

uit eijdsens verlieden



Inhoudsopgave

Van de redactie 3

De spoorlijn Luik-Maastricht

Deel I

Bèr Pachen 4

't Gebäörde bie oes

Willy Theunissen 18

Beelden rond het Ursulinenklooster

Henri P.J. Warnier 20

Van de redactie

10 Jaar Stichting Eijdsens Verleden

Op 15 oktober j.l. was het tien jaar geleden dat de Stichting Eijdsens Verleden werd opgericht. De stichting is de voortzetting van de op 10 oktober 1974 op initiatief van de toenmalige burgemeester van Eijdsen, de heer H.J.G. Wijnands, opgerichte "Werkgroep bestudering geschiedenis der gemeente Eijdsen". Bij gelegenheid van dit tweede lustrum van de stichting werd een fotowedstrijd georganiseerd en hield de stichting open-dag in haar werkruimte in de kelders van het gemeentehuis. Voor de fotowedstrijd ontvingen wij prachtige foto's, wat het de jury niet makkelijk maakte. Als winnaars werden uiteindelijk aangewezen Guido Peerboom (eerste prijs) Jan Custers (tweede prijs) Ninette van Kuyk-Aarts (derde prijs) Alfred en Emmy Kreemers (extra jeugd-prijs).

De open-dag met fototentoonstelling bleek een enorm succes te zijn. Meer dan 450 bezoekers telden wij op zondag 20 oktober en dat tussen 13.30 uur en 17.00 uur. Vele positieve reacties ontvingen wij over dit gebeuren en evenzovele verzoeken om vaker onze deuren voor het publiek open te stellen. Het bestuur en de vaste medewerkers van de stichting hebben inmiddels besloten om vaker open-dag te zullen houden zodat u daar heel zeker geen tien jaar meer op hoeft te wachten.

In dit nummer

Volgend jaar is het 125 jaar geleden dat de spoorlijn Luik-Maastricht werd aangelegd en ook Eijdsen via "d'n iezere waeëg" verbinding kreeg met de grote steden in Europa. Een van onze vaste medewerkers, Bèr Pachen, heeft zich enkele jaren in deze materie verdiept met als resultaat dat u van zijn hand een uitvoerig artikel over de aanleg en exploitatie van deze spoorlijn te wachten staat. Deel I van dit artikel is in dit boekje opgenomen. Van Willy Theunissen kunt u in dit boekje een mooi verhaal in het dialect lezen dat getiteld is "'t gebäörde bie oes". Tenslotte treft u een beschrijving van de beelden rond het Ursulinenklooster aan. Dit artikel kwam tot stand na gesprekken

die Jean Rethero en Henri Warnier, beiden medewerkers van de stichting, voerden met zusters Ursulinen en werd geschreven door Henri Warnier.

1985 - 1986

Bij het einde van dit jaar willen wij u heel hartelijk bedanken voor de ontvangen steun. Wij zijn erg blij dat we dit jaar een aanmerkelijke toename van abonnees hebben gekregen. Dat geeft vertrouwen voor de toekomst. Voor het nieuwe jaar treft u bij dit boekje een accept-girokaart aan waarmee u zich voor 1986 kunt abonneren op Uit Eijdsens Verleden. U weet het, de abonnees ontvangen de boekjes direct na het uitkomen thuis.

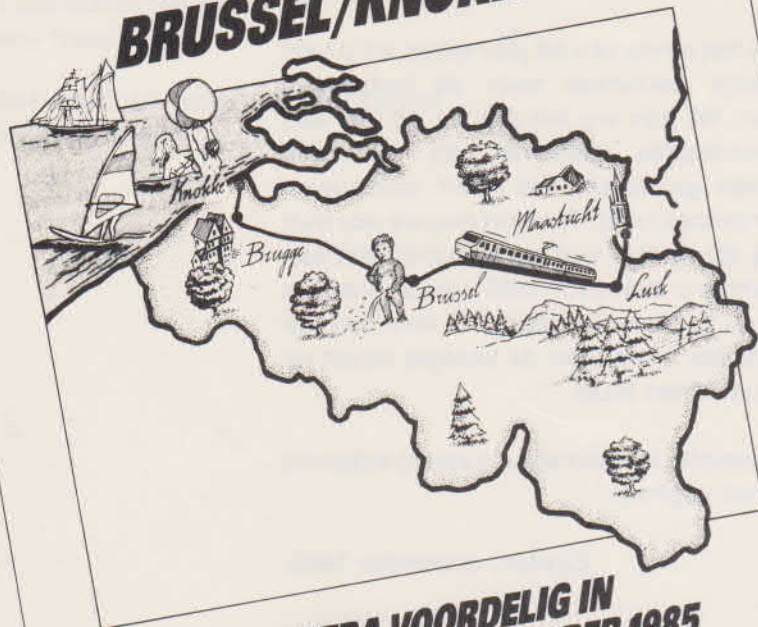
Tenslotte wensen wij u "e zaolig indsje en e good beginsje".

Eijdsen, december 1985.

De spoorlijn Luik-Maastricht

deel I

NIEUW: DIREKTE TREINVERBINDING MAASTRICHT- BRUSSEL/KNOKKE



**EXTRA VOORDELIG IN
DE HELE MAAND OKTOBER 1985**



Het volgend jaar, en wel op 24 november 1986, zal het 125 jaar geleden zijn dat de eerste trein reed over de nieuw aangelegde spoorlijn tussen de steden Luik en Maastricht. Op deze lijn bekleedde Eijsden als grensplaats reeds vanaf het begin een voorname plaats. De particuliere Belgische spoorwegondernemers bouwden hier een royaal stationsgebouw met accommodatie voor de vergaande bevoegdheden die Eijsden bezat voor wat betreft uit- en invoer. Meteen al werd er een rijksontvangkantoor gevestigd. Het waren grote veranderingen voor ons dorp. Stond het station bij de opening nog midden tussen de weilanden, met de jaren veranderde dit. Eijsden paste zich aan. De bouwactiviteiten richtten zich alras spoorwegwaarts. Het aanbod van reizigers en vooral van vrachtgoed, nam na een aarzelend begin een grote vlucht. Op het vlak van de werkgelegenheid was deze onderneming een ware zegen.

Op dit ogenblik is deze spoorlijn weer een actuele zaak geworden. De laatste tijd

zien we grote veranderingen gebeuren. Elektrificatie en automatisering krijgen hun beslag en vanaf zondag 26 september 1985 is deze lijn weer een beetje een Belgische lijn geworden, zoals ze 124 jaar geleden ook startte. Modern Belgisch materieel, met Belgische stroomspanning, althans op Eijsdens grondgebied, onderhoudt nu de dienst op de nieuwe directe treinverbinding Maastricht-Brussel-Knokke, waarop het Eijsdense station als halteplaats blijft fungeren. Drie uur en vijftien minuten scheidt nu nog het „Limburgse binnenland” van het mondaine Knokke, de parel van de Belgische badsteden.

Deze actuele gebeurtenissen waren voor ons, medewerkers van „Eijsdens Verleden”, mede aanleiding om in de oude spoorwegarchieven te duiken. Na jaren van zoeken is het gelukt om een veelheid van materiaal boven te halen dat we verwerkten in een uitgebreide reeks artikelen, verlucht met vele foto's, kaarten en tekeningen. Een goede reden om geen van de eerstvolgende nummers te missen.



Woensdag 25 september 1985.

De Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat mevrouw Nelie Smit-Kroes ontmoet haar Belgische collega minister Herman de Croo op het station Maastricht bij gelegenheid van de opening van de directe en volledig geëlectrificeerde verbinding Maastricht - Eijsden - Luik - Brussel - Knokke.

Foto: Press Agency Widdershoven.

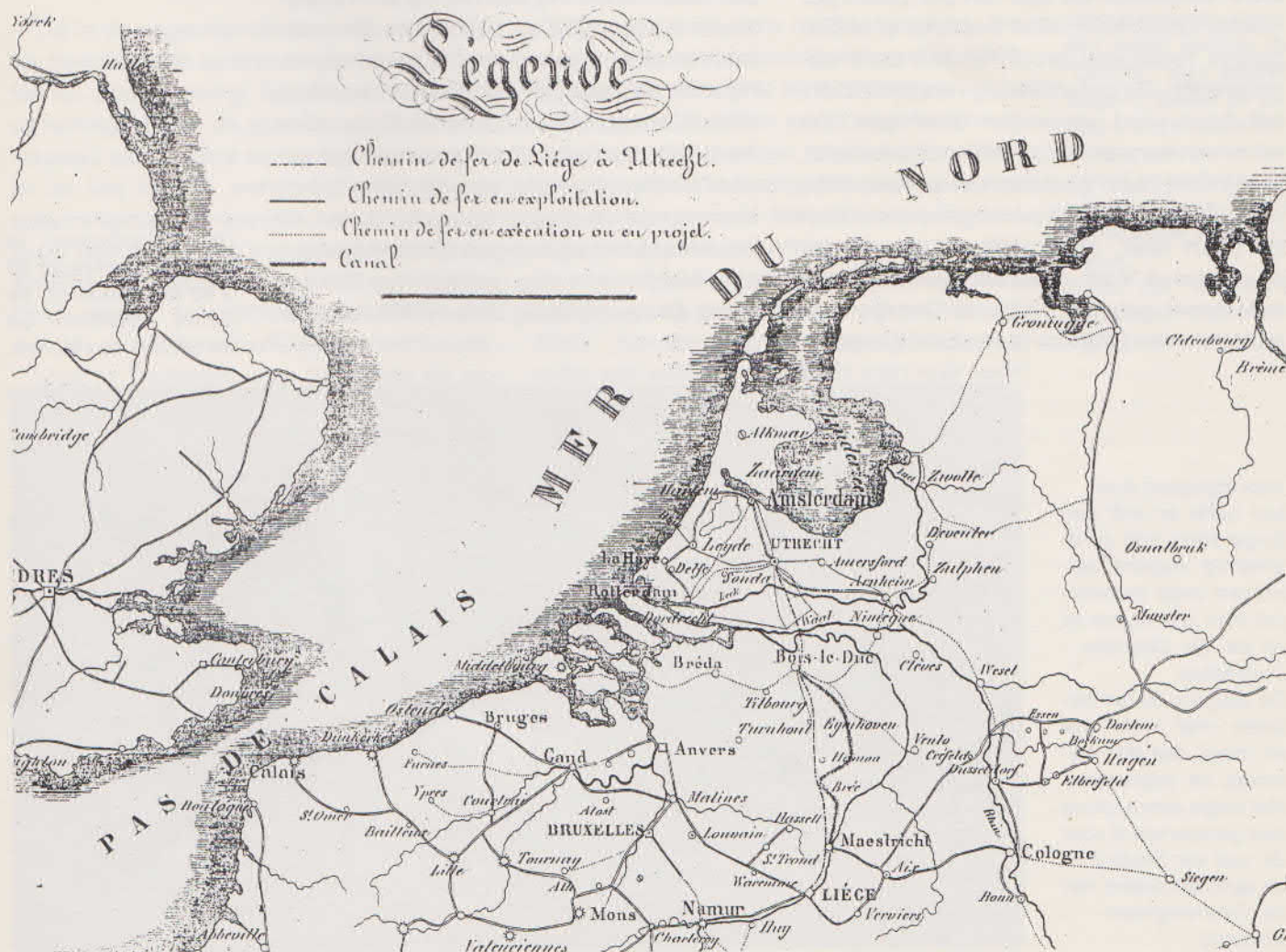
Inleiding

Toen de spoorlijn Luik-Maastricht op 24 november 1861 officieel geopend werd kreeg Eijsden daarmee, als onbelangrijk dorp in een uithoek van een onbelangrijke provincie, toen in naam nog Hertogdom, een moderne spoorwegverbinding met de grote steden van Europa. Via Maastricht kon men per spoor reizen naar Aken, Keulen en Düsseldorf. Ook via Maastricht liep er een spoorlijn naar Hasselt en Landen, een plaats in de Belgische provincie Brabant. Via Luik en Verviers was er verbinding ook weer met Aken en verder met Keulen, Frankfurt, Leipzig, Praag, Wenen en zelfs tot Rusland toe. Ook via Luik kon men naar Brussel, Antwerpen en via Namen naar Straatsburg, Parijs en Zwitserland. Niet met Noord-Nederland, althans niet rechtstreeks, want de lijn Roermond-Venlo-Eindhoven kwam eerst tot stand in 1865.

Het kaartje, waarop onder andere het Nederlandse spoorwegnet is aangegeven, leert ons dat vele grote steden zoals Eindhoven, Tilburg, Nijmegen, Dordrecht, Zwolle en Groningen het toen nog geheel zonder deze nieuwe verbindingsweg moesten stellen. De steden Amsterdam, Utrecht, Rotterdam en Arnhem waren wel onderling door een spoorweg verbonden, doch een directe aansluiting met het buitenland was er nog niet. De spoorbreedte van deze Nederlandse lijnen was namelijk afwijkend van de buitenlandse. Eijsden en overig Zuid-Limburg verkeerden hiermee wel in een erg bevoorrechte positie.

Om ons een juist beeld te kunnen vormen van de waarde van deze uitzonderlijke situatie in het, voor Eijsden, zo heugelijke jaar 1861, lijkt het ons goed om de ontwikkelingen van de spoorwegen in Nederland en in de ons omringende landen nader te gaan bekijken.

Detail van kaart behorende bij het werkstuk van L. Rome (1854). Let op het dichte net van spoorwegen dat toen reeds in België bestond.



Voorgeschiedenis

De allereerste trein ter wereld, die overigens alleen voor goederenvervoer bestemd was, liep in Engeland op 27 september 1825 tussen Stockton en Darlington. De eerste reizigerstrein met stoomlocomotief reed in 1829 tussen Liverpool en Manchester. Voorheen werden de reizigerstreinen nog door paarden getrokken. Men vertrouwde het "ijzeren paard" blijkbaar nog niet zo erg.

Als voorloper van de spoorwegen moesten we een net van zogenaamde "wagenwegen" beschouwen, door paarden getrokken over rails van hout. Dit systeem vinden we voornamelijk in sterk geïndustrialiseerde gebieden in Engeland. Deze wagenwegen bestonden uit twee horizontale houten loopvlakken met daarop een houten flensprofiel. De wielen van de wagens liepen tussen deze flenzen. De vervoerscapaciteit per paard lag op deze wegen erg hoog, zelfs tweeënhalve tot drie ton per paard per vracht. Omstreeks 1630 bestond er in Engeland reeds een groot net van deze wagenwegen. De ontwikkeling versnelde zich, het hout werd vervangen door ijzer. De vorm van een spoorlijn, zoals nu bekend is, kreeg langzaam gestalte. Omstreeks 1769 werd de stoommachine uitgevonden. Enige jaren later, omstreeks 1782, werd ze door James Watt geschikt gemaakt voor industrieel gebruik. Het was George Stephenson, een Engelse technicus, die als de



George Stephenson
1781 - 1848, zoon van
een mijnwerker uit Ke-
lingworth.

Begonnen als hulpstoker in de kolenmijnen, ontwikkelde hij zich tot een geniaal werktuigbouwkundige die het klaarspeelde de eerste bruikbare locomotief te bouwen.

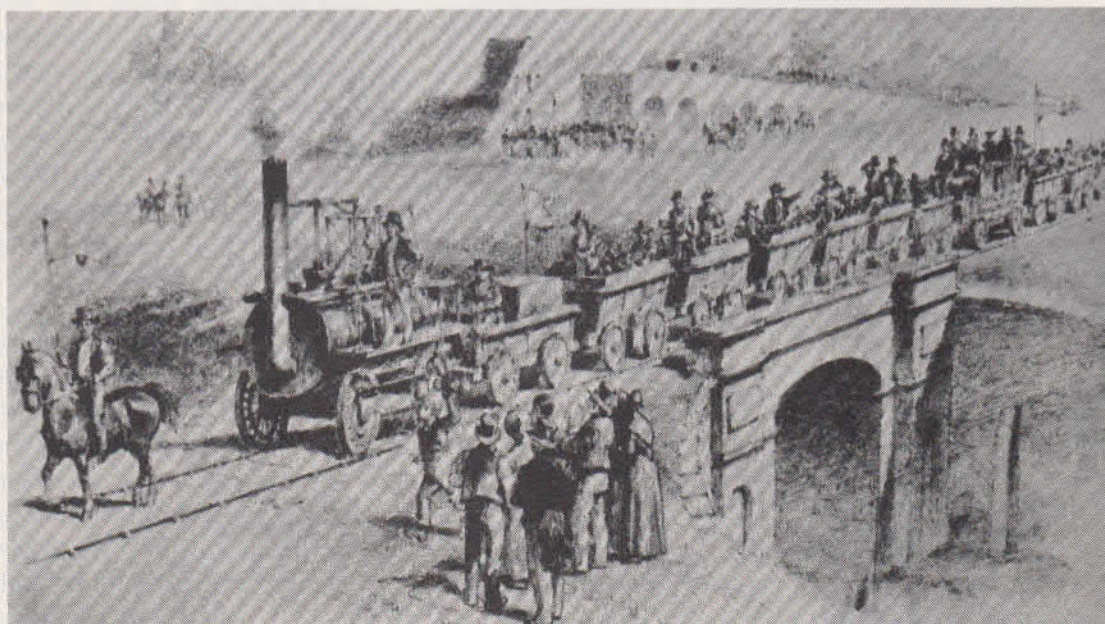
In Newcastle bouwde hij een fabriek voor stoomlocomotieven waar zijn zoon Robert, die een grondige technische opleiding genoten had, reeds op twintigjarige leeftijd de leiding kreeg.

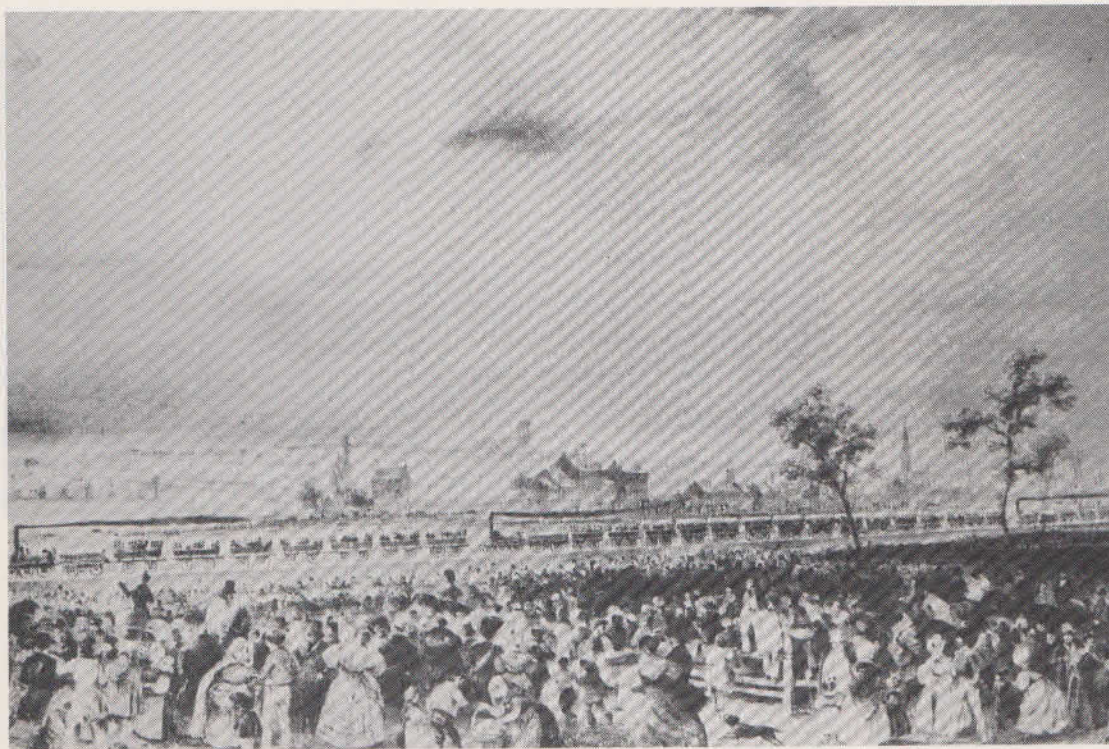
vader van de stoomlocomotief moet worden beschouwd. Hij was het die er in slaagde om tussen 1822 en 1825 de eerste praktisch bruikbare locomotief te construeren. Hij noemde hem de "locomotion", vandaar misschien de naam locomotief. Door velen werd het revolutionaire vervoermiddel gezien als het grootste wonder aller tijden. Immers, de verplaatsingssnelheid van 40 kilometer per dag, hooguit 60 kilometer per dag, werd in één klap gebracht op 25 kilometer en zeer spoedig zelfs op 40 kilometer per uur.

De "Locomotion" in
in 1825, trekkraft 80
à 90 ton goederen, de
eerste locomotief uit
de Stephenson fabriek.

Voorafgegaan door een ruiter en met een lange sleep van achtendertig wagens verscheen deze locomotief voor zijn eerste rit op de lijn Stockton - Darlington.

De wagens waren beladen met steenkool en meel, met daarbovenop de passagiers. Het enige echte rijtuig was gereserveerd voor de raad van bestuur en de aandeelhouders van de spoorwegmaatschappij.





Opening van de eerste spoorlijn op het vasteland van Europa.

Het baanvak Brussel - Mechelen werd op 5 mei 1835 plechtig geopend. Op dinsdagmiddag 12.23 u. gaven kanonschoten het vertreksein.

"De locomotief "De Pijl" opende de stoet en sleepte zeven met nationale driekleur versierde wagens, waarin de voornaamste ambtenaren, hogere officieren, magistraten en ingenieurs met hun dames hadden plaats genomen. Onmiddellijk daarna vertrok de "Stephenson" met drie "Char-à-bancs" en vier diligences, waarin de leden van de beide kamers, de ministers en het diplomatenkorps zaten. Het laatst vertrok de "Olifant" met zestien wagens. Langs de gehele route stonden ontelbare mensen juichend en verbaasd dit vreemde en boeiende schouwspel te bewonderen."

Aldus het "Belgische Staatsblad" van 6 mei 1835 (vrije vertaling).

De in de negentiende eeuw doorbrekende denkbeelden omtrent vrijheid van initiatief en onderneming, leidden ertoe dat de ontwikkeling van de spoorwegen een overwegend particuliere aangelegenheid werd. In tal van landen werd een veelheid van spoorwegmaatschappijen opgericht, die ieder voor zich experimenteerden met constructie- en exploitatievormen. In Engeland waren bijvoorbeeld in 1885 niet minder dan 295 maatschappijen werkzaam.

Ook in Duitsland was de aanleg en exploitatie van spoorwegen een geheel particuliere zaak. De eerste spoorlijn tussen Neurenberg en Fürth kwam in 1835 gereed. Toch werden in dit land de spoorwegen al spoedig gezien als een belangrijk hulpmiddel om de staatkundige eenwording van het in vele staatjes verdeelde Duitsland te bevorderen. De in 1870 in Pruisen begonnen staatsinvloed zette zich krachtig voort, zodat in 1885 de meeste particuliere ondernemingen hun kracht verloren hadden. De spoorwegen waren vanaf dat moment overwegend een staatsonderneming.

De opkomst van de spoorwegen in Frankrijk geschiedde aanvankelijk in traag tempo, maar in 1850 trad een algemene en versnelde uitbreiding in. In 1858 werd het Franse spoorwegnet geëxploiteerd door

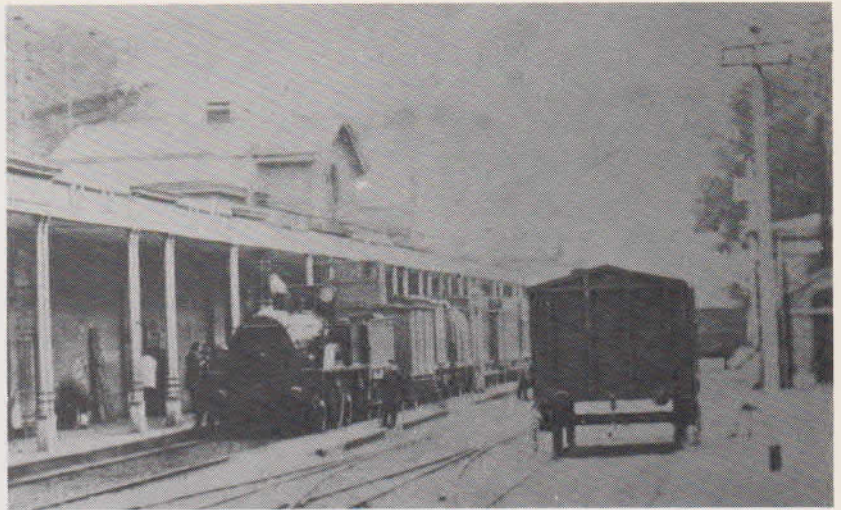
zes grote particuliere maatschappijen. De eerste trein reed er overigens reeds in 1828 tussen Saint Etienne en Andrézieux.

De eerste serieuze spoorwegplannen in België, in 1828, hadden tot doel een verbinding tot stand te brengen tussen de haven van Antwerpen via Mechelen en Brussel naar het Luikse industriebekken en verder naar Aken en Keulen. België kende immers weinig goed bevaarbare waterwegen. In deze nieuwe vervoersmogelijkheid zag men wel wat. Bevreesd als men was voor een isolement door blokkade van de Schelde door de Nederlanders, werden de plannen door het Belgische parlement zeer serieus genomen. In 1834 tekende koning Leopold I een besluit, waarbij de bouw van een staatsspoorwegnet zou worden gerealiseerd. De werken werden met grote voortvarendheid aangevat. Op 5 mei 1835, bij de opening van de eerste lijn tussen Brussel en Mechelen, vertrokken de eerste drie treinen met genodigden. Drie Engelse Stephenson-locomotieven trokken deze eerste treinen. De verdere ontwikkeling ging erg snel. De regering wilde het spoorwegnet zo snel mogelijk uitbreiden. Ook aan privé-maatschappijen werden concessies verleend. In 1870 beheerde de staat 869 kilometer spoorweg, de privé-sector 3.136 ki-

lometer. België was het eerste land op het continent, dat besloot om direct een samenhangend net van spoorwegen te bouwen en te exploiteren. De belangrijke verbinding Antwerpen-Keulen kwam tot stand in 1842.

Nederland is zich eigenlijk pas laat met de aanleg van spoorwegen gaan bezighouden. De eerste spoorlijn tussen Haarlem en Amsterdam werd geopend op 20 september 1839. Na het tot stand komen van deze verbinding ontstond er een heftige discussie over de wenselijkheid van invoering van spoorwegen in Nederland. Men vond de trekschuit en de diligence goed genoeg. Tegenstanders waren ook bang voor de gezondheid van de reizigers. De wagens van de goedkoopste klasse waren immers open rijtuigen. Ook sprak men voortdurend over het gevaar van "springen van de helsche machine tot gruzelementen". Felle tegenstanders waren de ondernemers in de binnenscheepvaart; de boeren niet minder: zij waren bang dat de koeien die in de weilanden naast de spoorlijn graasden, van schrik geen melk meer zouden geven.

Toch gingen de ontwikkelingen langzaam vooruit. De lijn Amsterdam-Haarlem werd doorgetrokken naar Den Haag en Rotterdam. Ze werd aangelegd en geëxploiteerd door de "Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij", voornamelijk met Duits kapitaal. Op 6 december 1843 kwam de lijn Amsterdam-Utrecht tot stand, die later werd doorgetrokken tot Arnhem. Deze lijn werd aangelegd en geëxploiteerd door de "Nederlandsche Rijnspoorweg-Maatschappij". Hier waren het voornamelijk Engelse financiers. Nederlands kapitaal was niet te vinden. Verdere initiatieven wilden maar niet vlotten. Koning Willem III deed er alles aan om concessionarissen te vinden en stond daarbij desnoods borg met persoonlijk kapitaal tegen een aantrekkelijke rente. Op 18 augustus 1860 kwam een wet tot stand tot aanleg van spoorwegen voor rekening van de staat. Met de komst van deze wet trok de staat de aanleg van spoorwegen aan zich. Was een lijn gereed, dan kon de exploitatie worden overgedragen aan een particuliere onderneming. Deze aanpak kwam echter ook niet van de grond, zodat in 1863 de "Maatschappij tot Exploi-



tatie van Staatsspoorwegen" werd opgericht. Nederland maakte echter een grote fout. De tot dan toe aangelegde spoorbanen hadden alle een spoorbreedte van 2 meter, het zogenaamde breedspoor. In alle omliggende landen was de spoorbreedte 1,50 meter, ofwel normaalspoor, (heden ten dage aangeduid als 1435 mm). Nederland isoleerde daardoor zichzelf en kon geen directe verbinding tot stand brengen met de buitenlandse lijnen. Alle goederen moesten aan de grenzen worden overgeladen. Uiteindelijk zag men de fout in en men verbouwde weer alle lijnen tot normaalspoor. Locomotieven, wagons en rijtuigen moesten worden omgebouwd of gesloopt. In 1866 kwam de ombouw van de lijnen gereed. De hele operatie, waarvoor de regering flinke subsidies gaf, kostte enorme kapitalen.

De spoorwegontwikkelingen in Limburg staan geheel los van die in Noord-Nederland. Het waren ook hier de buitenlanders die zich met plannen tot de regering wendden. Het gebeuren in Limburg zullen we wat uitvoeriger gaan bekijken.

Een spoorlijn voor Nederlands Limburg

Bij het ontstaan van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden in 1815 was Zuid-Limburg niet zo erg op Noord-Nederland georiënteerd. De banden met het Frans-talige Luik waren vooral bij de hogere standen zeer intensief. Burgerlijke milieus

De locomotief "Holland" op het station van Haarlem in het breedspoortijdperk (ca. 1865).

Ingenieur L.J.A. van der Kun, hoofdinspecteur in algemene dienst van de Waterstaat. Van 1843 - 1845 was hij als ingenieur-directeur betrokken bij de aanleg van de spoorweg van Amsterdam over Utrecht naar Arnhem.

Aan Van der Kun heeft Eijsden veel te danken. Hij was het die er op aandrong om de ontworpen spoorlijn Luik-Maastricht langs de rechter Maasoever te leggen in plaats van concurrerende plannen waarbij het tracé westelijk van de Maas getelijk van de Maas was gepland.



hielden meer het oog gericht op Aken en bedienden zich dan ook van de Duitse taal. Economische banden met het Noorden waren er wel. De Maas was van oudsher de waterweg waarlangs steenkool, kalksteen en industrieproducten vervoerd werden. Om deze verbinding met het Noorden te verbeteren liet koning Willem I de Zuid-Willemsvaart aanleggen. In 1827 werd deze waterweg opengesteld. In 1825 kwam de straatweg gereed tussen Maastricht en Aken. In 1835 wendde een aantal Akense zakenlieden zich tot de Nederlandse gouverneur in Maastricht met een plan tot aanleg van een spoorlijn tussen Aken en Maastricht. De gouverneur vond het plan toen nog te voortvarend. Maastricht was wel Nederlands doch het tussenliggend gebied tot aan de Duitse grens was sinds 1830 in handen van België.

Eerst in 1839 kwamen de huidige grensen tot stand. De handel met het Noorden leefde weer op. Een goede wegverbinding was er echter niet. Over de weg Maastricht-Roermond-Venlo-Nijmegen spreekt men van een "schier onbruikbare aarden baan". De Zuid-Willemsvaart is de enige verbinding van economische betekenis. Deze liep echter gedeeltelijk door Belgisch gebied, wat heel wat complicaties en vertragingen met zich mee bracht. De Maas was als wa-

terweg voor de scheepvaart onbruikbaar geworden. De vaargeul was sinds de Franse tijd totaal verwaarloosd.

In 1841 vormde zich onder leiding van de Maastrichtse zakenman W. Clermont een spoorwegcomité, dat ijverde voor de aanleg van spoorwegen vanuit Maastricht oostwaarts naar Aken, westwaarts naar Hasselt en naar het Luikse industriegebied in het Zuiden. De Kerkraadse mijnen zouden hun kolen dan tegen meer concurrerende prijzen kunnen afzetten. Ook de inmiddels tot stand gekomen Maastrichtse industrieën zouden van deze betere verbinding kunnen profiteren. Gouverneur Gericke van Herwijnen van Nederlands Limburg was enthousiast. De koning had ook wel oor naar deze plannen. De minister van Financiën verklaarde het plan te bevorderen; het geld zou misschien wel te vinden zijn.

Aan ir. Fr. W. Conrad, sinds 1840 directeur van de "Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij", werd opdracht gegeven tot het maken van een ontwerp voor de lijn Maastricht-Aken. Deze vroeg bijstand van de hoofdinspecteur van de Waterstaat ir. L.J.A. van der Kun te Den Haag die de enige in Nederland was met voldoende spoorwegervaring. Er werd geld beschikbaar gesteld voor de opmetingen. Besprekingen werden gevoerd met de "Rijnlandse Spoorwegmaatschappij" (een Duitse onderneming) voor het traject Aken-Duitse grens. De kosten werden geraamd op 3.700.000 gulden. Op 2 mei 1842 werd het wetsontwerp ingediend bij de Tweede Kamer der Staten-Generaal. De Tweede Kamer voelde niet veel voor het idee "geld beschikbaar te stellen terwille van een klein, afgelegen gewest, dat bovendien nog lid was van de Duitse Bond". Men dacht er niet aan. Op 30 juni 1842 werd het wetsontwerp dan ook ingetrokken. België daarentegen zat niet stil. De Belgische Staat voltooide zijn spoorwegverbinding tussen Antwerpen en Keulen in 1842. De reistijd tussen de haven van Antwerpen en Keulen kwam daardoor op anderhalve dag.

In Limburg liet men het er niet bij zitten. In 1843 werd opnieuw een comité gevormd, dat zich tot doel stelde het ontwerp van ir. Fr. W. Conrad ten uitvoer te brengen, maar nu met particulier kapitaal. In juli 1844



Het station van Hasselt rond 1856.

Op de gevel van het stationsgebouw is de kilometerafstand met Aken (65 km) en met Maastricht (28 km) aangegeven.

Een in uniform geklede wachteres heeft de twee schuifbomen gesloten. De trein rijdt links, zoals dit in België nog steeds het geval is, een Engelse erfenis uit de beginjaren van de spoorwegontwikkeling.

Op de achtergrond de toren van de St.-Quintinuskerk en de schoorstenen van de jeneverstokerijen.

Foto uit "Daar komt de trein" van Marie-Anne Asselberghs, Amsterdam 1981.

kwam bericht dat de aangevraagde concessie zou worden verleend. Het duurde nog twee jaar eer de regering op 13 februari 1846 de definitieve concessie verleende aan de inmiddels opgerichte "Aken-Maastrichtse Spoorwegmaatschappij". Het maatschappelijk kapitaal werd vastgesteld op 4.840.000 gulden. Het overgrote deel werd in Duitsland geplaatst. Slechts 500.000 gulden werd van Nederlandse zijde ter beschikking gesteld. Weer bleek de belangstelling van de Nederlandse geldschietters minimaal te zijn.

Voor deze lijnen alsmede enige jaren later voor de lijn Maastricht-Luik werd een spoorbreedte vastgesteld van 1,50 meter, dezelfde als die in Duitsland en België gebruikt werd, afwijkend dus van de Nederlandse! De Nederlandse regering beschouwde de Zuidlimburgse lijnen dan ook niet als behorend tot het Nederlandse spoorwegnet. Op 14 oktober 1846 was het punt van

de grensoverschrijding met Duitsland geregeld. De waarborgsom van 500.000 gulden was gestort. Men kon met de werkzaamheden beginnen.

Moeilijkheden bleven de Aken-Maastrichtse echter niet bespaard. De aannemingsom viel tegen. Voor het Duitse gedeelte bleken de aannemers niet betrouwbaar. In Aken ging een van de bankiers van de onderneming failliet. De aanvankelijk gestelde termijn van drie jaar moest in 1849 worden verlengd. In 1851 was de lijn nog niet voltooid en de concessie moest opnieuw worden verlengd en in 1853 nog eens. In de herfst van 1853 kon eindelijk de dienst tussen Aken en Maastricht worden geopend.

Toen de lijn haar voltooiing naderde, vroeg de directie bij de regeringen van België en Nederland concessie aan om de lijn te mogen doortrekken tot Hasselt en later tot Landen. Nog in 1853 werd met de uitvoering van dit werk begonnen. Een spoorbrug over de Maas moest worden gebouwd. Reeds op 1 oktober 1856 werd de dienst op deze lijn geopend.

De exploitatie van deze lijnen liep echter niet zoals gewenst. Het goederenvervoer bleef wel stijgen, maar van een sprong omhoog was geen sprake. Het reizigersvervoer bleek in 1857 weliswaar te zijn verdubbeld, maar dit was niet het grote transitopunt waarop men had gehoopt. De exploitatiekosten waren meer dan verdubbeld, om van de rentelasten nog maar te zwijgen. De dienst der Nederlandse douane was erg



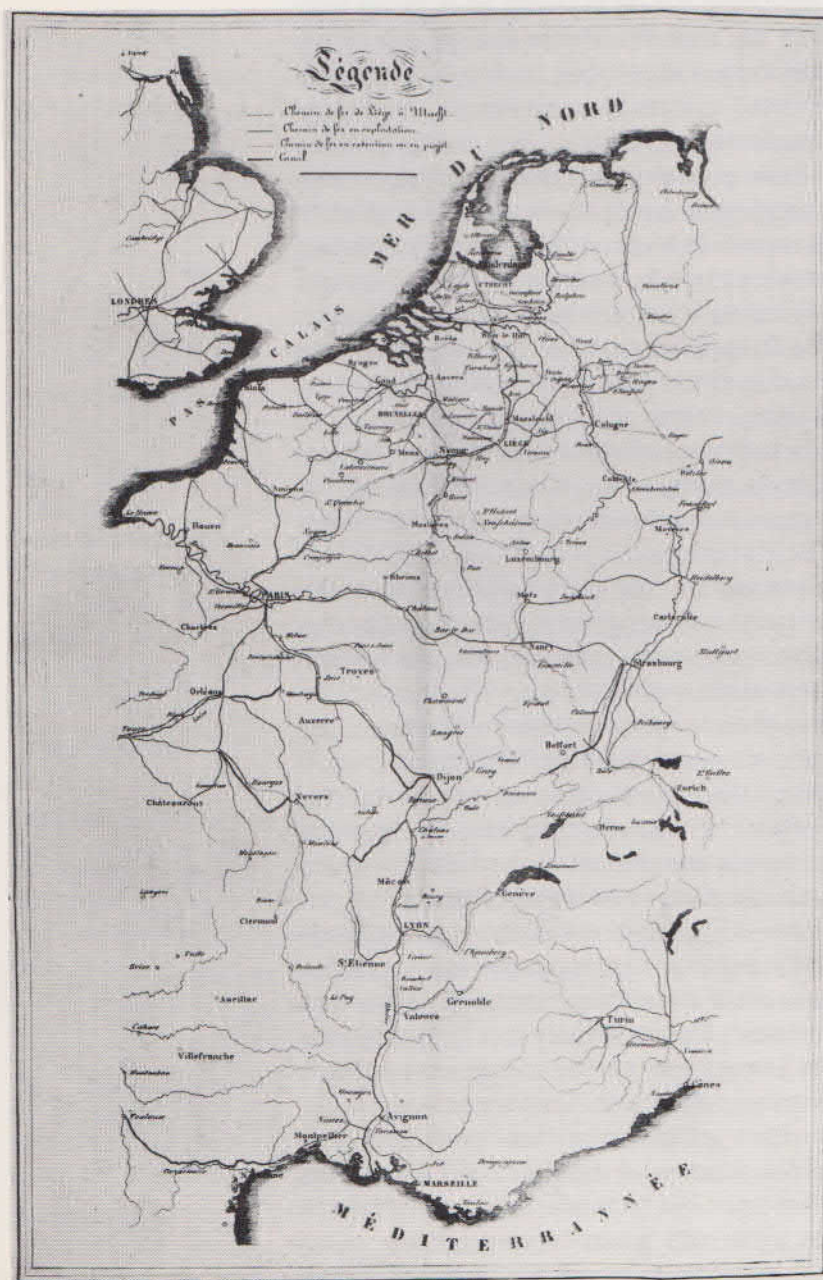
Landen. Intérieur de la Gare et le Parc

Station Landen rond 1910.

Eindpunt van de "Aachener - Maastricht - Landener Eisenbahn". Op de voorgrond een waterkraan voor de stoomlocomotieven, zoals deze ook vanaf 1863 op het stationsemplement van Eijsden heeft gestaan.

Foto uit "Stations van weleer" van P. Bastiels, 1985.

Kaart behorende bij het werkstuk van L. Rome (1854), waarop Eijsden centraal in Europa lijkt te liggen.



stroef; zo werden bijvoorbeeld verzegelde wagons, met goederen in Aken geladen en bestemd voor België, in Maastricht door de Nederlandse douane nodeloos opgehouden. De lading werd er minitueus gecontroleerd, ofschoon dit geheel in strijd was met het internationale gebruik. Om deze moeilijkheden uit de weg te gaan, gebruikten de Belgen en de Duitsers liever de spoorweg Aken-Verviers-Luik-Antwerpen waar zich geen grensproblemen voordeden. Tegen een dergelijke concurrentie was de Aken-Maastrichtse niet opgewassen. Toen de lijn in 1858 geheel was afgebouwd (personeelswoningen, stations, etc.) verkeerde

de spoorwegmaatschappij eigenlijk reeds in staat van faillissement. Een reorganisatie leverde niet het gewenste resultaat op ondanks minder treinen en minder personeel. Regeringssteun werd zowel door Nederland, als door België en Pruisen afgewezen. De "Preussische Seehandlungsgesellschaft", een der grote aandeelhouders, nam uiteindelijk de directie over. De Aken-Maastrichtse was voortaan (vanaf 1861) een Duitse onderneming en trad naar buiten onder de naam "Aachener-Maastricht-Landener Eisenbahn". "Spezialdirektor" werd de Akenaar Sommer.

De concessie

Ook van deze lijn was reeds vóór 1839 sprake geweest. Na de afsplitsing van België in dat jaar bleven zich gedurig kandidaat-concessionarissen melden. Reeds in 1836 waren Luikse zakenlieden geïnteresseerd in een lijn Luik-Venlo. In 1844-1845 hadden deze Luikenaars hun aanvraag teruggebracht tot Luik-Maastricht, maar een financiële crisis in die jaren droeg er toe bij dat deze plannen voorlopig bleven rusten. In 1846 had de Belgische regering aan de Kamer toegezegd dat zij aan serieuze kandidaten de concessie niet zou weigeren. In de zomer van 1854 tenslotte, opende de Belgische regering onderhandelingen met de Nederlandse over de aanleg van een spoorlijn Luik-Maastricht langs de rechter Maasoever.

Deze lijn was bedoeld als schakel in het verkeer tussen Parijs en het oostelijk deel van Frankrijk enerzijds en Noord-West-Europa anderzijds. Voorlopig zou deze lijn enkel verbindingen tot stand kunnen brengen met Aken, Keulen, Düsseldorf en Noord-Duitsland. Voor een spoorlijn Maastricht-Roermond-Venlo was van Nederlandse zijde vooralsnog weinig interesse. Bovendien was te verwachten dat tengevolge van de nieuw aan te leggen lijn de "thans kwijnende Aken-Maastrichtse" meer verkeer zou krijgen. Toen zich het volgende jaar (1855) een Duits-Belgisch-Nederlandse combinatie had gevormd, die de steun genoot van de regering te Brussel, drong de Nederlandse minister Van Reenen er op aan ook van Nederlandse zijde medewer-

king te verlenen. De koning dacht aanvankelijk uit loyaliteit tegenover kandidaat-concessionarissen van een ontworpen concurrerende lijn, zijn medewerking te moeten weigeren, maar minister Van Reenen was zeer geporteerd voor de lijn langs Eijsden, die hij zag als belangrijke handelslijn. Er viel voor zijn departement heel wat te doen want men wilde ten aanzien van deze lijn te werk gaan volgens het Belgische systeem: niet de aanvragers moeten gedetailleerde plannen plus kostenberekeningen indienen, maar het departement stelde het "Cahier des Charges" op waaraan de concessionarissen hadden te voldoen. Daarmee waren meteen, voor het geval de transactie niet doorging, voor eventuele andere liefhebbers de eisen en voorwaarden vastgesteld. De aanvragers van de concessie waren de heren B. Suermondt grondeigenaar te Aken en A. Gadiot grootgrondbezitter te Gronsveld, die later medewerking verkregen van de heer F. Schiffers, bankier te Ixelles bij Brussel. Zij kozen in Nederland domicilie ten huize van IJ. Suermondt te Utrecht. Vóór de plannen tot uitvoering kwamen, overleed Schiffers, daarna trad zijn weduwe voor zich en haar kinderen als mede-concessionaris op. Het "Cahier des Charges" werd opgemaakt door een Belgisch-Nederlandse commissie.

In februari 1856 kon het ontwerp van deze concessie aan de combinatie van kandidaat-concessionarissen worden voorgelegd; in juni werden de voorwaarden door haar gedelegeerden aanvaard. Ir. Van der Kun, hoofdinspecteur in algemene dienst bij de Waterstaat, drong er bij de minister op aan om snel te beslissen, want reeds waren er aanvragen in de maak van ondernemers, die een lijn van Luik door Belgisch Limburg direct naar het noorden tot Eindhoven hadden ontworpen. „Zij zouden voor ons alles kunnen bederven". Eind juli werd van Nederlandse zijde de voorlopige concessie verleend voor het traject Maastricht-rijks grens. Op 3 oktober volgde de Belgische concessie voor het traject rijks grens-Luik.

Dat samenwerking met de Aken-Maastrichtse in de bedoeling lag, blijkt ten overvloede uit de bepaling: "De convooien zou-

den van Namen en Luik naar Hasselt en Aken moeten kunnen rijden alsof het alles één maatschappij ware". De Belgen noemden dit het zogenaamde libre-parcours, dat bij de Belgische spoorwegmaatschappijen zonder meer aan alle aangrenzende lijnen moest worden toegestaan. Het libre-parcours werd later ook in Nederland ingevoerd. In de concessie werd voorts een minimum gesteld van drie personentreinen dagelijks, dit in beide richtingen. Maar de nadruk ten aanzien van de dienst valt op de behoeften van handel en industrie. Er is sprake van industrieterreinen, magazijnen, loodsen, kranen en zijsporen. "Met toestemming van de regering zal ieder ter zijde van de spoorlijn dergelijke emplacements mogen aanleggen, steeds natuurlijk na overleg met de directie van de spoorwegmaatschappij. Deze is dan ook gehouden om de goederen van of bestemd voor deze vestigingen op hun emplacements af te leveren". In Nederlandse spoorwegkringen was deze nadruk op de dienst aan handel en industrie wel een heel ongewoon geluid. De Belgen schenen het vanzelfsprekend te vinden dat de beide lijnen, die in Maastricht samenkwamen, daar een gemeenschappelijk station zouden hebben. Volgens Nederlandse denkbeelden was zo iets beslist niet mogelijk. In Amsterdam bijvoorbeeld lag het station van de lijn Haarlem aan de ene zijde van de stad en het station van de lijn Utrecht aan de andere zijde. Reizigers en goederen werden van het ene naar het andere station vervoerd per diligence en per paard en wagen. Het toenmalige voorlopige station van de Aken-Maastrichtse lag in Wyck, juist buiten de toen nog bestaande fortificaties van de stad. Maastricht wilde absoluut een station binnen de wallen. Ir. Van der Kun wees dit af. „Maastricht", zo schreef hij, „rekende alleen met het plaatselijk belang, maar het is een te kleine stad, om zelve alleen een spoorlijn te kunnen voeden". Er gingen echter nog verscheidene jaren heen eer de initiatieven konden worden uitgevoerd. De concessionarissen hadden wel plannen, maar geen geld.

Wel werd op 3 oktober 1856 te Amsterdam door het bankiershuis Bisschofsheim de verlangde waarborgsom gestort, maar begin 1858 was er nog geen vennootschap

gevormd en was het werkkapitaal nog niet bijeengebracht. Gelukkig hechtte Luik veel waarde aan de aanleg van juist deze lijn, zodat de bestuurders van de stad Luik de oorspronkelijke concessionarissen in contact brachten met een belangrijk Brussels bankiershuis. De concessionarissen trachtten nu onderhands hun concessie over te doen aan het bankiershuis Brugmann fils et Cie te Brussel samen met ene ir. Du Pré. Voor het Amsterdamse bankiershuis Bisschofsheim traden de gebroeders De Rothschild uit Parijs in de plaats, die samen met Brugmann het kapitaal zouden fourneren. De belangstelling van de De Rothschilds laat zien dat zij in de aan te leggen lijn een verlengstuk zagen van de lijn Parijs-Luik.

In Den Haag vond men dit "hoogst onregelmatig": overdracht zonder toestemming en aan particulieren, niet aan een vennootschap, dat kon niet. De nieuwe concessionarissen werden niet als zodanig geaccepteerd. Ir. Van der Kun was echter niet zo snel uit het veld te slaan. Hij droeg deze spoorlijn een warm hart toe. Hij nam direct de bestudering van de ingediende stukken ter hand en stelde voorlopig ir. Du Pré, niet de eerste de beste, die honorair hoofdinspecteur van de Ponts et Chaussées (de Belgische Waterstaat) was, te beschouwen als gemachtigde van de oorspronkelijke rechthebbers, Suermondt, Gadiot en Schiffers. Van der Kun dreef zijn zin door en wees de regering op het grote belang voor Nederland, zodat de concessie terstond definitief werd verklaard, nog steeds aan de oorspronkelijke aanvragers. We schrijven 4 oktober 1858. België volgde veertien dagen later. Daarna moest nog de goedkeuring van de uitgewerkte bestekken volgen en de oprichting van een naamloze vennootschap. Op 17 juli 1859 kwamen de concessionarissen en de gedelegeerden van de beide regeringen te Brussel bijeen om de plannen af te ronden. Men bereikte een akkoord. Op 4 februari 1860 werd het punt van de grensoverschrijding vastgesteld.

De gebroeders De Rothschild, die officieel niet bij de concessieverlening betrokken waren, maar zonder wier kapitaal de onderneming niet gestart kon worden, gaven aan Brugmann fils et Cie opdracht om het kapitaal voor de spoorweg bijeen te

brengen. De De Rothschilds zouden zelf voor drie achtsten deelnemen. Op 31 maart 1860 werd ten overstaan van notaris Vanderlinden te Brussel de naamloze vennootschap opgericht, zich noemende: "Compagnie du chemin de fer de Liège à Maestricht et ses extensions". Op 28 april stemde ook de Nederlandse regering toe in de overdracht van haar concessie aan de nieuwe vennootschap. Hiermee was ook de laatste hindernis in verband met de concessieverlening genomen. We besluiten hiermee het beknopte overzicht van het tot stand komen van onze spoorlijn. Enkele elementen zullen we in de volgende hoofdstukken wat nader uitwerken.

De verwachtingen: het werkstuk van L. Rome

Een handelslijn

We willen in het nu volgende gedeelte aandacht schenken aan de motieven die een rol speelden bij de stichting van de spoorlijn Luik-Maastricht. De nadruk bij de initiatieven tot de aanleg van onze spoorlijn lag van het begin af aan niet op personenvervoer, maar op het vervoer ten dienste van handel en industrie. Het personenvervoer was bijzaak. Van waar komt dan deze kijk op de zaak? De heren Suermondt, Gadiot en Schiffers wisten wel een concessie te bemachtigen, maar verder kwamen ze niet. Geld was er bij de Maastrichtse industriëlen niet te vinden. Van Belgische zijde was er des te meer belangstelling.

De Luikenaars ontwierpen meerdere plannen. Een ervan was een zo rechtsteeks mogelijke verbinding tussen Luik en Utrecht via Eindhoven en Den Bosch (zie kaart op pagina 5). Het lijnstuk Luik-Maastricht liep langs de linker Maasoever. Een station voor Maastricht was ontworpen nabij de Tongerse Poort, ook weer buiten de Maastrichtse vestingwerken. De lijn is er nooit gekomen. Waarschijnlijk dankzij ir. L.J.A. Van der Kun, hoofdinspecteur in algemene dienst bij de Waterstaat in Nederland, die de voorkeur gaf aan een spoorweg langs Eijsden.

Een rapport, opgesteld door een zekere L. Rome uit Amay (provincie Luik), gedagtekend december 1853, geeft ons heel wat duidelijkheid over het waarom van de Luikse belangstelling in een spoorverbinding met Nederland. Dit werkstuk, genoemd „Chemin de fer Hollando-Belge”, behoorde bij een concessie-aanvraag voor de ontworpen lijn Luik-Utrecht. In een later stadium beperkte men zich tot de sectie Luik-Maastricht. De concessie voor deze lijn werd aangevraagd op 12 oktober 1853.

In de inleiding stelt de schrijver het een spijtige zaak te vinden dat een zo belangrijke haven- en handelsstad als Amsterdam geen railverbinding heeft met de grote steden in het zuiden van Europa, terwijl deze steden onderling wel reeds over deze snelle verbindingsweg beschikken. Hij schrijft verder dat een spoorlijn beslist op haar plaats zou zijn, ten eerste als verbinding met het Luikse industriebekken en ten tweede als bijdrage tot verbetering van de culturele uitwisseling tussen de Nederlandse steden enerzijds, en België en Frankrijk anderzijds. Deze nadruk op de culturele aspecten schijnt in die dagen een geliefd stokpaardje te zijn geweest om het belang van een economische zaak sterker in het daglicht te stellen. De kern van de zaak is echter dat de Luikenaars bevreesd zijn voor de opkomende concurrentie uit Duitsland. Genoemd wordt de zich sterk uitbreidende kolen- en staalindustrie in Westfalen. Men vreest dat de Duitsers op den duur het voordeel zullen krijgen van goedkoper transport. L. Rome stelt verder dat uit het Luikse op dat moment alleen vervoer mogelijk is via de waterwegen de Maas, het kanaal Luik-Maastricht en de Zuid-Willemsvaart. Een spoorlijn is voor Luik zeer belangrijk en kan zo aangelegd worden dat ook steden die niet aan een waterweg liggen gemakkelijk en snel bereikbaar zullen zijn. De Luikse industriële hechten grote waarde aan een spoorlijn om hun produkten tegen concurrerende prijzen te kunnen blijven aanbieden. Volgens het rapport is Nederland een belangrijke afnemer van grondstoffen. In zijn rapport maakt L. Rome verder een uitgebreide studie betreffende de vooruitzichten inzake het vervoer van reizigers en goederen per spoorweg.

Het reizigersverkeer

Voorhanden zijnde cijfers tonen aan dat op het reeds in gebruik zijnde lijnstuk tussen de beide Luikse stations Guillemins en Longdoz in het jaar 1851 een aantal van 342.528 reizigers van de spoorweg gebruik maakten. Het aantal reizigers tussen Luik en Maastricht, per diligence of per stoomboot, ligt op 500 per dag oftewel 180.000 per jaar. Te verwachten is dat nadat de spoorweg gereed zal zijn, door sneller en goedkoper vervoer het aantal reizigers zal verdubbelen. Men verwacht tevens toeristisch bezoek uit Aken, dit via de Aken-Maastrichtse spoorweg. Men gaat zelfs zo ver dit te schatten op 14.400 reizigers per jaar. Om de verwachtingen niet al te rooskleurig voor te stellen besluit men om bij de exploitatieberekening toch maar uit te gaan van 260.000 personen, die te zamen goed zijn voor jaarlijks 6.580.000 reizigerskilometers.

Het goederenvervoer

Het rapport stelt verder Luik voor als centrale plaats voor het vervoer van stukgoed. Men verwacht een transport van 2.688 ton aan pakjes van minder dan 5 kg en evenzoveel ton aan pakjes van meer dan 5 kg, met een totaal van 337.576 treinkilometers.

Ten aanzien van het specifieke goederenvervoer vinden we in het rapport zeer interessante gegevens. Naar opgave van het Belgische ministerie van Financiën over het jaar 1851 stelt L. Rome enkele verzamelstaten op van te verwachten transport per spoorweg tussen Luik en Maastricht. Het vervoer wordt verdeeld in drie tariefklassen.

Behorend tot de eerste klasse, zwaar vervoer, totaal geschat op 143.515 ton à B. fr. 0,40, vinden we als voornaamste goederen: kolen 80.000 ton, hout 1.150 ton, kalk 6.100 ton, staal 4.500 ton, granen 22.600 ton, natuursteen 3.300 ton, vis 10.700 ton, aardappels 3.020 ton.

Tot de tweede klasse, totaal geschat op 10.200 ton, vrachtprijs B.fr. 0,75 per ton, behoren o.a.: boter, fruit, vlees, suiker, koffie, kaas en vet, katoen, munitie, machines, chemische produkten en tabakswaren.

In de derde klasse, geschat op 648 ton en te vervoeren voor B.fr. 1,00, vinden we wij-

nen, gedistilleerd, glaswerk, tabakspijpen, enz.

Het rapport maakt buiten deze klassen nog melding van het vervoer van bomen en planten, specerijen, olifantstanden, mineraalwater, sponzen, horloges, muziekinstrumenten, walnoten, uien, bloemen, enz. Bovendien verwacht men nog een belangrijk vervoer van vee. Voor paarden geeft men een aantal van 1344 stuks, voor koeien, runderen, kalveren en varkens 17.545 stuks en voor schapen, lammeren en biggen 51.500 stuks.

L. Rome besluit zijn rapport met een overzicht van ontvangsten en uitgaven. De recette per jaar wordt berekend op:

- Ontvangsten uit reizigersverkeer	B.fr. 348.742,00
- Ontvangsten uit goederenvervoer	B.fr. 528.499,10
Totaal	B.fr. 877.241,10

De exploitatiekosten worden berekend op B.fr. 419.352,58.

Men komt aldus op een batig saldo van B.fr. 457.888,52.

Het te investeren kapitaal wordt berekend op B.fr. 7.000.000,--. Volgens bovenstaande gegevens rekent men op een rendement van ruim 6,5%. We stellen vast dat met een dergelijk rendement de onderneming als zeer lucratief werd voorgesteld.

Dit moest wel investeerders trekken.

De schrijver merkt verder nog op dat zich bij de aanleg van spoorwegen in België geen politieke moeilijkheden voordoen. Een snelle uitvoering is er normaal. Aangaande de lijn Luik-Maastricht verwacht hij meer problemen: We zullen met een langzame afwikkeling rekening moeten houden. Onze ervaring is dat het provinciebestuur van Nederlands Limburg rapporten lang terzijde laat liggen en dat brieven zeer laat worden beantwoord. Hoe dan ook, de lijn zal er komen. Ze is onmisbaar voor de Luikse handel, een aantrekkelijk rendement is mogelijk. Het zal in onze ogen enkel een kwestie van tijd zijn.

Als we het Luikse rapport mogen geloven, zou de scheepvaart over de Maas en het kanaal Maastricht-Luik in de toekomst nog maar van geringe betekenis zijn. De nieuwe spoorweg zou praktisch alle vervoer aan zich trekken. Toch zou de scheepvaart door zijn concurrerende vervoersprijzen een geduchte concurrent van de spoorweg blijven, met name voor het vervoer van stortgoederen. Moeten we dit onderdeel uit het rapport zien als een typisch Belgische benadering van de zaak? Zelf over weinig goed bevaarbare waterwegen beschikend, hechtten de Belgen grote waarde aan het nieuwe revolutionaire vervoermiddel, waarbij op het traject Luik-Maastricht de concurrentie van de scheepvaart mogelijk zeer onderschat werd. De exploitatiecijfers uit de eerste jaren laten in ieder geval zien dat het goederenvervoer niet die vlucht had genomen, die men ervan verwachtte. Zeker is wel, dat met de komst van de spoorwegen het diligence-tijdperk voorgoed voorbij was. Op onze lijn viel het reizigersvervoer niet tegen. Het was echter niet voldoende om tot grote winsten te komen, maar daarover later.

Het Cahier des Charges

Midden 1854 opende de Belgische regering met de Nederlandse onderhandelingen over een spoorweg langs de rechter Maasoever langs Eijsden. Het eerder voorgestelde tracé westelijk van de Maas leek van de baan. Een Belgisch-Nederlandse

De een zijn brood is de ander zijn dood. Voorgoed voorbij is de tijd van diligences en postkoetsen. De tekenaar van deze prent maakt ons dit overduidelijk:

*de koets totaal verval-
len, het paard brood-
mager en op de achter-
grond de concurrent,
"het ijzeren paard", dat
de slag duidelijk ge-
wonnen heeft. En wat
met de voerman? Werkt
hij nu bij de spoor-
wegen?*

*Prent uit "Daar komt
de trein" van Marie-
Anne Asselberghs, Am-
sterdam, 1981.*



commissie werd benoemd om de voorwaarden vast te stellen waaronder de concessie verleend zou worden. Van Belgische zijde hadden daarin zitting de inspecteur-général des Ponts et Chaussées Willmar, en de hoofdingenieur in de provincie Luik Delahaye; van Nederlandse zijde L.J.A. Van der Kun, inspecteur van de Waterstaat in algemene dienst en W. Badon Ghijben, hoofd-ingenieur van de Waterstaat in Nederlands Limburg. De inbreng van Nederlandse zijde blijkt niet groot geweest te zijn. Het lastenboek werd opgesteld naar Belgisch voorbeeld, natuurlijk geheel in het Frans. De voorwaarden en reglementen waren groten-deels dezelfde als die welke aan de concessiehouders van Belgische lijnen waren opgelegd.

Ten aanzien van het Nederlandse en het Belgische gedeelte van de lijn werden de voorwaarden gescheiden in twee kolommen opgesteld en waar nodig werden voor de beide lijnstukken aparte condities vastgesteld. Het was een degelijk en lijvig werkstuk van 78 artikelen. Ervaring in dit soort werk hadden de Belgen immers wel. Zoals we reeds eerder zagen, week deze aanpak sterk af van de Nederlandse. Hier waren het de aanvragers zelf die hun condities stelden en gedetailleerde plannen lieten ontwerpen, die dan ter goedkeuring aan de betrokken minister dienden te worden voorgelegd.

Enkele onderwerpen uit het „Cahier des Charges” zullen we nader toelichten. Artikel één vermeldt dat de ontworpen spoorlijn begint te Luik bij het station Longdoz, en eindigt te Maastricht nabij het station van de Aken-Maastrichtse Spoorwegmaatschappij. De beide genoemde stations kunnen gemeenschappelijk gebruikt worden, doch indien de spoorwegdirectie besluit om aparte stations te bouwen dan dienen deze zodanig gelegen te zijn dat zij een directe aansluiting geven, te Luik op de lijn naar Namen en te Maastricht op de lijn Hasselt-Aken.

De voorlopige concessie, zegt artikel twee, wordt verleend onder voorwaarde dat binnen acht dagen nadat de beide regeringen aan het „Cahier des Charges” hun goedkeuring gegeven hebben een voorlopige waarborgsom wordt gestort, voor het

Nederlandse gedeelte van Fl. 25.000,— en voor het Belgische gedeelte van Fl. 50.000,—

De Nederlandse regering verplicht zich haar medewerking te verlenen om tijdig de benodigde gronden te kunnen onteigenen. Lukt dit niet binnen de gestelde termijn van zes maanden dan zal de definitieve concessie niet verleend worden. De voorlopige waarborgsom zal dan terugbetaald worden, terwijl de concessiehouders geen recht kunnen doen gelden op schadevergoeding. Voor België wordt aangaande onteigening niets vermeld.

De concessie wordt verleend voor een termijn van negentig jaar. Na het verstrijken van deze termijn zal de regering al de rechten overnemen. De overnameprijs zal in overleg bepaald worden.

Verder wordt bepaald dat binnen zes maanden na de dag waarop de definitieve concessie is verleend, door de concessionarissen het ontwerp van het tracé met lengte- en dwarsprofielen dient te worden voorgelegd. Bij het ontwerp dient men met het volgende rekening te houden. Zowel te Luik als te Maastricht zal een gedeelte van de spoorweg gelegen zijn op gronden, behorend tot de vestingwerken van de steden. De concessionarissen zullen voor de uitvoering van hun plannen met de beide ministers van Oorlog tot een akkoord moeten komen. De kosten van alle eventuele aanpassingen aan de vestingwerken komen voor rekening van de concessionarissen.

Ook lezen we nog dat de beide regeringen in gezamenlijk overleg richtlijnen zullen opstellen ten aanzien van de veiligheid en de dienstregeling. Er zullen dagelijks drie personentreinen rijden in beide richtingen. Open rijtuigen worden niet toegestaan, zo vooruitstrevend was men reeds. In Nederland reden toen nog rijtuigen van de derde klasse, die niet voorzien waren van vensterruiten. Hoogstens waren de openingen afgeschermd met zeiltjes.

In het „Cahier des Charges” werd tevens bedongen dat aan militairen slechts de halve prijs mocht berekend worden. Ook moest de spoorwegmaatschappij toestaan dat militair materieel tegen speciale tarieven werd vervoerd. Zelfs moest de maatschappij materieel beschikbaar stellen

telkens als de minister van Oorlog dit nodig achtte, ook buiten de dienstregeling om, zowel overdag als 's nachts. Verder werd er bepaald dat de maatschappij gratis speciale wagens voor het vervoer van gevangenen moest aankoppelen. Zolang Nederland nog geen speciale gevangenvoertuigen in gebruik had zouden gewone doch afzonderlijke rijtuigen dienst doen. In ieder geval hadden de gevangenen en hun begeleiders vrij reizen.

Het vervoer van poststukken en brieven diende ook gratis te geschieden. Aankoppeling van speciale postrijtuigen moest worden toegestaan. Ook hier weer een soortgelijke vermelding: zolang Nederland geen postrijtuigen ter beschikking heeft zijn de concessionarissen verplicht om het transport van poststukken per reizigerswagen te laten plaatsvinden. Bij elk station moest door de concessiehouders gratis een terrein beschikbaar gesteld worden voor eventuele bouw van een post- en telegraafkantoor. Telegraaflijnen moesten langs de spoorlijn aangelegd kunnen worden, zelfs moest de spoorwegmaatschappij onmiddellijk een locomotief beschikbaar stellen om dringende reparaties aan telegraaflijnen uit te kunnen voeren. Personeel bij de posterijen reisde ook gratis.

Aan de grensstations Eijsden en Visé diende aan de douane de nodige ruimte gratis beschikbaar te worden gesteld voor de douaneformaliteiten. Te Eijsden werd in het stationsgebouw zelf een ontvanganktoor met visitatiezaal ingericht. Ook werd er woonruimte voor de ontvanger der invoerrechten en accijnzen gebouwd. Het douanepersoneel spoorde ook gratis.

Ten aanzien van het onderhoud worden niet mis te verstane voorwaarden opgelegd. De spoorweg, de kunstwerken, stations en bijgebouwen zullen te allen tijde in perfecte staat van onderhoud moeten zijn; zodra men in gebreke blijft zal het ministerie beslag kunnen leggen op de inkomsten en zelfs 10 % als schadevergoeding kunnen opeisen. Voldoet de exploitatie niet, dan kan de staat deze overnemen of eigen materieel inzetten. Voor de Belgische staatsspoorwegen zou dit laatste geen probleem opleveren, maar in Nederland was zo goed als geen geschikt

materieel voorhanden daar hier het breedspoorwijdperk nog niet ten einde was.

In een volgend artikel lezen we dat op de spoorweg door de staat, noch door de provincie of gemeenten tol geheven kon worden. In Nederland was dit wel eens anders. Bij het binnenkomen van grote steden als Amsterdam en Haarlem stopte de trein aan de stadsgrens en moest ter plaatse tol betaald worden. Bekend is dat te Maastricht in de jaren 1865-1866 op de staatslijn Maastricht-Roermond de trein te laat was en de aansluiting miste doordat de tolboom te lang gesloten bleef. De tolwachter was namelijk in slaap gevallen.

Artikel 62 bepaalt verder dat de in gebruik te nemen locomotieven, rijtuigen en goederenwagens geschikt moeten zijn om ook op andere lijnen te worden ingezet. Het materieel moet minstens voor drie vijfde van Belgische makelij zijn. Met deze bepaling zorgde België voor opdrachten voor de eigen industrie. Eigenlijk een logische zaak, daar België hoogwaardige en technisch goede produkten te bieden had. Omdat het grootste gedeelte van de spoorlijn op Belgisch grondgebied lag hadden de Belgen waarschijnlijk hier ook de grootste vinger in de pap.

Artikel 70, ook vermeldenswaard, zegt dat indien bij de grondverplaatsingswerken kunstvoorwerpen, antiquiteiten of zaken van historische waarde gevonden worden, deze eigendom worden van de staat. Hiermede stellen we vast dat de belangstelling voor dit soort zaken toch niet alleen iets is van de laatste tientallen jaren.

Nadat de Belgisch-Nederlandse commissie op 22 oktober 1855 werd gevormd en met haar werkzaamheden was begonnen kon Van der Kun reeds op 21 januari 1856 aan Badon Ghijben berichten dat de conceptvoorwaarden voor het „Cahier des Charges" gereed waren. Hij verzoekt aan Badon Ghijben deze te willen nazien en eventueel zijn opmerkingen kenbaar te maken. Op 27 februari werden de conceptvoorwaarden door Badon Ghijben persoonlijk overhandigd aan A. Gadiot te Gronsveld met het verzoek om ze, samen met zijn compagnons, te bestuderen en eventuele "tegenbedenkingen" kenbaar te maken.

Bèr Pachten.

Bronnen:

De volledige bronvermelding zal na het laatste deel volgen. Voor deze eerste aflevering werd in het bijzonder gebruik gemaakt van:

- gedrukte bronnen:
 - Marie-Anne Asselberghs, Daar komt de Trein, Amsterdam 1981;
 - W. Hartgerinck-Koomans, Een spoorlijn voor Nederlands Limburg (1835-1856), 's-Gravenhage 1962;
 - G. Hupkes, Treinen, Amsterdam 1964;
 - L. Rome, Chemin de fer Hollando-Belge, Liège 1854, section de Liège à Maastricht (in te zien op de Gemeentelijke Archiefdienst Maastricht);
- ongedrukte bronnen:
 - Rijksarchief in Limburg, Archief Hoofdingenieur Rijkswaterstaat directie Limburg, inv.nr. 61 (Spoorlijn Luik-Maastricht).

't Gebäörde bie oes.

Ien de twiengtiger jaore zien vööl kiengder oet Oostenriek ien Limburg doer pleegawwers opgenoeëme. 't Waore wejskiengder van d'n oerlog '14-'18, of òòch kiengder oevaan de vader gesjneveld waor en de allengsjtaonde weduwvrow geng kaans zaog häör kiengder van 't hoegnudige aeete en drienke te vuurzien, laot sjtoeën dat ze nog ien sjtaot waore hun òòch nog fetsoenlek te klejje.

Bie oes ien 't duerep waore dat d'r vijf en 't moot gezaag zien, ze keme òòch nog ien de groetsjte hoeshawes. Zjuus of ze dao nog baeëter aonvoeëlte wat hoenger en érmooj vuur kiengder betèkende.

De kiengder zien oengevaer oengderhaaf jaor bie oes geblieëve. Ze zien hie òòch nao sjaol gegaange en drij van hun hebbe mit oes hun kleng kemunie gedoeën. Iene sjaol kraoge ze vuraal raekene, sjrieve en ze loze oet Duitse beukskes. Aardrijkskunde en geschiedenis waor ien daen tied zoe 'nne hutspot en de kaoërt van Europa woert mit d'n daoëg veraanderd. Dao hawwe dij jonges nieks aon, nieks vaan te liere; trowwens vuur oes òòch neet.

De mèèsjter dae oes 'n oor per waeëk Duitse lis gaof, zurregde devuur dat ze vuraal raekene, laeëze en sjrieve koesse.

Ène van hun, Jozef Breitner, heb iech good gekind. Vier hawwe 'nne groete moosjtem mit blomme en fruet ien alle soorte en vööl plaots vuur te sjpuële. Nao sjaol en es v'r vrie hawwe waor Jozef altied bie oes. 't Waor e kleng klèèsper kaeële. Aon 't begin zaogste d'n érmooj van ze geziech. Wie me ma 'm d'n iesjte kier zaog, zaag ze oet de groengd van häör hart: „Doe érrem kleng sjiets sjuutske,” en sjtong ze al vaeërdeg mit 'nne teleur pap of 'n boeëterham.

Wie v'r oes iesjte kemunie dege moes Jozef netuurlek 't zellefde pekske kriege es vier. Pa, ma, Jozef en iech zien nao Luuk gegaange nao d'n „drapeau Belge”, 'nne klèjerwienkel oe 'nne noenk van pa de „Partron” sjpöölde. Ien daen tied waor dat neet zoegget bezuungders; vööl luj oet oes duerep zien ien Luuk ien de commerce gegaange, zien dao riek gewoerde of moesse van érmooj weer lòpe goeën.

Iech zeen de kemuniepekskes nog vuur

miech, e matrozepekske mit 'n kwaansijs horloëgekittel vaan kaord, oe òòch nog e fluetsje aon hong. En noe moot gezaag zien, oe aandere oes klèjer gegòwe woerte op de greuj en miesjtaal te vullig waore, vuur e kemuniepekske hoofde dat neet. 't Moes fleurig passe en woert lever nog bewaord vuur d'n opvolger ien 't hoeshawe tieëge dat 't te groet gegòwe woert.

Wat miech vuraal van Jozef biegeblieëve is, is dat e geweldig sjoen koes zinge. Van häöm heb iech de iesjte „heimatlieder” gehuurd en iech kaom neet van de gedèchte aof dat 'r daan toch e bietteke heimwee ien z'n sjtum kloenk.

Neet begriepe koes iech dat de jonges opens weer truk ginge nao hun laand; of ze dat moeste? Oòch es ze zellef lever waore hie geblieëve? Oes klas is mitgegaange nao Mesjtreech oe de langen trein vuur Duitsland vaeërdeg sjting. Dao hebbe ziech dow tafferele aofgesjpööld dij oes, kiengder, versjriekkelek hebbe aongegrieëpe. Allewijl ziet m'r zoegget dikker op d'n tillevisie, meh vuur oes waor 't now en zal 't oes altied bieblieve. Vanoet gaans Limburg keme de pleegawwers mit de kiengder ien Mesjtreech nao d'n trein. De kiengder sjriewde, buëkde, klaamde ziech aon hun pleegmoeder vasj. Sommige woerte mit twie maan d'n trein iengedraoëge. Iech heb Jozef d'n trein ien zien goeën mit 'nne knòp van ma häöre jas ien z'n haand geklemd.

't Laeëve gèet doer. Aon 't begin woert op de sjaol en aon 't hoes nog uëver de jonge gekald, meh òòch dat leet nao en ie ste van sjaol gings waor 't verhaol vuur diech gedoeën es neet . . .

Wie ien 1940 de Pruusje keme en dij bie oes de Maos uëver moeste vuur 't fort van Eben Emaol, kraoge v'r ien 't duerep e lazarit. Neet vuur zijwoer gewonde, dij ginge nao Mesjtreech, nèe 't waor 'nnen hulpposj vuur kleng oengelukskes en kréngdes. 't Waor gevesjtigd ien e groet hoes vlak bie oze moosjtem. Enen dokter en twie ziekebroeders. Iech zaog hun al daog meh heb noets mit hun gekald. Iech hoert waol vertelle, dat dij broeders aoch ech broeder waore ien e kloesjter. E mèètske oet 'nne wienkel haet van ène nog

'ns 'nne nosjter kraege. Soengdes zaog m'r ze soms ien de kèrek, zellefs òòch sjnoones ien 't lof.

Wie ze nao e paoër maond vertrokke en 't Lazarit waar opgedoekt, haet de pesjtoer 't miech verteld. Ene van dij twie broeders waar Jozef Breitner, dae miech ien de moosjtem haw trukgekind, meh dat neet haw wille zegke, umdat e besjaemd waar dat e hie, oe e zoevööl leefde gekraege haw, noe sjting ien 'n uniform wat vier lever neet zaoge.



Iech heb me hiel laeëve blomme getrokke oevaan de mèèsjte vuur de commerce, meh krisaante trik iech vuur me plezeer. 't Haet hoengderde soorte krisaante en ène, vuur miech de fingsjte, hit Breitner.

Es tieëge Allerhèlige Breitner bleujt, dienke iech opnow aon e kleng, klèèsper menneke oet Oostenriek en aon 'n uniform dat - zellefs mit e roed krujske - iech noets heb kinne oetsjtoeën.

Willy Theunissen.

Beelden rond het Ursulinenklooster

Begin 1984 gingen Jean Rethero en Henri P.J. Warnier, beiden medewerkers van de Stichting Eijdsens Verleden, naar Kerkrade om vier zusters Ursulinen te interviewen die allen een deel van hun leven hebben doorgebracht in het klooster te Eijdsen. Gezien de respectabele leeftijden van de zusters kostte het enige moeite hen bijeen te brengen. Dit lukte uiteindelijk toch en zo konden zij gezamenlijk vertellen over de heiligenbeelden rond het Ursulinencomplex. Een weerslag hiervan vindt u op de komende pagina's.

In de loop van het gesprek kwamen enkele malen gegevens naar voren, die niet geheel met zekerheid beweerd konden worden; zuster Jeanne (Cerfontaine) nam op zich deze, voor zover mogelijk, te verifiëren. Mocht u nog aanvullende gegevens hebben, dan zijn deze van harte welkom.

De redactie.

Alvorens het verhaal te beginnen is het nodig dat de zusters, die ons te woord stonden, aan de lezers worden voorgesteld. Het waren de volgende:

- Mère Simonne (Sarolea) geboren in Venlo in het jaar 1898. Zij kwam reeds als pensionnaire bij de zusters Ursulinen te Eijdsen. Zij bezocht daar ook de kweekschool van de zusters en toen deze school in 1914 werd verplaatst naar Maastricht, ging zij dagelijks van Eijdsen naar Maastricht om daar lessen te volgen. Na het behalen van de onderwijzersakte trad zij toe tot de Orde van de Ursulinen en zij vertrok spoedig daarna als missiezuster naar Zuid-Afrika. Op latere leeftijd keerde zij weer in Eijdsen terug en maakte zich toen verdienstelijk door haar ijver voor de Missie. Zij woont nu in het Ursulinenklooster te Maastricht.

- Mère Gertrudis (Nobis), geboren te Aken in 1898. Zij kwam als kind in het internaat van de Ursulinen in Eijdsen en is van daaruit ingetreden bij de zusters. Zij heeft Eijdsen eigenlijk nooit meer verlaten totdat het klooster in 1972 werd opgeheven.

Thans woont zij in het klooster van haar Orde te Kerkrade. In Eijdsen heeft zij zich vooral bezig gehouden met de kapel, waar zij als kosteres fungeerde. Zij weet heel veel over het verleden van het klooster en zijn bewoners te vertellen.

- Mère Anselma (Waterval) geboren in Eijdsen in 1905. Zij behaalde ook de onderwijzersakte bij de zusters en heeft daar zelfs voor de klas gestaan alvorens ze tot de Orde van de Ursulinen toetrad. Als mère Anselma heeft zij later les gegeven aan de Ursulinen scholen te Echt en Sittard. Zij is opgegroeid in de boerderij op de hoek van de Breusterstraat en de Schoolstraat. Over het wel en wee van deze straat weet zij dan ook zeer veel te vertellen. Zij woont nu in het klooster der Ursulinen te Kerkrade.

- Mère Jeanne (Cerfontaine), geboren te Eijdsen in het jaar 1905. Zij groeide op in het gezin Cerfontaine aan de Vogelzang te



Eijdsen. Zij spreekt nu nog van het „Hoondersjträötsje” als ze het heeft over de Spriemenstraat. Ook zij behaalde eerst de onderwijzersakte vooraleer zij toetrad tot de Orde der Ursulinen. Zij heeft op vrij jonge leeftijd Eijdsen verlaten om zich elders in te zetten voor de mensheid. Zo is zij misschien wel Eijdsens meest bereisde vrouw geworden. Haar standplaatsen waren over de gehele wereld gelegen. Eerst in Zuid-, Midden- en Noord-Amerika tot

Henri Warnier in gesprek met vier zusters in het Ursulinenklooster in Kerkrade, maart 1984.

V.l.n.r. Mère Simone, Mère Gertrude, Mère Anselma en Mère Jeanne.

De foto werd gemaakt door Jean Rethero.

Sint-Jozef met Kind
boven de hoofdingang
van het klooster.

Foto:

Jean Rethero, 1983.

In het boek *Ursulinen-complex Eijsden* schrijft Monique Dickhaut over dit beeld: "Op een uit de gevel stekende sokkel in de vorm van een halve schelp, tegen de achtergrond van de andere helft van de opengeklapte schelp, is een beeld geplaatst van Sint-Jozef met het Christuskind op de arm. Jozef is niet de vader maar de voedstervader van Christus en dit is er de reden van dat het oorspronkelijk iconografisch onjuist is om Jozef af te beelden met het kind op de arm. Juister is het wanneer Jozef Christus aan de hand voert of voor hem knielt (Timmers 1981, 271-273). Een "foutieve" afbeelding als deze treft men in de negentiende eeuw echter vaker aan."



Alaska toe en vervolgens op Flores in de Indische Archipel. Ook zij verblijft nu in het Ursulinenklooster te Maastricht.

Mère Gertrudis vertelde over mère Cécile Nies, geen onbekende bij de oudere Eijsdenaren, die reeds als zesjarig meisje piano gespeeld had voor de Tsaar van Rusland, aan het hof van de Duitse Keizer.

Mère Simonne had het vooral over haar jeugd die zij in het pensionaat in Eijsden doorbracht. Zij ging het liefst wandelen naar België, met name Visé of Voeren. Daar mochten ze snoep kopen, hetgeen in Eijsden niet mocht. Toch werd dit gedaan en wel als ze de Breusterstraat af gingen in de richting van de Maas; dan was er rechts voordat ze aan de Stiegel kwamen, een snoepwinkel gelegen. Zij kon zich nog goed herinneren dat men trappen op moest. Eens was zij er stiekem naar toe gegaan; de begeleidende zuster had niets gemerkt, zo was haar veronderstelling. Doch amper was zij binnen of de zuster kwam achter haar aan. Snel had de juffrouw van de snoepwinkel haar toen onder de toonbank verstopt. Op de vraag

of er een pensionaire binnen was, gaf de juffrouw een ontkennend antwoord. Zij wist zelfs de aandacht van de zuster af te leiden, zodat de pensionaire stiekem de zaak kon verlaten om achter in de rij bij de andere kinderen aan te sluiten. Ook over het schaatsen in de Trichterweg, als de Maas „uit” was geweest en daarna de vorst was ingevallen, wist zij van alles te vertellen.

Het gesprek werd door ons geleid in de richting van de beelden die zich rond het Ursulinenklooster bevonden en waarvan



De westvleugel van het
Ursulinenklooster waar-
in de nis met het Maria-
beeld.

Foto:

Jean Rethero, 1983.

Beelden rond het Ursulinenklooster

Mère Adelaïde met een communiekantje voor het H. Hartbeeld. Wie kan ons de naam opgeven van de communiekant en het jaar waarin de foto werd gemaakt?



enkele thans nog aanwezig zijn. Allereerst werd het beeld in de gevel boven de hoofdingang van het klooster, het huidige gemeentehuis, ter sprake gebracht. Het beeld van Sint-Jozef met het Kind Jezus voor. Mère Gertrudis wist hierover het meest te vertellen. Toen zij in Eijsden kwam stond het beeld er al. Het zou geplaatst zijn bij de voltooiing van de voorgevel in 1899. Volgens de verhalen die zij gehoord had was het de bedoeling geweest op die plaats een Mariabeeld te plaatsen. Bij de aflevering van het beeld bleek dit echter een beeltenis van Sint-Jozef met Kind te zijn. Omdat er in het klooster een bijzondere devotie tot Sint-Jozef bestond en ook omdat door de Eijdsense bevolking op plaatsing werd aangedrongen werd het beeld van Sint-Jozef in de voorgevel geplaatst. Ook de andere zusters hadden dit verhaal vroeger gehoord. Wie de maker van het beeld was, was niet bekend.

Nu volgde een gesprek over het Mariabeeld boven de ingang van de westvleugel. De gehele westvleugel, door de zusters

externaat genoemd, werd reeds in de vorige eeuw gebouwd. Dit gebouw werd bekostigd door gravin Marie de Geloës, die later zelf kloosterlinge werd bij Les Dames du Sacré Coeur. Kort na de eeuwwisseling werd dit bouwwerk uitgebreid met een verdieping. Vermoedelijk is toen het beeld in de gevel geplaatst. Het is niet bekend of vóór de verbouwing een beeld in de gevel stond. Oude foto's laten dit ook niet zien.

Rechts van de hoofdingang van het Ursulinencomplex staat ook nu nog het H. Hartbeeld. Dit beeld is van jongere datum. Het werd geschonken door een familielid van mère Jeanne (Mens) ter gelegenheid van haar zilveren professiefest. De schenker was notaris Verheggen uit Blerick (toen gemeente Maasbree).



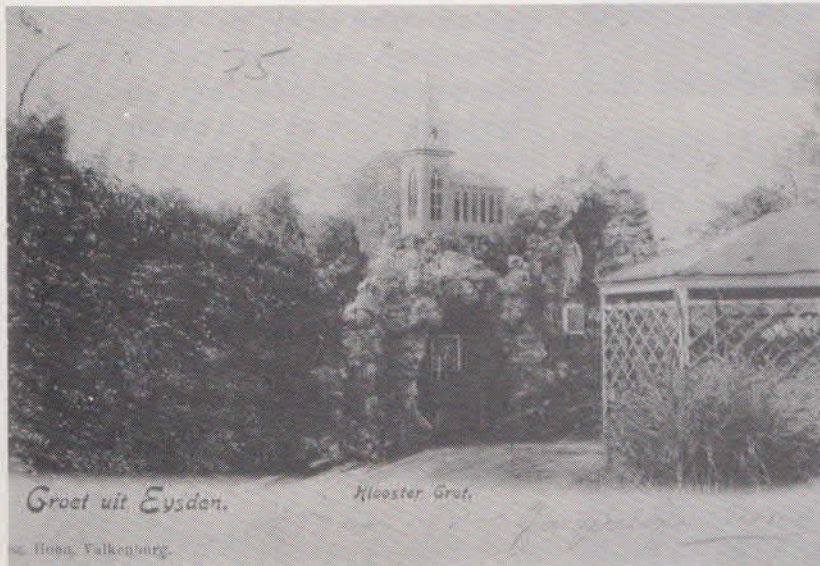
De Piëta bij het kloosterkerkhof.

Foto:

Jean Rethero, 1983.



*Ansichtkaart, begin de-
ze eeuw, uit de serie
Pensionnat des Ursu-
lines, Eysden lez Maes-
tricht (Hollande).*



*Waarschijnlijk de oud-
ste afbeelding van de
Lourdesgrot bij het Ur-
sulinenklooster. Zoals
in Lourdes stond oor-
spronkelijk in deze grot
geen beeld van Berna-
dette. Naar model van
de grot in Lourdes werd
er zelfs een kerk bij na-
gebootst.*

De piëta op het kerkhof van de zusters stond er toen mère Gertrudis in 1912 in Eijsden kwam. Op het kerkhof staat tevens een kruisbeeld, dat geschonken werd door de moeder van mère Catharine (Mommers). Het werd in 1945 geplaatst.

Rechts van het H. Hartbeeld zagen we vroeger naast de ingang tot het park op een sokkel het beeld van de H. Michaël met speer en draak. Dit was een plaats die vaak werd uitgekozen voor het maken van foto's, met op de achtergrond boven alles uit, het beeld van de H. Michaël. Een beetje verder het park in bevond zich een klein prieel met rustbank en een beeld van de H. Anna. Beide beelden zijn inmiddels verdwenen. De H. Michaël is verhuisd naar het park van de Proosdij te Meerssen. Het beeld werd geschonken aan de broer van mère

Adelaïde die als rustend priester te Meerssen verbleef. Waar het beeld van de H. Anna naar toe is gebracht is niet bekend.

Nu gaan de herinneringen van de zusters naar de Grot. „Is het waar dat deze verdwenen is ?” luidde hun vraag. Ja, zo was het, maar vervolgens hebben wij hen gerust kunnen stellen met de mededeling, dat de Grot op een andere plek in het park weer is opgebouwd. De Grot is een getrouwe nabootsing van de vermaarde grot van Lourdes. Zij bevond zich links voor de westvleugel. Zij was gemaakt van vuurstenen, ook wel genaamd rots- of grotstenen. Vanaf het hoofdgebouw had men een vrij uitzicht op het front van de Grot. Rechtsboven in de grot bevond zich een nis waarin een beeld van O.L.-Vrouw van Lourdes stond, terwijl linksbeneden eveneens in een diepe nis een beeld was van de geknielde H. Bernadette. Over de gehele breedte van de Grot stonden aan de voorzijde bid/knielbanken. Onder het Mariabeeld stond een grote kaarsenhouder. Hierin brandden steeds kaarsen. Naast de standaard van de kaarsen stond een offerblok. Vóór de Grot staande zag men links hiervan een houten gebouwtje, dat aan de voorkant open was. Hierin kon men bij slecht weer biddend schuilen.

De Grot heeft niet alleen in het religieuze leven van de zusters, maar ook in dat van vele andere Eijsdenaren een grote rol gespeeld. Steeds trof men hier biddende mensen. Bij tegenslag, ziekte en in andere noden werden bidtochten door de bevolking of buurtbewoners georganiseerd, die eindigden aan de Grot. Men hield hier novenen, enz. Ook diverse bedelaars wisten in het verleden de Grot te vinden. Zij werden dan door de zusters ontvangen met „brood en soep” aldus de mijmeringen van mère Gertrudis. Hoe oud de Grot wel was ? Niemand kon ons daar antwoord op geven.

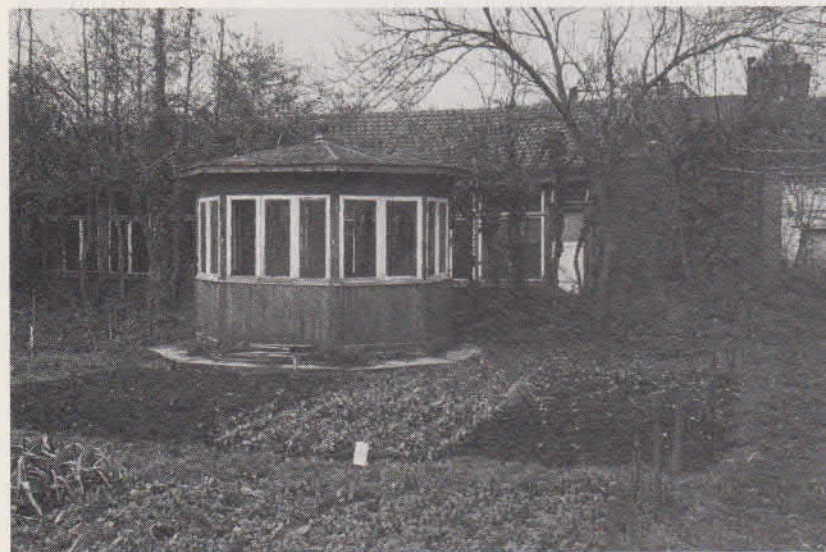


Nu waren de herinneringen van de zusters niet meer te stuiten. Zij voerden ons naar de thans verdwenen moestuin, het domein van soeur Plonia. De moestuin was gelegen langs de Breusterstraat en werd ingesloten in het westen door een muur langs de Treffersteeg (Sjaolsjtaegske), in het noorden door een veranda, de serre van soeur Plonia en de achterzijde van de Grot en in het oosten door de hoofdinrit vanaf de Breusterstraat naar het klooster. Midden in deze moestuin stond sinds mensenheugenis een zogenaamde Hof van Olijven. Dit was een beeldengroep, voorstellend de Christusfiguur en een engel die aan Hem verschijnt met een kelk. Ook stond in de dezelfde tuin langs de muur aan de Treffersteeg een zeer oud kruisbeeld geflankeerd door beelden van de H. Moeder Maria en de H. Johannes.

Nog zijn de herinneringen niet uitgeput. Mère Gertrudis wist zich nog te herinneren dat boven de ingang tot de boerderij bij het zogenaamde knechtenhuis een beeld stond, voorstellend de H. Antonius Abt. (Sint-Antonius met het varken). Ook stond daar vroeger een beeld van Sint-Rochus.

Zo eindigde een dag van gezellig praten en graven in het verleden van de beelden rond het Ursulinenklooster.

Henri P.J. Warnier.



De grot met de beelden van de H. Maria en Bernadette bij de kerkhofmuur.

Foto:

Paul Rutten, 1984.

Zoals op meerdere plaatsen in het park bevond zich in de moestuin ook een tuinhuisje dat vooral bij slecht weer als bidplaats door de zusters werd gebruikt.

Foto:

Guill. Wolfs, 1981.



Boerderij bij het Ursulinenklooster. In de nis van de zogenaamde knechtenwoning stond het beeld van Sint-Antonius met varken. In de nis van het gebouw links stond een Sint-Rochusbeeld.

Foto:

Jean Rethero, 1980.

UIT EIJSDENS VERLEDEN

Een uitgave van de Stichting
Eijdsens Verleden

Redactie:

J. Warnier-Henquet
R. Boersma
H. van Hall
R. Huijnen
W. Jeukens
H. Wijnands

Vormgeving:

L. Jonkers

Druk:

Drukkerij Spons Eijdsen



STICHTING EIJSDENS VERLEDEN

Secretariaat:

Kerkstraat 13, 6245 CA Eijdsen
(tel. 04409-2324)

Bankrelaties:

Rabobank - Eijdsen, nr. 11.50.96.590

Amrobank - Eijdsen, nr. 45.29.76.022

A.B.N. Bank - Eijdsen, nr. 57.62.18.952

Spaarbank Limburg - Eijdsen, nr. 87.90.14.369

Postrekening nr. 5683530

Wilt U het werk van de stichting financieel steunen, dan kunt U dit doen door een bedrag te storten of over te schrijven op een van bovenstaande rekeningen, onder vermelding van naam en adres.

Bij een minimale bijdrage van f 25,- (voor studerende f 12,50) per kalenderjaar ontvangt U de driemaandelijkse uitgave 'Uit Eijdsens Verleden' gratis.