

The railway from Maastricht to Aachen Oct.20th 1853

By Erling Berger

This was the first Netherlands railway connecting to a foreign territory. The main purpose of the track was transporting coal out of Netherlands Limburg.

The landscape was not well suited for constructing of railways. There was build in total 84 bridges and a lot of material was removed from the mountains to the valleys.

To ensure the economy of the railway the Netherlands State granted permission to the railway company to exploit a coalmine in Kerkrade.

STAATSBLAD

VAN

HET KONINGRIJK DER NEDERLANDEN.

(N°. 29.) *W E T van den 19den Junij 1845, betreffende den tijdelijken afstand van het beheer en genot der domaniale steenkolenmijnen te Kerkrade.*

WIJ WILLEM II, BIJ DE GRATIE GODS, KONING DER NEDERLANDEN, PRINS VAN ORANJE-NASSAU, GROOT-HERTOG VAN LUXEMBURG, ENZ., ENZ., ENZ.

Allen die deze zullen zien of hooren lezen, salut! doen te weten :

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat het belang der inkomsten van de schatkist, zoowel als van de algemeene welvaart medebrengt, dat aan Ons de bevoegdheid worde verleend, om aan de toekomstige concessionarissen van eenen ijzeren spoorweg van *Maastricht* naar de *Pruissische grenzen*, met eenen zijtak naar de domaniale steenkolenmijnen te *Kerkrade*, het beheer en genot dezer mijnen tijdelijk af te staan ;

Figure 1. The Netherlands State allows the Railway Company to exploit a coalmine in Kerkrade to finance the railway, yet only to the Prussian Border. Lit (1)

Maastricht was a fortified town so station-buildings were not allowed near the fortifications. The railway was granted exemption by law of 1848.

STAATSBLAD
VAN
HET KONINGRIJK DER NEDERLANDEN.

(N^o. 15.) *WET van den 30sten Maart 1848, houdende toekening aan de Aken-Maastrichtsche Spoorweg-maatschappij, van de daarbij vermelde dispensatie der wet van den 16den November 1814 (Staatsblad n^o. 106).*

WIJ WILLEM II, BIJ DE GRATIE GODS, KONING DER NEDERLANDEN, PRINS VAN ORANJE-NASSAU, GROOT-HERTOG VAN LUXEMBURG, ENZ., ENZ., ENZ.

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, salut ! doen te weten :

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat door het inwilligen van een, door de directie van de *Aken-Maastrichtsche Spoorweg-maatschappij*, gedaan verzoek, om dispensatie _____

Figure 2. The Netherlands State granted exemption for building a station near the fortifications in Maastricht Lit (2)

At the other end of the Netherlands part of the track Bochholtz refused to receive the railway, so Simpelfeld became the last station before Prussia. Later on - as from 1890 - the trains stopped in Bochholtz, and a station was build there as late as 1899.

The stations were Maastricht, Meerssen, Valkenburg, Schin op Geul, Wijlre-Gulpen (Wylré), Simpelveld and Bochholtz (Stops since 1890); and in Prussia: Richterich and the Aachen Bahnhof of "Templerbend"

The track from Maastricht to Simpelfeld had no direct connections to other Netherlands stations, yet Maastricht could reach Berlin and Belgium. See Figure 3

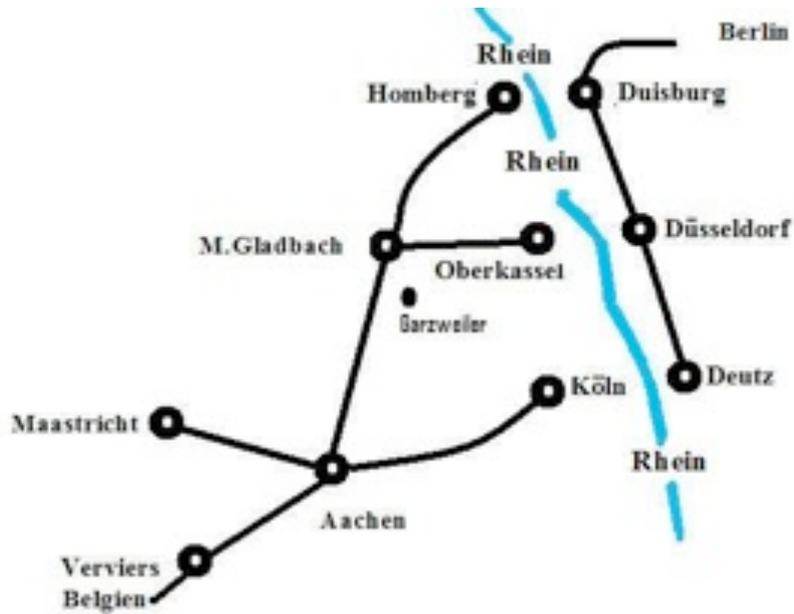


Figure 3. The railway system: The situation in December 1853. We see that Maastricht could reach Berlin and Belgium. As from 1859 railway-bridges were build over the Rhine, Köln-Deutz being the first

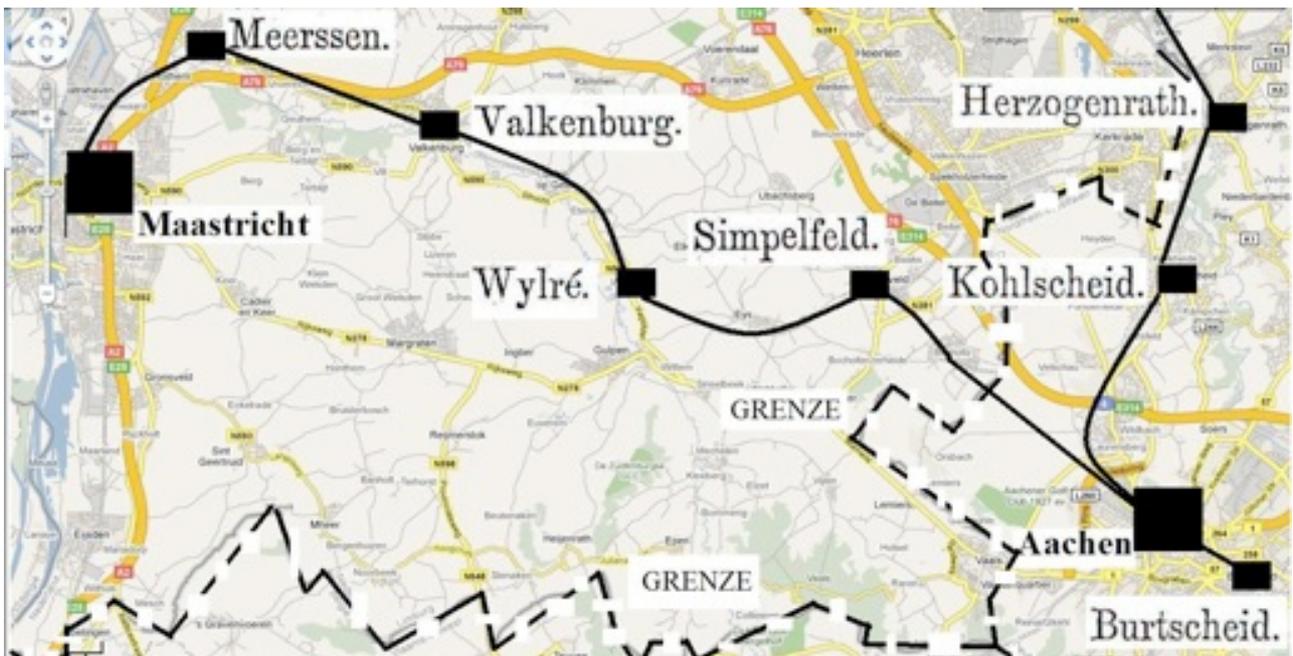


Figure 4. The track from Maastricht to Aachen 1853. We also see three smaller stations in Prussia

EXTRACT UIT HET REGISTER DER
RESOLUTIEEN VAN DEN MINISTER
VAN FINANCIEN.

Gravenhage, den 23sten December 1853.

DE MINISTER

Heeft goedgevonden en verstaan :

Art. 1.

Met wijziging of tot aanvulling van verschillende voorschriften der Instructie omtrent de briefwisseling met *Pruissen* enz., van 24 Maart 1851 (*Circulaire n^o. 435*), en van latere resolutien, wordt hetgeen volgt ter kennisse der Postbeambten gebragt, of bepaald: *Verschillende bepalingen omtrent de briefwisseling met Pruissee enz.*

§ 1. — § 2. —

§ 3. Het getal der Nederlandsche en Pruissische Grenskantoren die tot elkander in betrekking staan, zoo als die voorkomen in art. 4 der boven aangehaalde Instructie, is sedert vermeerderd geworden met de navolgende :

1^o. — 2^o. — 3^o. — 4^o. —

5^o. Simpelveld met Aken.

6^o. Wijlré met Aken.

7^o. Valkenburg met Aken.

8^o. Meerssen met Aken.

De vier laatstgenoemde zijn Hulpkantoren, die in zoo verre als dit voor de briefwisseling met Pruissee vereischt wordt, de betrekking van Grenskantoor vervullen.

Figure 5. Extract of the Netherlands Circular Nr. 485 showing Aachen exchanging letter-bundles directly with the smaller stations of the railway.

Since 1851 the lowest postage for a letter between the Netherlands and Prussia was in general 10 cent. Yet, for a border crossing letter sent over a short distance the postage was only 5 cent.

Figure 6 is an extract of a Netherlands post circular nr 496, which was distributed Nov. 4th 1854 telling of new offices having qualified for the low 5 cent postage. If you're comparing Figure 4 and Figure 6 it is obvious that the circular has a list of the new stations (small post offices) of the Maastricht-Aachen railway being favoured by the low 5 cent postage.

EXTRACT UIT HET REGISTER DER
RESOLUTIEN VAN DEN MINISTER
VAN FINANCIEN.

's Gravenhage, den 4den November 1854.

Art. 5.

Lokale briefwisseling met Pruisen. Na gehouden overleg tusschen de Nederlandsche en Pruissische Administratiën, is het getal der op eenen korten afstand van elkander gelegene Grensplaatsen, op welker onderlinge briefwisseling de bepaling van art. 21 der Instructie gevoegd bij *Circulaire* n^o. 435, omtrent het locale port, van toepassing is, vermeerderd geworden met de navolgende:

Meerssen.	}	met	{	Burtscheid.
Simpelfeld.				Kohlscheid.
Valkenburg.				Herzogenrath.
Wylré.				

Figure 6. Extract of the Netherlands post circular nr 496 showing a list of new pairs of offices that have qualified for the low postage of 5 cent. By comparing with Figure 4 it's obvious that on the Netherlands side we're dealing with the stations of the new railway from Maastricht to Aachen. The structure of the listing is inspired by the new railway. Normally such a list would have this form:

Meerssen – Burtscheid	Valkenburg – Burtscheid
Meerssen – Kohlscheid	Valkenburg – Kohlscheid
Meerssen – Herzogenrath	Valkenburg – Herzogenrath
Simpelfeld – Burtscheid	Wylré – Burtscheid
Simpelfeld – Kohlscheid	Wylré – Kohlscheid
Simpelfeld – Herzogenrath	Wylré – Herzogenrath

As of 1.Jan.1864 new connections were created between the Netherlands and Prussia

§. 4. Kartenschlüsse.

Zwischen den nachstehend genannten Preussischen und Niederländischen Auswechslungs-Büreaus sollen directe Kartenschlüsse für den Austausch der Briefpost-Gegenstände (Art. 3 des Vertrages) unterhalten werden:

24. zwischen dem Eisenbahn-Post-Büreau No. 13. (Aachen-Düsseldorf) und Maastricht,
25. zwischen Aachen und Maastricht,
28. zwischen Aachen und Meerssen,
29. zwischen Aachen und Simpelveld,
30. zwischen Aachen und Valkenburg.
31. zwischen Aachen und Wylré.

Figure 7. Extract of the 1.Jan.1864 Reglement, which is a low-practical version of the 1864-convention between the Netherlands and Prussia. We see that Maastricht shall send a closed sack to the train between Aachen and Düsseldorf and v.-v., while Aachen shall send closed bundles to the stations of the actual railway and v.-v.



Figure 8. Beek 1867 to Garzweiler (in Prussia) via Maastricht sent in a closed bundle by train from Maastricht to Aachen. Here the bundle was handed over to the rolling post office between Aachen and Düsseldorf as seen from the stempel **AACHEN/DÜSSELDORF**. The last stretch to the destination was by road.

There is existing both a Kleinrundstempel and a Grossrundstempel from the train “Maastricht-Aken”. Aken is the Dutch name for Aachen.



Figure 9. Post card 1895 from Valkenburg to Nijmegen with a Kleinrundstempel of “**MAASTRICHT-AKEN**”

