

# Herinneringen aan het openbaar autobusvervoer in Zuid-Limburg

De jaren na de Tweede Wereldoorlog

BERT NIJKAMP

Albert Nijkamp woonde de eerste twintig jaar van zijn leven in Heerlen. Eerder zette hij voor Het Land van Herle enkele herinneringen aan zijn jeugdijaren in Heerlen op papier. Openbaar vervoer, en dan met name autobusbedrijven, behoort tot één van zijn vele interesses. In deze bijdrage doet hij een eerste aanzet tot het ordenen van gegevens over het openbaar busvervoer in Zuid-Limburg in de laatste helft van de vorige eeuw. De nadruk ligt hierbij op het gebruikte materieel.

Heerlen kende in de eerste helft van de vorige eeuw verschillende autobusbedrijven. Sommige van deze bedrijven zijn ooit begonnen als [stoom-]tramondernemingen. Dat veel Zuid-Limburgse autobusbedrijven in de jaren twintig en dertig met hun diensten begonnen, heeft onder andere te maken met het vervoer van personeel voor de twaalf kolenmijnen die in het gebied actief waren. Het mijnbedrijf was een zogenaamd 'continue bedrijf' waar ook 's nachts werd doorgewerkt. Voor en na elke 'sjich' moet personeel vervoerd worden en bij de mijnen was het dan ook een komen en gaan van bussen van verschillende bedrijven. In de jaren vijftig was het niet ongewoon om er ook Belgische bussen aan te treffen die mijnwerkers uit Belgisch-Limburg naar de Nederlandse kolenmijnen vervoerden.

## Herstart na de oorlog

Gedurende de Tweede Wereldoorlog werd nogal wat autobusmateriaal door de vijand gevorderd. Na de bevrijding moesten veel bedrijven weer van voren af aan beginnen omdat materiaal voorgoed verdwenen was

of onherstelbaar beschadigd. Sommige bedrijven werden 'ingelijfd' door de *Algemene Transport Onderneming* [ATO], de 'autobuspoot' van de Nederlandse Spoorwegen [NS] en werden daardoor een dochteronderneming, andere waren al in de jaren vóór de oorlog onder NS-vleugels ondergebracht. Om het autobusvervoer weer zo snel mogelijk op gang te krijgen werden door Nederlandse carrosseriebouwers vaak houten noodopbouwen gemaakt op Engelse Bedford-onderstellen [chassis] die via de 'dump' waren toegewezen.

Ook verschillende zogenaamde Austin *bellewagens* [voormalige brandweerwagens] werden omgebouwd tot autobus met een noodcarrosserie. Bij deze noodbussen was aan de achterzijde een deur aangebracht die als in- en uitgang diende. Op twee houten banken aan weerszijden werden de passagiers vervoerd. Tevens werden ettelijke Amerikaanse Ford-schoolbussen met Wayne-carrosserie aangeschaft.

Begin 1946 bestelde de NS honderden autobus-chassis en complete bussen bij twee buitenlandse fabrikanten.<sup>1</sup> Deze bussen werden verdeeld over de verschillende NS-dochter-

ondernemingen. De Engelse fabrikant Crossley mocht 925 chassis met motor leveren, enkele tientallen complete bussen en 250 trekkers voor oplegger-bussen.<sup>2</sup> Bij het Zweedse Scania-Vabis werden ook ettelijke honderden bussen besteld.<sup>3</sup> Veel van deze onderstellen werden van een opbouw voorzien door Werkspoor, een fabriek voor fabricage van tram- en treinmateriaal, en scheepsbouwer De Schelde. Ook vliegtuigfabrikant Fokker bouwde carrosserieën voor de Crossley's. Van deze laatste bestonden er twee uitvoeringen, de grote en de kleine Crossley. Zij konden onderscheiden worden doordat de achterraamen van het grote type hoekiger waren dan die van de kleine.

Zoals reeds opgemerkt leverde Crossley ook trekkers voor opleggerbussen.<sup>4</sup> Het onderstel van de opleggers werd gebouwd door de Nederlandse Van Doorne's Aanhangwagen Fabriek [DAF] te Eindhoven, terwijl de opbouw door Verheul uit Waddinxveen werd gemaakt.<sup>5</sup> De Scania's werden van een carrosserie voorzien door onder andere Lith, Roset en Fokker. Deze bussen werden praktisch alleen gebruikt door de dochterondernemingen van de NS. Particuliere bedrijven reden met materiaal van allerlei merken en carrossiers. In 1947 werden vijfhonderd chas-

sis met een achterin staande benzinemotor van het merk Ford-Trambus gekocht.<sup>6</sup> Deze bussen werden van een carrosserie voorzien door de firma's Verheul en Jongerius. Honderd van deze bussen gingen naar NS-dochters, de rest werd aan andere bedrijven geleverd.<sup>7</sup>

Rond 1955 begon men bij de openbaar vervoerbedrijven een standaard bustype in te voeren. Dat werd de zogenaamde Holland Coach. Met een chassis van Leyland en een carrosserie van Verheul kon men deze bussen met honderden aantreffen in het land. De wagens hadden een halfautomatische versnellingsbak die geschakeld werd met een door luchtdruk bediende kleine pook, rechts naast de chauffeur. Er hoefde geen koppelingspedaal ingedrukt te worden maar dat had als nadeel dat het wegrijden bij een halte nogal eens schokkerig verliep. In 1967 werd dit materiaal opgevolgd door een nieuw type Leyland-Verheul dat eveneens met deze versnellingsbak was uitgerust. Voor sommige grote steden, zoals Amsterdam, Rotterdam en ook Maastricht werd in de jaren zeventig een speciaal model stadsbus ontwikkeld met verschillende chassis en motoren, maar allen met een carrosserie van Hainje uit Heerenveen.<sup>8</sup>

<i>Bedrijf</i>	<i>opgericht</i>	<i>opgeheven</i>	<i>door</i>
1. LAD	1924	1951	overname door LTM
2. LTM	1921	1978	fusie met EBAD tot VSL
3. Van Heythuizen	1952	1965	overname door EBAD
4. VADAH	1931	1970	overname door EBAD en NAO
5. EBAD	1938	1978	fusie met LTM tot VSL
6. PMH	1924	1980	overname door VSL
7. Meussen	1925	1980	overname door VSL
8. De Valk	1928	1981	overname door VSL
9. CAO	1925	1980	overname door VSL
10. IAO	1937	1987	overname door VSL
11. Habets	1919	1928	naamwijziging in 'De Valk'
12. VSL	1978	1995	fusie met ZO tot HERMES
13. SM	1920	1996	overname door VANCOM
14. VANCOM	1996	1998	overname door ARRIVA-ZUID



Personeel en materieel van het Gemeentelijk Autobussenbedrijf Bedrijf.

Stadsarchief Heerlen, fotocoll. nr. 2222 [ca. 1938]

## Mijnwerkersvervoer

Vrijwel alle Zuid-Limburgse autobusbedrijven hebben een rol gespeeld in het mijnwerkersvervoer. Hieronder wordt een overzicht gegeven van een veertiental bedrijven die in die jaren in het zuiden van Limburg werkzaam waren.<sup>9</sup> Vanaf 1956 gingen verschillende Zuid-Limburgse busbedrijven een samenwerkingsverband met elkaar aan. Daartoe behoorden de Limburgsche Tramweg Maatschappij [LTM], de Eerste Beker Autobus Dienst [EBAD], de Internationale Autobus Onderneming [IAO], Meussen, De Valk en Pierre Mulders Hoensbroek [PMH]. Dit was een eerste aanzet tot het Verenigd Streekvervoer.

Alle bedrijven, met uitzondering van de Stadsdienst van Maastricht, gingen uiteindelijk op in het Verenigd Streekvervoer Limburg [VSL] dat op zijn beurt een onderdeel werd van de Hermes-groep. De Maastrichtse

Stadsdienst en een deel van Hermes maken tegenwoordig deel uit van het Engelse Arriva.

## Limburgse Autobus Dienst

De Limburgse Autobus Dienst [LAD] werd in 1924 door de heer Van Ravesteyn te Heerlen opgericht. Deze exploiteerde een lijndienst van Heerlen via Valkenburg naar Maastricht. Begin 1930 ging de ondernemer failliet waarna de lijn met de naam werd overgenomen door Nijssen's Autobus Onderneming te Maastricht.<sup>10</sup> In 1941 werd het bedrijf verkocht aan de ATO. Men reed na de oorlog met enkele opleggerbussen op de dienst via Meerssen, Houthem-St. Gerlach, Valkenburg, Klimmen en Voerendaal naar Heerlen. Ook had het bedrijf Crossley's in bezit. De garage was gevestigd aan de Parallelweg in Maastricht. In 1951 werd de LAD, op aandringen van de NS, overgenomen door de LTM.





Stationsplein met diverse bussen van de LTM, op de voorgrond een Crossley, in het midden een AEC en op de achtergrond een kleine Büssing [ca. 1956]. Ansichtkaart uit bezit van auteur.

### Limburgsche Tramweg Maatschappij

De LTM werd in 1921 te Roermond opgericht en exploiteerde van daaruit een aantal stoomtramlijnen.<sup>11</sup> Al vanaf het begin had de NS bemoeienis met dit bedrijf, want de overheid bezat  $\pm 43\%$  van de aandelen en vanaf 1926 werd de hoofddirectie gevoerd door de NS.

In 1922 werd een stoomtramlijn tussen Maastricht en Vaals aangelegd, met een spectaculaire trambrug over het dal van de Gulp bij Gulpen [westelijk van kasteel Neubourg], waardoor de LTM ook in Zuid-Limburg voet aan de grond kreeg. Vanuit Gulpen werd een zijlijn aangelegd naar Wylré, die eindigde bij het station van de Spoorwegen. In hetzelfde jaar werd de elektrische tramlijn Heerlen-Hoensbroek overgenomen van de Centraal Limburgsche Spoorweg Maatschappij en de Limburgsche Electriche Spoorweg Maatschappij [CSLM/LESM].

Naarmate het mijnwerkersvervoer steeds grotere vormen aan ging nemen werd het elektrische tramnet uitgebreid. De lijn Heerlen-Hoensbroek werd in 1923 verlengd naar Sittard en bij de Staatsmijn Emma werd in 1924 een zijtak naar Brunssum aangelegd voor het vervoer van personeel naar de Staatsmijn Hendrik. In 1925 kwam een tramlijn in exploitatie die van Heerlen via Heerlerbaan naar Kerkrade voerde. Deze verbinding vormde in feite de ontbrekende schakel tussen de Duitse tramlijnen van Aken naar Herzogenrath en die van de LTM van Heerlen naar Sittard, want in Kerkrade liep de lijn door tot aan de Staatsgrens bij de Holz.<sup>12</sup> Een paar jaar later werd bij Valkenhuizen een aftakking naar de Locht tot stand gebracht, waardoor doorgaand tramverkeer mogelijk zou zijn geweest indien de Aachener Kleinbahn dezelfde spoorbreedte had gebruikt als de LTM. Nu dit niet het geval was, dienden de reizigers hier over



te stappen op de Akense tram die via Horbach naar de Keizerstad reed. De LTM heeft 38 jaar de Limburgse tramgeschiedenis bepaald. Daarvan heeft de elektrische tram er 27 voor haar rekening genomen. In 1932 kwamen de eerste bussen in dienst. Deze waren van het merk Citroën.<sup>13</sup> Zij vervingen voornamelijk onrendabele stoomtramlijnen rondom Roermond. Ook de stoomtramlijn Maastricht-Vaals werd in 1934 'verbust'. Hiervoor werden gigantische investeringen gedaan maar deze lijn heeft in haar twaalfjarig bestaan nooit aan de verwachtingen voldaan. De LTM heeft meerdere malen aan de rand van de afgrond gestaan maar vanwege het belang van het mijnwerkersvervoer werd de onderneming steeds opnieuw zwaar gesubsidieerd.

Daar de nauwe straten van het centrum van Heerlen nauwelijks ruimte boden voor tramverkeer moesten de trams uit Sittard en Brunssum een grote lus maken om weer bij het vertrekspoor van het station te komen. Na de passage van de tunnel bij de voormalige Oranje-Nassaumijn 1 stapten de reizigers van die richtingen uit op de plek waar de Parallelweg aansloot op het Stationsplein, vlakbij de Royal bioscoop, waarna de tram via een wissel de Saroleastraat in reed om via de Geleenstraat, het Emmaplein, het Wilhel-

minaplein en de Stationstraat weer bij het station te komen. De trams uit Kerkrade en De Locht reden vanuit de Akerstraat met een grote bocht het Emmaplein op en kwamen eveneens via het Wilhelminaplein bij het station om vandaar door vele wissels weer de Saroleastraat in te gaan op weg naar de volgende rit naar Kerkrade en De Locht.

Alle tramlijnen werden in 1950 opgeheven. Omdat de tramstellen nog lang niet versleten waren, werden ze gekocht door de Haagse Tramweg Maatschappij [HTM] die nog jarenlang gebruik van heeft gemaakt onder andere op de lijn naar Voorburg. Van de LTM-trams is één exemplaar opgenomen in de collectie van het Spoorwegmuseum te Utrecht. Ook is nog een stroomtramlocomotief van deze maatschappij bewaard gebleven. Deze rijdt nu op de museumlijn Hoorn-Medemblik. Inmiddels was het bedrijf overgeplaatst van Roermond naar Heerlen waar de directie zetelde in een bestaand pand in de nabijheid van het station. Begin 1957 werd een nieuw hoofdkantoor betrokken aan de Kempkensweg. De remise [stalling] was aan de Grasbroekerweg gelegen. Daar overnachtte het materiaal en werd het onderhouden. De huidige LTM-weg herinnert hier nog aan.

Maakte de LTM naast haar trams al gebruik van autobussen, aan het einde van de Twee-



Crossley trekker met DAF bus-oplegger in 1947. Afbeelding uit bezit van de auteur.



Autobus van de LTM, beschilderd in verband met de viering van 'Heerlen, 750 jaar Landsfort'

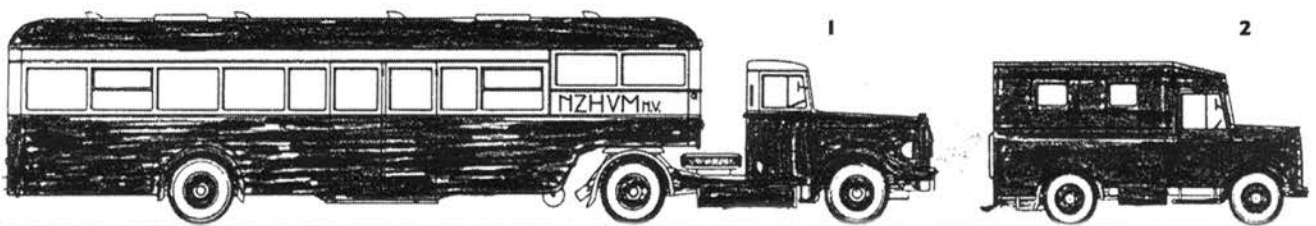
Stadsarchief Heerlen, fotocoll. nr. 2016 [1975]

6

de Wereldoorlog was daar, zoals bij zoveel ondernemingen, weinig meer van over. Alles wat nog maar enigszins bruik- of herstelbaar was werd ingezet om het openbaar vervoer weer zo snel mogelijk op gang te krijgen. Ook de LTM was een onderneming van de NS waardoor het bedrijf kon beschikken over 'nieuw' materiaal. Men kreeg de beschikking over enkele Londense dubbeldeks-bussen, die onder andere op de lijndienst naar Vaals werden ingezet. Erg lang heeft men geen gebruik gemaakt van deze bussen omdat de toenmalige onderdoorgangen niet berekend waren op zulke hoge voertuigen. Via de NS kreeg de LTM de beschikking over bussen van de merken Crossley en Scania-Vabis die

tot het midden van jaren vijftig hun passagiers tegen de vele hellingen opzeulden.

Het waren crémekleurige bussen waarop de letters LTM in grijze [of blauwe] letters op de flanken waren aangebracht. De harmonica-deur werd geopend door middel van een houten hendel op de motorkap. Wellicht waren deze bussen bedoeld als semi-reisbussen?<sup>14</sup> Zij reden immers ook lijndiensten. De stinkende, doch ijzersterke Crossley's werden opgevolgd door moderne bussen van het merk Scania-Vabis met een carrosserie van Roset. Deze carrosseriebouwer uit Bergen op Zoom maakte ook fraaie koetswerken voor de nieuw aangeschafte bussen van de Associated Equipment Corporation [AEC]



Na de Tweede Wereldoorlog werden door busbedrijven verschillende creatieve oplossingen bedacht om het personenvervoer snel weer op te starten. De ATO kocht deze Crossley trekker met DAF bus-oplegger in 1947 aan [1]. Deze bleven niet lang in gebruik omdat ze te lang waren voor de Nederlandse wegen. Ook

uit Engeland.<sup>15</sup> Deze laatste waren voorzien van een halfautomatische versnellingsbak die werd geschakeld met een klein pookje aan de stuurkolom. De dieselmotor was onder de vloer van de passagiersruimte geplaatst [toentertijd een nieuwigheid] waardoor deze bussen meer plaatsruimte boden dan de wagens waar de motor voorin stond. De stadsdiensten naar Welten, Molenberg en Meezenbroek/Schaesbergerveld werden gereden met bussen van het merk Duitse merk Büssing, eveneens voorzien van een zogenaamde *underfloor-motor*. Dit merk was er in twee uitvoeringen, de kleine wagens werden gebouwd door Kusters uit Venlo, de grotere hadden een carrosserie van Roset. De Büssings werden geschakeld door middel van een versnellingshendel aan de stuurkolom, iets dat in die jaren ook bij personenauto's gebruikelijk was. In latere jaren reden er ook bussen van het merk Leyland met een carrosserie van Werkspoor, een fabriek die treinen, trams en bussen maakte. Het merk Büssing bestaat niet meer maar werd overgenomen door MAN. Ook Crossley komt men niet meer tegen in de autobuswereld want het merk ging, evenals AEC, op in het Leyland-concern, dat inmiddels ook verdwenen is. De kleur van de LTM-bussen was oorspronkelijk lichtgroen, later werd dat streekgeel.

De eerste samenwerking bleek uit een gezamenlijke dienstregeling die in 1974 verscheen van de LTM, LTM, IAO, MEUSSEN, PMH en De Valk. De LTM fuseerde in 1978 met de Ebad tot het Verenigd Streekvervoer Limburg [VSL]. Later sloten ook de bedrijven PMH, MEUSSEN, De Valk, PMH, CAO en PMH, IAO

zich hierbij aan. De vsl fuseerde, op haar beurt, in 1995 met de Zuidooster [zo] uit Gennep en behoort nu tot de Hermesgroep die haar hoofdzetel in Weert heeft.

### Firma Heythuizen

De firma Heythuizen werd in 1952 in Geleen opgericht. Het bedrijf verzorgde voornamelijk mijnwerkersvervoer. In 1965 werd het bedrijf overgenomen door de EBAD. Nadat de kolenmijnen gesloten werden, betekende dat ook het einde voor veel kleinere autobusbedrijven. Firma Heythuizen deed voornamelijk personeelsvervoer voor de Staatsmijn Maurits en DSM in Geleen/Lutterade. Van het materiaal waarmee het bedrijf de diensten uitvoerde waren er geen gegevens te vinden. Het is aannemelijk dat het verschillende merken en carrosserieën betrof.

### Vaassen's Autobus Diensten en Auto Handel

Vaassen's Autobus Diensten en Auto Handel [VADAH] werd in 1931 te Echt opgericht. Het bedrijf verzorgde het autobusvervoer in het gebied tussen Roermond en Sittard en was dus actief in Midden Limburg. Ook de VADAH had na de oorlog een aantal Crossley's in dienst die donkerrood geschilderd waren. Ik neem aan dat de VADAH als zelfstandige onderneming deze bussen over heeft genomen van NS-dochters. Ook de VADAH-Crossley's werden opgevolgd door onder andere bussen van het merk Leyland/Verheul. In 1970 werd het VADAH-busbedrijf



werden er brandweerwagens en legertrucks omgebouwd tot autobus zoals deze Austin belle-wagen uit 1945 [2]. Meteen na de oorlog zetten verschillende particuliere bedrijven de Ford 'trambus' in [3]. De IAO reed met deze zeer herkenbare Amerikaanse Ford schoolbussen [1947] [4].



na bijna 40 jaar opgeheven. De diensten noordelijk van Sittard werden overgenomen door Nedam's Autobus Onderneming [NAO] uit Roermond en de lijnen zuidelijk hiervan gingen naar de EBAD.<sup>16</sup>

### De Eerste Beker Autobus Dienst

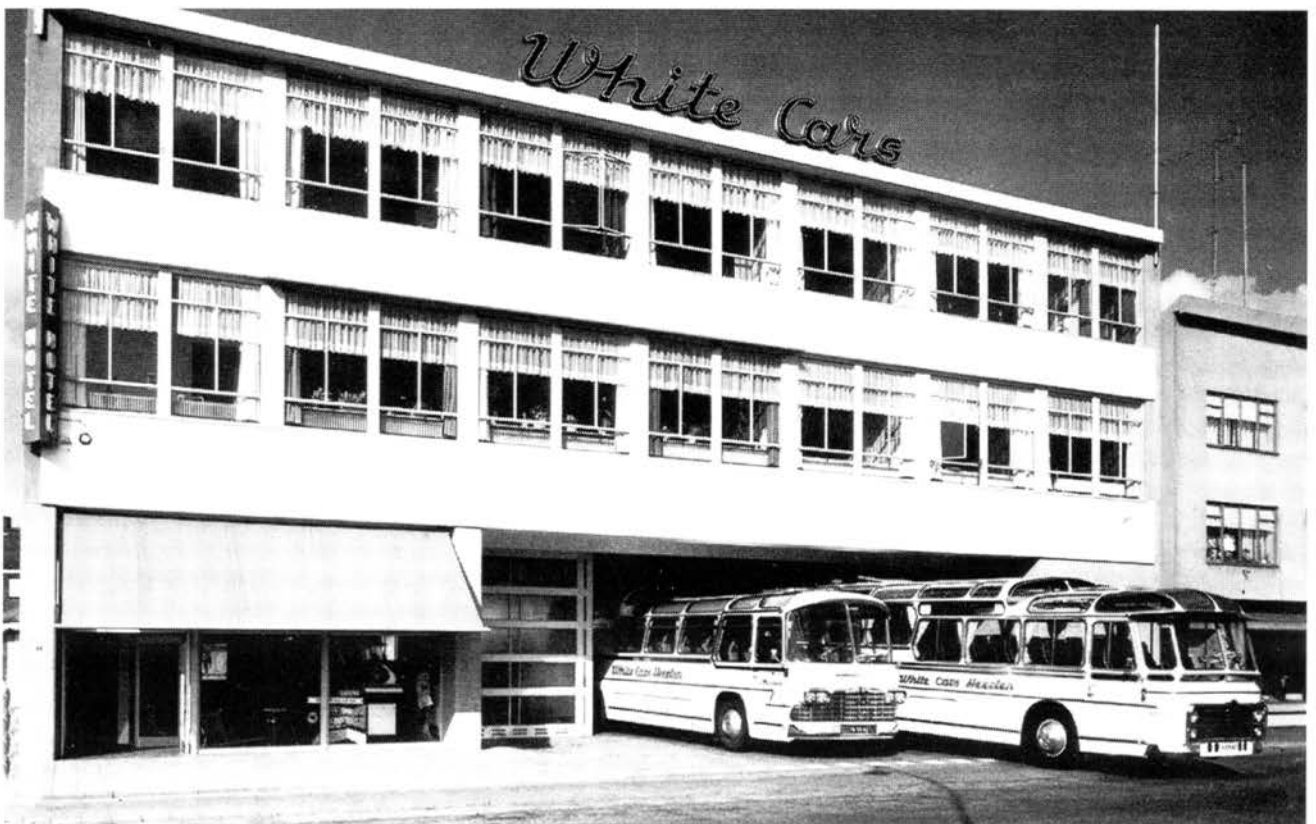
De Eerste Beker Autobus Dienst [EBAD] was gevestigd in Beek bij Maastricht. Het bedrijf ontstond in 1938 na een fusie van enkele kleinere bedrijven. De EBAD was en bleef steeds een particulier busbedrijf en verzorgde het autobusvervoer in voornamelijk het gebied westelijk en deels oostelijk van de lijn Sittard-Maastricht. De bussen waren in de kleuren lichtblauw met crème gespoten. De EBAD had een voorkeur voor chassis van het Engelse merk Guy. Ook een enkele van een ander bedrijf overgenomen Crossley behoorde tot het busbestand.

In de jaren vijftig reed de EBAD daarnaast met Büssing-bussen. De carrosserieën werden gebouwd door onder andere De Schelde [Crossley], Bova [Guy], en Kusters [Büssing]. Maar in de jaren zestig ging ook de

EBAD over op de standaardbus Leyland-Verheul. Nadat de bedrijven van Firma Van Heythuizen [1965] en VADAH [1970] waren overgenomen, fuseerde de EBAD in 1978 met de LTM waardoor het Verenigd Streekvervoer Limburg [vsl] ontstond. Het touringcarbedrijf van de EBAD, EBATOURS genaamd, ging een paar jaar later failliet. De reiswagens van het bedrijf vielen op door hun fraaie kleuren en carrosserieën en menigmaal viel het bedrijf in de prijzen bij tourwagengerally's en behoorde in de jaren tussen 1952 en 1961 permanent tot de top tien en meestal ook nog bij de beste vier van het land.

### Gebroeders Mulder

PMH [Pierre Mulders Hoensbroek] werd in 1924 door Sjeng Mulder opgericht die begon met een busverbinding van Hoensbroek naar Heerlen. In het begin was alleen de naam 'Mulder' te lezen op de bus. Niet lang daarna volgde de lijn Heerlen-Beek-Lutterade. In 1929 trad broer Pierre Mulder toe tot het bedrijf waarna de bedrijfsnaam Gebr. Mulder werd. Pierre en Sjeng werkten vier



Bussen van touringcarbedrijf White Cars [voorheen Gebr. Mulders] dat haar hoofdkantoor had aan de Spoorzinkel. Stadsarchief Heerlen, fotocoll. nr. 14274 [1960]



De Green Cars van Pierre Mulder.

Stadsarchief Heerlen, fotocoll. nr. 9706 [ca. 1950]

jaar samen waarna de broers weer zelfstandig verder gingen. Pierre reed tussen Hoensbroek en Heerlen, Sjeng verzorgde de verbinding Heerlen-Beek-Lindenheuvel en richtte in 1938 wederom een bedrijf op met de naam Gebr. Mulder, maar nu met z'n broer Hub. In 1954 raakten de nieuwe Gebr. Mulder hun vergunning voor de lijndienst Heerlen-Lindenheuvel kwijt aan de LTM. Zij gingen daarna, in Heerlen, verder met het in 1948 opgerichte touringcarbedrijf White Cars.

De bussen van de White Cars vertrokken eerst vanaf het Emmaplein in Heerlen waar het reisbureau gevestigd was en later vanaf de Spoorsingel waar een nieuw pand betrokken werd.<sup>17</sup> In de jaren vijftig beschikte het bedrijf over fraaie bussen, meestal van het merk Büssing met een opbouw van Kusters/Venlo en Smit/Joure en men maakte vakantie- reizen naar onder andere Oostenrijk en Zwitserland.<sup>18</sup> De bussen droegen namen van populaire vakantiebestemmingen zoals 'Reutte' en 'Weggis'. In 1978 kwam het einde voor dit touringcarbedrijf.<sup>19</sup>

Ook Pierre begaf zich op het terrein van het tourbedrijf. Hij schilderde de daarvoor bestemde bussen in een lichtgroene kleur en doopte het bedrijf om tot Green Cars. In 1953 kwam Pierre tot een akkoord met de LTM waardoor hij onder de naam PMH, de lijndienst Hoensbroek-Heerlen v.v. via de buurtschap Vrank tot het eind kon blijven exploiteren. In 1980 fuseerde PMH met VSL. PMH reed met materiaal van allerlei merken en verschillende carrosserieën. In de zestiger jaren reed men onder andere met een groene DAF met Jonckheere-opbouw, in de 'streekgele' tijd waren er ook bussen van het merk Scania-Vabis.

### Firma Meussen

De firma Meussen verzorgde het vervoer ten zuiden van de lijn Maastricht-Valkenburg en reed ook naar Visé [B]. Tevens werd het bedrijf ingeschakeld voor mijnwerkersvervoer. Meussen werd in 1925 te Maastricht opgericht. De garage lag aan de Heerderweg.

Het materieel bestond uit bussen van verschillende merken en carrosseriën. Zo reden er Mercedes-bussen met een carrosserie van Domburg en ook Bova was vertegenwoordigd. In 1960 bezat het bedrijf voornamelijk bussen van de merken Leyland/Van Rooyen en Daf/Den Oudsten. De kleur van het materieel was crème met rode banden. Ook Meussen ging later over naar het standaardgeel en fuseerde in 1980 met vsl.

### **De Valk**

Het autobusbedrijf De Valk had zijn vestigingsplaats in Valkenburg aan de Geul. De firma is in 1919 als touringcarbedrijf begonnen in Hulsberg. Er werd gereden met kleine crèmekleurig geschilderde busjes van het merk Dodge waar achterop, in blauwe letters Habets Hulsberg geschilderd was. Op de zij-kanten stond in sierlijke letters De Valk vermeld. Waarschijnlijk was een deel van het bedrijf nog in Hulsberg gevestigd want de heer J.H.F. Habets richtte in 1928 te Valkenburg De Valk op en reed vanaf dat jaar ook de lijndienst Maastricht via Berg & Terblijt, Valkenburg en Klimmen naar Hoensbroek [Staatsmijn Emma]. Het bedrijf bezat voornamelijk bussen van het merk Scania-Vabis met verschillende carrosserieën.

De lijndienst ging in 1981 over naar vsl. Het tourbedrijf beschikte over fraai materiaal dat korenbloemblauw met crème was gespoten. De naam De Valk was in chromen letters op de flanken van de bussen aangebracht. Heel mooi waren de van oranje-gekleurde dakramen voorziene Scania-Vabis bussen met Verheul-carrosserie. Maar ook de latere Mercedes-touringcars met een opbouw van Kusters waren een lust voor het oog. Ook deze herinnering behoort tot het verleden, want de activiteiten van het toerbedrijf werden overgenomen door Het Zuiden van de Firma Spauwen. Het busbedrijf Habets uit Hulsberg werd in 1920 door de heer Habets opgericht. In 1928 werd het bedrijf verplaatst naar Valkenburg, alwaar

het verder ging onder de naam De Valk. Tourbussen die tegenwoordig met het opschrift De Valk rijden hebben niets met het oude bedrijf van die naam te maken.

### **Cramers Autobus Onderneming**

Cramers Autobus Onderneming [CAO] werd in 1925 te Grevenbicht als Firma Veders & Cramers opgericht. In 1951 beëindigden beide vennoten hun samenwerking en werd het bedrijf gesplitst. Cramers ging verder met de CAO die lijndiensten exploiteerde in het gebied westelijk van Sittard, tussen het vervoersgebied van de EBAD en de VADAH. De andere poot van het bedrijf ging verder als de Firma H. Veders & Zonen die zich specialiseerde in het mijnwerkersvervoer. Bestond het busbestand in de jaren na de oorlog uit allerlei merken, zoals Bedford, Ford en Kromhout, later moderniseerde het bedrijf z'n vloot met Scania-, Vabis- en DAF-bussen. In 1981 werd de CAO opgenomen in vsl.

### **Internationale Autobus Onderneming**

De Internationale Autobus Onderneming [IAO] bestond eigenlijk uit twee aparte autobusondernemingen.<sup>20</sup> Eén bedrijf was in Eygelshoven, het andere in Nieuwenhagen gevestigd. In 1924 begon Walter J. Römkes uit Waubach samen met z'n halfbroer Wiel Kemperdick uit Ubach over Worms met een 25-persoons T-Ford een busdienst van Heerlen via Nieuwenhagen en Eygelshoven naar Haanrade. De bus van Römkes & Kemperdick vertrok in Heerlen op het Wilhelminaplein.

In 1925 kon al een tweede bus worden aangeschaft en in 1928 kreeg het bedrijf vergunning om naar Herzogenrath [D] te rijden. Na het overlijden van W. Kemperdick in 1935 zetten diens dochters, de Gezusters Kemperdick, het bedrijf voort en wijzigden in 1937 de naam in Internationale Autobus Onderneming.<sup>21</sup> In 1938 werd W. Römkes tot directeur benoemd en werd deze tak van het





Busstation aan de Akerstraat-Noord voor de mijnwerkers van Staatsmijn Emma.

Stadsarchief Heerlen, fotocoll. nr. 20191 [ca. 1955]

bedrijf verplaatst naar Eygelshoven. In 1942 sloot de busondernemer W. van Kan uit Nieuwenhagen zich hierbij aan. Deze laatste had in 1939 het bedrijf van de Firma Goffin in Rimburg overgenomen die de lijn Heerlen-Rimburg exploiteerde en ook het vervoer van mijnwerkers naar de verschillende mijnzetels in de omgeving en vlak over de grens verzorgde. Van Kan werd mededirecteur van de IAO en had zijn bedrijf in Nieuwenhagen. De IAO reed in de Oostelijke Mijnstreek tussen Heerlen-Brunssum-Kerkrade-Bleijerheide met buitenlandse uitschieters naar Palenberg, Geilenkirchen en Herzogenrath.<sup>22</sup> Vanuit Heerlen vertrokken de bussen in de jaren vijftig vanaf de Spoorsingel even voorbij de overweg in de Willemstraat richting Schandelerboord. Later kregen zij een standplaats aan de Stationstraat. De bussen waren donkerrood met crème geschilderd. Het materiaal bestond in de jaren vijftig uit meerdere Ford-schoolbussen met Wayne carrosserie waarbij de klapdeur door middel van een stang door de chauffeur kon worden geopend of gesloten. Verder waren er bussen

van, naar men mag aannemen, het merk Kromhout en een aantal Crossley's. Later reed de IAO met bussen als DAF/van Rooyen, Kromhout/Kusters, DAF/Kusters totdat uiteindelijk ook de Leyland/Verheul zijn intrede deed en het materiaal eveneens de streekgele kleurstelling kreeg. In 1987 ging ook de IAO als laatste op in vsl waarbij de Eygelshovense vestiging van Römkes negen bussen overdeed en Van Kan uit Nieuwenhagen zeven stuks.

### **Verenigd Streekvervoer Limburg**

Het Verenigd Streekvervoer Limburg [vsl] ontstond in 1978 door een fusie van de LTM en de EBAD. Later werden ook andere bedrijven ingelijfd, PMH en Meussen in 1980, De Valk en CAO in 1981 en de IAO in 1987. Het hoofdkantoor werd in Heerlen gevestigd. De vsl was geen lang leven beschoren, al in 1995 ging de onderneming een fusie aan met de Zuid-Ooster uit Gennep en werd de naam omgevormd tot Hermes. De Hermes-groep heeft haar hoofdkantoor in Weert.

## **Gemeente Autobussen Bedrijf / Stadsbus Maastricht**

In 1920 ging de Gemeente Autobussen Dienst van Maastricht van start met twee elektrische bussen die een dienst reden vanaf het Staatsspoorstation [het huidige NS-station] naar het Koningin Emmaplein. Maar evenals de LTM is ook het stadsvervoer van de Limburgse hoofdstad van oorsprong een railbedrijf want reeds in 1884 reed er een paarden-tram tussen het centrum van de oude stad en Wyck. Ook was Maastricht via stoomtramlijnen verbonden met de Belgische plaatsen Kanne en Glons. Men kon met zo'n vervoermiddel naar Smeermaas en Montenaken reizen. Echt rendabel waren deze lijnen niet. Zoals reeds bij de LTM is vermeld, bestond er vanaf 1922 ook een stoomtramverbinding met Vaals via Gulpen. Deze laatste was evenmin een succes en heeft maar twaalf jaar bestaan [1922-1934]. De Maastrichtse paarden-tram werd opgevolgd door een zogenaamde 'gastram'. Deze reed tussen de Boschstraat en het treinstation in Wyck. Deze tram was voorzien van een verbrandingsmotor die gevoed werd door een opslagtank die regelmatig gevuld moest worden bij de Gemeentelijke gasfabriek. Een onverdeeld succes was de gastram niet. Er traden nogal wat kinderziektes op en het motorvermogen was veel te laag. Zij hadden daardoor de grootste moeite om de hellingen naar de Maasbrug te nemen.<sup>23</sup> Zoals gezegd begon het autobussenbedrijf met twee elektrische bussen van het merk Renault. In de loop der jaren werden wagens van verschillende merken in gebruik genomen waarbij men vast probeerde te houden aan de kwaliteit van het Franse merk. De Belgische fabrikant Minerva kon enige buschassis aan Maastricht slijten. Verschillende van deze bussen werden voorzien van een Kromhout-dieselmotor. Na de Tweede Wereldoorlog was van het autobusmateriaal niet veel meer over waardoor de diensten met de meest vreemdsoortige bussen werden heropend. Zo reed op de lijn naar

Wolder een Leyland-dubbeldekker met open bovendek. Ook bussen van het merk Praga, Ford-trambussen met een carrosserie van Jongerius en Ford-schoolbussen die opgebouwd waren door Roset verzorgden de diensten. Omdat deze bussen een benzine-motor hadden en dus nogal 'dorstig' waren, werden deze door Perkins dieselmotoren vervangen. In de periode 1946-1956 had het bedrijf bussen van elf verschillende merken in dienst. Standarisering was daardoor welhaast een must. In 1954 werd de naam van het bedrijf gewijzigd in het Gemeentelijk Autobussen Bedrijf [GAB]. Er reden toen voornamelijk bussen van het merk AEC met een carrosserie van Verheul. Deze werden aan het eind van de jaren vijftig vervangen door lichtgele bussen van het merk Volvo met een carrosserie van Verheul. Ook reden er Volvo's met een opbouw van de Belgische carrossiefabriek Jonckheere. Maastricht heeft jarenlang gekozen voor Volvo-bussen met meerdere carrosserieën. In 1971 werd de naam veranderd in Stadsbus Maastricht [SM] dat in 1996 werd overgenomen door het Amerikaanse bedrijf VANCOM. Tevens werden door dit bedrijf lijndiensten in westelijk Zuid-Limburg, met Gulpen als centrum, overgenomen van Hermes. Nauwelijks had Vancom enige naamsbekendheid gekregen of het Nederlandse belang ging over naar de Britse onderneming ARRIVA.<sup>24</sup>

### **Huidige situatie**

Vrijwel alle, van oudsher, bekende autobusondernemingen zijn inmiddels ter ziele. Gefuseerd met andere streekvervoerders of overgenomen door buitenlandse bedrijven en veelal opererend onder een andere naam. Het laatste zelfstandige bedrijf, de Brabantse BBA kwam in 2001 in handen van het Franse bedrijf CGEA. Tegenwoordig worden buspassagiers vervoerd door bedrijven als Arriva, Syntus, NoordNed, CGEA, Connexion en [nog] Hermes. Een stuk interessante historie is verdwenen.

## Geraadpleegde literatuur:

Diverse artikelen uit de Autobuskroniek van de Autobus Documentatie Vereniging;  
Diverse artikelen uit de openbare media.  
Correspondentie met J.W.M. Krijnen te Uden [1996].  
Correspondentie met diverse vervoersondernemin-  
gen [1996].  
F. BOSMAN, *Ieder reisdoel heeft z'n bushalte. 75 jaar streekvervoergeschiedenis in Midden- en Zuid-Limburg* [Heerlen 1995].  
R. ZWAAK, *Heerlen in de jaren '50* [Klaaswaal 1990]  
A. WEIJTS, *De Limburgsche Tramweg Maatschappij [LTM] in beeld* [Zaltbommel 1997]

J.W. SLUITER, *Beknopt overzicht van de Nederlandse Spoor- en Tramwegen* [1967]  
R. SRAMKOT, EN C.A. VAN EIJCK, *Trams en tramlijnen [elektrische trams] in Twente, Zuid-Limburg en Zeeland* [1971].  
F. VAN DEN BOOGERT, *Collectie historische autobussen van de Stichting Veteraan Autobussen* [1990].  
A.H. JENNISKES, *Pak de bus. Openbaar vervoer in Maastricht, 1884-1994* [Maastricht 1995]  
F.X. SCHOBEN, 'Personenvervoer in de oude mijnstreek aangeboden door N.V. Internationale autobusonderneming 'I.A.O.'. in: *De Nederlandse streekvervoerbedrijven* [1956].

## Noten:

1. Een chassis bestaat uit een kaal onderstel met motor, assen en wielen. Ook nú nog worden de meeste bussen op een chassis van verschillende merken van een opbouw [carrosserie] voorzien door gespecialiseerde carrosseriebouwers. Namen als bijvoorbeeld Den Oudsten, Bova en Berkhof staan veelal op het materiaal vermeld.  
2. F. VAN DEN BOOGERT, *Collectie historische autobussen van de Stichting Veteraan Autobussen* [1990]. Van deze 1175 Crossley's is er slechts één bewaard gebleven die als museumstuk wordt bewaard door de Stichting Veteraan Autobussen. Het is er een van het 'grote' type met 'De Schelde'-carrosserie. Bij manifestaties wordt deze bus regelmatig ingezet want hij kan nog steeds op eigen kracht rijden.  
3. Helaas is geen enkele Scania-Vabis uit die periode bewaard gebleven.  
4. Ook een Crossley/Daf/Verheul-opleggerbus werd niet bewaard.  
5. Later stonden de letters DAF voor 'van Doorne's Automobiël Fabriek'. Aanhangwagens maakt DAF al lang niet meer.  
6. Bij een 'trambus' was de instapdeur vóór de vooras aangebracht.  
7. Eén Ford/Jongierius en één Ford/Verheul behoren heden tot het museumbestand.  
8. Hainje is tegenwoordig onderdeel van de Berkhof-groep.  
9. Er waren, vooral in de beginjaren, nog veel meer ondernemers die één of meerdere buslijnen exploiteerden. Ik heb mij in dit artikel beperkt tot de bekendste.  
10. J.W. KRIJNEN, 'De groei van het Streekvervoer in Midden- en Zuid-Limburg', in: *Autobuskroniek* [1995], nr. 2.  
11. J.W. SLUITER, *Beknopt overzicht van de Nederlandse Spoor- en Tramwegen* [1967].  
12. R. SRAMKOT, EN C.A. VAN EIJCK, *Trams en tramlijnen (elektrische) trams in Twente, Zuid-Limburg en*

*Zeeland* [1971]. A. WEIJTS, *De Limburgsche Tramweg Maatschappij [LTM] in beeld* [Zaltbommel 1997]  
13. F. BOSMAN, *Ieder reisdoel heeft z'n bushalte. 75 jaar streekvervoergeschiedenis in Midden- en Zuid-Limburg* [Heerlen 1995].  
14. Het merk van deze crèmekleurige bussen weet ik niet zeker. Ik dacht dat het Scania's waren, maar het kunnen ook Crossley's zijn geweest met een afwijkende carrosserie.  
15. Carrosseriebouwer Roset leverde destijds bijzonder fraaie autobussen. De touringcars werden wel de Rolls Royces onder de reisbussen genoemd.  
16. Het busbedrijf van Nedam's Autobus Onderneming is niet in dit verhaal opgenomen omdat het buiten Zuid Limburg opereerde.  
17. De bedrijfsnaam White-Cars is ontstaan doordat het touringcarbedrijf van de Gebr. Mulder begon met bussen van het Amerikaanse merk White.  
18. Kusters houdt zich tegenwoordig onder andere bezig met het aanpassen van kleine bussen voor personenvervoer. Het bedrijf maakt nu deel uit van de Berkhof-groep.  
19. Smit/Joure is enkele jaren geleden opgehouden te bestaan. Het bedrijf heeft veel carrosserieën vervaardigd.  
20. Vanwege de twee aparte IAO-bedrijven is het lastig om één en ander goed uit elkaar te houden.  
21. Volgens J.W.M. Krijnen naar aanleiding van een rectificatie in de Autobuskroniek 1996, nr. 3  
22. F.X. SCHOBEN, 'Personenvervoer in de oude mijnstreek aangeboden door N.V. Internationale autobusonderneming 'IAO' in: *De Nederlandse streekvervoerbedrijven* [1956].  
23. A.H. JENNISKES, *Pak de bus. Openbaar vervoer in Maastricht, 1884-1994* [Maastricht 1995]  
24. Diverse artikelen in de Autobuskroniek van de Autobus Documentatie Vereniging en de landelijke kranten.

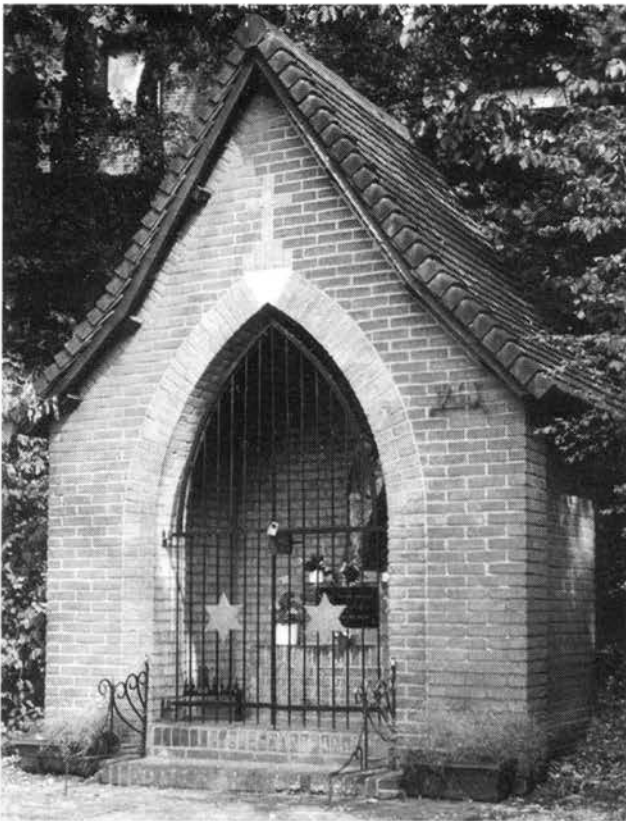


# Over veld- en wegkapellen

VERA HAMERS

Nergens in Nederland komt de volksdevotie zo expliciet tot uiting als in Limburg. Bedehuisjes zijn zo vertrouwd in het Limburgse landschap dat men bij het bijzondere fenomeen nauwelijks meer stilstaat. Toch schuilt er achter de eenvoudigste kapel vaak een boeiend verhaal. Vandaar dat we in dit artikel even stil staan bij dit teken van vroomheid in de eigen omgeving.

**N**ergens in Nederland komt de volksdevotie zo expliciet tot uiting als in Limburg. Bedehuisjes zijn zo vertrouwd in het Limburgse landschap dat men bij het bijzondere fenomeen nauwelijks meer stilstaat. Toch schuilt er achter de eenvoudigste kapel vaak een boeiend verhaal. Vandaar dat we in dit artikel even stil staan bij dit teken van vroomheid in de eigen omgeving.



Kapel gewijd aan OLV Sterre der Zee, Vaesrade, gemeente Nuth.

Foto: Vera Hamers [2001]

## Functie van een kapel

Een kapel is een plek die door het volk gebruikt wordt voor persoonlijke devotie: een plek om hoop, rust en bemoediging te vinden. In tegenstelling tot de grote en meer afstandelijke kerk biedt een kleine kapel hiertoe een betere gelegenheid. De volksdevotie bestaat vooral uit bidden, kaarsjes aansteken en bloemen brengen, veelal in de hoop op, of als dank voor een goddelijke werking. Naast Maria en het Heilig Hart van Jezus worden vooral de bescherm- en patroonheiligen in kapellen vereerd. Het volk kon zich makkelijk identificeren met deze heiligen, die als mensen van vlees en bloed trouw waren geweest aan hun geloof. Volgens de legende steunden zij bepaalde groepen personen of beschermden ze het volk of het vee tegen bepaalde ziektes. Zo is Sint Cornelius de patroonheilige van het gehoornde vee, omdat zijn naam is afgeleid van cornu, het Latijnse woord voor hoorn. De heilige Rochus daarentegen wordt vereerd tegen de pest omdat hij de gave had pestlijders te genezen.

Er vinden nog steeds traditionele gebruiken plaats in een kapel. In de meimaand, de Mariamaand, wordt in Mariakapellen gezamenlijk de rozenkrans gebeden. Op deze manier wordt Maria, de Moeder van God, vereerd. Ook Maria Ten Hemelopneming wordt op veel plaatsen speciaal gevierd,



Opname van de Mariakapel te Ubach over Worms, gemeente Landgraaf.

Foto: Vera Hamers [2001]

onder andere in Ubach over Worms waar de veldkruiden, de 'kroeëtwusch', als dank voor de goede oogst, gezegend worden.

Ook wordt een kapel vaak gebruikt als rustaltaar tijdens de processie, ofwel de bronk. Een vrijstaand rustaltaar moet ieder jaar opnieuw worden opgebouwd. Door een kapel te kiezen voor het rustaltaar is dat niet nodig. Bovendien geeft een kapel beschutting en meer cachet.

### Waarom een kapel wordt gebouwd

Het idee om een bedehuisje te bouwen ontstaat in de meeste gevallen vanuit de buurtschap, bijvoorbeeld vanuit de Jonkheid of de buurtvereniging. Leden van die groep bouwen zelf, met behulp van alle mogelijke middelen, de kapel. Aanleiding voor de stichting is meestal een belangrijke of ingrijpende gebeurtenis die zich in het dorp heeft afgespeeld.

De Tweede Wereldoorlog bijvoorbeeld gaf

aanleiding tot het bouwen van een aantal kapellen in Zuid-Limburg. In deze moeilijke periode heeft de volksdevotie veel mensen moed en hoop gegeven. Het is dan ook niet vreemd dat heel wat bedehuisjes zelfs nog in de jaren vijftig zijn gesticht uit dank voor het behoud van het gehucht. Ook de bevrijding was dikwijls een perfecte aanleiding voor de bouw van een kapelletje. Daarmee krijgen de oud-strijders en de gevallen van de oorlog de verdiende waardering voor het verdedigen van het land.<sup>1</sup>

Een andere belangrijke gebeurtenis die tot de stichting van kapellen leidde, was de rondgang met het originele beeld van de Onze-Lieve-Vrouw 'Sterre der Zee' uit Maastricht. Monseigneur Lemmens bracht in de jaren vijftig van de twintigste eeuw alle parochies van het bisdom Roermond een bezoek, waarbij het miraculeuze beeld werd megedragen. Overal werden druk bezochte missen opgedragen en processies gehouden. Om deze gebeurtenis in de herinnering te bewaren wer-



St. Barbarakapel aan de Slotweg te Palemig/Meezenbroek.

Stadsarchief Heerlen, fotocoll. nr. 2027 [1975]

den veel kapellen gesticht, al dan niet gewijd aan Onze-Lieve-Vrouw 'Sterre der Zee'.

Een derde aanleiding voor de bouw van een kapel, de meest recente, zijn de moderne herinrichtingsplannen, waarbij het dikwijls noodzakelijk is dat veld- en wegkapellen verdwijnen. Ter vervanging en tevens als herinnering aan de oude kapel bouwt men dikwijls een nieuw bedehuis, zelfs als het oude al jaren is verdwenen. De buurtbewoners blijven doorgaans sterk gehecht aan 'hun' kleine monumenten, reden waarom herbouw plaats vindt op precies dezelfde kruising.

Ook bouwt men vaak een kapel ter vervanging of ter bescherming van een veld- of wegwijk. Het kapelletje overdekt dan het hele kruis om bescherming te bieden tegen de weersomstandigheden en om het kruis van smeed- of gietijzer, van steen of van hout, voor verder verval te sparen. Als herinnering wordt dikwijls een deel van het kruis, bijvoorbeeld de sokkel of het corpus, verwerkt in het nieuwe gebouwtje.<sup>2</sup>

### Situering van kapellen

Kapellen staan meestal op kruisingen van wegen omdat ze voor de bevolking goed bereikbaar moeten zijn. Door een extra verhoging waarop de bedehuisjes veelal staan, valt het nog meer op en nodigt het uit tot bezoek. Naast het feit dat de kapel hier het beste in het oog valt, heeft deze situering ook een symbolische betekenis. Het was een plek waar verleden, heden en toekomst elkaar kruisten en waar de juiste levensweg gekozen moest worden.<sup>3</sup> Kapelletjes die niet op een kruising staan maar in het bos of midden in een weiland, hebben dan ook doorgaans een bijzondere geschiedenis waaruit de buitengewone plek wordt verklaard.

Het feit dat veld- en wegkapellen in de nabijheid van een boom gesitueerd zijn, geeft niet alleen een fraai en opvallend uiterlijk, maar heeft, evenals de kruising, ook een symbolische functie. Een boom leidt de blik naar de hemel en duidt op een vruchtbare



bodem. Een van de meest voorkomende bomen bij kapellen en kruisen is de lindeboom, die door de vele jonge takken beneden aan zijn stam de vruchtbaarheid extra benadrukt. Bovendien verwijst zijn hartvormig blad en het feit dat het kruishout van Christus uit lindehout vervaardigd zou zijn, naar Gods liefde voor het volk.

### Regionale verschillen

Wat betreft architectuur en typologie zijn er weinig verschillen tussen de kapellen van het oosten en het westen van Limburg. Er

komen allerlei typen kapellen voor in verschillende soorten en maten. Wat betreft het materiaalgebruik kan men constateren dat in oostelijk Zuid-Limburg overwegend baksteen wordt gebruikt, terwijl in het westen meer mergelstenen kapellen voorkomen.

Ook is er een verschil in de hoeveelheid veldkapellen ten opzichte van de weggapellen. Zoals de naam al aangeeft staan de kapellen respectievelijk tussen de akkers of weidelandschappen in het veld, of op kruisingen van wegen in een buurtschap, gehucht of dorp.

De frequentie waarin veld- en weggapellen



St. Franciscuskapel Nieuw Einde.

Stadsarchief Heerlen, fotocoll. nr. 18814 [Jaartal onbekend]

voorkomen, is afhankelijk van de landschapsituatie. Zo vindt men in oostelijk Zuid-Limburg naar verhouding veel meer wegkapellen dan veldkapellen. Dit heeft vooral te maken met het feit dat deze streek dichter bevolkt is dan westelijk Zuid-Limburg. In de oostelijke mijnstreek was de arbeidsintensieve mijnbouw de grote inkomstenbron, terwijl men in westelijk Zuid-Limburg veelal leefde van landbouw en veeteelt. Veldkapellen zijn in het westen dan ook frequenter aanwezig, behalve in het gebied van de grotere steden, waar zich vanzelfsprekend meer wegkapellen bevinden.

Doordat iedere kapel een eigen stichtingsachtergrond heeft, is de identiteit van het gebouwtje hoog. Iedere kapel heeft zijn eigen verhaal dat door de geschiedenis is gevormd en dat in de toekomst blijft voortbestaan.

### **De kruiskapel in Euren**

Op de kruising van de Bremersweg, Buldersweg, Kleekampsweg en Euren bevindt zich een zeer eenvoudige bakstenen kapel aan de rand van een bosrijk gebied. In het

bedehuisje bevindt zich een zwart smeedijzeren kruis met een gietijzeren, wit Christuscorpus.

Oorspronkelijk stond op de plaats van de kapel een wegkruis dat in het jaar 1840 door de buurtbewoners van 'Euren' werd geplaatst ter bescherming tegen duivelse krachten en mogelijke ongelukken. Het was echter in verval geraakt, waardoor de buurt in 1920 op het idee kwam een kapel te bouwen waarin het kruis werd beschermd. De bouwkosten werden via collectes in de buurt bij elkaar gebracht. Bij de inzegening van de kapel was er grote belangstelling. De gevel werd bij deze feestelijke gebeurtenis versierd met bloemen en een tekstbord:

*'De Christus hing zo arm verlaten  
en bomen schermden slechts zijn kruis  
maar God wij toonden u ons liefde  
en bouwden u een klein doch enig huis'*

In de loop der jaren is de buurt veranderd door de aanleg van de autoweg Heerlen-Aken. Bovendien ging de bouwkundige staat van het kapelletje, onder andere door mijn-



Kruiskapel in de Euren.

Foto: Vera Hamers [2001]

schade steeds meer achteruit. In 1986 was het dan ook noodzakelijk de kapel geheel af te breken, waarna de buurtbewoners ervoor zorgden dat een nieuw bedehuisje werd gebouwd, op een steviger fundament, maar met dezelfde vormgeving. Ook het kruis werd gerestaureerd, echter op een iets te grove wijze. Het zuurbad voor het verwijderen van de oude verfresten tastte het kruis dermate aan dat enkele uiteengevallen stukken het resultaat waren. Het fraaie corpus is gelukkig gespaard gebleven. Het werd bevestigd op een kopie van het oude kruis uit 1840. Tijdens de afwezigheid van het kruis in de nieuwe kapel heeft een meelevend anoniem persoon een bord in de kapel geplaatst met de volgende tekst: *'Heer, waarom hebt Gij ons verlaten?'*

Op 25 september 1987, toen het kruis weer terug was geplaatst, werd de kapel voor een tweede keer feestelijk ingezegend.<sup>4</sup>

### De Mariakapel te Grijzegrubben

Midden op de kruising van de wegen Grijzegrubben, Bakhuisweg en Houwnasweg staat een pittoresk kapelletje. Oorspronkelijk stond het kapelletje zoals gebruikelijk aan de kant van de kruisende wegen. De markante situering, midden op straat, is ontstaan toen men vanwege een verkeersprobleem noodzaak was de weg aan beide kanten van het bedehuisje aan te leggen.

Tijdens de intocht van de Amerikanen, in september 1944, is op deze kruising in Grijzegrubben een boom met een smeedijzeren kruis onopzettelijk door een pantserwagen omver gereden. Om het kruis niet zonder herinnering te laten verdwijnen, en tegelijkertijd als dank voor het behoud van Grijzegrubben tijdens de oorlog, is een jaar



Mariakapel Grijzegrubben, gemeente Nuth.

Foto: Vera Hamers [2001]

later door de buurtbewoners op deze plek een kapel gebouwd. De kosten bedroegen vijfhonderd gulden, wat in die tijd veel geld was, dat door de inwoners van het gehucht werd opgebracht.

Behalve als rust- en devotieplaats voor individuele voorbijgangers wordt het kapelletje ook gebruikt als rustaltaar bij de jaarlijkse Sacramentsprocessie van Nuth. Grote belangstelling kreeg het bedehuisje tijdens de viering van het vijftigjarig bestaan, waarbij een plechtige en feestelijke herdenking werd gehouden. Door de buurtvereniging werd toen tevens een drukbezochte reünie georganiseerd voor bewoners en oud-bewoners van Grijzegrubben.

#### Noten:

1. Bijv. het kapelletje te Rimburch, gemeente Landgraaf.
2. Bijv. in Waubach, gemeente Landgraaf.
3. I. NULENS-ZÉGUERS, 'Kruisen en Kapellen', in: *Karakteristiek, Monumenten en Landschappen, Zuid-*

*Limburg* [Amsterdam 1977] 66.

4. De beschrijving van de geschiedenis van de kapel is gebaseerd op J. THEUNISSEN, *Geschiedenis van de 'Kruiskapel de Euren'* [Heerlen 1987].



# De oudste foto uit de collectie van...



**D**e Stichting *Eygelshoven door de Eeuwen Heen* heeft de primeur voor deze nieuwe rubriek, waar we de oudste foto's uit fotoverzamelingen aan u willen voorstellen. De verzameling van de heemkundestichting in Eygelshoven bevat vele honderden foto's, originele opnamen en reproducties van foto's uit albums van Eygelshovenaren. De stichting spoort nog steeds oude foto's van Eygelshoven op. Dus als u er nog een paar heeft: u kunt ze hen schenken of laten reproduceren als u ze zelf nog wilt houden. Neem dan even contact op met de heer Sanders, tel. 045-5351955.

De foto is van de oude kerk van Eygelshoven en moet genomen zijn vóór 1893. In 1893-1894 is namelijk de toegang naar de kerk veranderd. Aan de zuidzijde is toen een brede weg met steunmuren aangelegd. De brede trap op de foto achter het kruisbeeld verviel.<sup>1</sup> De kerk van parochie van de H.H. Johannes de Doper en Hubertus is een zeer oude. De parochie wordt voor het eerst vermeld in archiefstukken uit 1371. Maar zowel parochie als kerk zijn ouder. In de muren van de destijds 'weer-

bare' kerktoren zijn resten van Romeinse bouwfragmenten verwerkt. Uit bouwkundig onderzoek blijkt dat deze Romaanse toren in de elfde eeuw of vroeger is gebouwd. De toren wordt tot de oudste van ons land gerekend. Met de aanbouw van het laatgotische koor moet getuige een ingemetselde zandsteen lateisteen met fractuurletters, '*In altera nativitatis Johannis anno 1507, Gerardus Vas*' [Daags na de geboorte van Johannes [25 juni] in het jaar 1507 onder [pastoor] Gerard Va[e]s, zijn begonnen.<sup>2</sup> In 1513 vond de inwijding ervan plaats. In 1922 nam de parochie een nieuwe kerk van de architecten A.J.N. Boosten en J. Ritzen in gebruik.<sup>3</sup>

## Noten:

1. *Eygelshoven gedurende acht eeuwen 1131-1931*. Gedenkboek uitgegeven door het gemeentebestuur bij de viering van het achthonderdjarig bestaan van Eygelshoven [Eygelshoven 1931], 101 en 143.
2. L. AUGUSTUS, 'Een interessante inscriptie te Eygelshoven', in: *LvH* 38 [1988], 129-132.
3. W. MARRES EN J.J.W. VAN AGT, *De Nederlandse monumenten van geschiedenis en kunst, deel v, provincie Limburg, eerste aflevering* [s-Gravenhage 1962], 137-140.

# ‘De Engelbewaarder’ Jeugdlectuur uit de jaren vijftig

MARTIN VAN DER WIJST

Een kreet van herkenning weerklinkt, als ik een oud exemplaar van het jeugdtijdschrift *De Engelbewaarder* aan wat oudere mensen toon. Ja, die kent en herkent men. Als men een jaargang van *De Engelbewaarder* doorneemt [ik gebruikte daarvoor de 65ste jaargang, 1953-1954 en een deel van de 66ste] wordt al gauw duidelijk, dat hieruit, nog meer dan uit volwassenenbladen, de katholieke geest naar voren komt.

*De Engelbewaarder* was een uitgave van het Rooms Katholiek Jongensweeshuis te Tilburg en de vermeldingen ‘Jeugdtijdschrift voor het katholiek gezin’ en ‘Met kerkelijke goedkeuring’ waren niet zinloos. In deel zeven van de onvolprezen reeks ‘Ach Lieve Tijd’ over ‘Twintig eeuwen Mijnstreek, de bewoners van oostelijk Zuid-Limburg en hun onderwijs’ [auteurs Marcel Put en Danny van Ras] zien we op bladzijde 165 een voorbeeld van wat men nu zou noemen een mierzoet plaatje van een lief, braaf, gehoorzaam meisje op de omslag van *De Engelbewaarder*. Uit eigen herinnering weet ik, hoezeer dit aansloot bij de opvoeding en de kindernormen in die tijd.

Het blad verscheen twee maal per maand, op de eerste en de vijftiende en de jaargang liep van 1 oktober tot en met 15 juli met twintig nummers, althans in de periode die ik bespreek. Daar het reeds de 66ste jaargang betrof, is de titel boven dit artikel niet geheel juist, maar dit zijn de jaren die de wat oudere lezer zich nog goed herinnert. Het blad werd soms door de scholen verspreid, maar men kon zich ook via andere wegen abonneren.

Er waren twee, op leeftijd afgestemde,



Omslag van *De Engelbewaarder* begin jaren vijftig.

visies: de zogenaamde ‘kleine’ en de ‘grote’ *Engelbewaarder*. De kleine had als ondertitel ‘voor de jongere lezertjes’ en de ‘grote’ heette gewoon *De Engelbewaarder*. De ‘kleine *Engelbewaarder*’ was meer gericht op handenarbeid/knutselen, sprookjes, versjes en gedichtjes, tekeningen en leeslessen, maar kende ook vervolgv verhalen zoals ‘Het kind in het water’ over Mozes en het avonturenverhaal, waarin Mannetje Teen een hoofdrol speelde, zoals in de ‘grote *Engelbewaarder*’ de zeeman Piet Pikel en het jongetje Pietje

Engelhaar zo veel beleefden, dat dit veel jonge lezers nog jaren bijbleef.

Spannend was de ['grote'] Engelbewaarder wel. Het vervolgverhaal 'De avonturen van Moeloe, de zoon van het opperhoofd' was daar een goed voorbeeld van. Dat ook een missionaris, pater Andreas, er een grote rol in speelt, is vanzelfsprekend. Een andere priester treedt op de voorgrond in een verhaal over de strijd van de christenen in het begin van de vorige eeuw tegen de Mongolen en de Bokkers, een religieuze groepering in Noord-China. Een pater in een pij zien we verschijnen in het verhaal over de timmerman in de Kapoenstraat in Maastricht, die een aantal zilveren heiligenbeelden moet verbergen in 'De Groene Weg', een onderaarde gang tussen de Sint Jan en de Sint Servaas. Voor de nodige spanning en ontwikkeling zorgen ook artikelen over ballonvaart, sportbeoefening in Volendam [een serie die niet toevallig speelt in een katholiek dorp], de ontwikkeling van de fiets, de watersnood van 1953 en over de Duitse Ridders in Sint Pietersvoeren, die soms kooplieden plunderden [!]. Dat heiligen, katholieke feestdagen en gebruiken [voetwassing op Witte Donderdag] en de spreuken van de [Jeugd]bond Zonder Naam een ruime plaats kregen, is vanzelfsprekend, zoals dat ook was bij de missie en de gebedsactie voor de bekering van Rusland. Ook streek- en volksverhalen kregen de nodige aandacht zoals het verhaal over 'Het Dort', een bos tussen Susteren en Echt, waar de Jonkvrouw zonder Hoofd 'optreedt'.

Dat niet alleen de sterke katholieke inslag eigentijds was, maar ook andere zaken dat waren, blijkt uit de propaganda voor Esperanto, de wereldtaal die zelfs via radio in die tijd aandacht kreeg via 'Het nieuws in Esperanto'. Van de auteur L. Weyts lezen we een artikel, waarin hij zegt: *'Mijn vader werd in Polen geboren in een klein dorpje tegen de Russische grens aan [...] Later, toen mijn vader groot was, is hij naar Nederland gekomen om geld te verdienen in de steenkolenmij-*

*nen van Zuid-Limburg [...] Moeders geboortestad was Duinkerken [...] Moeder kreeg een mooie betrekking bij rijke mensen in Zuid-Limburg [...] In allerlei landen begonnen er mensen Esperanto te leren, ook in Limburg. In zo'n Esperanto-clubje zagen vader en moeder elkaar voor het eerst [...] En toen kwam ik pas. Dat was in 1936 en ik kwam al gauw in de krant te staan als 'de jongste Esperantist'.*

In *De Engelbewaarder* stond regelmatig een brief van kinderen uit andere landen zoals Polen, China, Spanje, Zwitserland en Japan, weliswaar vertaald in het Nederlands maar met tussengevlochten zinnen in het Esperanto, zoals 'Afabla saluto de amikino' [vriendelijke groet van een vriendin] maar ook 'Alvenu Regno Via' [Uw Rijk Kome]. Propaganda voor een taal en godsdienst kon ook hier samengaan.

De naam *De Engelbewaarder* was bijzonder goed gekozen, want voor de kinderen betekende de echte engelbewaarder, de door God aan elk kind meegegeven engel heel wat. De uitspraak 'je hebt een goede engelbewaarder', gebruikt als er weer eens iets heel gevaarlijks goed was afgelopen, had een reële betekenis. Als ik dit schrijf, denk ik aan een ingelijste plaat in één van de vertrekken van de Zuid-Limburgse boerderij [uit Krawinkel afkomstig] in het Openluchtmuseum in Arnhem, waarop je een engelbewaarder ziet samen met Roodkapje. Met grote verbazing heb ik daarnaar gekeken. Ik veronderstel, dat zo'n plaat ook voor *De Engelbewaarder* een soort heiligschennis zou zijn geweest en toch hing ze in een boerderij van een katholieke familie wellicht. Twee totaal verschillende en onverenigbare wezens: Roodkapje, een figuurtje uit een 'verhaaltje', een sprookje, en de engelbewaarder, een heilig persoon, waar [vaak] je leven van afhing.

Dat het tijdschrift ook een bewaarder en beschermer van het kind was wat betreft goed gedrag, blijkt uit nagenoeg elke bladzijde van dit tijdschrift, de ware lectuur van de jeugd, vooral uiteraard in de katholieke provincies Noord-Brabant en Limburg.



# Nachtwachten in Heerlen [1815-1851]

JACQUES RUTTEN

De laatste jaren duiken regelmatig plannen op die tot doel hebben bewoners in te schakelen bij de zorg voor veiligheid en rust in de eigen wijk. Op 29 oktober 2001 werd de *Hein Roethofprijs*, die is ingesteld om initiatieven te stimuleren ter bestrijding van de kleine criminaliteit, toegekend aan het project *nachtpreventie* in de Schildersbuurt in Den Haag. In een gedeelte van die wijk surveilleren 's avonds en 's nachts bewoners, op vrijwillige basis, om daarmee de orde en veiligheid in hun buurt te bevorderen. Volgens een krantenbericht met goed resultaat: de kleine criminaliteit in de wijk is merkbaar verminderd.

Het idee van een bewakingsdienst door burgers, om de eigen omgeving veilig en rustig te houden, doet sterk denken aan een situatie uit vroeger tijden. In de 18e en 19e eeuw werden door iedere gemeente ook 'nachtwachten' georganiseerd. Er zijn twee grote verschillen met de moderne 'nachtpreventie': de vroegere nachtwachten werden georganiseerd door de overheid, en deelname was verplicht.

In onderstaand artikeltje wil ik ingaan op de nachtwachten in Heerlen in de periode van 1815, het jaar van indeling bij de provincie Limburg, tot 1850. Over de nachtwachten in die periode zijn in het archief nog veel gegevens bewaard.

**D**e maire [burgemeester], later de gemeenteraad, organiseerde de nachtwachten op uitdrukkelijk bevel van het provinciebestuur, dat op zijn beurt handelde in opdracht van de landelijke overheid.

Op 4 november 1815 vaardigt De la Brouckère, half oktober van dat jaar gestart met zijn werkzaamheden als gouverneur van de provincie, het besluit uit dat in alle gemeenten opnieuw nachtwachten moeten worden ingesteld. Kenmerkend voor de tijd: het besluit is gedrukt in beide landstalen, Frans en Nederlands.<sup>1</sup>

De kernpunten uit dat besluit zijn:

- Elke gemeente moet ieder jaar van 1 november tot 1 maart nachtwachten organiseren. Indien dat nodig is, mag de periode worden uitgebreid.
- De burgemeester is het verantwoordelijk hoofd van de dienst. Hij kan die taak toevertrouwen aan een plaatsvervanger. In de gehuchten moet hij 'opzienders' benoemen.

- Elke gemeente dient een eigen reglement op te stellen en ter goedkeuring aan de gouverneur voor te leggen.

- Alle mannen van achttien tot zestig jaar zijn verplicht aan de wacht deel te nemen. De burgemeester mag vrijstelling verlenen. Iedereen mag een plaatsvervanger sturen, mits hij dat tijdig ter kennis van de burgemeester brengt en op voorwaarde dat de vervanger acceptabel is.

- Wie met goede reden niet aanwezig is moet de verzuimde dienst op een ander moment alsnog inhalen.

- De burgemeester dient voor gedegen controle te zorgen. Ook de marechaussee zal daarvoor worden ingeschakeld.

- De dienst moet, buitengewone omstandigheden voorbehouden, niet langer dan acht tot tien uur per nacht duren.

- Wie niet verschijnt en geen plaatsvervanger stuurt als hij de beurt heeft kan rekenen op een boete van zes tot tien francs. Bij een

tweede verzuim wordt dat twaalf tot twintig francs, met bovendien drie tot vijf dagen gevangenis. Ook zullen rapporten van de overtredingen naar het politiegerecht worden gestuurd. Het boetegeld wordt besteed aan betaling van plaatsvervangers en voor de aanschaf van wapens en onderhoud van de wachtlokalen.

- Wie een eventuele boete niet kan betalen kan ze afkopen door dubbele dienst te doen.
- De dienstplichtige moet 48 uur voor de dienst begint de aanzegging krijgen.

Belangrijk in bovengenoemd besluit is de opdracht dat iedere gemeente moet zorgen voor een eigen reglement. In het stadsarchief bewaart men de complete serie van alle in Heerlen opgestelde reglementen. Ze dateren van de jaren 1815, 1826, 1827, 1831, 1833, [1834], 1847 en 1849, en zijn alle goedgekeurd door de provinciale overheid.<sup>2</sup> Ze geven de organisatie van de nachtwachten in Heerlen goed weer. Er wordt ook nog een reglement bewaard van het jaar 1814, dus van vóór het ontstaan van de provincie Limburg. Dit onderstreept nog eens dat het instituut nachtwachten niet pas in 1815 is ingevoerd, maar [veel] ouder is. Al tijdens het ancien régime werden nachtpatrouilles georganiseerd, die volgens de gouverneur *'van de voordeeligste gevolgen geweest zijn, door het verdrijven der benden kwaaddoenders'*. In het besluit van 4 november 1815 spreekt de gouverneur dan ook van *'de herstelling van eenen zo gewigtigen dienst ...'*.

Elke gemeente had een zekere vrijheid in de organisatie van de nachtwachten. Sommige gemeenten lieten alle mannen, die verplicht waren deel te nemen, een afkoopsom betalen. De opbrengst daarvan werd dan [deels] besteed om bezoldigde nachtwakers aan te stellen. Deze persoon ging als eenling op stap, voorzien van trompet of klepper [ratel]. Hij wandelde door het dorp en blies op vaste tijden en op vaste plaatsen de trompet of liet de klepper gaan. Daardoor wisten de inwoners hoe laat het was en tevens gaf

dat geluid hun de overtuiging dat buiten alles veilig was. Alleen als de trompetter of de klepperman op onverwachte momenten en extra fel van zich liet horen was het tijd op te staan en poolshoogte te gaan nemen.

## De rotten

In Heerlen heeft het gemeentebestuur, net als in de meeste plaatsen in Limburg, gekozen voor het inzetten van alle mannelijke burgers en het vormen van patrouilles. Het grondgebied van de gemeente Heerlen was veel te groot om door één enkele patrouille belopen te worden en men ging dus uit van een indeling in rotten [ook 'secties' of 'districten' genoemd]. De kern van het dorp was verdeeld in drie rotten. Daarnaast zijn er in de buitengebieden de volgende rotten:

- de gehuchten Caumer, Bautsch, Rukker, Valkenhuizen, Straat en de Geysel<sup>3</sup>
- Logt, Beytel en Soureth
- Vruschemig en Benzenraad
- Welten
- Huske, Frank, Koningsbemd en Huiskensberg
- Ganzenwijde en Geyd
- Straatje, Varebeuker, Eynde en Schrieversheyde
- Robroek, Gragt, Papperjans en Covlens [later schrijft men soms 'Coblens']

In totaal dus elf rotten waar nachtwachten de ronde doen. Dit houdt echter niet in dat er ook elf patrouilles rondtrekken. Voor de drie rotten in de kom van Heerlen is er van het begin af aan maar één patrouille, die bij elke ronde een andere route volgt. Het reglement van 1826 bepaalt expliciet dat één patrouille volstaat voor de drie 'secties' van het dorp. Uitgaande van een brief van de Heerlense burgemeester Kemmerling van 23 januari 1816 kan men concluderen dat die situatie ook al in 1815 bestond. Hij schrijft dat in Heerlen elke nacht ongeveer veertig man als nachtwachten actief zijn. Dit aantal wijst op zeven patrouilles.<sup>4</sup> Eén in de kom van het dorp en zes in de buitengehuchten.

Ook daar zijn dus enkele rotten samengevoegd. Welke dat waren zal nog blijken.

## De manschappen

Alle mannen in de leeftijd van achttien tot zestig jaar waren verplicht deel te nemen. Wel stond het iedereen vrij om een plaatsvervanger te sturen. Belangrijk was dat het geplande aantal wachters ook present was. Bij onvoorziene afwezigheid werden vervangers opgeroepen die dan [volgens enkele reglementen] voor de dienst een betaling kregen.

Het reglement van 1815 maakt een belangrijke uitzondering voor deelname: alleen *'perzoonen [...] die niet als onvermogen kunnen aangezien worden'*, zijn verplicht aan de wacht mee te werken. Kennelijk heeft iemand zonder bezit geen belang bij de wacht, dus hoeft hij er ook niet aan mee te werken. Alleen belanghebbenden werden ingeschakeld.

Behalve de arme lieden waren ook bepaalde andere personen vrijgesteld. Op de eerste plaats de leden van het gemeentebestuur en de veldwachter. Deze hadden als taak controle uit te oefenen op de nachtwacht en ze hoefden daarom niet zelf mee te patrouilleren. Ook geestelijken, geneesheren en apothekers waren vrijgesteld. Zij moesten immers op ieder moment beschikbaar zijn voor spoedgevallen. Daarnaast waren ook de bewoners van afgelegen huizen vrijgesteld.

Het aantal inwoners van de verschillende rotten was niet gelijk. Om de verplichting voor iedereen enigszins vergelijkbaar te houden was bepaald dat men hoogstens één keer per week aan de beurt zou komen voor wachtdienst. In rotten waar weinig mannen tussen achttien en zestig jaar woonden werd de wachtgroep daarom klein gehouden: vier man en een commandant. De normale sterkte van een nachtwacht was zes manschappen en een commandant. Drie man waren gezamenlijk op ronde, de anderen rustten uit in 'de stoove', het wachtlokaal, klaar om op

ronde te gaan zodra de eerste groep terugkeerde. En natuurlijk klaar om in geval van alarm assistentie te verlenen. In de kleinere rotten bestond de patrouille die rondtrok uit twee man.

Elke nachtwacht stond onder bevel van een commandant. Volgens voorschrift bleef die de hele nacht in de 'stoove'. Alleen als een patrouille problemen meldde verliet hij de stoof om op onderzoek uit te gaan. Hij benoemde voordat een patrouille uittrok één van de mannen tot patrouille-commandant. De reglementen bepalen natuurlijk dat de mannen gehoorzaamheid aan de commandanten verschuldigd zijn. Bij verhindering mag de commandant zich alleen laten vervangen door een persoon die ook als commandant op de lijst is ingeschreven.

Een klein sommetje: uitgaande van de brief van burgemeester Kemmerling waren er elke nacht veertig man paraat om voor nachtrust en veiligheid te zorgen [ik heb de indruk dat de commandanten in dat getal niet inbegrepen zijn]. In 1816 wonen in Heerlen ongeveer 1100 mannen in de leeftijd van achttien tot zestig jaar. Door vrijstellingen wegens beroep, armoede of afgelegenheid van de woning blijven er naar schatting negenhonderd inzetbare mannen over. Elke wachtplichtige moet dus één op de 22 nachten op dienst komen. In het hele winterseizoen komt dat neer op ongeveer zes wachtbeurten. Maar we hebben al gezien dat het kon oplopen tot één keer per week, in totaal dus dertien keer. Door de mogelijkheid om een vervanger te sturen zullen sommige inwoners waarschijnlijk vaak aanwezig zijn geweest, en anderen nooit.

## Organisatie en controle

De burgemeester was automatisch hoofd van de nachtwachten. Hij was ook belast met de controle. In elke rotte werd een 'opsiender' aangewezen, die met de organisatie in zijn district was belast. Op het gemeentehuis werden per rotte lijsten opgesteld met de



namen der dienstplichtigen. De opzichter kreeg de lijst van wachtplichtigen van zijn rotte en bepaalde aan de hand daarvan wanneer iemand aan de beurt was. Ook zorgde hij er voor dat iedereen 48 uur van te voren bericht over de wachtdienst kreeg. Waarschijnlijk werd er onderling aangezegd. Voor elke rotte waren een aantal mannen als commandant aangewezen. Bij verhindering mocht zij zich alleen laten vervangen door een andere commandant.

Binnen de wacht wees de commandant de drie [of twee] mannen aan die als eersten de ronde moesten gaan doen. Ook bepaalde hij de route die gevolgd moest worden. Ze mocht niet vooraf bekend zijn. De eerste patrouille ging meestal om halftien 's avonds op pad en vanaf dat moment werd tot zes uur 's ochtends ronde gelopen. In latere jaren werd soms wacht gelopen van tien uur 's avonds tot vijf uur 's ochtends.

In de wachtperiode 1831/32 werd organisatie en toezicht verzorgd door de pas opgerichte 'Burgerwacht'. De officieren waren verantwoordelijk voor het toezicht. Aangezien alle weerbare mannen deel uitmaakten van die burgerwacht veranderde de situatie maar weinig. In de kom van het dorp werd in dat seizoen geen patrouille gelopen, maar de wachten werden op vaste plaatsen als schildwacht opgesteld. In de gehuchten bleven de rondgaande patrouilles bestaan.

Het idee om schildwachten uit te zetten vinden we terug in het reglement van 1847. Het schrijft voor dat in de kom van het dorp één der wachtdoende mannen voor de deur van de wachtstoof op post moet staan om *'een waakzaam oog te houden op alle voorbijgaanders'*. Ook moet hij *'zonder zich te verplaatsen en na behoorlijk 'werda' den voorbijgaanders toegeroepen te hebben, zich van de identiteit dezer personen verzekeren en indien deze hem mogten verdachtig voorkomen, den wacht uitroepen'*.

Natuurlijk moest er behoorlijke controle zijn. Ook daarvoor waren in eerste instantie de opzichters verantwoordelijk. Volgens de

regeling van 1815 zullen *'de maire met den adjunct Reynardts de particuliere opzigt over de wagt houden'* in de kom. Voor de Caumer is nog geen opzichter gevonden, terwijl voor de nachtwacht in de Logt Sr. Scheelen die taak vervult; in Vrusschemig Sr. Johan Jongen; in Welten de Hr. Lintjens; in Husken raadslid Leonard Voragen; in de rotten Ganzewijde en Robroek raadslid Antoon Hoenen; in Straatje tenslotte raadslid Balthasar Sijstermans. Lidmaatschap van de gemeenteraad was kennelijk vaak gekoppeld aan de functie van opzichter voor de nachtwacht.<sup>5</sup>

Van het toezicht door de opzichters en raadsleden zijn nauwelijks sporen in het archief te vinden. Waarschijnlijk beperkte het optreden van de opzichters zich tot mondelinge vermaning en eventueel tot het opleggen van bijvoorbeeld een dubbele dienst. Omwille van de goede verstandhouding binnen de kleine gemeenschappen van dorp en gehuchten zullen ze ook niet veel meer hebben kunnen doen. Misschien heeft de burgemeester boetes opgelegd, waar het besluit van de gouverneur hem de volmacht voor gaf. Maar ook daar heb ik geen tastbare gegevens over gevonden.

Het meer ambtelijke toezicht, dat vaak tot straffen leidde, werd uitgeoefend door de veldwachter en vooral door de marechaussee. Mogelijk werkten deze instanties soms op verzoek van de opzichters.

Het archief van de commissaris van het district Maastricht bevat heel wat brieven die vermelden dat weer een proces verbaal *'wegens het mankeren op de nachtwacht'* of *'wegens overtreding op het stuk der nachtwacht'* wordt ingezonden.<sup>6</sup> De marechaussee of de veldwachter gaven de processen verbaal namelijk door aan de burgemeester, die immers de 'hoofdman' van de nachtwacht was. Deze stuurde ze dan naar de districtscommissaris in Maastricht, die het verbaal, na het voorzien te hebben van een advies, retourneerde aan de burgemeester. In bijna alle gevallen houdt het advies in dat het wen-



Nachtwachten in de wachtstoof.

selijk is de overtreder volgens het reglement van 4 november 1815 voor het vrederecht te vervolgen. De processen verbaal zitten nu dus in het archief van dit gerecht.

Een vluchtig onderzoek in dat archief over de jaren 1818 tot 1828 maakt duidelijk dat overtreding van het reglement veelvuldig voorkwam.<sup>7</sup> Het meest gesignaleerde plichtsverzuim betrof afwezigheid of het prefereren van de warme stoof boven de kille buitenwereld, door niet op patrouille te gaan. Ook treffen de marechaussees, als ze er weer op uittrekken 'om de nacht wagten te visiteeren',

wel eens mannen in de herberg op het moment dat ze op patrouille moeten zijn. Soms zitten ze allen in het wachtlokaal te kaarten. Ook de wachtcommandanten zijn herhaaldelijk in overtreding. Eén voorbeeld: op 14 januari 1823 ligt Pieter Joseph Vrusch, commandant in het gehucht Beytel, om twee uur 's nachts in bed als de marechaussee in gezelschap van de opzichter aanklopt. De stoof is die nacht bij Vrusch thuis. Volgens zijn verweer was hij erop uitgetrokken om een achterblijvende patrouille op te sporen. Toen die onvindbaar bleek was hij maar



onder de wol gekropen. Het levert hem een boete op van *'twee gulden drie en tachtig cent en een halve'*, met daarbij nog de kosten ad 941/2 cent.

### De taak van de nachtwachten

Het is duidelijk dat de nachtwachten geen politie vormden. Ze functioneerden slechts vier maanden per jaar [in 1833 zelfs maar drie maanden, van 1 december tot 1 maart]. Wel hadden ze een aantal taken die buiten de winterperiode enigszins door de veldwachters en door de marechaussee vervuld werden.

Het eerder aangehaalde besluit van de gouverneur geeft duidelijk aan wat de taak van de nachtwacht diende te zijn: *'Overwegende dat de lange winternagten, dewelke meer gelegenheid tot het bedrijven der misdaaden aanbieden, de herstelling van eenen zo gewichtigen dienst vereischen, om de veiligheid der eigendommen en de rust der inwoonders te verzekeren'*.

Zorg dragen voor veiligheid en rust, en dat vooral in de winter, de gevaarlijke tijd, daar gaat het om. U vraagt u misschien af waarom de wintertijd zo gevaarlijk is voor de eigendommen? Ook daar geeft een provinciale instructie voor de nachtwacht uit 1845 antwoord op: *'Het is maar al te zeer te vrezen, dat door het mislukken van den aardappel oogst en de duurte der levensmiddelen, vele behoeftigen, geduurende dezen winter, in zeer kommerlijke omstandigheden zullen geraken; waardoor men er op bedacht moet zijn, om gedurende het naderend saizoen, voor de nachtelijke veiligheid, eene meer dan gewone zorg te dragen'*. Voor de overheid is het duidelijk dat armoede en honger, als de gelegenheid er is, de dief maken. De nachtwacht diende er voor zorgen dat die gelegenheid niet gegeven werd. De gouverneur geeft dan ook de raad om zo mogelijk *'de wachten door een talrijker personeel dan gewoonlijk te doen houden'*.<sup>8</sup>

Voor de 'veiligheid der eigendommen' is een eerste vereiste dat er 's nachts geen onge-

wenste personen ronddolen. De nachtwachten moesten daarom *'alle perzoonen die zij naar tien uren zonder licht op de straten ofte velde tegemoed koomen aanhouden'* en hun papieren vragen.<sup>9</sup> Betrof het bekende en *'ter goeder naam en faam staande perzoonen'*, dan werden die naar huis gestuurd. Maar als het vreemdelingen betrof of inwoners die *'in een kwaade roep stonden'*, dan werden ze naar het wachtlokaal gebracht en daar bewaakt, om daags daarna 's morgens bij de burgemeester te worden gebracht, die dan eventueel verder onderzoek deed naar de reden van de nachtelijke aanwezigheid op straat.

Voor de *'rust der inwoonders'* is het belangrijk dat de herbergen en tapperijen op tijd, dat wil zeggen om negen uur 's avonds, dicht gaan. Een patrouille die merkt dat herberg of café nog na die tijd open is moet dat meteen rapporteren aan de commandant. Die gaat dan persoonlijk op pad om de overtreding te constateren. Hij moet daarbij ook *'omzien of zig daar geene kaartpartijen bevinden, die hazaarspeelen speelen'*. Als er inderdaad nog klanten zijn moet hij die naar huis sturen en de opzichter waarschuwen. Ook brengt hij de volgende morgen verslag uit bij de burgemeester. Volgens het reglement van 1826 moet de patrouille de herberg *'omzetten'* tot dat de commandant geweest is en de overtreding heeft geconstateerd.

Een andere belangrijke taak van de wacht is het te waarschuwen bij brand. Die taak is zo vanzelfsprekend dat hij niet apart vermeld wordt in het reglement van 1815. Pas in 1826 wordt formeel geregeld dat de patrouille, zodra ze brand signaleert, dit meteen moet melden aan de commandant. Die zorgt op zijn beurt dat de opzichter en de hoofdman [burgemeester of diens plaatsvervanger] worden verwittigd. Deze laat dan de klok luiden om iedereen te waarschuwen. Ondertussen dient de commandant met zijn hele wacht naar de plaats van het onheil te gaan om de orde te handhaven en te helpen bij het bluswerk. Volgens de reglementen moeten de wachten zich netjes gedragen en vooral *'stille*



en zonder gedruis over de straate in het wagt-district rond gaan'. Dat is uiteraard het beste voor het opsporen van ongewenste personen; het is ook beter voor de rust van de slapende inwoners. Vooral om de inwoners van een rustige slaap te laten genieten bepaalt het reglement van 1833 *'dat geene der patrouilles zal zijne patrouille met klompen aan de voeten mogen maken'*.

## De wachtstoof

In de reglementen van 1815 en 1826 staat dat de gemeente geen geld heeft om elke nachtwacht een degelijk lokaal met verlichting en verwarming te bezorgen. Alleen voor de wacht die in de drie rotten van het dorp actief is, is een gemeentelijk lokaal ingericht, aan de Veemarkt. Later wordt een lokaal gehuurd van Gerard Schils, ook midden in het dorp. Daarna verhuist de nachtwacht in de kom naar *'een vertrek van het bewaringshuis te Heerlen, zijnde een gemeentelokaal'*. Voor de patrouilles van alle andere rotten heeft men gekozen voor de 'rondgaande wagtstoof'. Dat houdt in dat ieder huisgezin binnen het gebied van een rotte bij toerbeurt verplicht is onderdak te verschaffen aan de nachtwacht en daarbij voor licht, vuur en vrije toegang dient te zorgen. Alleen de arme gezinnen zijn ervan uitgezonderd. Ook gezinnen, die geen deelnemer aan de wacht leveren, bijvoorbeeld het huishouden van een weduwe, maar die wel voldoende welstand bezitten, zijn tot deze gastvrijheid verplicht. Iedereen die baat had bij de bescherming door nachtwachten betaalde er dus aan mee, door zelf mee wacht te lopen, of minstens door af en toe een verwarmde kamer beschikbaar te stellen.

In 1827 wordt [tijdelijk] een nieuwe regeling getroffen. Kennelijk heeft de gemeente wat meer in kas, want er worden dan drie vaste wachtlokalen ingericht. Naast het al in gebruik zijnde lokaal in de kom wordt ook vast een lokaal ingericht in Vrusschemig en een in Heerlerheide. In de kom blijft de

wacht dan uit zes man en een commandant bestaan, in elk van de twee andere lokalen moeten zich iedere avond achttien man en een commandant melden. Daar verblijven dus in elke stoof drie wachten.

In de kom zijn drie wachters op patrouille, de drie anderen wachten in de stoof tot de patrouille terugkeert, om dan zelf op ronde te gaan.

In Vrusschemig zijn er van de achttien man negen op ronde in drie groepjes van drie. Eén patrouille trekt richting Caumer en Rukker, de tweede richting Benzenrade en Welten en de derde patrouille gaat richting Locht, Beitel en Soureth. Deze drie patrouilles bestrijken dus het gebied van vier rotten.

Ook in Heerlerheide, waar eveneens achttien man en een commandant voor de veiligheid instaan, gaan drie patrouilles op stap. Eén trekt richting Ganzeweide; één doet Gracht, Muschemig, Huske, Vrank en Morgen aan en de derde gaat langs 'Jans, Robroek, Heerenweg, Schrieversheide en Straatje'. Ook hier hebben we drie patrouilles voor vier rotten.

In totaal zijn dus 45 man paraat, commandanten inbegrepen.

Later gaat men weer over op de 'rondgaande Stoove', althans in de buitengebieden. Of dit met schamele inkomsten van de gemeente samenhangt is me niet bekend. Misschien was het gewone zuinigheid.

## Bewapening

In het reglement van 1815 wordt gestipuleerd dat de wachters moeten opkomen *'met sabel, schietgeweer of vurke'*. Ze mogen zonedig gebruik maken van die wapens, als het er om gaat *'geweld met geweld te keeren'*. Wel is de commandant en elke wachter die het wapen trekt persoonlijk verantwoordelijk voor eventueel misbruik. Uiteraard mogen de wapens niet buiten de eigenlijke dienst worden gedragen of gebruikt.

In 1826 blijkt dat het wachtlokaal in het dorp is uitgerust met zeven pieken, een

krantenbericht uit 1846 spreekt van 'moordlansen'. De commandant staat in voor de eventueel eraan toegebrachte schade. Iedere ochtend bij het afgaan van de wacht zal de veldwachter controleren of de pieken nog in goede staat zijn.

In de rotten in het buitengebied moet iedere nachtwachter dan nog zelf een 'sabel of gaffel' meebrengen. Geld om iedereen van pieken te voorzien was nog niet voorhanden. Kennelijk is de kas een jaar later beter gevuld, want in 1827 worden voor alle wachten pieken aangeschaft.

De wachten dragen dit wapen om zich te kunnen verdedigen, maar ook 'als een uiterlijk teeken van hunne hoedanigheid'. Een andere bepaling sluit daar op aan: 'ieder ingezetene is verplicht de nachtwacht en ronde te respecteren en de noodige hulp en bijstand te verleenen'. Aldus het reglement van 1847. Maar respect moet je afdwingen. Zoals we nog zullen zien lukte dat niet altijd.

### Vrijstellingen

Er is al gemeld dat een aantal inwoners beroepshalve of in verband met armoede waren vrijgesteld van de wachtdiensten. Daarnaast waren ook bepaalde huizen vrijgesteld. Op het grondgebied van Heerlen bevonden zich nog al wat afgelegen hoeves en huizen. Voor de bewoners daarvan vormde het deelnemen aan een nachtwacht een probleem: ze zouden door op nachtronde te gaan 'hunne huyze blootstellen aan alle zorten van onheyle'. Terwijl ze als nachtwacht fungeerden zou hun eigen woning een ideaal mikpunt worden voor onguur volk. Daarom hadden ze de keus: ofwel meedoen aan de dienst en dan zou de patrouille ook langs hun hoeve of huis komen, ofwel thuis blijven en dan zelf voor de veiligheid van have en goed instaan.

Het gaat om de volgende huizen: 'het huis Meezenbroek, de Baak, Terworm, Gitsbag, Oversterworm, Eyckholt, de Moolen, Geleen, Douveraad, Rousch, Benseraderhoff, Imsten-

raad, Soureth, Corisberg, Schiffelaar, Meulenberg, Causermole, Ter Eyck, Terweyer en Passars Nieuwenhaagen.' In geval een patrouille om hulp zou vragen en zeker als er brand zou zijn waren ook de bewoners van deze huizen/hoeves verplicht hulp te bieden.

De nachtwachten waren dus duidelijk op de woonkernen gericht, hoe klein die soms ook waren. Vanaf 1833 worden echter een aantal kleine gehuchten definitief buiten de nachtwachten gehouden. Het gaat om Benserade, Aar, Vrank, Morgen, Koningsbeemd, Huisken, Musschenbroek, Vrusschenhuisken, Klein Soureth, de Beitel en een gedeelte van de Locht. Vanaf dat jaar hoeven ook de bewoners van deze gehuchten niet meer deel te nemen aan de nachtwacht. Ze worden natuurlijk ook uitgesloten van bescherming door die wacht. Of ze die uitsluiting erg betreurden valt te betwijfelen.

### Resultaten

Men kan zich afvragen of de nachtwachten regelmatig handelend moesten optreden. Hebben ze inderdaad onbekende vreemdelingen bij de burgemeester gebracht? Hebben ze branden gesignaleerd en helpen bestrijden? Hebben ze dieven aangehouden? De archieven geven ons geen informatie.

Waarschijnlijk geldt ook hier wat al in verband met de controle is gezegd. Problemen die zich 's nachts voordeden werden 's morgens aan de burgemeester doorgebriefd. Die zal waarschijnlijk veel van die zaken in de vaderlijke sfeer hebben opgelost, zonder er rapport van op te maken.

Het enige document dat iets vertelt over een activiteit van de nachtwacht vond ik in het archief van de vrederechter.<sup>10</sup> Maar ook in dit geval is de nachtwacht maar zijdelings betrokken. Bij een ruzie, die tot forse scheldwoorden leidt, haalt een van de partijen de nachtwachters uit het wachtlokaal om ze als getuigen aanwezig te laten zijn.

Verder is er nog een proces verbaal dat ook betrekking heeft op activiteiten van de



Een nachtwacht bewapend met sabel, stok en ratel.

nachtwacht. Maar het gaat dan over een interne ruzie die zich in 1826 binnen de wacht in de kom van het dorp afspeelde. Een van de wachters, een ex-militair, bespote de andere manschappen, en vooral commandant Schils, dermate met hun beperkte militaire kennis, dat er slaande ruzie van kwam. De veldwachter werd er bij geroepen om proces verbaal op te maken.<sup>11</sup> We mogen aannemen dat de nachtwachten ook een zekere preventieve werking had.

### Een afgaande zaak

In de loop der jaren wordt het nut van de nachtwacht, niet alleen in Heerlen maar ook in andere plaatsen, steeds meer in twijfel getrokken. Ook neemt het aantal klachten over wangedrag toe. In de situatie van de

nachtwachten is een zekere ontduiking van de regels nauwelijks te voorkomen. Regelmatige controle op de nachtelijke patrouilles vraagt teveel tijd. Kaartspel en alcohol tijdens de ronde en in de stoof zijn verboden. Zo hoort dat ook. Maar misbruiken zijn bijna onvermijdelijk.

Een artikel in 'Weekblad van Heerlen' van 15 oktober 1846 spreekt duidelijke taal over de wantoestanden: *'Hoe gaat het dan ook in de wacht! Het is een waar pret om de nachtwacht te doen; want, ofschoon het gebruik van sterke dranken bij het reglement op het stuk der nachtwachten verboden is, wordt er nogthans jenever in ruime mate verteerd, terwijl men listig met de kaarten speelt. De ronde gaat uit, slaat gedurende eenige minuten den aangewezen weg in, treedt ene of andere kroeg binnen om door eenige bordeltjes binnenslandsch gedistilleerd aan hunne vermoeide leden weder nieuwe krachten te geven, ....'*<sup>12</sup> Ook vertelt de schrijver dat de nachtwachten door hun onderling geruzie de bewoners hele nachten uit de slaap houden.

Als we het artikel mogen geloven bestaat die slechte gang van zaken al jaren. De conclusie ligt dan ook voor de hand: *'Men ziet uit bovenstaande zeer duidelijk dat onze nachtwacht niet aan haar doel beantwoordt en slechts eene nutteloze, ondoelmatige en met kosten verbondene inrigting is.'*

De schrijver stelt dan voor om in plaats van de nachtwachten een klepperman aan te stellen, althans voor de kom van het dorp. Hij maakt ook een berekening om aan te tonen dat een bezoldigde nachtwaker best te betalen is. Het dorp kan veertig gulden voor de kosten van het wachtlokaal uitsparen en de mannen die nu op wacht moeten willen best een afkoopsom betalen! Samen levert dat minstens tweehonderd gulden op. Voldoende om een klepperman aan te stellen. Er schiet zelfs nog geld over om enkele lantaarns te plaatsen en te onderhouden!

De schrijver krijgt niet meteen gelijk van de gemeentebestuurders. Het bestaande systeem blijft voorlopig gehandhaafd. Er komt



in 1847 nog een nieuw uitgebreid reglement, dat zelfs gedrukt wordt. Het aantal nachtwachten wordt daarbij weliswaar beperkt tot vier, nl kom van het dorp, Vruschemig, Welten en Heerlerheide, maar in totaal blijven elke winternacht toch nog 26 man, commandanten inbegrepen, over de veiligheid van Heerlens inwoners en hun eigendommen waken. 'Waken' lijkt misschien niet altijd het juiste woord!

De suggestie die het *Weekblad van Heerlen* deed dringt toch langzaam door: op 2 oktober 1849 besluit de gemeenteraad om in de kom bezoldigde nachtwakers aan te stellen. Alle dienstplichtige mannen uit de kom krijgen de kans hun wachtplicht af te kopen, voor bedragen van 49 cent tot f1,20; in verhouding met de belasting die men betaalde. De gemeenteraad overweegt daarbij 'dat de nachtwachtdienst voor de inwoners der kom van Heerlen, die voor het grootste gedeelte handel- en neringdrijvende personen zijn' bezwaarlijk kan zijn. Ook denkt de raad 'dat het wenschelijk ware dat 's avonds vooral in den winter, bij gebrek aan maanlicht, de straten binnen het Dorp Heerlen verlicht waren'.

En inderdaad, de gemeente houdt door de afkoopsom geld over om 'het komstige jaar lantarens ter verlichting van de publieke straten van het dorp Heerlen te plaatsen.'

Op 11 december 1849 worden bij raadsbesluit twee nachtwakers aangesteld.<sup>13</sup> Het zijn Jan Janssens en Leonard Voragen, die 'de dienst der nachtwacht bij toerbeurte zullen verrigten en voor ieder nachtwachtdienst zul-

len ontvangen de som van fo,40.' Tevens bepaalt de raad dat 'de nachtwakers zullen moeten voorzien zijn van eene brandende lantaarn, een ronde koperen plaat op de borst met het opschrift 'nachtwaker', eene piek, een pistool en eene klep, alwelke voorwerpen zij gehouden zijn zich op hunne eigene kosten aan te schaffen'. Veiligheid is belangrijk en zuinigheid is een bestuurlijke deugd!

Op 4 januari 1850 worden beide nachtwakers beëdigd.<sup>14</sup> In de lange eedformule verklaart elke nachtwaker onder andere dat 'ik in deze mijne betrekking mij nimmer om lief noch leed, gaven of geschenken, van wien het ook zij, directelijk of indirectelijk, van de getrouwe naarkoming mijner pligten [...] zal laten aftrekken, ....'.

De drie andere nachtwachten, Vruschemig, Welten en Heerlerheide, bleven nog bestaan, met 'rondgaande stove'. De inwoners in de kom werden, voorzover ze de dienst niet wilden afkopen, bij deze wachten ingedeeld.

Het idee om nachtwakers te benoemen ter vervanging van de nachtwachtpatrouilles is nu definitief doorgebroken, want op 12 december 1851 bespreekt de gemeenteraad 'het aanstellen van vier vaste nachtwakers tot het verrigten der nachtwachtdienst in de gemeente Heerlen'. Waarschijnlijk maakt de in dat jaar ingevoerde gemeentewet de opheffing van de traditionele nachtwachten mogelijk. En Heerlen heeft, net als veel andere gemeenten, die mogelijkheid benut en het oude systeem afgeschafte. In alle geval vind ik er geen enkel spoor meer van na 1851.

#### Noten:

1. GA Heerlen, Archief Gemeentebestuur Heerlen 1815-1851, inv. nr. 306
2. GA Heerlen, Archief Gemeentebestuur Heerlen 1815-1851, inv. nr. 306
3. Schrijfwijze volgens het reglement van 1815
4. GA Heerlen, Archief Gemeentebestuur Heerlen 1815-1851, inv. nr. 76; registre de correspondance
5. Het is me niet duidelijk of de aanduidingen Sr. [seigneur] en Hr. [heer], of het weglaten ervan, een betekenis heeft
6. RAL, Provinciaal Archief, inv. nr. 11685

7. RAL, Nieuwe Rechdelijke Arch., inv.nrs. 2106, 2107, 2108
8. RAL, Provinciaal Archief, inv. nr. 12.202
9. Reglement 1815
10. RAL, Nieuwe Rechdelijke Archieven, inv. nr. 2106
11. GA Heerlen, Archief Gemeentebestuur Heerlen 1815-1851, inv. nr. 306
12. GA Heerlen, collectie kranten
13. GA Heerlen, Archief Gemeentebestuur Heerlen 1815-1851, inv. nr. 34
14. GA Heerlen, Archief Gemeentebestuur Heerlen 1815-1851, inv. nr. 120

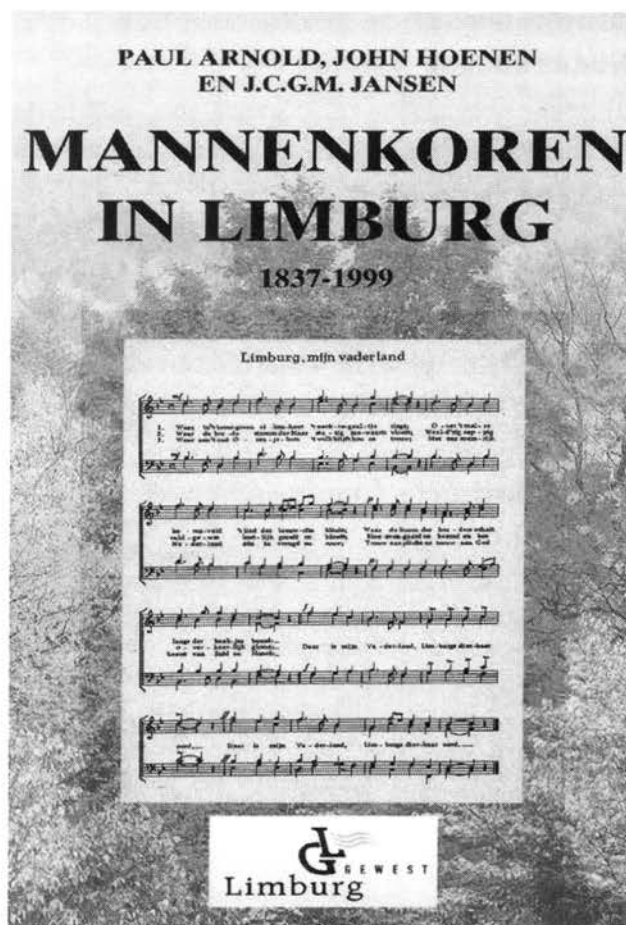
# Signalementen

R. BRAAD EN J. RUTTEN

## Mannenkoren in Limburg, 1837-1999

Door P. Arnold, J. Hoenen en J.C.G.M. Jansen [Horst, KNZV Gewest Limburg, 1999] 246 p. ISBN 90-90130-61-6.

Een al wat eerder uitgegeven boek, maar desondanks toch de moeite van het signaleren waard. We weten natuurlijk al lang dat Limburgers uit volle borst kunnen zingen. Daarom heeft Limburg ook vele bekende zangers en beroemde koren voortgebracht. In Limburg vallen vooral de mannenkoren op als een belangrijk fenomeen in de rijke Limburgse cultuurgeschiedenis. 'In West-Europa is er nauwelijks een regio te vinden, waar het mannenkoor zoveel zangers trekt en zoveel belangstelling wekt..!', leert de inleiding. Het Koninklijk Nederlands Zangersverbond, Gewest Limburg is het overkoepelende orgaan van de 72 mannenkoren anno 1999. Daarvan zijn er negentien in oostelijk Zuid-Limburg. Het oudste [nog bestaande] koor in onze regio is het Koninklijk Kerkraads Mannenkoor St. Lambertus uit Kerkrade [opgericht 10 oktober 1873] dat vijf jaar langer bestaat dan het Koninklijke Heerlens Mannenkoor St. Pancratius [opgericht 15 oktober 1878]. Het Gewest Limburg van de KNZV werd opgericht in 1948, het eerste bestuur kwam in maart 1949 tot stand. In het woord vooraf en op de omslag wordt geen gewag gemaakt van dit gouden jubileum dat de aanleiding was voor de uitgave. Alleen in de kleine letters in het colofon wordt ons medegedeeld dat het boek mogelijk is gemaakt door onder andere het Jubileumfonds. Inhoudelijk vertelt het boek, geïllustreerd met vele foto's van de verschillende koren, veel over het



fenomeen mannenkoren. Paul Arnold beschrijft uitgebreid waar, hoe en waarom deze koren zijn ontstaan vanaf de negentiende eeuw en welke ontwikkelingen zij, vooral organisatorisch, doormaakten. John Hoenen gaat vooral in op de musicologische aspecten van de mannenkoorzang als repertoire, componisten en de plaats van de koren uit 'het Bohemen van het westen' in artistiek opzicht. Hans Jansen waagde zich aan een 'analyse van de maatschappelijke implicaties' [voorwoord]. Hij verhaalt nogmaals het ontstaan van de Limburgse mannenkoren maar nu als 'opmerkelijk fenomeen' en hun rol en betekenis voor de samenleving. De sociale aspecten, het bloeiende verenigingsleven, de

vergrijzing en het koor als vriendenkring waar je kunt zingen dat het een lust is: het komt allemaal aan bod. Met tenslotte een kritische noot en een hart onder de riem voor het bestuur van de KNZV om de mannenkoren na zo'n tweehonderd jaar een tweede jeugd te bezorgen. [RB]

### **Bronnen voor de studie van het hedendaagse België, 19e-20e eeuw**

Door Patricia van den Eeckhout en Guy Vanthemische (red.) [Brussel 2001] 1439 p. ISBN 90-54887-215-2

Een geheel andere toegangsbron dan we in Nederland gewend zijn werd uitgegeven op initiatief van de Vrije Universiteit Brussel. In het zeer omvangrijke werk wordt een overzicht gegeven van het geschreven, gedrukte en audiovisuele [onuitgegeven en gepubliceerd] bronnenmateriaal dat Belgische instellingen, organisaties en personen in de voorbije tweehonderd jaar in het kader van hun functies en activiteiten produceerden. Daarbij wordt aangegeven waar deze historische bronnen zich bevinden en hoe men ze bij (ook actuele) archieven, musea, foto- en filmcollecties kan raadplegen. De bronnenproducenten worden 'panoramisch' en 'kritisch' beschreven. Met 'panoramisch' bedoelen de auteurs dat er zo veel mogelijk instellingen, personen en groepen van personen aan bod komen die de bronnen hebben geproduceerd. Met 'kritisch' willen de auteurs uitleggen dat de bronnen niet enkel worden opgesomd maar ook in een bredere context worden geplaatst en hun bruikbaarheid voor onderzoek wordt toegelicht. Dit in een bruikbare context zetten wordt voor een deel afgedwongen door de systematische indeling van het boek. Elke categorie instellingen wordt voorafgegaan door een beknopte bibliografie en een overzicht van de grote lijnen van de historische ontwikkeling, de staat van archieven en verzamelingen en welke belangrijke bronnenreeksen er binnen die archieven en verzamelingen aanwezig zijn,



welke periodieken en andere publicaties de instelling heeft uitgegeven of uitgeeft. Bronnenpublicaties worden steeds in een aparte paragraaf vermeld. Kortom, een soort Pytersen Almanak voor België voor de gehele 19de en 20ste eeuw, maar dan zonder de oude adressen. Je weg vinden naar de vindplaatsen van bronnen wordt met dit werk een stuk inzichtelijker en eenvoudig. Onmisbaar dus voor wie methodisch zijn onderzoek wil aanpakken. Een werk dat mijns inziens voor de het Nederlandse onderzoeksgebied op korte termijn navolging verdient! [RB]

### **'Tuindorp' Treebeek. De geschiedenis van de grootste arbeiderswijk van Nederland, 1913 - 1921**

Door M.P.J. Sevenheck [scriptie Cultuurwetenschappen, Open Universiteit, 1999] 59 p.

Op het stadsarchief ligt sinds kort een doctoraalscriptie van dhr. Sevenheck uit Landgraaf over het 'tuindorp' Treebeek, geschre-



ven in 1999. Rondom ons verdwijnt in razend tempo de wereld zoals die gevormd was door de mijnindustrie. Elementen in het landschap en in de woonwijken die verwijzen naar de tijd van het 'zwarte goud' worden in snel tempo gesloopt of opgenomen in grotere gehelen, waardoor de herkenbaarheid ervan afneemt. Bij het doornemen van deze interessante studie realiseert de lezer zich weer hoe dit land en deze gemeenschap voor een groot deel gevormd is door de mijnen.

We lezen over de periode van de onstuimige groei van de mijnindustrie, sterk aangewengeld door de Eerste Wereldoorlog. Over de groeistuipen vooral op huisvestingsgebied. Over de woningbouw die moest concurreren met het buitenland om grote aantallen deskundige arbeiders voor de mijnen te kunnen aantrekken. De mijnen in Limburg moesten betere woningen kunnen aanbieden dan bijvoorbeeld de Duitse industriegebieden. Tussen 1916 en 1921 kende de oostelijke mijnstreek een vestigingsoverschot van 23.000 mensen! De woningbouwverenigingen, die vrij eenzijdige en kleine 'koloniën' bouwden, konden lang niet in de behoefte voorzien. Reden waarom de Staatsmijnen zelf plannen maakten en realiseerden.

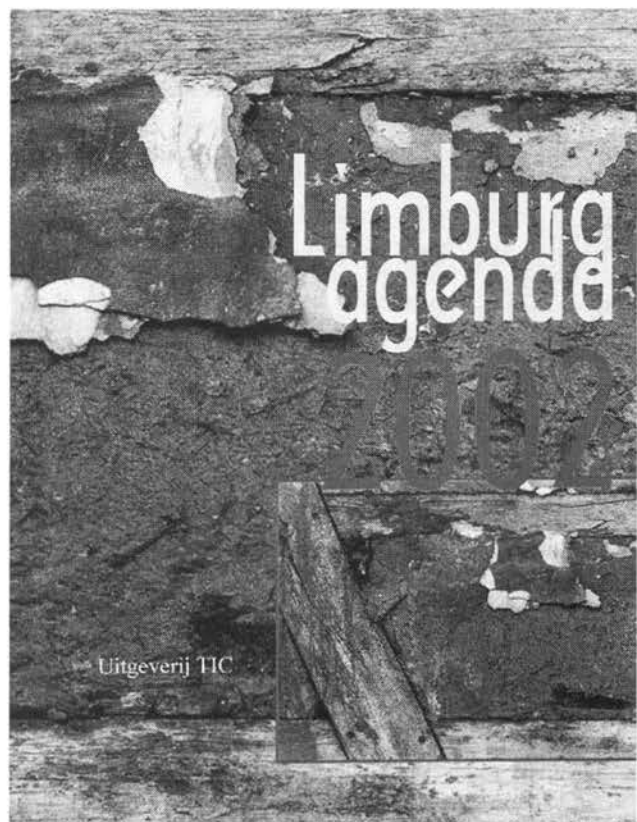
We lezen weer over de leiders die op de ontwikkelingen rond Treebeek hun stempel drukten: van Iterson en in nog sterkere mate Dinger. Over de vraag of goede woonomstandigheden de volksverheffing moeten dienen of alleen moeten worden nagestreefd om arbeiders aan te trekken en aan het bedrijf te binden. Beide factoren spelen in de praktijk een rol; idealisme en ondernemingsbelang gaan wat Treebeek betreft hand in hand. En natuurlijk lezen we weer over de sterk hiërarchische opbouw van de gemeenschap, zo kenmerkend voor ons gebied in de tijd van de 'koel'. Het huis waarin men woont vertelt alles over de functie die men in het mijnbedrijf vervult.

De veelheid van gegevens maakt het werk tot een uitstekend uitgangspunt voor scripties van bijvoorbeeld studenten geschiedenis.

Uitgangsvraag bij de studie was of Treebeek als een echte 'tuinstad', zoals die door de Engelsman Howard was bedacht, dient te worden beschouwd, of meer als een 'industriedorp', zoals veel sociaal geïnspireerde industriëlen die eind 19e en begin 20e eeuw bouwden. De conclusie van de schrijver moet u zelf maar eens lezen. Aanbevolen lectuur voor wie in de mijnperiode of meer speciaal in Treebeek geïnteresseerd is!

Enkele kritische nootjes: een aantal platen, waarnaar in de tekst verwezen wordt, zijn in het stadsarchief niet aanwezig. Eventueel zijn ze wel bij de auteur in te zien.

En in hoofdstuk 3 is de indeling in paragrafen niet aangegeven, terwijl er wel naar verwezen wordt. Geïnteresseerden moeten zich door deze puntjes van kritiek vooral niet ervan laten weerhouden de scriptie te gaan lezen. [JR]



## Kalenders

Aan het begin van een nieuw jaar verschijnen ze weer bij bosjes. Je krijgt ze als relatiegeschenk of soms koop je ze: agenda's en kalenders. Zo ontving ik van de drukkerij

van dit tijdschrift een fraaie maandkalender met Limburgse landschappen. Maar opmerkelijker vind ik de *Limburg Agenda 2002* van uitgeverij TIC te Maastricht [ISBN 90-76043-43-4] met voor elke dag een spreuk in één van de Limburgse dialecten. Elke maand in het plat van een andere plaats. De *Limburg Agenda* is daarom een schot in de roos voor mensen die spreuken, spreekwoorden, foto's, tekeningen, gedichten, liedteksten, grappen en cartoons in hun eigen Limburgse streektaal leuk vinden. De *Limburg Agenda 2002* zal ook wel weer de weg vinden naar vele geïnteresseerde dialect- en heemkundevrienden. In deze nieuwe agenda staan ook kleurenfoto's en vele evenementen opgenomen. De gebruikte dialecten zijn van Geleen, Echt, Sittard, Kerkrade, Heerlen, Hoensbroek, Maastricht, Valkenburg, Roermond, Venlo, Helden, Weert, Nuth, Haalen, Vlodrop en Blerick, zeg maar een bont palet Limburgs. Vele gerenommeerde dialectauteurs als Jo Caris, Frits Criens en Colla Bemelmans hebben hun medewerking verleend. Illustraties zijn onder andere van striptekenaar Rob Lahaye en fotograaf Guus Reinartz. Vele Veldekekringen hebben een bijdrage geleverd. De presentatie van de kalender door Uitgeverij TIC vond plaats op 22 september 2001 tijdens de Heemkundemarkt Parkstad Limburg in Rolduc. Voor meer informatie: [www.uitgeverijtic.nl](http://www.uitgeverijtic.nl).

Soortgelijk is de *Limburgkalender 2002*, een wandkalender uitgegeven door de *Stichting Dialect- en Cultuuronderwijs Limburg* uit Heerlen, qua ontwerp geheel in het teken van de Euro. Op de achterzijde van de weekkalenders steeds een dialectverhaal, -gedicht en voor elke week een spreuk in Limburgs

dialect [met vertaling]. In deze kalender vindt u naast de moppen en volkskundige wetenswaardigheden in dialect ook historische wetenswaardigheden. Hij is verkrijgbaar bij L. Robroek van Stichting DOL, tel. 045-5740679.

Stichting *Eygelshoven door de Eeuwen Heen* heeft ook voor dit jaar weer een kalender met fraaie oude foto's van de plaats laten drukken. Deze is voor € 3,20 te koop bij de vereniging via dhr. Sanders, tel. 045-5351955. De kalender geeft opbrengsten voor de verenigingskas. Zo ziet u maar. Ook met kalenders wordt geschiedenis geschreven. [RB]

### **Vlaamse archief-, bibliotheek- en documentatiegids 1999-2001**

Adresboek van in Vlaanderen en Brussel gevestigde archieven, bibliotheken en documentatiecentra. Vlaamse vereniging voor Bibliotheek-, Archief- en Documentatiewezen [Antwerpen 1999] 421 p. ISBN 90-72679-25-3

Wie voor zijn onderzoek afhankelijk is van Belgische bronnen vindt in dit boek of de gelijknamige en gelijktijdig uitgegeven CD-rom de nodige adressen en telefoonnummers, emailadressen, websites van de diverse instellingen. Jammer alleen dat niet gelijk de exacte openingstijden zijn vermeld. Er wordt alleen opgegeven dat men wel of niet tijdens of ook buiten kantooruren geopend is en voor wie de dienst toegankelijk is [met of zonder entree/lidmaatschap en dergelijke]. De globale omschrijving van wat er bij de instelling zoal te vinden is, onder aanduiding van de omvang van de collectie, maakt dat echter weer ruimschoots goed. [RB]