

# VILLE DE MAASTRICHT.

---

**INAUGURATION**

DU

## CHEMIN DE FER

### D'AIX-LA-CHAPELLE A MAASTRICHT,

**LE 30 OCTOBRE 1853.**



### PROGRAMME DES FÊTES,

QUI AURONT LIEU A MAASTRICHT,

**DU 19 AU 21 OCTOBRE 1853.**

---

**MERCREDI 19 OCTOBRE.**

**A sept heures du soir.**

Promenade aux flambeaux de différentes Sociétés musicales.

Op 20 oktober 1853 werd de spoorlijn Maastricht-Aken met veel feestvertoon geopend, na een proefrit op 24 september. Het was een van de eerste spoorlijnen van ons land (na Amsterdam-Haarlem-Den Haag-Rotterdam en Amsterdam-Utrecht-Arnhem), en de eerste beneden de grote rivieren.

De opening sloot een lange periode van voorbereidingen en moeilijkheden af. In 1835 al diende een aantal kooplieden uit Aken en Maastricht bij gouverneur Gericke een verzoek in om een spoorlijn tussen die twee steden. De gouverneur was in principe bereid het verzoek te steunen, maar achtte de tijd niet geschikt tot handelen, omdat Limburg (behalve Maastricht) Belgisch gebied was, en de oorlogstoestanden tussen Nederland en België onderhandelingen onmogelijk maakte.

In 1841 kwam een comité uit handelskringen met een nieuw verzoek. De tijd was nu gunstiger, want Limburg was definitief Nederlands geworden. Het comité dacht zich Maastricht als uitgangspunt van een verbinding enerzijds naar de zeehavens Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam, anderzijds naar het industriegebied in en om Keulen. Ook zou een verbinding van de kolenmijnen van Kerkrade met de lijn Aken-Maastricht de groei van deze mijnen stimuleren, zodat ze de concurrentie met de Luikse mijnen aankonden. Deze doeleinden zijn nooit bereikt. De exploitatie van de Domaniale mijn en de Neuprick bleef achter bij de verwachtingen, omdat de Kerkraadse kolen buiten Zuid-Limburg te duur bleven in vergelijking met de Belgische en Duitse. En de droom van een grote internationale verbinding, waarvan de lijn Aken-Maastricht een onderdeel zou zijn, moest het afleggen tegen de realiteit van de verbinding Keulen-Aken-Luik-Antwerpen, de zogenaamde IJzeren Rijn, die in de jaren 1840-1842 tot stand was gekomen.

Eerst werd aangedrongen op aanleg door de staat. Het Kabinet wilde wel, maar de kamer was tegen. De aanleg zou dus door een particuliere maatschappij moeten worden aangepakt. De Aken-Maastrichtse spoorwegmaatschappij kreeg de concessie, en beschikte in 1845 over een kapitaal van bijna 5 miljoen gulden, grotendeels van Duitse beleggers. In 1846 kreeg ze het beheer en gebruik van de Domaniale mijn voor 99 jaar.

Minimaal f 60.000 per jaar zou ze mogen gebruiken voor de spoorlijn. Een van de voorwaarden was dat de spoorlijn in 1849 klaar zou zijn. Die datum bleek onhaalbaar, en de termijn moest herhaaldelijk worden verlengd.

Een van de moeilijkheden was de keuze van de grensovergang. Vaals had in 1841 de voorkeur van het comité dat het verzoek indiende. Kerkrade was een andere mogelijkheid, zeker in verband met het kolenvervoer. In 1842 werd in onderling Duits-Nederlands overleg Bocholtz aangewezen als punt van grensoverschrijding. Op 14 oktober 1846 werd dat officieel vastgesteld.

Toen kon het werk echt beginnen: bruggen over de Geul, aankoop van de grond, grondverzet voor dijken of ingravingen, poorten, duikers voor de waterregulatie, verlegging van wegen en paden. Vooral de aankoop van de nodige grond tussen Bocholtz en Aken stuitte op veel moeilijkheden.

De spoorbreedte van 1,435 meter week af van de toen in Nederland gebruikelijke 1,95 meter. Dit omdat de in België en Duitsland gebruikte breedte werd aangehouden. Pas in 1860 ging ook Nederland over op die breedte.

De lijn had in de jaren 1853-1856 een zeer gering rendement. De Limburgers bleven de gewoonte aanhouden de kolen met kar en paard aan de mijn af te halen; dat was goedkoper. Dat betrof 200.000 mud van de totale opbrengst van 250.000 mud per jaar. Ook werden veel kolen nog vervoerd via de spoorlijn Kohlscheid-Aken. Het aantal reizigers bedroeg in die jaren gemiddeld 275 per dag. In 1930 was dat op het baanvlak Valkenburg-Aken (het minst drukke) 650 per dag, en in 1936: 340.

Behalve over 8 locomotieven (kosten f 25.000 per stuk) en over kolen-, goederen- en bagagewagens beschikte de maatschappij over 16 reizigersrijtuigen, met 5 of 6 coupés per rijtuig. Dekzeilen vormden het dak, petroleumlampen de verlichting. In de rijtuigen 1e klas werd een warmwaterkruik ter beschikking gesteld.

Er reden eerst vier treinen per dag, later twee personentreinen en een gemengde. Door gedwongen bezuinigingen werd dat in 1861 teruggebracht tot twee gemengde treinen. Maar dat was

# AACHEN-MASTRICHTER EISENBAHN. 72 2.

Fahrplan vom 15. April 1856 ab bis auf Weiteres.

Tägliche Fahrten in der Richtung von AACHEN nach MASTRICHT. 4<sup>te</sup> Meilen.

(Wegen der Anschlüsse vergleihe Fahrpläne Nos. 1 und Nos. 39.)

| Stationen.            | Einführung<br>Zug. | I.<br>Personen-<br>Zug. | Kohlen-<br>Zug. | II.          |                 | Local-<br>Zug. | V.<br>Personen-<br>Zug. | Fahrpreise. |     |      | Anschlüsse.                                                                                                                               |
|-----------------------|--------------------|-------------------------|-----------------|--------------|-----------------|----------------|-------------------------|-------------|-----|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                       |                    |                         |                 | Ab<br>Aachen | Ab<br>Mastricht |                |                         | I.          | II. | III. |                                                                                                                                           |
|                       |                    |                         |                 | Meilen.      | Meilen.         |                |                         | Kl.         | Kl. | Kl.  |                                                                                                                                           |
| Aachen, Marienb. Abh. | —                  | 7 4                     | 8 50            | 11 40        | 11 6            | —              | 7 30                    | —           | —   | —    | I. In Maastricht: An die Dampfboote nach Venlo und Herengraben.                                                                           |
| Aachen, Tempelb.      | 0,3                | 7 11                    | 9 —             | 11 52        | 11 13           | —              | 7 37                    | —           | —   | —    | II. In Aachen: Nach Ankunft der Züge um 9 Uhr 45 M. aus Venlo, 10 Uhr 30 M. aus Düsseldorf a. Ruhr, um 9 Uhr 10 M. 10 Uhr 45 M. aus Köln. |
| Kohlscheidt           | 1,1                | —                       | 9 15            | —            | —               | —              | —                       | —           | —   | —    | V. In Aachen: An den um 6 Uhr 14 M. Abd. aus Düsseldorf ankommenden Zug und an die Nachmittagzüge aus Belgien.                            |
| Simpelveld            | 1,5                | 7 28                    | —               | 12 17        | 11 30           | —              | 7 54                    | 10          | 8   | 5    |                                                                                                                                           |
| Wyre                  | 2,3                | 7 38                    | —               | 12 33        | 11 40           | —              | 8 4                     | 16          | 13  | 8    |                                                                                                                                           |
| Valkenburg            | 3,6                | 7 48                    | —               | 12 47        | 11 50           | 3 30           | 8 14                    | 22          | 17  | 11   |                                                                                                                                           |
| Meerssen              | 4,6                | 7 56                    | —               | 1 —          | 11 58           | 3 40           | 8 22                    | 25          | 20  | 13   |                                                                                                                                           |
| Mastricht             | 4,8                | 8 4                     | —               | 1 10         | 12 6            | 3 50           | 8 30                    | 31          | 24  | 15   |                                                                                                                                           |

## Tägliche Fahrten in der Richtung von MASTRICHT nach AACHEN. 4<sup>te</sup> Meilen.

| Stationen.            | Einführung<br>Zug. | II.<br>Personen-<br>Zug. | Kohlen-<br>Zug. | IV.             |              | Local-<br>Zug. | VI.<br>Personen-<br>Zug. | Fahrpreise. |      |      | Anschlüsse.                                                                                                                                                 |
|-----------------------|--------------------|--------------------------|-----------------|-----------------|--------------|----------------|--------------------------|-------------|------|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                       |                    |                          |                 | Ab<br>Mastricht | Ab<br>Aachen |                |                          | I.          | II.  | III. |                                                                                                                                                             |
|                       |                    |                          |                 | Meilen.         | Meilen.      |                |                          | Kl.         | Kl.  | Kl.  |                                                                                                                                                             |
| Mastricht             | —                  | 7 30                     | —               | 10 50           | 10 50        | —              | 7 14                     | —           | —    | —    | II. An die Züge um 9 Uhr 25 M. Vorm. nach Düsseldorf, 11 Uhr Vorm. nach Belgien u. an die Nachmittagzüge nach Köln.                                         |
| Meerssen              | 0,3                | 7 37                     | —               | 11 4            | 10 57        | 3 10           | 7 21                     | 0,30        | 0,25 | 0,15 | IV. In Maastricht: Das aus Lüttich ankommende Dampfboot. In Aachen: An die Züge um 2 Uhr 50 M. Nachm. nach Köln, und um 2 Uhr 50 M. Nachm. nach Düsseldorf. |
| Valkenburg            | 1,2                | 7 46                     | —               | 11 20           | 11 6         | 3 20           | 7 30                     | 0,55        | 0,45 | 0,30 | VI. An die Züge um 6 Uhr 30 M. Abd. nach Köln u. 6 Uhr 19 M. Abd. nach Trierfeld. (Station Tempelhof.)                                                      |
| Wyre                  | 2,3                | 7 55                     | —               | 11 41           | 11 15        | —              | 7 39                     | 0,90        | 0,70 | 0,45 |                                                                                                                                                             |
| Simpelveld            | 3,3                | 8 7                      | —               | 12 11           | 11 27        | —              | 7 51                     | 1,25        | 1,00 | 0,65 |                                                                                                                                                             |
| Kohlscheidt           | 4,1                | —                        | 10 15           | —               | —            | —              | —                        | —           | —    | —    |                                                                                                                                                             |
| Aachen, Tempelb.      | 4,1                | 8 26                     | 10 40           | 12 41           | 11 46        | —              | 8 10                     | —           | —    | —    |                                                                                                                                                             |
| Aachen, Marienb. Abh. | 4,8                | 8 30                     | 10 45           | 12 47           | 11 50        | —              | 8 14                     | 1,80        | 1,45 | 0,90 | Bemerkung: Die Kohlenzüge fallen an Sonn- und Feiertagen aus.                                                                                               |

### Post-Anschlüsse.

In Aachen ankommend: Personenzug von Eupen 9 Uhr Vorm. und 8 Uhr 45 M. Abends. — Montjoie, Seltersch und Jülich 9<sup>te</sup> Uhr Vorm. — Loosheim (Trier) 4<sup>te</sup> Uhr Nachm. — Jülich 8 Uhr 20 M. Abends.

Von Aachen abgehend: Personenzug nach Loosheim (Trier) 6<sup>te</sup> Uhr Vorm. — Jülich und Eupen 7 Uhr Vorm. — Seltersch 4 Uhr Nachm. — Jülich 5 Uhr Nachm. — Montjoie 5 Uhr Nachm. — Eupen 7 Uhr Abends.

### Die Direction der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft.

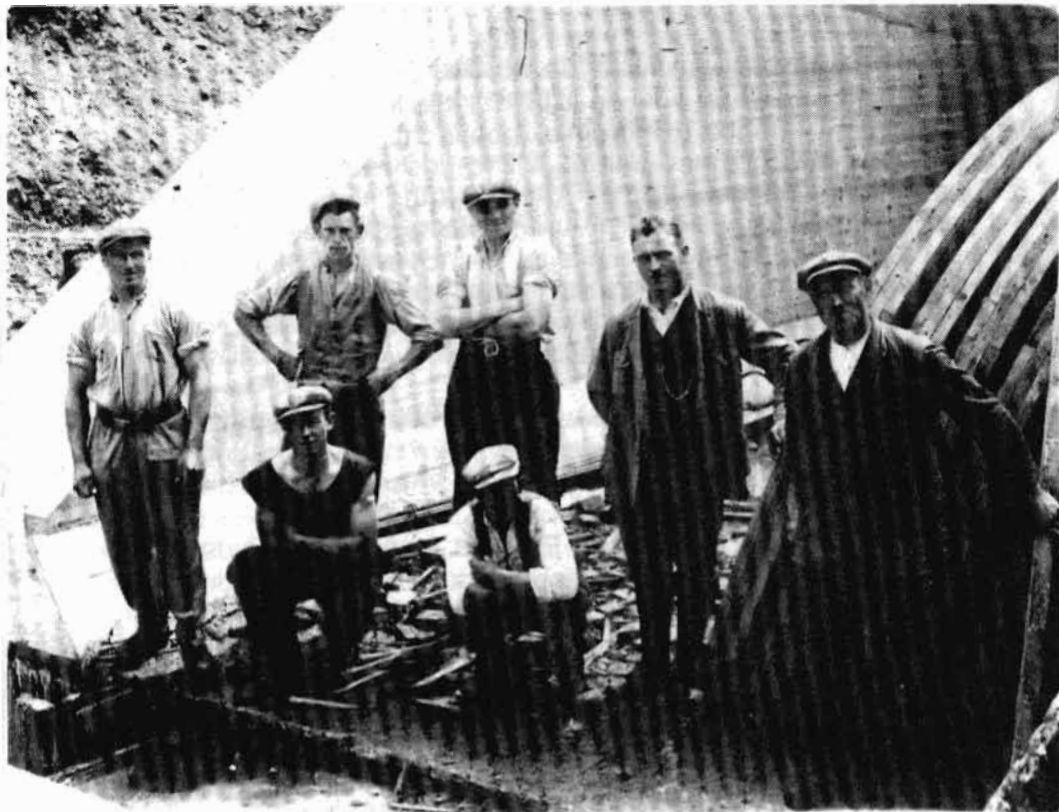
Die angegebenen Zeiten bedeuten die Nachtfahrzeiten. (Von 6 Uhr Abends bis 6 Uhr Morgens.)

Druk von J. J. Baasfort in Aachen.

contractbreuk, en de dienstregeling moest daarom weer worden uitgebreid.

In 1867 kwam de exploitatie in handen van de maatschappij Grand Central Belge, de naam van de onderneming zelf ging toen luiden Chemin de Fer d'Aix-la-Chapelle par Maastricht à Landen. In 1898 kocht Staatsspoor, de voorganger van de Nederlandse Spoorwegen, de lijn op. Tot 1925 heeft de Aken-Maastrichtse Spoorwegmaatschappij de Domaniale mijn nog geëxploiteerd. Toen werd het bedrijf omgezet in de N.V. Domaniale Mijnmaatschappij.

In 1865 werd het plan voor de zijlijn naar Kerkrade eindelijk serieus genomen. In 1868 werd met de aanleg begonnen, en op 20 september 1872 was de lijn van 8 km klaar. De aarden baan



*Bouw tunnel bij de Plaar 1935 ?*

was al op volle breedte gebracht, maar het spoor met een breedte van 1 meter was alleen bedoeld voor kiepkarretjes, die werden getrokken door paarden. na 1880 begon een locomotief geleidelijk de paarden te vervangen. Het hele tracé was gelijkvloers, dus zonder poort of brug. De diepe insnijding bij Vruschenhuusche was er dus nog niet. Spoorbomen beveiligden het verkeer op de weg bij de Locht, en op de overweg op de Schiffelderstraat stootten de boeren hun karren kapot tegen de rails, en waren er wachttijden van soms 20 minuten als er een druk kolenvervoer plaats had.

Tussen 1925 en 1934 werd aan de nieuwe lijn Schaesberg-Kerk-  
rade gewerkt. Toen is ook de lijn Kerkrade-Simpelveld op de  
tegenwoordige hoogte (of diepte) gebracht. De prijs van 14,5  
miljoen voor een traject van 12,5 km, dus ruim 1 miljoen per km,  
gaf aanleiding tot de naam Miljoenenlijntje voor de spoorweg  
Schaesberg (of Heerlen)-Simpelveld. Die buitengewoon hoge prijs  
was te wijten o.a. aan het enorme grondverzet, hier ophoging,  
daar afgraving (in totaal 3,6 miljoen m<sup>3</sup>), aan de bouw van  
bruggen en poorten, en aan tegenvallers veroorzaakt door mijn-  
verzakkingen.

Bijna 600 Limburgse arbeiders en een grote ploeg polderwerkers  
hebben in het kader van de werkverschaffing jarenlang geploe-  
terd. Bij Vruschenhuusche moest de lijn 18 meter verlaagd  
worden. Twee stoomschoppen hebben in enkele maanden 30.000 m<sup>3</sup>  
grond weggegraven. In Simpelveld werd de brug over de Schif-  
felderstraat gebouwd, en de tunnel van 33 meter bij de Plaar,  
en werd het emplacement uitgebreid. De spoorweg was uitge-  
voerd in dubbel spoor, maar in de oorlog (september 1942) werd  
het tweede spoor opgebroken.

Het eerste station van Simpelveld dateerde van 1853. Het was  
een bouwwerk van 15 m lang, en had een houten buitenwerk, en  
aan de binnenkant houten regelwerk met steenvulling. Het werd  
herhaaldelijk gewijzigd, het laatst in 1903, toen de totale  
lengte 78 meter werd. In 1908 werd een nieuw station gebouwd,  
voor f 82.500, dat in 1910 in gebruik genomen werd. De lengte  
van het geheel was 100 meter. Sinds de afbraak van een ge-  
deelte bedraagt de lengte nog 38 meter.



*Simpelveld II.*

Ook Bocholtz had zijn station, gebouwd in 1900. Het werd in 1947 gesloten en in 1965 afgebroken.

Het spoor is van groot belang geweest voor Simpelveld. Er was de vestiging van het douanekantoor, er was het kolenvervoer van Domaniale en Willem-Sophie, en er was de noodzaak tot verbetering van wegen naar naburige plaatsen als Gulpen en Heerlen, die voor goederen- en personenvervoer aangewezen waren op het station te Simpelveld. Zo ontstonden bode- en diligencediensten, b.v. tussen Heerlen en Simpelveld.

De toekomst ziet er minder florissant uit. Het tracé tussen Schin-op-Geul en Aken is niet geelektificeerd, en dat zal ook wel niet meer gebeuren. De plannen om in 1990 de verbinding Aken-Luik-Maastricht-Antwerpen te openen voor reizigersvervoer met elektrische tractie zou wel eens de doodsteek kunnen betekenen voor de lijn Maastricht-Aken, en dus voor de rol van Simpelveld als plaats aan het spoor. De onttakeling is al begonnen met het stopzetten van de dienst Schin-op-Geul - Simpelveld-Kerkrade in mei 1988.

Werk aan de winkel voor het gemeentebestuur ?

Huub Franssen







*Simpelveld 1985*

**\* Geraadpleegde literatuur:**

M. Hartgerink-Koomans: Een spoorlijn voor Zuid-Limburg,  
in Bijdragen voor de geschiedenis der Nederlanden, deel 17, 1962

idem: Van Spoorwegexploitatie tot mijnexploitatie, Jaarboek  
Sociaal Historisch Centrum voor Limburg, deel 20, 1975

C. van den Hoeven: De Spoorwegen in Zuid-Limburg,  
in Mijn en Spoor in goud, Maastricht, 1952

A.H. Jenniskens: Het Spoor, 150 jaar Spoorweggeschiedenis Maas-  
tricht, Maastricht, 1985

**\* Tip:**

Over de "Flora van de Miljoenenlijn", beschreven door Jan  
Cortenraad, zal te lezen zijn in het Natuurhistorisch Maand-  
blad, het tijdschrift van het Natuurhistorisch Genootschap.