nodig aan onderhoud toe is. Terecht, het is

echt te hopen dat NS er iets aan doet, want als de reizigers er straks in de stoomtrein langsrijden mag het er best een beetje appetijtelijk uitzien, vind ik.

Simon en Gerard, beiden treinfanaten met een modelspoorbaan op zolder, wijzen me op een nauwelijks zichtbaar verschil in spoorstaven. "Dit is een NP 46 en daar gaat het over in een BS 95." Dat soort termen maken me moe en ook nieuwsgierig. "NP betekent Normaal Profiel en het weegt 46 kilo per meter," zegt Simon. Hij wil hts-leraar worden en volgens mij is hij daar geknipt voor. O ja, BS 95. "Britisch Standard spoorstaven van 95 pound per yard," verklaart Simon. "Die zijn van na de oorlog. Tweedehands, van de geallieerden. Prima materiaal, ligt tot aan het spoordok."

Bij de woning van Hoving bekijken we een stukje overweg. Simon: "Een bielzen omlijsting, ingelegd met klinkers. Mooi hè?" In de berm naast de brug staan twee platte brede bordjes, met daarop een brede blauwe golf. "Je denkt aan water, maar dat is het niet. Het was een waarschuwing voor de conducteur die er soms niet langs



De spoorlijn bij Musselkanaal.

© Hans Banus

Ik hoop echt dat STAR de baan mag hebben, maar door de viezigheid in de grond is dat helaas nog niet zeker. Geld is het magische woord, ook hier. Dat die stationsgebouwen weg zijn, is al erg genoeg, maar de inspanningen van de stichting voor het behoud van de spoorlijn, mogen niet tevergeefs zijn. Nee toch? Simon en Gerard, het was een leerzame wandeling. Bedankt.