

## VOLTOOIING VAN DE SPOORWEG ANTWERPEN-KÖLN IN 1843

**A.R. Buchet & L. Vandamme**

Vanaf de tweede helft van de achttiende eeuw werd door de verbetering van het bestaande transport- en verkeersnet de industriële groei gestimuleerd.

In Engeland stimuleerde men dit door toelating te geven aan particulieren om wegen aan te leggen en te exploiteren via een tolheffing. In Frankrijk startte men in 1760 met het « Beheer van Bruggen en Wegen ». En Napoleon zorgde voor de aanleg van steenwegen. Maar ook kanalen werden gegraven en circa 1830 waren alle grote steden via het water bereikbaar. Ook de havens werden gemoderniseerd (Bonapartedok). De internationale zeevaart werd vergemakkelijkt door de aanleg van het Suezkanaal.

Maar ook de vervoermiddelen werden gemoderniseerd. Stoomkracht zorgde voor een ware revolutie. De veel snellere stoomschepen verdrongen de zeilschepen helemaal.

Te land zorgde de stoomtrein voor een ware revolutie. In Groot-Brittannië steeg het aantal kilometer spoorlijn van 2.410 km in 1840 tot 23.200 km in 1875. Het vasteland schermde zich in eerste instantie af van de Engelse concurrentie door protectionistisch te handelen. Pas vanaf 1850 begon men de Engelse technieken te assimileren. En pas in 1870 waren de Belgische en Franse spoorwegnetten zo goed als compleet. De gevolgen voor de economie waren spectaculair. De markten verruimden, de arbeids-mobiliteit verhoogde, de zware industrie floreerde, en het publiek maakte kennis met beleggingen o.a. in spoorwegen. Het platteland kwam zo los van zijn isolement. Engeland, België en Frankrijk werden in de wereld een sterke economische zone!

De scheiding van België en Nederland in 1830 had ernstige gevolgen voor de commerciële relaties tussen Antwerpen en het Rijnland. Volledig afhankelijk worden van de « goodwill » van Nederland voor het transport tussen beide gebieden, was niet aangewezen. Vanaf 1831 werd dan ook aangevangen met de studie van de spoorverbinding tussen Antwerpen en Köln. Deze studie draaide uit op de wet van 1 mei 1834, die het Belgisch spoorwegsysteem bepaalde. Mechelen werd uitgekozen als centraal vertrekpunt en het traject Mechelen-Brussel werd reeds vanaf 1835 uitgebuit. Vanuit Mechelen maakte men de verbinding met Antwerpen (1836), Mechelen-Leuven-Tienen (1837), Tienen-Ans (1838), Ans-Liège (1842), Liège-Verviers-Aachen (1843).

De bevolking van Verviers hoopte dat de spoorweg de handel nieuw leven zou inblazen en de werkloosheid in de streek zou verlagen. De werken werden dan ook met groot enthousiasme gestart. Men vierde dan ook uitgebreid de voltooiing van het vak Chaudfontaine-Verviers op 16 en 17 juli 1843. Koning Leopold I en koningin Marie-Louise luisterden de feestelijkheden op met hun aanwezigheid. Maar ook Antwerpen en Liège konden niet achterblijven. Even belangrijke feesten vonden er plaats op 15 en 16 oktober met deelname van talrijke belangrijke Belgische en Pruisische personaliteiten, die natuurlijk kwamen aanzetten met de trein. Een ceremonie voor de feestelijke opening had plaats op 15 oktober aan het viaduct van Geule, kort aan de grens, waar de eregenodigden elkaar rendez-vous gaven. Het is bij deze gelegenheid dat de medaille en de jetons werden geslagen.

### Inhoudigingsmedailles spoorlijn Verviers-Köln



Vz. LEOPOLD I ROI (links) DES BELGES (rechts) (langs de rand)

Buste in generaalsuniform met ereteken van zijn orde rond de hals, in bijna vooraanzicht. Dit alles binnen een brede versierde rand.

Getekend onderaan tegen de versierde rand: HART FECIT

Kz. LA GUERRE LES A DIVISÉES, LA PAIX LES RÉUNIRA (bovenaan langs de rand)

INAUGURATION DU CHEMIN DE FER / DE VERVIERS A AIX-LA-CHAPELLE / XV OCTOBRE MDCCCXLIII / ★ / DECHAMPS MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS (in de afsnede)

Op een verhoog staan drie allegorieën nl. Frankrijk, België en Pruisen, waarvan de linkse en de rechtse een helm dragen, de middelste een diadeem. Alle drie steunen ze op een wapenschild. Op het Franse wapenschild leest men de tekst: CHARTE / DE / 1830. Op het Belgische wapenschild ziet men een leeuw en op het

Pruisische de dubbelkoppige arend. Voor het verhoog ziet men twee zittende oude mannen met een lange baard, die elk een urne vasthouden. Zij stellen de Schelde en de Rijn voor, woorden die ook op de urne staan, links ESCAUT en rechts RHIN. Beide hebben langs zich een caduceus staan tussen een lauwerkrans.

Links van de drie allegorieën ziet men de kathedraal van Antwerpen, een trein die een tunnel inrijdt, een stoom- en zeilboot en uiterst links de ondergaande zon. Rechts ziet men de onvoltooide kathedraal van Köln 1 en een stoomtrein die naar links rijdt op de brug van Dolhain-Limbourg 2.

Getekend langs de lijn van de afsnede: HART INV. ET FECIT

Metaal: brons, verguld brons, vernikkeld (?) of verzilverd brons  
Ø 72,5 mm, gladde rand, gewicht 232 g, dikte 10,7 mm

#### Bibliografie:

Guioth, n° 368, p. 370/376, pl. 61

Tourneur, n° 634/635, p. 192/193, pl. 24, n° 7/8

Kamer, n° 5, p. 27

Döry & Kubinsky, n° 132, p. 89

Revue « *Temps Jadis* », n° 2, januari-maart 1981, p. 14-15

#### Veilingen

J. Elsen, 18/6/84, n° 148, TB/Sup, brons, 4550 Fr

M. Hariga, 26-27/5/89, n° 946, Sup, brons, 2/4000 Fr

M. Hariga, 13/6/89, n° 1285, FDC, brons, 5000 Fr

M. Hariga, 9/6/90, n° 1105, Sup/FDC, verguld brons, 6000 Fr

De jeton van de inhuldiging van de spoorlijn Verviers-Aachen beschrijven is iets moeilijker want er bestaan mogelijkwijze meer dan 16 varianten!



Vz. INAUGURATION DU CHEMIN DE FER DE VERVIERS A AIX-LA-CHAPELLE  
(rondom langs de rand beginnend links aan de afsnede en eindigend rechts tegen de afsnede)

15 OCTOBRE / 1843 (in de afsnede)

getekend in de afsnede langs de rand: HART (l) FECIT (r)

Een locomotief 1A1, type Stephenson, gebouwd te Brussel door de firma Renard, afgebeeld met een rookpluim, staand op een brug met een deel van een pijler rechts en links en de trein naar rechts rijdend.

Variante a. Het omschrift begint vooraan aan de dwarsbalk van de locomotief en

eindigt achteraan aan de dwarsbalk van de locomotief. De graveur tekent met HART F. langs de rand, pal onder het jaartal en een beetje gerond.

Variante b. Het omschrift begint lager, bijna tegen de afsnede en eindigt lager (ook bijna tegen de afsnede), de brug is dikker en de graveur tekent met HART (links langs de rand) en FECIT (rechts langs de rand).

Variante c. Het omschrift luidt: INAUGURATION DU CHEMIN DE FER INTERNATIONAL BELGE – RHÉNAN

Variante d. Zelfde omschrift als in variante c, maar de letters van het omschrift staan korter tegen elkaar waardoor de tekst eindigt boven de dwarsbalk van de locomotief, de graveur tekent met HART F. op de brug.



Kz. L'UNION FAIT LA FORCE (rond de wapenschilden langs de binnenzijde van de lauwerkrans langs de bovenzijde)

In een lauwerkans van bloemen en fruit, twee ineengeslagen handen die beide uit een wolk komen boven twee achthoekige wapenschilden van Pruisen (links) en België (rechts). Onder de wapens een siermotief.

Variante a. Onder de wapenschilden een rozet ❁ (rond met punt).

Variante b. Onder de wapenschilden een rozet met vijf bloemkroonbladen ❁.

Variante c. Onder de wapenschilden een rozet met vier bloemkroonbladen ❁ (Maltezer kruis).

Variante d. Onder de wapenschilden een ster ☆, geen leuze, 16 punten in de rand van de wapenschilden in plaats van 10, hogere en smallere wapenschilden en een andere lauwerkrans 3/.

Metaal: koper, brons, zilver

Ø 27 mm, gladde rand, gewicht 7 g, dikte 1,7 mm

#### Bibliografie

Guioth, n° 369/370, p. 370/376, pl. 61

Guioth, I, n° F<sup>2</sup>, p. 33, pl. 10

Tourneur, n° 636/637, p. 193, pl. 25 n° ½ en n° 639, p. 194

Toussaint, n° 61/62, p. 51

Kamer, n° 5/6/7/8, p. 27

Döry & Kubinsky, n° 40, p. 44

Tot op heden is er geen enkele uitleg gevonden voor het feit dat er op zijn minst vier verschillende voor- & keerzijdes zijn. In combinatie met de verschillende voor- &

keerzijdes zijn er in theorie dus 16 mogelijkheden. In de door mij geraadpleegde collecties <sup>4/</sup> bevinden zich 8 verschillende types nl. ad (2), ba (1), bb (4), bc (3), ca (6), db (3), dc (3), dd (1). De meest voorkomende combinaties zijn volgens ons: ca & bb; de minst voorkomende ba & dd. Deze grote veelheid aan varianten heeft bij de verschillende auteurs nogal wat verwarring doen ontstaan.

Een jaar later werd de inhuldiging van de spoorweg Antwerpen-Köln nogmaals met de uitgifte van een medaille bedacht.



Vz. JONCTION DE L'ESCAUT ET DU RHIN PAR CHEMIN DE FER (bovenaan langs de rand)

ANVERS 13 OCTOBRE / 1843 / VERACHTER DIR. (links) HART FECIT (rechts) (tekst in de afsnede)

Twee naakte, gelauwerde mannen, naast elkaar zittend, die elkaar de hand geven en respectievelijk een urne vasthouden waarop staat geschreven ESCAUT (links) en RHIN (rechts). Links de kathedraal van Antwerpen en rechts een stationsgebouw.

Kz. ★ UNION DE COLOGNE ET D'ANVERS ★ PREMIER ANNIVERSAIRE 13 OCTOBRE 1844 (rondom binnen dubbele rand)

Een anker met ketting waaraan twee wapenschilden zijn vastgemaakt met een koord, links dat van Köln en rechts dat van Antwerpen.

Metaal: brons, Ø 72,6 mm, gladde rand

Gewicht: 150 g (dikte 7,8 mm) en 162 g (dikte 8,2 mm)

#### Bibliografie

Guioth, I, n° 16, p. 57, pl. XIV

Tourneur, n° 651, p. 196/197, pl. 25 n° 6/7

Moyaux, 1905, p. 111/113

Moyaux, 1910, p. 22

Veiling

Marc Hariiga, 13/5/89, n° 1284, FDC, 4000 Fr

**Geraadpleegde werken**

J.L. Guioth, *Histoire Numismatique de la Belgique*, Hasselt, 1844

J.L. Guioth, *Histoire Numismatique de la Belgique*, Hasselt, 1851

Victor Tourneur, *Catalogue des médailles du Royaume de Belgique*, Tome I, 1830-1847, Bruxelles, 1911

Graaf Arnold DU MONCEAU de BERGENDAL, *Kamer der Volksvertegenwoordigers, Verzameling van Munten en Penningen*, Brussel, 1930

Baron Ludwig Döry & Mihály, *Die Eisenbahn auf der Medaille in Mitteleuropa von dem Anfängen bis 1945*, Frankfurt am Main, 1985

Revue « *Temps Jadis* », n° 2, januari-maart 1981, p. 14-15

J. Toussaint e.a., *Médailles et Industrie, Belgique, XIX<sup>e</sup> – début du XX<sup>e</sup> siècle, Collection Raoul Warocqué*, Musée Royal de Mariemont, 1991

A. Moyaux, *Les chemins de fer et leurs médailles commémoratives*, Brussel, 1905 en 1910

Arsène Réginald Buchet, *Achèvement du chemin de fer Anvers-Malines-Liège-Verviers-Aix-La-Chapelle-Cologne en 1843* in *La Vie Numismatique* van november 1994, 44<sup>e</sup> jaargang, n° 9, p. 270/275 en in *La Vie Numismatique* van januari 1995, 45<sup>e</sup> jaargang, n° 1, p. 28

---

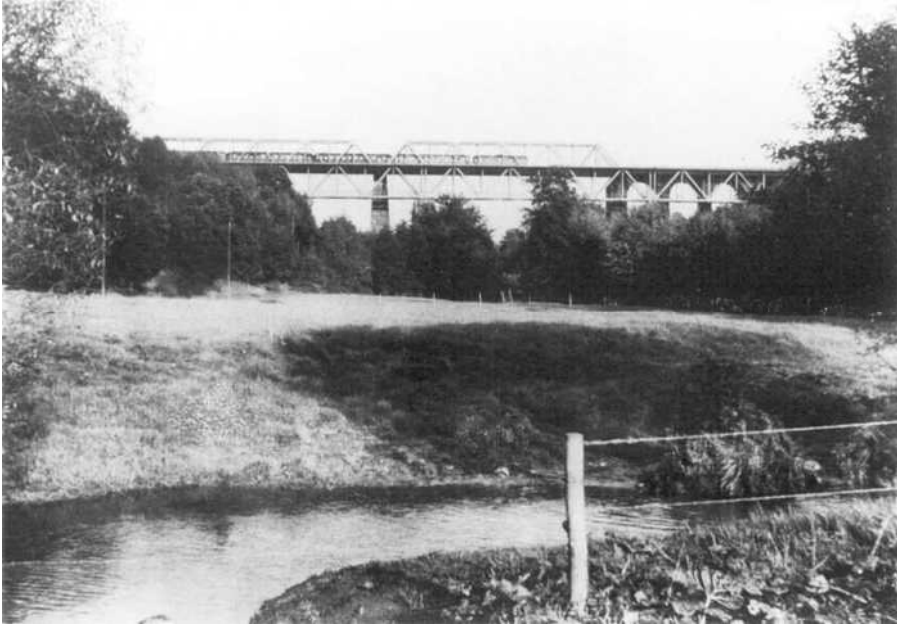
1/ Apsis dateert van 1322, de spits van 1880.

2/ Lange tijd was ik geïntrigeerd door de brug met de twee verdiepingen zoals ze afgebeeld staat op deze grote medaille. Het viaduct van Dolhain heeft slechts één verdieping. Op deze belangrijke lijn bestaat er echter nog een belangrijk viaduct. Deze overbrugt de *Geule* en draagt de naam *Hammerbrücke*. Ik was ter plaatse een kijkje gaan nemen maar kon alleen maar vaststellen dat dit een ijzeren brug was van het type Bailey. Ik dacht dat Hart zijn fantasie had gebruikt tot ik een inspecteur van de N.M.B.S. ontmoette. Hij wist mij nog te vertellen dat de originele *Hammerbrücke* een stenen brug was met dubbele verdieping en in mei 1940 door het Belgisch leger was opgeblazen. Ook vond ik een postkaart terug met een afbeelding van de originele brug. We moeten dus erkennen dat Hart het bij het rechte eind had en een correcte weergave gaf op de medaille van de fameuze brug.

3/ Dhr. Hugo Jacobs (Merksem) meldt trouwens deze variant te bezitten maar met een leuze!

4/ De collectie van het Munt- & Penningkabinet te Brussel, met dank voor hun bereidwillige medewerking.





*De huidige Hammerbrücke over de Geule, type Bailey.*

Heigenrath. — Geulviadukt



*De vroegere Hammerbrücke met dubbele verdieping, zoals afgebeeld op de medaille.*