

De spoorbrug die in het water viel



Tussen Groningen en het Duitse Leer rijden geen treinen meer. De spoorrails eindigen abrupt boven de snelstromende Eems.

Nederlandse Freelancers Persbureau
GinoPress Foto ANP



Een Russisch vrachtschip ramde in het donker de brug over de Eems.
NOZ

WEENER

Vijf jaar gaat het duren, voordat de Friesenbrücke over de Eems is hersteld. Waarom zo lang? 'Het is een brug met een verhaal', blijkt nu. Een niet door iedereen gewenste brug. Sabotage?

VAN ONZE VERSLAGGEEFSTER ANA
VAN ES

Arnoud Toxopeus ooggetuige

Het is donderdag 3 december, rond etenstijd, als de brug over de Eems in het water stort. 'Als een kartonnen doos ging-ie kapot,' zegt

Arnoud Toxopeus, die het vanaf zijn baggerschip ziet gebeuren.

De Friesenbrücke, de langste spoorbrug van Duitsland en een cruciale schakel op het traject Groningen-Leer, blijkt met hoge snelheid doorkliefd door het maar liefst 112 meter lange vrachtschip Emsmoon. 'Een hoop gekraak en gepiep en het was gebeurd.'

Als de melding van de aanvaring binnenkomt in de controlekamer van het havenkantoor in Delfzijl, ontstaat volgens een zegsman 'wel even paniek'. Niet alleen ligt het scheepvaartverkeer in de Eems enkele dagen stil, maar vooral betekent de ingestorte brug een dreun voor een politiek prestigeproject: de gedroomde snelle treinverbinding tussen Groningen en Duitsland.

De trein rijdt niet meer. Minstens vijf jaar duurt het om de brug te herbouwen, stelt spoorwegbeheerder Deutsche Bahn. Waarom zo lang? Dit werd de afgelopen weken duidelijk: niet iedereen ziet de brug in de oorspronkelijke vorm graag terugkeren.

'Het is een brug met een verhaal,' zegt Stieneke van der Graaf (ChristenUnie), lid van Provinciale Staten in Groningen.

Een politielint wappert over de spoorrails, die nu abrupt eindigen boven de snelstromende Eems. Hier reed de Wiederline, een stoptrein die moest uitgroeien tot de Wunderline: een snelle trein van Groningen naar Bremen, door de verlaten grensstreek. Een project waarvoor de subsidiekraan wijd open staat: de provincie Groningen had al 85 miljoen euro ter beschikking gesteld. Brussel legde afgelopen zomer nog eens ruim 8 miljoen euro bij.

Dit spoortracé, filosofeert Van der Graaf, is van belang voor heel

Nederland. 'We zien die spoorlijn in een brede corridor, van Amsterdam naar Groningen, vandaar naar Hamburg.'

Maar nu is de hoeksteen van deze verbinding geruïneerd. De politie Nedersaksen, die de afgelopen week niet voor commentaar bereikbaar was, onderzoekt hoe de bemanning van de Emsmoon de kolossale 60 jaar oude spoorbrug over het hoofd kan hebben gezien. De Russische kapitein hangt gevangenisstraf boven het hoofd.

Een 'communicatiefout' met de brugwachter, is de officiële lezing van de aanvaring. Het is moeilijk denkbaar dat je de brug over het hoofd ziet, weet ooggetuige Toxopeus. 'Het schip had een loods aan boord. En die moet weten dat die brug daar is.'

Was het wel een ongeluk? Het scenario van een loods die frontaal een brug ramt, is zo onwaarschijnlijk dat er geruchten zijn over 'sabotage', aldus het Duitse samenwerkingsverband van natuurbeschermingsorganisaties Der Wattenrat (De Waddenraad). Uitsluitend 'speculaties' natuurlijk.

In Weener, een stad waar één van de blikvangers een fabrieksruïne is met gras dat uit de schoorsteen groeit, valt op dat zowel de rails als de restanten van de brug rood verroest zijn, alsof de spoorweg aan deze kant van de grens al niet meer werd onderhouden.

Dat de spoorbrug op z'n vroegst over vijf jaar terugkeert, leidt niet alleen in Duitsland tot politieke ophef, maar ook in Nederland. De regeringspartijen VVD en PvdA willen dat de overheid Deutsche Bahn tot haast maant. 'Deze spoorverbinding is cruciaal en noodzakelijk,' zegt PvdA-Kamerlid Tjeerd van Dekken.

Stuur het leger erop af, opperden ze op het Groningse provinciehuis.

Anderhalve week na de aanvaring passeert een onopvallende personenauto in stilte de Duitse grens. In de wagen zitten Nederlandse militairen, specialisten van het 101ste Geniebataljon. Ze maken foto's langs de Eems, praten met lokale vertegenwoordigers, kijken: een noodbrug aanleggen, 'brugslag maken' zoals genisten dat zeggen, is dat hier haalbaar?

De Duitse autoriteiten zijn niet over het bezoek geïnformeerd. De geniesoldaten zijn onherkenbaar gekleed in burger, vertelt een woordvoerder van de Landmacht. 'Als je het niet zou weten, zou je nooit zien dat het militairen waren.' De excursie geldt binnen het leger 'als een studiereis'. 'Wij gingen niet die kant op met het idee: wij gaan daar die brug fixen, want het is natuurlijk een Duitse brug.'

Een noodbrug aanleggen is niet onmogelijk, maar wel ongewenst, realiseren de militairen zich. Hier spelen meer belangen dan alleen herstel van het treinverkeer. Sterker nog: langs de Eems kan de scheepvaart niet anders dan opgelucht zijn dat de brug in het water is gevallen.

Neem de werf van cruiseschepen die een kilometer of 20 stroomafwaarts zit. De enorme schepen konden de Friesenbrücke niet passeren, zodat meerdere keren per jaar een gedeelte van de brug moest worden weggetakeld. Geruchten over sabotage vinden hier hun oorsprong. 'Die brug was een noodzakelijk kwaad', zegt Toxopeus. 'Het was een lastig obstakel in een snelstromende rivier waar je toch al overal rekening mee moet houden.'

Het initiatief voor de Wunderline ligt van oudsher meer in Nederland. De snelle spoorlijn is bedacht toen Groningen een miljardenfonds kreeg na het sneuvelen van die andere trein: de Zuiderzeelijn. 'Groningen moet mee in de vaart der volkeren', zegt Van Dekken. 'Ik heb het Duitse verhaal minder langs zien komen.'

Is het erg dat de spoorbrug nu is verdwenen? Op het verlaten station van het Nederlandse grensdorp Bad Nieuweschans stapt Gerrit-Jan Meertens uit een witte touringcar van vervoerder Arriva. 'Nou, een ramp is het niet bepaald, want de bus is sneller dan de trein.'

Ironisch genoeg is de openbaar vervoerverbinding tussen Groningen en Leer nu inderdaad sneller dan ooit. Terwijl de politiek inzet op een herstart van de trein, weet Arriva te melden dat de vervangende bus de afstand naar 'de bekende kerstmarkten' in Leer overbrugt in 55 minuten. Dagjesmensen zijn er ruim 20 minuten eerder dan voor het ruïneren van de spoorbrug.