

BOCHOLTZ GRENSTATION

De eerste spoorweg in ons land werd op 20 september 1839 geopend tussen Amsterdam en Haarlem. In 1843 konden de lijnen Amsterdam-Utrecht en Amsterdam-Den Haag in gebruik genomen worden. Toen was het Zuiden aan de beurt. De Domaniale Mijnen te Kerkrade achtten een spoorverbinding van het grootste belang voor de afzet van hun kolen. Zij zetten alles op alles om een concessie te verkrijgen. Reeds in 1846 werd deze verkregen onder de naam Aken-Maastrichter Spoorweg-Maatschappij. Maastricht had in die tijd ongeveer 25.000 inwoners en Aken ongeveer 55.000.

Een comité, ontstaan uit handelskringen, ging zich bezighouden met de totstandkoming van de nieuwe spoorlijn. Er werd een ingenieur in dienst genomen voor het uitzetten van het tracé, en de Gouverneur te Maastricht liet aan de burgemeesters van de betrokken gemeenten weten, dat zijn personeel overal op particulier terrein moest worden toegelaten. Ook in Bocholtz werd bekend gemaakt, dat "op alle bouwlanden en weilanden, zomede binnen boomgaarden, tuinen enz, vrije toegang voor de opmetingen moest gegeven worden." De bevolking moest toelaten, dat er "openingen gemaakt werden door hagen en bosschen en andere belemmerende voorwerpen", en dat men zich moest onthouden van "het uittrekken, verplaatsen of wegnemen van piket-palen, bakens, etc."

Toen het tracé voor de spoorweg Maastricht-Aken voorlopig was uitgezet, begonnen de onderhandelingen met de grondeigenaren. Een commissie van Gedeputeerde Staten kwam met de ingenieur van de Maatschappij in iedere gemeente zitting houden om belanghebbenden te horen. Van obstructie tegen de aanleg van de spoorweg was hier geen sprake. Toch werden onvermijdelijk allerlei grote en kleine belangen in het gedrang gebracht. De commissie beijverde zich om in zulke gevallen een voor beide partijen aanvaardbare oplossing te vinden. Eventueel was de Maatschappij gehouden passende voorzieningen te treffen of schadevergoeding te geven.

De voornaamste bezwaren lagen in de talloze buurt- en veldwegen die de aarden baan kruisten. Waar zij boven het terrein verhoogd was, zou zij deze wegen totaal doorsnijden.

Bovendien zou de baan, dwars op de helling van het Geuldal liggende, de afloop van water danig verstoren. Met betrekking tot de wegen werd de Maatschappij opgelegd voor de voornaamste verbindingen poorten te bouwen. Paden die op korte afstand verbonden. daarnaast werden er duikers voorgeschreven voor de afvoer van het water, en in het Maasdal bruggen van voldoende lengte over de takken van de Geul.

Het verlot om tot onteigening over te gaan werd op 2 augustus 1847 te Bocholtz afgekondigd. De veldwachter ging rond om de betrokken eigenaars uit te nodigen om over een minnelijke verkoop te komen onderhandelen. Een vertegenwoordiger van de Maatschappij kwam daartoe naar het dorp, vergezeld van Gedeputeerde F. Corten. Deze aanpak had een behoorlijk succes: slechts voor vijf bunder moest worden overgegaan tot onteigening bij rechterlijk vonnis.

Spoedig werd met het werk aangevangen, waarbij enorme grondverplaatsingen nodig waren in ons heuvelland. Het traject zou lopen van buiten de wallen van Maastricht over Meerssen, Valkenburg, Wijre, Simpelveld (met een zijtak naar Kerkrade), Bocholtz naar Aken. Daar werd het eindstation opgetrokken, de Templerbahnhof, een voor die tijd magistraal gebouw. Behalve dit en het Valkenburgse station, waren alle andere slechts primitieve bouwsels, en hoofdzakelijk opgetrokken uit hout.

Ondanks allerlei voorzieningen, ontstond er te Bocholtz toch wateroverlast door de nieuwe spoorweg. Reeds tien maanden voor de eerste treinrit klaagde het gemeentebestuur, op 25 januari 1853, over het beschadigd c.q. onbruikbaar raken van de volgende wegen:

- 1) aan den Plei
- 2) aan de Bongerder Linde
- 3) aan St. Joseph
- 4) aan den Dellender Bijweg.

Op 12 maart van hetzelfde jaar volgde een klacht over de toestand aan de Schoutissenhoverweg.

Uit het rapport van Gedeputeerde Corbey is hierover het volgende te vermelden:

"De Pleiweg loopt door enen tunnel onder den spoorweg door. Deze doorvaart ligt juist in een laagte tegen het hoge bergachtige veld. Het water dat van dit veld afkomt moet zich meestal door middel van deze doorvaart ontlasten. Daardoor is

deze doorvaart in natte seizoenen voor mensen als voor vee en rijtuigen onbruikbaar. Verleden jaar (1852;red.) was dit bijna vier maanden, waarvan een gedeelte in de zomertijd. De sporen op gemeld punt hadden ongeveer twee voet diepte en waren met water en moeras overdekt. Deze weg is intussen een der voor-naamste veldwegen, waarover bijna het gehele vee der gemeente moet passeren, dat ter weiding gaat. Er bestaat dus een behoefte, dat deze doorvaart wordt bestraat of bekiezeld, zodat het water een geregelde afloop krijgt. De duiker bij de Bongerder Linde dient als voetpad. Bij St. Joseph zijn de water-afleidingen voor het grootste gedeelte ingestort of verdwenen."

Op 23 oktober 1853 reed de eerste stoomtrein via Bocholtz dat toen zijn verbinding kreeg met zowel ons eigen land als het buitenland. In 1856 kwam de lijn Maastricht-Lanaeken in gebruik, in 1861 Maastricht-Luik, in 1865 Maastricht-Venlo en in 1896 de zg. Zuiderspoorweg tussen Sittard en Kerkrade.

De eerste trein in Bocholtz heeft dus gereden in de herfst van 1853. Voor Nederland was dit de eerste grensoverschrijdende spoorlijn. Vermeldenswaardig zijn de bepalingen aangaande de douanecontrole. Deze zou niet precies aan de grens plaatsvinden, maar respectievelijk te Aken en te Simpelveld. Om fraude te voorkomen zou op iedere trein van Aken naar Simpelveld, en omgekeerd, een Pruisische douanebeambte moeten meereijden. En dáárvoor moesten deze weer een vergunning hebben om zich in uniform op vreemd grondgebied te bevinden, ook als ze niet in functie zouden zijn. (nl. voor de terugreis). Pas drie dagen voor de opening gaf de Commissaris des Konings hiertoe vergunning.

De officiële opening van de spoorweg vond plaats op 21 oktober 1853. Er heerste op die dag grote vreugde in Zuid-Limburg. Vrolijke muziek klonk over het Maastrichtse station, waar een prachtig versierde lokomotief stond te blazen, met achter zich een aantal met guirlandes behangen rijtuigen. In een daarvan nam de Grote Harmonie van Maastricht plaats. Om half acht vertrok de trein, bestuurd door twee ingenieurs. Men verhaalt van deze eerste treinrit in Limburg, dat er mensen in het Geuldal waren, die de "vuurwagens" slechts durfden gadeslaan vanaf de veilige hoogte der Limburgse heuvelen. De rit van Maastricht naar Aken duurde ongeveer één uur. Daar werd het hoge gezelschap dat de rit meemaakte, ontvangen met het

Nederlands Volkslied en daarna speelde de Grote Harmonie het "God save the King".

Na korte tijd ving de terugreis aan onder stromende regen. Op 23 oktober werd de lijn opengesteld voor het publiek. Per dag reden toen vier reizigerstreinen en een goederentrein tussen Maastricht en Aken op en neer. En daarmee kwam er een einde aan het tijdperk van de postkoetsen in onze omgeving. Het verkeer per trein ging vlugger en goedkoper: dure overnachtingen behoorden tot het verleden en de prijs voor de derde klasse was juist de helft van het postkoetstarief. Begrijpelijk waren er protesten tegen de nieuwe spoorweg geweest, van de zijde van koetsiers, wagen- en zadelmakers, en niet te vergeten de officiële postmeesters.

naar: Pastoor Delissen in Bocholtzer Kerkberichten, 1966-1976

HET BELANG VAN HET SPOOR VOOR SIMPELVELD

De aanwezigheid van het spoor was voor ons dorp van groot belang. Honderden pendelende arbeiders uit de buurt kwamen te voet naar Simpelveld en namen daar de trein naar hun werk in en rond Aken en Maastricht. De reis van Maastricht, via Meerssen, Valkenburg, Schin op Geul, Wijlre, Eys, Simpelveld en Bocholtz naar Aken duurde 1 uur en 25 minuten. Een kaartje 3e klas kostte 90 cent. De verschillen tussen de 1e, 2e en 3e klas waren opvallend. 's Winters hadden de reizigers 1e klas schapevachten op de vloer, de 2e klas gevlochten matten en de 3e klas kale vloer. Roken mocht in de 3e klas, in de 2e klas alleen als de banken met leer bekleed waren en in de 1e klas mocht men roken als er geen dames in de coupé waren. 's Avonds brandden er olielampen als verlichting; hoe hoger de klas, hoe meer lampen.

Het eerste station van Simpelveld werd gebouwd in 1853. Het gebouw had een lengte van \pm 15 meter. In de jaren 1882-1887-1894 en 1903 werd het pand gewijzigd en verder uitgebreid. (zie foto). In 1903 had het station een lengte van 75 m. Op 29 december 1908 had de aanbesteding plaats voor een geheel nieuw station met twee bovenwoningen en een overkapt perron. De aanbestedingsprijs bedroeg f 82.500,00.