

VAN SPOORWEGEXPLOITANTE TOT MIJNEXPLOITANTE

Verdere lotgevallen der Aken-Maastrichtse Spoorwegmaatschappij

door

M. HARTGERINK-KOOMANS

In een artikel in de Bijdragen voor de Geschiedenis der Nederlanden, getiteld 'Een spoorlijn voor Nederlands Limburg (1835-1856)'¹ werd de ontstaansgeschiedenis van de spoorweg Maastricht-Aken beschreven. Nader onderzoek leerde, dat de aanleg van de zijlijn Simpelveld-Kerkrade specifieke moeilijkheden opleverde. Het leek mij interessant in een korte mededeling ook deze problematiek uiteen te zetten, ook al zijn de bronvermeldingen intussen verloren geraakt.²

In 1841 waren al plannen uitgewerkt om van Staatswege een spoorlijn van Maastricht naar Aken aan te leggen met een zijlijn naar de kolenmijnen in Kerkrade. Die zijlijn van Simpelveld naar Kerkrade was een kostbare aangelegenheid, maar daar zouden veel voordelen tegenover staan. Door de verbeterde afvoermogelijkheid van de steenkolen uit Kerkrade zou immers de opbrengst van de kolenmijn verbeteren, die dan tegen de Luikse mijnen zou kunnen concurreren. Toen in 1842 het betreffende wetsontwerp door de Kamer was afgevoerd, stelde men zich het jaar daarop ten doel het traject met behulp van partikulier kapitaal uit te voeren. Twee jaar later, op 13 februari 1846, werd een concessie voor deze spoorlijn verleend aan de Aken-Maastrichtse Spoorweg Maatschappij, aan wie als tegemoetkoming het beheer en gebruik van de steenkolenmijn in Kerkrade werd afgestaan. In de herfst van 1853 kon eindelijk de lijn tussen Maas-

¹ Deel XVII, 1962, p. 83 sqs.

² Een poging tot reconstructie van het verloren notenapparaat kon niet meer dan een summier overzicht van bronnen en literatuur opleveren.

A.R.A. Den Haag, *Archief Departement van Waterstaat D 81 en D 64*.

A.R.A. Den Haag, *Archief Departement van Binnenlandse Zaken, Spoorwegen D 5. Provinciale verslagen van Limburg, 1853-1872*.

A. J. F. Maenen, *Petrus Regout 1802-1878*, Nijmegen 1958.

V. Citters en Roosendaal, *Wetten en besluiten... betreffende de Spoorwegen in Nederland*, 2 delen,

tricht en Aken worden geopend. In 1856 werd deze spoorlijn van Maastricht doorgetrokken naar Hasselt en Landen.

De steenkool van Kerkrade werd tot het midden der negentiende eeuw eigenlijk alleen door de bevolking der omliggende dorpen gebruikt, die haar met kar en paard aan de mijn afhaalde. Sinds ± 1860 kon ze via een mijnspoor dat ten behoeve van de mijnen in het oostelijk Wormbekken was aangelegd, van Kohlscheid worden vervoerd naar een laadstation aan de spoorweg en zo eventueel via Maastricht per schip langs Maas en Zuid-Willemsvaart verder.

De steenkool vond evenwel, zoals vroeger, haar voornaamste debiet onder de bevolking van Zuid-Limburg. De steenkoolexploitatie heeft onder beheer van de Spoorweg Maatschappij niet de verwachte expansie beleefd en nooit het niveau bereikt van de Luikse mijnen, die toen zelf al tegen de concurrentie van de Ruhrmijnen begonnen op te tornen. De verwachtingen van een enorm transitovervoer ook voor andere goederen over deze lijn werden evenmin bewaarheid. De spoorlijn werd een noodlijdende zaak en was na 1861 praktisch geheel in Duitse handen.

Ook dit leidde niet tot resultaat. Zelfs nadat er in 1861 een verbinding met Luik en in 1865 een aansluiting op Antwerpen was tot stand gekomen, bleef de lijn Hasselt-Maastricht-Aken nagenoeg verlaten liggen. Daarop ging de Aken-Maastrichtse er in 1867 toe over haar lijn in handen te geven van de Grand Central Belge, een exploitatiemaatschappij, die een vrij omvangrijk net in België en Noord-Brabant beheerde, waarin verscheidene kleinere spoorwegmaatschappijen waren samengevoegd. Of zij de bedoeling had de lijn Aken-Maastricht-Hasselt tot bloei te brengen, is kwestieus; misschien was het eerder de opzet voor het vervoer van Antwerpen naar het Rijnland de Limburgse maatschappij uit te schakelen. In elk geval zou de Aken-Maastrichtse recht hebben op een jaarlijks uit te keren bedrag, zoals nodig was voor de dienst der ten behoeve van de aanleg door haar gesloten leningen, die te haren laste bleven. Hiermee wordt m.i. nadrukkelijk alle recht op inspraak in de exploitatie uitgesloten. Bovendien zou het de Grand Central Belge vrijstaan die exploitatie eventueel aan een concurrerende maatschappij in handen te geven.

De exploitatie van de Domaniale Steenkolenmijn en de aanleg van een mijnspoor waren buiten deze overdracht gebleven. Voor die aanleg had de Aken-Maastrichtse in de moeilijke voorafgaande jaren nooit het geld gehad en een eenvoudige berekening leerde, dat zelfs

een bescheiden rendement niet was te verwachten. De Minister van Financiën wenste daar niet in te berusten; naar de destijds verstrekte opgaven hadden de mijnen vóór de overdracht aan de Spoorweg Maatschappij een jaarlijkse winst gemaakt van ongeveer *f* 100.000,— en op zijn departement had de gedachte voorgezet, dat de aanleg van de spoorlijn de exploitatie van de mijnen zou bevorderen en dat zodoende ook de schatkist nog aan haar trekken zou komen.³ Maar sinds de overdracht van 1846 beliep de winst nog niet de helft van het vroegere bedrag. De afzet was te gering, maar kwam dat niet doordat de kolen te duur werden aangeboden? En had niet het zijlijntje moeten dienen om de transportkosten omlaag te brengen? Doch aan de andere kant zouden alleen bij een veel ruimer debiet van de steenkool de daarvoor nodige investeringen verantwoord zijn.

Reeds begin 1855 waren twee heren van de direktie bij de Minister op audiëntie gegaan om dit punt te bespreken. Zij zetten hem uiteen, dat de Maatschappij voor het ogenblik niet bij machte was dit deel van haar contract na te komen, maar dat haar daarvoor ook geen bepaalde termijn was gesteld. Pas als de concessie afliep en de mijnen na 99 jaar weer aan de Dienst der Domeinen zouden terugvallen, had de regering er recht op daarbij ook het mijnspoor naar Simplveld aan te treffen. Zij stelden nu voor, dat op de bestaande bezittingen der Aken Maastrichtse Spoorweg Maatschappij in de eerste plaats op de reeds aangekochte gronden tussen Kerkrade en Simplveld een hypotheek van *f* 500.000,— zou worden gevestigd, die zou vervallen zodra het lijntje tot stand zou zijn gekomen. Bleef de Maatschappij ook op den duur in gebreke het aan te leggen, dan zou dit bedrag als vergoeding aan de regering toevallen. Van zeer onverdachte zijde kreeg de direktie daarbij steun: Ir. Bogaert, aangewezen als Koninklijk Commissaris bij de Dominiale mijnen, sprak als zijn mening uit dat de zijtak weinig nut zou hebben en nooit zou kunnen renderen. Hij wees er op, dat de Maatschappij er slecht voorstond en dat verbetering in de stand van zaken voorlopig niet was te verwachten; men zou moeten accepteren dat de lijn er niet zou komen en de zaak regulariseren. Hij adviseerde in te stemmen met de vestiging van een hypotheek als door de direktie voorgesteld, maar meende dat men bovendien een aandeel in de winst der mijnen kon verlangen 'als een

³ Volgens de concessie-voorwaarden zouden jaarlijks de eerste *f* 60.000,— aan de Spoorweg Maatschappij blijven, de volgende *f* 5.000,— aan de Staat worden uitgekeerd en de rest half om half gedeeld.

vergoeding voor het nadeel aan het algemeen belang door het niet maken van de zijtak wordende veroorzaakt.⁹

Voorlopig kreeg de maatschappij een onbepaald uitstel, terwijl over de condities verder werd onderhandeld. Schade aan het algemeen belang was er niet volgens de direktie, want er was nooit sprake geweest van een publieke spoorweg, slechts van een mijnspoorwag voor eigen gebruik. Zo stonden de zaken tijdens de crisis van 1858/59, waarin de Nederlandse regering aan de Aken Maastrichtse Spoorweg Maatschappij alle steun had geweigerd. Deze houding had het beschamende gevolg gehad, dat niet alleen de leiding der spoorweg geheel in Duitse handen was gekomen, ook de mijnzaken werden voortaan in Aken behandeld en de Commissaris der Nederlandse regering werd er buiten gehouden. De lonen der mijnwerkers werden in Thalers vastgesteld en uitbetaald, opzichters en hoger personeel waren vrijwel zonder uitzondering Duitsers. President-direkteur der Aken Maastrichtse Spoorweg Maatschappij was in 1862 nota bene de voorzitter van de 'Wurmgesellschaft', een concentratie van Duitse mijnen die in de hele omgeving alle concurrenten had uitgekocht behalve de Nederlandse Domaniale. Men begrijpt licht wat er van die concurrentie terecht kwam! Het spreekt vanzelf dat het werk aan een nieuwe schacht, die haar uitmonding op Duits gebied zou hebben, weldra werd gestaakt. Maar nu was ook het geduld van Ir. Bogaert ten einde. Hij schrijft het gelukkig te achten dat de overeenkomst van 1859, toen men na lang onderhandelen met de Maatschappij was overeengekomen dat zij van de winst uit de mijnen 8^o/_o zou afstaan en daartegenover voor de komende 66 jaar vrijgesteld zou zijn van de verplichting een zijlijn aan te leggen tenslotte niet is ondertekend. Nu moet ook naar zijn opvatting de Minister integrale uitvoering van het oorspronkelijk contract eisen. Opnieuw werd aan de Aken Maastrichtse Spoorweg Maatschappij daarvoor een termijn van twee jaar gesteld, maar in 1864 viel er nog geen begin van uitvoering te signaleren. Men trachtte nu pressie uit te oefenen door de bevolking van de omliggende dorpen in beweging te brengen: er circuleerden rekestten waarin op de aanleg van het zijlijntje werd aangedrongen. Maar de direktie betoogde, dat van die zijde niets viel in te brengen, zelfs kolenwagens van andere mijnexploitanten zou zij eventueel op haar lijntje niet hoeven toe te laten. Wat het drukken der transportkosten betreft, was zij bereid toe te zeggen, dat zij de berekende meerkosten van vervoer over Kohlscheid-Aken voor haar rekening zou nemen. De bouw van het lijntje naar Simpelveld zou een onren-

dabele onderneming zijn en waar zou men het geld vandaan halen, gezien het feit dat de Spoorweg Maatschappij al in vijf jaar noch dividend noch rente had betaald? De directie verzuumde niet er bovendien op te wijzen dat de maatschappij ernstig was gedupeerd door de overgang tot het vrijhandelsstelsel sinds 1851; een invoerrecht op Belgische steenkool van f 2,- à f 1,50 per ton, zoals bij haar oprichting bestond, zou het binnenlandse produkt veel betere kansen hebben geboden. Uit het rapport van Ir. Bogaert blijkt hoe klein haar kring van afnemers inderdaad was: van een totale produktie van 250.000 mud per jaar werd 205.000 mud door de omwonende bevolking aan de mijn gehaald – dit debiet reikte tot Susteren.

Slechts 45.000 mud ging nu over Kohlscheid en zou dus eventueel voor vervoer via Simpelveld in aanmerking komen. De maatschappij had dan verder aan iedere halte een verkoopstation; in 1857 had men de verwachting gehad dat deze verkoop zich tot Hasselt zou gaan uitstrekken – tijdelijk! Want zodra een Luiks-Limburgse spoorweg in gebruik zou komen, zou reeds aan weerszij van Tongeren de Luikse steenkool goedkoper uitkomen. Dat de opening van de lijn Luik-Maastricht in 1861 de toestand zou hebben verergerd, blijkt niet. Langs het collateraal kanaal naar Maastricht en vandaar langs Zuid-Willemsvaart en Maas, werd sinds jaren de Luikse steenkool per schip vervoerd. Daarentegen horen we in 1867, toen de lijn der Staatspoorwegen Maastricht-Venlo sinds twee jaar in gebruik was, dat de Aken Maastrichtse Spoorweg Maatschappij zich belangrijke moeite en kosten had getroost om ook aan de stationnetjes van die lijn verkoopkantoren en opslagplaatsen van steenkool in te richten en dat zij zodoende haar debiet enigszins had uitgebreid.

Om tot de zijlijn terug te keren: in 1864 werd de Maatschappij opnieuw in gebreke gesteld. De Minister van Financiën, Van den Bosse, wilde zelfs overgaan tot ontbinding van het contract; het domein waaruit de Staat op deze wijze geen inkomsten trok, wilde hij terugnemen. Bij Binnenlandse Zaken dacht men er anders over; reeds bij de strubbelingen van 1858 had het toenmalige hoofd van dit Departement er zijn ambtgenoot van Financiën op gewezen, dat de mijnen indertijd waren afgestaan niet zozeer in de hoop op hogere inkomsten voor de schatkist, als wel om de spoorwegbouw te stimuleren. De zaak was bitter tegengevallen; alleen met de inkomsten uit de steenkool kon de Maatschappij haar exploitatie sluitend maken (afgezien dan nog van rentebetaling) en de mijnen nu terug te vorderen zou haar de doodsteek geven. Maar bovendien, uitstel betekende geen

contractbreuk, want in de acte van *overdracht der mijnen* was geen termijn genoemd. Wel verlangde de acte van *concessie* voltooiing der werken binnen een vastgesteld aantal jaren; aan de concessievoorwaarden was dus inderdaad niet voldaan, maar op grond daarvan zou men alleen de hele spoorwegonderneming kunnen naasten. Afgezien van de vraag of dat in 1864 opportuun was, zou zulk een geste een reeks van nieuwe kwesties opwerpen: wat zou men doen met de mijnen? Wat diende te gebeuren ten aanzien van het traject Maastricht-Hasselt? Hoe moest men verder met de uitstaande leningen? Nu eindelijk de verbinding met Antwerpen aanstaande was en dienengevolge het verschieft voor de Spoorweg Maatschappij wat opklaarde, moest men liever de direktie nog maar weer eens onder druk zetten.

De direktie was niet onwillig, maar aan één ding hield zij vast: de zijlijn hoefde niet geschikt te zijn voor de dienst met locomotieven, maar alleen voor paardentractie. Zij beriep zich daarbij op de memorie van toelichting op het wetsontwerp van 1842, waarin voor het zijlijntje van deze mogelijkheid werd gesproken. Minister Van Bosse betoogde natuurlijk dat men destijds Staatsexploitatie voor ogen had gehad, maar dat later noch bij de concessie voor de spoorweg aan een partikuliere maatschappij, noch bij de overdracht der mijnexploitatie op verschil tussen hoofd- en zijlijn ook maar was gezinspeeld. Hij eiste het volle pond: een lijn met stoomexploitatie voor personen én goederen; en bleef de Spoorweg Maatschappij weigerachtig, dan zou hij een vordering in rechte instellen. De landsadvocaat, hierover geraadpleegd, gaf als zijn opinie dat de Staat der Nederlanden waarschijnlijk uiteindelijk dat proces zou winnen, maar niet dan na lang procederen en veel moeilijkheden.

Het Departement van Binnenlandse Zaken, belast met de zorg voor het geregeld funktionieren van de spoorwegdiensten, waarschuwde opnieuw de boog niet te overspannen. Financiën matigde daarop inderdaad zijn eis: het zou een spoorweg mogen zijn, berekend voor paardentractie. Maar toen eind '65 de Aken Maastrichtse Spoorweg Maatschappij de uitgewerkte plannen voorlegde, vond Minister Van Bosse ze niet acceptabel. De rails waren te licht, het spoor te smal; hij had toegegeven dat het een paardespoor zou zijn, maar toch een, geschikt voor personen zowel als voor goederen. De direktie daarentegen bedoelde het baantje alleen voor kiepkarretjes met steenkool. De Minister van Financiën sprak opnieuw van ontbinding der overeenkomst; zijn collega van Binnenlandse Zaken, in die tijd Minister

Geertsema, nam het ook nu voor de Maatschappij op. Alléén voor steenkool was het lijntje bestemd en dan waren de plannen als ingediend voldoende te achten. De kwestie groeide uit tot een controversé tussen de twee betrokken Departementen. In de Kamer werden vragen gesteld, de publieke opinie begon er zich mee te bemoeien, het Departement van Financiën kreeg wegens zijn inhaligheid een slechte naam en zelfs in de Eerste Kamer werd gememoreerd, hoe, mede naar aanleiding van de moeilijkheden met de Aken Maastrichtse Spoorweg Maatschappij, alom in den lande met vrees werd gesproken over de mogelijkheid dat de aanleg van Staatsspoorwegen onder Financiën zou kunnen worden gebracht. De kwestie werd in optima forma aan de Ministerraad voorgelegd ter beslissing, maar voor ze daar in behandeling was genomen, kwam het kabinet ten val.

Binnen- en buitenlandse moeilijkheden beletten het nieuwe Ministerie voorlopig zich met de kwestie betreffende de Domaniale steenkolenmijnen bezig te houden en intussen voltrok zich in het kleine wereldje van de Aken Maastrichtse Spoorweg Maatschappij een radicale verandering door de overdracht van haar spoorlijn ter exploitatie aan de Grand Central Belge. Eindelijk zou de Maatschappij in financieel opzicht vrij staan tegenover de exploitatie der mijnen. Niet alleen zou zij zich voortaan uitsluitend daarmee bezig houden, zij kreeg plotseling zelf groot belang bij het mijnspoortje. De prijs der Kerkraadse kolen was immers laag gehouden door voor het vervoer over Kohlscheid-Aken een zeer speciaal tarief in rekening te brengen, maar van vreemde maatschappijen (ter zelfder tijd dat haar hoofdlijn aan de Belgische maatschappij overging, had de Aken Maastrichtse Spoorweg Maatschappij haar aandeel in het mijnspoortje naar Kohlscheid aan haar Duitse mede-eigenares overgedragen) kon men zoveel tegemoetkomendheid niet verwachten en onder die omstandigheden ontstond aan het spoortje Kerkrade-Simpelveld dus werkelijk behoefte. Maar ook alléén aan een mijnspoor en voor de aanleg daarvan was het bedrag van een op te nemen lening met *f* 50.000,- verhoogd. Dat was wel iets anders dan de *f* 500.000,- die de directie nog enkele jaren tevoren in de vorm van een hypotheek als cautie voor de uitvoering van de zijtak had aangeboden.

Van stoomtractie kon natuurlijk onder de gewijzigde verhoudingen geen sprake meer zijn, ook de eis van personenvervoer liet de regering zonder veel bezwaar vallen, maar met een zekere hardnekkigheid hield de Dienst der Domeinen vast aan een spoorwijdte en een type van rails gelijk aan normaalspoor, zelfs ook nadat bij onderzoek in

het buitenland was gebleken, dat dit nergens gebruikelijk was, terwijl bovendien de direktie betoogde, dat het niet alleen nodeloos kostbaar zou zijn, maar bovendien onpraktisch. De kolen zouden een keer extra moeten worden overgeladen in nieuw aan te schaffen kiepkarren van een geheel ongebruikelijk model. De onderhandelingen met de nieuwe Ministers, Heemskerck aan Binnenlandse Zaken en Schimmelpenninck van der Oije aan Financiën, verliepen wel heel wat vlotter en in betere harmonie dan die in de tijd van Minister Van Bosse, maar toch valt de oude tegenstelling tussen de Departementen ook nu nog te signaleren en het kostte Minister Heemskerck heel wat moeite zijn ambtgenoot te overtuigen, dat het niet de vraag moest zijn of men eventueel recht had meer te eisen, maar slechts of de Nederlandse Staat bij het meerdere werkelijk belang had. Zo niet, dan moest men accepteren wat de maatschappij meende op zich te kunnen nemen en dat vlotweg, zonder oponthoud te veroorzaken; het mocht niet aan het talmen van de Nederlandse regering te wijten zijn, als het toegenomen debiet in een tussenperiode van hogere vervoerskosten weer zou verloren gaan. De doorslag gaf tenslotte het advies van Ir. Bogaert, die als Koninklijk Commissaris bij de steenkoolmijnen de gang van zaken zoveel jaren van nabij had gevolgd. Zonder weifeling raadde hij aan de plannen te accepteren nu de maatschappij eindelijk in de gelegenheid verkeerde en bereid was het voorgestelde uit te voeren. Nadeel kon het niet hebben (drie kiepkarretjes van het gebruikelijke model vulden juist een wagon), het gebeurde overal zo en het voordeel in vervoerskosten zou aanzienlijk zijn. Financiën zwichtte, ofschoon niet van ganser harte; in april 1868 accepteerden beide Departementen voor de zijtak naar Kerkrade de spoorwijdte van M. 1. Maar nu wilde men dan ook zeker zijn van de uitvoering; de Minister eiste een contract, te sluiten door de direktie met machtiging der aandeelhouders, waarin een termijn werd gesteld voor de uitvoering van dit werk en tegelijk een andere formule zou worden uitgewerkt voor de verdeling van de opbrengst. Dit laatste stelde de Minister als voorwaarde; niet naar het winstcijfer, dat men immers op allerlei wijzen kan drukken, maar naar het bedrag der bruto-opbrengst zou moeten worden vastgesteld of een deel der inkomsten en hoeveel dan, aan de Nederlandse Staat moest worden uitgekeerd. Bovendien verlangde hij een borgstelling van *f* 100.000,-.

Deze laatste eis was natuurlijk voor de Aken Maastrichtse Spoorweg Maatschappij ten enen male onvervulbaar; ook excessief in verhou-

ding tot de kosten van het geprojecteerde werk. Dadelijk togen weer twee directeuren, de heren Clermont en Seydlitz, die nu reeds vijfentwintig jaar in dit gareel meeliepen, naar Den Haag ter audiëntie. Het was ditmaal de Aken Maastrichtse Spoorweg Maatschappij, die haast had en toen in juni de onderhandelingen over het te sluiten contract nog niet tot een einde waren gekomen, verzocht zij vast met de aanleg te mogen beginnen en de Minister (die van Binnenlandse Zaken), getroffen door zoveel vuur en voortvarendheid, meende dat men wijs zou doen de eis van een cautie dan maar te laten vallen. Toch duurde het nog tot 1872 eer het veelbesproken lijntje er lag. De Aken Maastrichtse Spoorweg Maatschappij heeft tenslotte de exploitatie der Domaniale steenkoolmijn nog voortgezet tot 1925, de 99 jaar van haar concessie zouden pas in 1946 afgelopen zijn geweest. Veel winst heeft ze nooit behaald, al had na een wijziging van haar contract in 1881 een grote ontwikkeling ingezet. In 1925 werd het bedrijf omgezet in de N.V. Domaniale Mijnmaatschappij en de Aken Maastrichtse Spoorweg Maatschappij hield op te bestaan.