

mijnstreek

2021
NUMMER 2

THEMA

De familie Honigmann
Duitse mijnbouw pioniers in de mijnstreek

HISTORISCH ACTUEEL

De Dame van Voerendaal

PORTRET

Lucien Hautvast (1865-1923),
een wereldberoemd
autocoureur uit Merkelbeek

THEMA

De vergeten
geschiedenis
van de dag
dat Heerlen
modern werd

Omslag voorkant:

De huidige schachtbok van de Oranje
Nassaumijn I. Foto: Jeroen Boumans

Colofon

Deze uitgave wordt mede mogelijk gemaakt door subsidies van de Gemeenten Heerlen en Brunssum. Nadruk van artikelen of gedeelten daarvan zonder vergunning van de redactie is verboden. De inhoud van de ondertekende artikelen blijft voor de verantwoordelijkheid van de schrijvers.

Uitgave: Stichting Historische Kring 'Het Land van Herle'

Opbraakstraat 62, 6432 BP
Hoensbroek.

Tel. 06-29518257.

E-mail:

redactie@MijnStreek-Parkstad.nl

website:

www.MijnStreek-Parkstad.nl

Bankrekening:

NL 86 INGB 0002 0699 07

(BIC: INGBNL2A) t.n.v. Het Land van
Herle, Heerlen

Bestuur: W. Terpstra, voorzitter,
drs. A. Quaedackers, secretaris;
H. Otten, penningmeester; P. Borger;
R. Braad; mr.ir. J. Smeets.

Redactie: R. Braad, hoofdredacteur;
drs. K. Linders, redactiesecretaris;
drs. A. Quaedackers, eindredacteur;
drs. S. Broers; dr. F. Gerards; F. Patelski;
drs. D. Smeets-Habets.

Richtlijnen voor de auteurs:

Artikelen kunt u per post of liever per mail sturen naar de redactie. Nadere richtlijnen voor het aanleveren van kopij vindt u op de website of worden op verzoek toegezonden.

ISSN: 2468-6166

Jaargang 6 – 2021

Verschijnt driemaandelijks.
Abonnementen per jaar à € 21,00 of
€ 20,00 bij automatische incasso.
Looptijd van een abonnement is
uitsluitend per kalenderjaar. Bij
tussentijdse bestellingen worden
reeds verschenen nummers van
dat jaar nageleverd.
Prijs van dit nummer: € 6,50.
excl. porto- en verpakingskosten.

Vormgeving: Lieke Boumans-Willems

Druk: CPF XL Communication,
Landgraaf

Een vernieuwd jasje

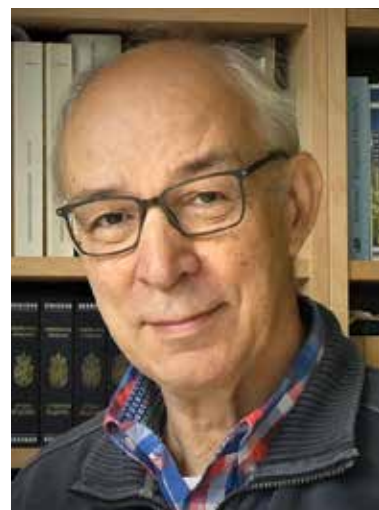
De opmerkelijke lezer zal gemerkt hebben dat de vormgeving van MijnStreek sedert het laatste nummer een weinig is gewijzigd. "Veranderen is altijd even wennen" schreef hoofdredacteur Roelof Braad in het eerste nummer nieuwe stijl dat verscheen in het eerste kwartaal van het jaar 2016. Na 65 jaargangen namen wij toen afscheid van het vertrouwde historisch tijdschrift Het Land van Herle om een (door)start te maken met MijnStreek. Vormgeefster en grafisch ontwerpster Lieke Boumans-Willems uit Hoensbroek gaf het nieuwe tijdschrift een meer modern en fraaier uiterlijk. Het formaat werd vergroot tot A4. Kleurvlakken en grotere illustraties zorgden voor een gevarieerder en speelser blad. Uitgangspunt was en is nog steeds: op een prettig leesbare wijze de geschiedenis van de Parkstadregio vastleggen en aan de lezers presenteren.

Vijf jaargangen en twintig nummers verder heeft de redactie samen met onze vormgeefster Lieke Boumans-Willems nog eens goed gekeken naar de leesbaarheid van het tijdschrift. Enkele wijzigingen zijn aangebracht. De eindnoten achter elk artikel zijn in een groter corps afgedrukt. Zwart-wit foto's worden geplaatst zonder een achterliggend kleurvlak hetgeen de scherpheid van de illustratie doorgaans ten goede komt. De onderschriften zijn cursief in een groter corps opgenomen. De tussenkopjes hebben fellere kleuren gekregen opdat zij meer opvallen. De namen van de auteurs zijn eveneens in een groter corps geplaatst. Kortom, mede dankzij de inbreng van Lieke is de leesbaarheid van de artikelen en het uiterlijk van MijnStreek in zijn geheel weer verbeterd. Wij denken dat de lezer hieraan snel zal wennen.

Zoals we eerder berichtten, maakten de coronamaatregelen van de regering het ons onmogelijk om '75 jaar Het Land van Herle' in het jubileumjaar 2020 op een passende wijze te vieren. Op dit moment lijkt het erop dat wij de bijeenkomst dit najaar kunnen inhalen. Het bestuur heeft daarom besloten om zo mogelijk de **jubileumviering op zaterdag 25 september a.s.** met een dagsymposium met een gevarieerd programma in Auberge De Rousch in Heerlen in te halen. Noteer deze dag alvast in uw agenda!

In dit nummer kunt u artikelen lezen van Roland Bisscheroux over de familie Honigmann, Duitse mijnbouw pioniers in de mijnstreek; van Marcel Put met de titel: Verbleekte 'gouden letteren in Heerlens historische bladen' - De vergeten geschiedenis van de dag dat Heerlen modern werd; Jac Smeets informeert ons over Lucien Hautvast (1865-1923), een wereldberoemd autocoureur uit Merkelbeek en Koos Linders over de Dame van Voerendaal. Kortom, opnieuw een nummer met inhoudelijk gevarieerde artikelen. Wij wensen u veel lees- en studieplezier in deze moeilijke pandemische tijd.

Funs Patelski



INHOUD

- Thema** 4 Verbleekte 'gouden letteren in Heerlens historische bladen'
De vergeten geschiedenis van de dag dat Heerlen modern werd
Marcel J.M. Put
- Thema** 13 De Familie Honigmann
Duitse mijnbouw pioniers in de mijnstreek
Roland Bisscheroux en Wim Nolten
- Historisch actueel** 21 De Dame van Voerendaal
Koos Linders
- Portret** 25 Lucien Hautvast (1865-1923),
een wereldberoemd autocoureur uit Merkelbeek
Jac Smeets
- Gevonden!** 32 Souvenir uit de Tweede Wereldoorlog
Luk van Goor
- Uitgelicht** 34 Een nieuwe bundel met historische bijdragen over
het Land van Rode
Luc Wolters
- Aangestipt** 36 Anita Quaedackers, Roelof Braad, Wim Nolten, Diane Smeets-Habets,
Henri Peters

Erratum

In het artikel van Jac Maurer over de Heerlense autogeschiedenis in het vorige nummer is helaas een storende fout geslopen. In de tekst over Autobedrijf Canton-Reiss (blz. 21) zijn enkele correcties noodzakelijk. Waar staat: '...Alfred Honigmann, industrieel en mede initiatiefnemer...;', moet gelezen worden: '...zoon van mede-initiatiefnemer Carl Honigmann en commissaris van ...'. Waar bij Reiss staat: '...van de broer van de in Heerlen wonende Honigmann...;', moet staan: '...de oom van de...'

MARCEL J.M. PUT

Drs. Marcel Put is historicus, docent en liefhebber van sport(geschiedenis) betrokken bij het educatieve project Football Makes History van Euroclio.

Verbleekte ‘gouden letteren in Heerlens historischebladen’

De vergeten geschiedenis van de dag dat Heerlen modern werd*¹

Zoals de maan hoog boven de aarde staat, zo torent het Maankwartier boven de Heerlense binnenstad uit. Volgens bedenker en ontwerper Michiel Huisman heeft zijn creatie ook dezelfde functie als het witte hemellichaam: licht weerkaatsen richting de stad.² Licht dat hard nodig lijkt, want sinds in 1974 in de mijngangen het licht voorgoed uitging, gebeurde hetzelfde langzaam maar zeker ook bovengronds. Heerlen veranderde van een succesvol vernieuwend probeergebied in een afglijdende, behoudende probleemregio, waar het vooral grijs was en nieuw licht veelal verstrooid werd of zelfs langzaam doofde.

Het eerste licht

Vanaf precies dezelfde plaats waar Huisman nu het nieuwe licht op de Heerlense binnenstad laat schijnen, werd Heerlen 125 jaar geleden ook al eens ‘verlicht’. Op 30 april 1896 kreeg ‘Het grootste en aanzienlijkste dorp van dezen omtrek’ een spoorwegverbinding.³ Het station lag op dezelfde plek als nu, maar het stond alleen, geheel vrij, aan de rand van de bebouwing van wat bekend stond als Heerlen-kom, ofwel het oude centrum van de gemeente. Door het spoor was Heerlen eindelijk niet langer meer aangewezen op karrenpaadjes en hobbelige rijkswegen om contact te leggen met de buitenwereld. Bovendien kon die buitenwereld, vooral de investeerders in de kolonijbouw, nu ook in Heerlen zakendoen. ‘Heerlen Vooruit, Heerlen Vooruit.’⁴

De Sarool, een bescheiden herinnering

De eerst bekende poging om Heerlen via een spoorwegverbinding te laten aanhaken bij de modernisering van de wereld die in de 19^e eeuw plaatsvond, werd in 1853 ondernomen. Het duurde vervolgens echter nog 40 jaar voordat er zekerheid was dat binnen afzienbare tijd een trein door Heerlen zou rijden. Dat dit alsnog gebeurde was grotendeels te danken aan het werk, of beter gezegd aan het ondernemerschap van één man: Henri Sarolea. Hij slaagde erin Heerlen uiteindelijk op een moderne manier met de rest van de wereld te verbinden. Daarmee bood Sarolea het dorp, waarvan ondertussen heel Nederland al bijna 20 jaar wist dat het op een grote hoeveelheid steenkool zat, de mogelijkheid zich verder te ontwikkelen, te worden ‘verlicht’. Het is dan ook niet meer dan terecht dat de straat die het station met de oude dorpskern verbindt, eens de poort tot die moderniteit en de ‘verlichting’, zijn naam draagt: Saroleastraat, of zoals de Heerlenaren zeggen, de Sarool. Als we het spoor zelf buiten beschouwing laten, is die naam eigenlijk het enige dat nog herinnert aan die voor Heerlen en heel zuidoostelijk Limburg zo glorieuze 30^e april in 1896. Om het belang ervan opnieuw te onderschrijven, frist dit artikel onze geheugens op of laat het u kennis maken met deze voor onze streek zo belangrijke gebeurtenis. Met dank aan Henri Sarolea, die de vruchten die zijn werk voor Heerlen zou dragen nauwelijks heeft gezien. Hij overleed op 12 september 1900, ruim vier jaar na de opening van de door hem gerealiseerde spoorlijn tussen Sittard, Heerlen en Herzogenrath.⁵



De huidige Saroleastraat vanuit het nieuwe Maankwartier. Nu ook letterlijk een poort naar Heerlen. Foto: Roelof Braad

De voorbereidingen

Gestaag hadden de mensen het werk in de voorgaande drie jaar zien vorderen. Het uitzetten en leggen van de spoorbanen, de bouw van duikers, perrons en stationsgebouwen. Begin 1896 begon de spanning langzaam te stijgen en in april stonden de eerste berichten van de op handen zijnde 'Feestelijke opening van den spoorweg Sittard-Heerlen-Herzogenrath' in de lokale en provinciale kranten.⁶

Feitelijk waren er twee feestprogramma's. Het eerste was het officiële, door de Nederlandsche Zuider Spoorweg Maatschappij (NZSM) zelf georganiseerd. Dit betrof vooral de tocht langs de route met een trein vol genodigden en een feestbanket in het raadhuis van Heerlen. Dit programma was opgezet, hoe kon het ook anders, als een soort dienstregeling die op de minuut zou worden uitgevoerd. De kunst daarbij was ongetwijfeld niet de indruk te wekken dat men volgens een strak tijdschema reisde.⁷

Daarnaast was er het volksfeest en de muzikale omlijsting van de entree en later van het uitgeleide doen van de 'Hooge Gasten' in Heerlen. Dit was in handen van een feestcomité onder

leiding van de Heerlense kantonrechter jhr. mr. Louis van der Maesen de Sombreff.

De Heerlenaren zelf zorgden ervoor dat hun dorp 'in feestdos (zou) prijken. In de huizen werd de schoonmaak vervroegd en hebben verf- en witkwast reeds hun werk gedaan. Aan versieringen wordt de laatste hand gelegd. Laurieren en oleanders hebben hun pronkplaats ingenomen, staan in rijen langs de huizen en geven aan Heerlen zijn fraai zomersch aanzien. Vlaggen zullen wapperen van alle daken.'⁸

Elk Heerlens gezin kreeg bezoek van familie, vrienden en/of kennissen en uit de naaste omgeving werden duizenden mensen verwacht in het dorp dat zelf net iets meer dan 5500 inwoners had, waarvan er zo'n 2000 in het centrum rondom de dorpskerk en het nieuwe station woonden. Een ding was zeker: Heerlen zou op 30 april 1896 te klein zijn!⁹

Triomftocht van een trein

De feestdag der feestdagen begon in Heerlen al vroeg. De leden van de feestcommissie en genodigden kwamen om 7.25 uur bij elkaar



Henri Sarolea (1844-1900).
Collectie Rijckheyt

Feestelijke Opening
VAN DEN
Spoorweg Sittard-Heerlen-Herzogenrath
op 30 April 1896.

De Nederlandsche Zuiderspoorwegmaatschappij heeft de eer
den Ed. Schilbarm Heer M. J. C. K. de Hesselle,
Burgemeester van Heerlen,

uit te noodigen tot bijwoning der feestelijke opening van den spoorweg.

De feesttrein zal des voormiddags te 10 uren van Sittard over Heerlen
naar Herzogenrath vertrekken en van Herzogenrath te 12 uren naar
Heerlen terugrijden.

De feestmaaltijd zal des namiddags te 2 uren ten Raadhuize te
Heerlen plaats hebben.

De Directeur,
H. L. C. H. SAROLEA.

De Raad van Commissarissen,
W. H. PYLS, Voorzitter.
F. VAN OPPEN, Secretaris.

Wordt beoefeld verzocht vóór 15 April a. s. aan den Directeur
te Heerlen te berichten of van bovenstaande uitnodiging zal
worden gebruik gemaakt.

Kleding voor den feestmaaltijd: rok, witte das.

De bovengemelde uren zijn berekend volgens Groenwichtijd.

Uitnodiging voor burgemeester De Hesselle. Collectie Rijckheyt



'Eerste dag'-kaartjes voor de derde klasse in de trein op 30 april
1896. Collectie Rijckheyt



Menu van het feestelijke
'middagmaal in ten raadhuize'.
Collectie Rijckheyt





Opening van de spoorlijn Sittard-Kerkrade-Herzogenrath bij station Kerkrade-Rolduc op 30-04-1896. Het station leek als twee druppels water op dat van Heerlen. Kenners zien het verschil alleen door het ontbreken van een dakkapel en door het bordje 'Visitatie'. Kerkrade-Rolduc was namelijk aangewezen als het enige station op de spoorlijn waar aangifte kon worden gedaan van in- en export. Collectie Gemeentearchief Kerkrade

in het raadhuis. Vandaaruit liep men naar de Pancratiuskerk waar zij een hoogmis bijwoonden. Ruim een uur later, om 8.50 uur, stond de eerste officiële treinreis op de nieuwe spoorlijn gepland: het vertrek van de leden van de feestcommissie en haar gasten naar Sittard, en wel zonder tussenstops. In Sittard werd het gezelschap verenigd met andere genodigden, die uit het noorden of uit Maastricht kwamen, zoals de Commissaris van de Koningin.¹⁰ Na de begroeting van 'de Hooge Gasten' met feestmuziek, kanongebulder en vreugdevolle woorden van de burgemeester stapte het hele gezelschap in de trein op weg naar Herzogenrath. Nu werd er wel bij ieder station gestopt, met uitzondering van Heerlen. Daar zouden de toespraken en festiviteiten pas aan het eind van de hele rit plaatsvinden. De reizigers werden aan alle stations, te weten Geleen, Spaubeek, Schinnen, Nuth, Hoensbroek, Schaesberg, Eyselshoven en Rolduc, door een geestdriftige menigte ontvangen met wapperende vlaggetjes, aubades van koren, fanfares en harmonieën en een saluut van de schutterij. Verder werd in elke stopplaats een toespraak gehouden door

de plaatselijke burgemeester, die vervolgens ook plaats nam in de trein. De muziekkeuze was helaas enigszins beperkt: Wien Neerlands Bloed en het Wilhelmus. Een uitzondering vormde Rolduc waar de leerlingen en de heren professoren van de onderwijsinstelling een prachtige eigen cantate zongen. Daarna sprak de directeur van Rolduc, de heer Corten. Hij benadrukte dat de spoorlijn niet alleen de mijnschatten zou transporteren, maar ook de veel belangrijkere 'schatten van dagelijkse opvoeding, van veredeling van geest en hart'. Daarom wenste hij "dat de algoede God, om wille der dierbare jongelingschap, den kostbaarsten schat van zoo menig huisgezin, de hoop van Kerk en Staat, dit werk moge zegenen, alle ongelukken weren, den bodem, over welchen het ijzeren gevaarte gonst, moge bevestigen en de vaak oproerige elementen in trouwe dienstbaarheid doen buigen (...)." Na luid gejuich: Leve Nederland! Leve zijne Vorstinnen! Leve Rolduc! en een dankwoord van de heer Pijls, voorzitter van de raad van commissarissen van de NZSM trok men verder naar eindstation Herzogenrath. Aldaar wachtte in de wachtkamer van het station



Groet uit Heerlen

Stationstraat.

B.W. x = Hotel Royen was wij logeren. Dank voor je briefje. Welke bedroef je toes, waarvoor ik zorg moet. Schryf dit even. Groet Jan voor mij. Ik ben even in kamp. Gisteren vond ik aan spijant brood van kampen en de Prinsen verliet Heerlen vespert door Ha

Uitgave M. Crolla, Heerlen.

Het station in Heerlen rond 1900. Collectie Rijckheyt

een uitgebreid Frühstück 'van broodjes met verschillende vleezen, zalm, caviaar, ansjovis, kaas enz.' op de reizigers. 'En ter besproeiing stond er port, madeira, rijnwijn, champagne enz.' waarvan gretig gebruik werd gemaakt. Dit, maar ook de grote publieke belangstelling, 'de daken en muren der fabrieken waren als omrand door nieuwsgierigen, het station als belegerd', maakten Herzogenrath tot het glanspunt van de feesttocht. Na de feestdrank op de keizer van Duitsland en de Koningin van Nederland stapte iedereen weer in en ging de trein terug naar Heerlen. Voor de muzikale omlijsting ging ook de Herzogenrathse Bergmannskapelle mee en in Schaesberg werd de harmonie nog opgepikt.¹¹

Feest voor iedereen

In Heerlen stonden de lokale muziekverenigingen en andere gezelschappen en duizenden mensen om en nabij het kleine station, vanaf nu de 'nieuwe poort van Heerlen'. Onder de tonen van 'Heil dir im Siegerkranz', speciaal voor de Duitse gasten gespeeld door de fanfare St. Caecilia, liep de trein het station binnen. Er volgde een toespraak van de voorzitter van het feestcomité,

jhr. Van der Maesen de Sombreff, waarin hij de pioniers, uitvoerders en financiers van de spoorwegonderneming bedankte. Namens de NZSM bedankte de heer Pijls op zijn beurt de gemeente Heerlen 'die door toekenning van een aanzienlijke subsidie den eersten stoot gaf aan 't werk en door dat goede voorbeeld de totstandkoming verzekerde.' Vervolgens gingen de muziekkorpsen, koren en de 'Hooge gasten' in een muzikale optocht naar het raadhuis, gevolgd door al de burgers die hen welkom hadden geheten. Aan het raadhuis was er opnieuw muziek. Het kinderkoor zong 'het feestlied Welkom en 't Wilhelma (sic!) van Nassouwen'. Daarna speelde de Heerlense fanfare St. Cecilia het Duitse volkslied waarop de Herzogenrathse Bergmannskapelle antwoordde met een uitvoering van de Nederlandse hymne. Luid gejuich en applaus was hun deel. Als klap op de vuurpijl en tevens slotstuk van de ontvangst zongen 300 kinder- en mannenstemmen onder leiding van de dirigenten Kessels en Grootjans de door J. Eyck voor deze gelegenheid geschreven cantate.¹²

Nadat het daverende applaus was weggeëbd gingen de 68 genodigden zich in het raadhuis te

goed doen aan het banket. Tijdens de maaltijd werden diverse heildronken op de staatshoofden uitgebracht, redevoeringen gehouden en enkele gelukstelegrammen voorgelezen o.a. van oud-dorpsgenoot en letterkundige H.J. Eymael, die zijn felicitatie in een gedicht had verwerkt.

Bij de opening van den Zuider-Spoorweg!

*O stoompaard dat ons schoone Heerlen
Voor 'teerst met stalen hoef doorrent
Wees 't dierbaar oord en bôo van vrede,
Brenge welvaart en ontwikkeling mede
Dat Heerlen bloeie zonder end!*¹³

Alle andere feestvierders gingen naar de dorpskern om daar mee te doen en/of te genieten van de volksspelen zoals mastklimmen, zaklopen en broodjeshappen. Daar werd het zo druk dat de demonstratie van de wielrijdersvereniging niet kon doorgaan omdat er geen plaats was om de fietskunsten uit te voeren. Van 17.00 tot 19.00 uur gaven St. Cecilia en de andere muziekverenigingen een concert. Vervolgens was er een geweldig vuurwerk dat echter net iets te lang duurde zodat er van de geplande fakkeloptocht van raadhuis naar het station, waarmee de gasten uitgeleide werd gedaan, weinig terecht kwam. De gasten moesten immers hun trein halen.¹⁴

Vermijden van de vleesloze vrijdag

De volgende dag, op 1 mei, startte de gewone dienstregeling. Opnieuw was het feest in oostelijk Zuid-Limburg. De tien ingeroosterde treinen zaten overvol. Voor die dag hadden mensen namelijk gratis kaartjes kunnen krijgen. Bijna iedereen in de regio wilde per spoor reizen. De eerste rit vertrok om 6.10 uur vanuit Herzogenrath en arriveerde om 7.20 uur op de eindbestemming in Sittard. De laatste rit was die van 22.29 uur uit Sittard en reed tot Kerkrade Rolduc, waar de trein om 23.12 uur binnen liep.¹⁵ Dat de notabelen de lijn een dag eerder openden had naast ongetwijfeld praktische redenen ook een godsdienstige. 1 mei was namelijk een vrijdag. Op die dag aten goede katholieken geen vlees. Een feestbanket zonder vlees was echter half werk en dus werd de ceremoniële opening een dag eerder verricht.¹⁶

FEESTELIJKE OPENING
van den
SPOORWEG
Sittard - Heerlen - Herzogenrath.
Op Donderdag den 30 April 1896.

PROGRAMMA.

Te 7,35 uur (*): **Bijeenkomst** der leden van de Feestcommissie en anderen ten Raadhuis te Heerlen.
Te 7,40 uur: **Hoogmis** in de Parochiale Kerk.
Te 8,50 uur: **Vertrek van den trein** met Gezondighen en Feestcommissie naar Sittard.
Te 9,30 uur: **Aankomst van den trein** te Sittard. **Complimenteerling** van Z. E. den Heer Commissaris der Koningin door den Burgemeester, aan het hoofd van den Gemeenteraad. **Uitvoering van Feestmuziek** door de Philharmonie.
Te 10,00 uur: **Vertrek van den Feesttrein** onder het geluid der geschuts.
Te 10,12 uur: **Aankomst te Geleen**. En vervolgens te Spaubeek te 10,38; te Schiessen te 10,43; te Nuth te 10,57; te Noensbroek te 11,19; te Heerlen te 11,30; te Schaesberg te 11,51; te Kerkrade-Rolduc te 12,10 en te Herzogenrath te 12,35 uur. Aan elke door station: **Begroeting** van Z. E. den Heer Commissaris der Koningin door den Burgemeester. **Uitvoering van Feestmuziek** door Harmonie of Fanfare. **Bedanking des Geschuts.**
Aan de verschillende stations zullen de Burgemeesters en andere heeren van plaatsbewijzen in den Feesttrein opgenomen worden. Te Herzogenrath zullen mede enige Duitische autoriteiten erin plaats nemen.
Te 12,50 uur: **Vertrek van den Feesttrein** naar Heerlen.
Te 12,55 uur: **Aankomst van een Trein** uit Sittard, die, aan alle tusschenstations stoppend, Muziekcorpsen en Gasten, heeren van plaatsbewijzen, zal opnemen.
Te 1,19 uur: **Aankomst van den Feesttrein** te Heerlen. **Opwachting** der autoriteiten door de Feestcommissie en **Begroeting** door haar President, Jhr. Van der Maaten de Smethoff. **Aanbieding van Bouquetten** door leerlingen van de school der Dorr. Zusters.

Opstelling van een Feeststoet,
bestaande uit:

Koninklijke Marchenmeesters te Paard.
De Schutterij „St. Sebastianus“ van Heerlen.
De Schouwbond met hare Onderwijzers.
De Sociëteit „Philharmonie“ van Sittard.
De Harmonie of Fanfare van verschillende Gemeenten, in de volgorde, waarin deze lange den Spoorweg liggen.
Tusschen drie Voorwaggen III: St. Paterzullen, Orkestmeesters en andere Gensschappen van Heerlen en Omgeving.
De Fanfare St. Oedra van Heerlen.
De Feestcommissie.
De Hooge Gasten, begeleid door den Gemeenteraad.
De Burgemeesters der verschillende Gemeenten.
De Overige Gezondighen.
Belangstellende Bodekers.
Koninklijke Marchenmeesters te Paard.

OPTOCHT naar het Raadhuis.
Te 2 uur: **FEESTBANKET**,
waaronder uitvoering door de plaatselijke Fanfare St. Oedra en een Kinderkoor.
Van 3 tot 5 uur: **VOLKSFEESTEN**
op de Voornakt, aan De Kroon en te andere doelen van de kon. Deze zullen bestaan in: Mastklimmen, zaklopen, broodjeshappen, hardlopen, stroopen, enz. Voor deze Volkwedien worden passende prijzen aangekocht voor een bedrag van 40 gulden.
Van 5 tot 7 uur: **Groot CONCERT**,
op een Klank op de VIERMARKT, — te geven door de Fanfare van Heerlen, onder leiding van den Zusterverenigingen, die het Feest komen opsluieren.
Te 7,30 uur:
BRILLANT VUURWERK,
af te steken door de vuurwerkfabrikanten Ferey & Zoon, te VUCHT.
Te 8,30 uur (vrijdag):
OPSTELLING van den FAKKELOPTOCHT
voor het Raadhuis. In deze Optocht zal dezelfde volgorde in acht genomen worden, als voor den Feesttoet des middags hierboven aangegeven is.
De Fakkeloptocht zal te 8,40 uur van 't Raadhuis vertrekken, den Hoogen Gasten en anderen uitgeleide doen naar het Station, om — na het vertrek van den trein onder Kamermeester en Feestgemaal — nog, tot dat de Feestviering, door de voornaamste straten der kon te trekken.
De Feestcommissie.

(N.B. De uren zijn hier aangegeven in Greenwich- of Speertijd.
Men lette wel, dat deze tijd bij een Heerlenische klok, een half uur bij de aangegeven tijden 20 minuten bij te tellen.)

Advertentie met het feestprogramma van de opening van de spoorweg in de Limburger Koerier van 25 april.

‘Breng welvaart en ontwikkeling mede’

Bracht de spoorlijn Heerlen ‘welvaart en ontwikkeling mede’, zoals Eymael het had gewenst?

Jazeker, want in 1908 was de dienstregeling van de spoorlijn van tien naar achttien dagelijkse ritten uitgebreid.¹⁷ In dat jaar werd er van drie mijnen steenkool naar het noorden getransporteerd: van de Oranje Nassau I (sinds 1899), de Oranje Nassau II (1906) en de Staatsmijn Wilhelmina (1908).¹⁸ Het centrum van Heerlen had elektrische straatverlichting (1902)¹⁹ en huizen werden op een waterleiding aangesloten (1908)²⁰. Het oude centrum werd door middel van drie nieuwe straten verbonden met het station: De Oranje Nassaustraat vanaf de Pancratiuskerk, de Honigmannstraat vanaf het raadhuis en daartussen de Saroleastraat, die direct voor het station uitkwam.²¹ Aan die laatste straat lieten Staatsmijnen een statig hoofdkantoor bouwen (1905/06).²² Al enkele jaren eerder was er op het Emmaplein een nieuw post- en telegraafkantoor gebouwd en was Heerlen aangesloten op het landelijke telefoonnet (1902/03).²³ Het dorp had sinds 1904 een ziekenhuis. Calvarieberg in

Maastricht en het Heerlense ziekenhuis waren de enige ziekenhuizen in Zuid-Limburg.²⁴ De Heerlense bevolking telde eind 1908 ruim 10.000 zielen en was daarmee bijna verdubbeld ten opzichte van 1896.²⁵ En het eind van al dit nieuwe was nog niet in zicht. De vereniging Heerlens Vooruitgang, bestaande uit 54 notabele heren uit het dorp, zette zich in voor nog betere verkeersverbindingen, bevordering van de handel en het toerisme (o.a. Kneippkuur) en het oprichten van nieuwe onderwijsinstellingen.²⁶

Ruim tien jaar na de opening van de spoorlijn hoorde men in Heerlen dan ook:

*Wir grüssen gern das schöne Neue
Was reich die Gegenwart uns beut,
Und was die Zukunft uns noch bringet,
Wir rufen laut: „Heerlen Vooruit!“*

*Drum, Freunde, nehmet die Gläser alle,
Ein volles Glas Heerlen geweiht!
Dem neuen Heerlen gilt das Vivat,
Heerlen Vooruit, Heerlen Vooruit.²⁷*

Noten

- * Ik draag dit artikel op aan mijn oud-collega en vriend, Heerlenaar, neerlandicus, cultuurpionier en -promotor, radiojournalist, docent, dichter/schrijver, carnavalist en boekendokter Peter Winkels (Heerlen 24 oktober 1954 – Reuver 7 april 2021), die in zijn leven naar schatting zo'n 130.000 kilometer op het traject van de spoorlijn Sittard – Heerlen – Herzogenrath heeft afgelegd.
- 1 *Limburger Koerier (LK)*, 18 april 1896, 2^e blad, 1. Het letterlijke citaat is: 'Heerlen door een spoorweg aangesloten aan het groote wereldverkeer: dat is gewis een gebeurtenis, die verdient met gouden letteren te worden opgeteekend in Heerlens historiebleden.'
- 2 <https://www.maankwartier.nl/beeld/videos/waar-komt-de-naam-maankwartier-vandaan.html>, geraadpleegd op 10 april 2021.
- 3 G.M. Poell, *Beschrijving van het hertogdom Limburg* (Maasbree 1981) 150. Omschrijving van Heerlen in 1851.
- 4 Deze frase werd in het eerste decennium

van de 20^e eeuw vaker door gemeenten gebruikt. Deze voor Heerlen was een regelmatig terugkerend kopje in de *LK*, 24 november 1903, 1^e blad, 3.; *LK*, 6 april 1904, 1^e blad, 2.; *LK*, 14 januari 1905, 1^e blad, 2.; *LK*, 24 juni 1909, 1^e blad, 2.) Ook was er een mars met die titel gecomponeerd (*LK*, 19 april 1904, 1^e blad, 2.)

5 *LK*, 13 september 1900, 2^e blad, 4.

6 *LK*, 18 april 1896, 1.; *Venloosch weekblad*, 25 april 1896, 1^e blad, 1.

7 *LK*, 25 april 1896, 3^e blad, 4.

8 *LK*, 29 april 1896, 3^e blad, 2.

9 Ibidem; Het totale inwoneraantal voor 1896 is 5546. Zie: Rijckheydt Heerlen (RhH), 347 Collectie J.Th. Janssen, inv. nrs. 66-75 met hierin de kopieën van de CBS-bevolkingsstatistieken. De benadering van het aantal inwoners van de kom van Heerlen is een extrapolatie van het door Poell gegeven cijfer in 1851 (1688 inwoners) en deze cijfers, te weten stijging in landelijk Heerlen 1851-1889 is gemiddeld ongeveer 20 personen per jaar. Die groei zal in de jaren voor het spoor vrijwel gelijk zijn

gebleven. In Heerlen-Kom woonde in 1851 ongeveer 1/3 van de bevolking. Als dit zo is gebleven, zouden er in 1896 zo'n 1850 mensen in het centrum hebben gewoond. Aangezien de bevolkingstoename in het centrum waarschijnlijk iets groter is geweest (vanwege de grotere gelegenheid om geld te verdienen en dergelijke), is om en nabij de 2000 aannemelijk te noemen.

10 *LK*, 25 april 1896, 3^e blad, 4. Een opmerkelijke toevoeging aan het eind van het programma was: 'De uren zijn hier aangegeven in **Greenwich- of Spoortijd**. Men lette wel, dat deze tijd bij den Heerlenschen tijd **20 min. achter** is. Rekent men dus naar Heerlensche klok, dan heeft men bij de aangegeven tijden **20 minuten bij te tellen**.'

11 *LK*, 2 mei 1896, 2^e blad, 1.

12 Ibidem.

13 Ibidem.

14 Ibidem.

15 *LK*, 29 april 1896, bijlage Zomerdienst 1896 der Spoorwegen, 1.

16 Marcel Put, *Twintig eeuwen Mijnstreek, de*

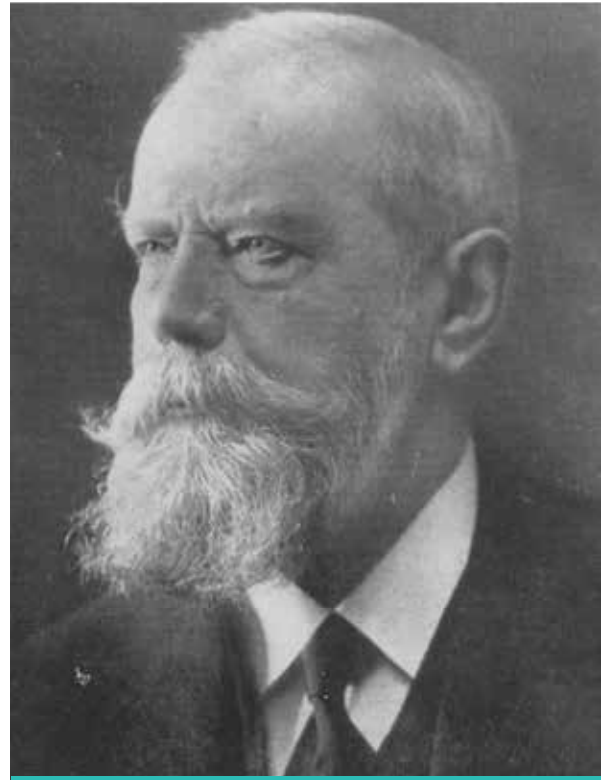


Hart van het nieuwe economische Heerlen: de Saroleastraat, hier ca. 1910. Collectie Rijckheyt

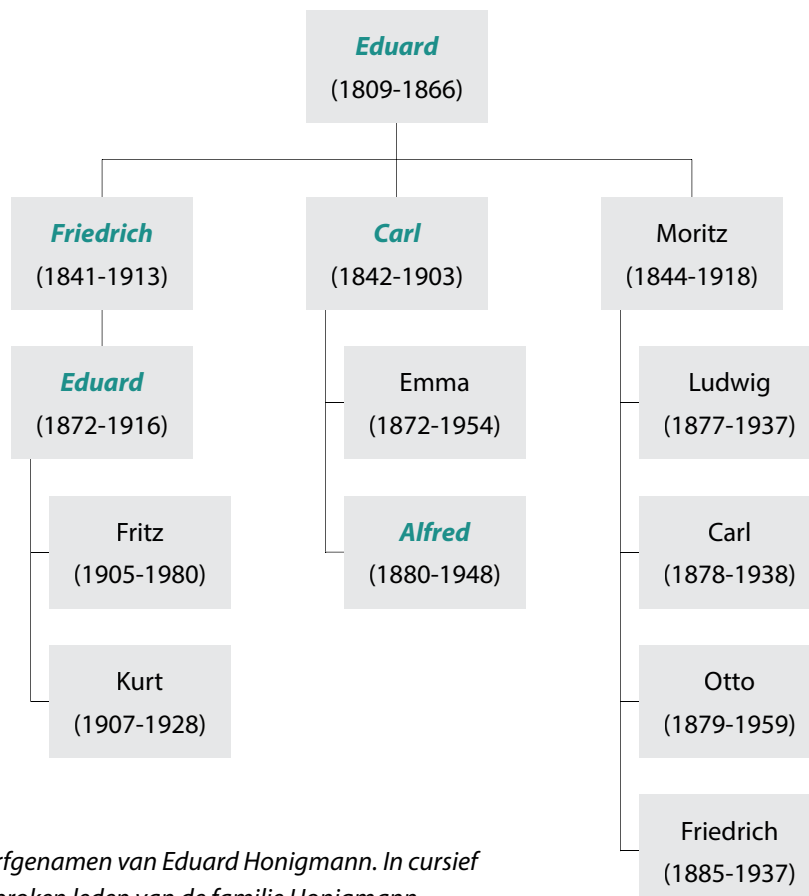
- bewoners van oostelijk Zuid-Limburg en hun verkeer. *Ach Lieve Tijd* (Zwolle 1994) 276.
- 17 LK, 10 oktober 1908, bijlage Winterdienst 1908/09 der Spoorwegen, 1.
- 18 L.H.M. Kreukels, *Mijnarbeid: Volgzzaamheid en Strijdbaarheid. De geschiedenis van de arbeidsverhoudingen in de Nederlandse steenkolenmijnen, 1900-1940* (Assen/ Maastricht 1986) 13-26.
- 19 J. Jamar, 'Openbare verlichting in Heerlen', *Land van Herle* 29:4 (1979) 80. Jamar geeft hier als bron op de *Limburger Koerier* van 3 mei 1902. In H. Buiten e.a., *Het nut van de verandering, de verandering van het nut. Nutsvoorzieningen in Heerlen, 1902-1999* (Heerlen 1999) 21-22 is sprake van de *Nieuwe Limburger Koerier* als bron. Wat bij controle in krantenlegger in de bibliotheek van Rijckheyt de goede verwijzing blijkt.
- 20 Buiten, 33.
- 21 In de gemeenteraad van 23 maart 1903 werd besloten tot aanleg van 'enige wegen' richting station (raadsnotulen p. 308). De Oranje Nassaustraat had in 1904 al deze naam (LK, 24 juni 1904, 1^e blad, 4, advertentie H. van de Berg). In notulen van het college van B en W van 24 maart 1905 wordt de naam 'Oranje Nassaustraat' voor het eerst 'officieel' genoemd (RhH, kaartenbak Straatnamen Heerlen). De 'Honigmanstraat' is vastgesteld bij raadsbesluit van 1 september 1903 (raadsnotulen, p. 330-331), uiteindelijk gecorrigeerd naar 'Honigmannstraat' bij B en W-besluit van 19 oktober 2004. De Saroleastraat kreeg haar naam in de raadsvergadering van de gemeente Heerlen van 29 augustus 1907 (LK, 31 augustus 1907, 3^e blad, 1. en raadsnotulen, p. 80: "met het oog op den grooten vooruitgang die Heerlen te danken heeft aan het streven van wijlen den heer H. Sarolea"), maar is dan al 3 jaar eerder aangelegd (LK, 23 juli 1904, 4^e blad, 2.). Zie vooral: RhH, 015-02 Archief Gemeente Heerlen 1852-1912, vlp.nr. 38, Raadsnotulen 1897-1905; vlp.nr. 39 Raadsnotulen 1905-1911.
- 22 LK, 23 juli 1904, 4^e blad, 2; LK, 7 december 1905, 1^e blad, 3, *Mijnwezen*; *Nieuwe Courant. Dagblad voor Nederland*, 6 mei 1907, 1.
- 23 Aanbesteding vond plaats in 1901 (LK, 23 februari 1901, 3^e blad, 1.). Ingebruikname in de loop van 1902 (LK, 4 september 1902, 2.) Telefoonnet: *Haagsche courant*, 24 december 1903, 1.
- 24 Het Maria Hilf Spital was een zogenaamd huisartsenziekenhuis. R. Wolf, *Mijn ziekenhuis. 100 jaar ziekenhuiszorg in Parkstad Limburg* (Heerlen 2004) 20.
- 25 RhH, 347 Collectie J.Th. Janssen, inv.nrs. 66-75. Per 1-1-1908 is het bevolkingscijfer: 9914; per 1-1-1909: 10584.
- 26 RhH, toegang 144, Vereniging 'Heerlens Vooruitgang'. Andere plannen betroffen de oprichting van een muziekschool, de realisering van een badinrichting, de verfraaiing van het Aambos, de verbetering van het verkeerswezen en de oprichting van een Kamer van Koophandel. Voor ieder doel werd een commissie ingesteld.
- 27 Christine de Hesselle, 'Heerlen', *Land van Herle* 1:2 (1951) 21-22.



Friedrich Honigmann. Collectie Rijckheyt



Carl Honigmann. Collectie Rijckheyt



Stamreeks met de erfgenamen van Eduard Honigmann. In cursief de in het artikel besproken leden van de familie Honigmann.

De familie Honigmann

Roland Bisscheroux is historicus, directeur-archivaris van het Waterlands Archief en lid van de Adviescommissie Archieven van de VNG. Wim Nolten is gedreven amateur-historicus en genealoog.

Duitse mijnbouw pioniers in de mijnstreek

De Heerlense Honigmannstraat is vernoemd naar de gebroeders Friedrich en Carl Honigmann. Bekend zal zijn dat zij betrokken waren bij de oprichting van de Oranje-Nassaumijnen. Minder bekend wellicht is dat de gebroeders ook een rol speelden bij de aanleg van de spoorlijn Sittard-Herzogenrath. Waar kwamen de Honigmanns vandaan? In dit artikel gaan we op zoek het naar verleden van de familie Honigmann en haar relatie met de Mijnstreek.

Friedrich (of Fritz) en Carl Honigmann zijn afstammelingen van een familie die al eeuwenlang betrokken was bij mijnbouwactiviteiten. Vader Eduard Honigmann (1809-1886) werd in 1836 hulpmijnmeter bij het Bergamt Düren, waar hij in de loop der jaren promoveerde tot mijndirecteur. Op grond van het vermoeden dat het Akense steenkoolbekken groter was dan voorheen werd aangenomen, verrichtte hij tussen 1846 en 1849 voor eigen rekening proefboringen in Alsdorf-Hoengen, die zijn veronderstelling bevestigden. Na deze ontdekking wijdde hij zich volledig aan het zelfstandig ontginnen van de door hem aangetoonde steenkoolvoorkomens. Eduard Honigmann diepte binnen de concessie *Nordstern*, gelegen achter Herzogenrath, met succes twee schachten af. De productie ontwikkelde zich gunstig; in 1890 werd al meer dan 100.000 ton steenkool per jaar geproduceerd en de 20e eeuw begon voor Nordstern met een productie van 154.000 ton.¹ De mijn werd geleid door twee zonen van Eduard: Friedrich en Carl. Friedrich Honigmann (1841-1913) wordt geboren in Düren. Hij volgt een opleiding aan de mijnbouwhogeschoolen van Clausthal en Freiburg, om daarna werk te vinden in het mijnbezit van

de familie. Net als zijn vader gaat ook Friedrich op zoek naar nieuwe steenkoolvelden. De zoon van Friedrich, Eduard Honigmann (1872-1916) overlijdt in Frankrijk tijdens de Eerste Wereldoorlog. Hij heeft dan twee zonen, Fritz Honigmann (1905-1980) en Kurt Honigmann (1907-1928). Carl Honigmann (1842-1903) wordt eveneens geboren te Düren. Ook hij volgt een mijnbouwkundige opleiding en evenals zijn broer vindt hij emplooi binnen de mijnbedrijven van de familie. Meer dan Friedrich bemoeit Carl zich met commerciële en financiële aangelegenheden. Carl krijgt in 1872 een dochter, Emma (1872-1954), en in 1880 een zoon, Alfred (1880-1948). De derde zoon van Eduard is Moritz Honigmann (1844-1918). Moritz is chemicus en krijgt vier zonen: Ludwig (1877-1937), Carl (1878-1938), Otto (1879-1959) en Friedrich (1885-1937).

Friedrich Honigmann

Net als zijn vader Eduard zoekt Friedrich verder in noordelijke richting naar steenkoollagen. Het ging er om of in het gebied gelegen ten noordoosten van de slenk van Roermond het productieve steenkoolterrein op bereikbare diepte te vinden was.² In 1885 stelt Friedrich de ligging van steenkoollagen vast bij Hückelhoven. Het zou het begin zijn van de latere mijn Sophia-Jacoba. Friedrich is in meerdere opzichten een echte mijnbouw pionier. Goede methoden om een schacht af te diepen in een sterk waterhoudend dekterrein zoals in Zuid-Limburg worden pas ontwikkeld aan het eind van de 19e eeuw. Bij de *bevriesmethode* van Poetsch uit 1883 wordt het dekterrein bevroren. In Nederland wordt deze methode vanaf 1898 voor het eerst gebruikt in het



*Kasteel Strijthagen in
Schaesberg ten tijde
van de bewoning door
Friedrich Honigmann.
Collectie Rijkzucht.*

mijnveld Willem na de overname door de Société Anonyme des Charbonnages Willem et Sophia.

De tweede methode voor het aanleggen van een schacht in sterk waterhoudend dekterrein, hier korthedshalve als *dikspoeling* aangeduid, werd ontwikkeld door Friedrich Honigmann en in Nederland in 1893 het eerst toegepast. Bij het maken van boorgaten werd er reeds langere tijd gebruik van gemaakt om in losse dekterreinlagen de wanden zo lang op te houden totdat de bekledingsbuizen in het boorgat konden worden aangebracht. De verdienste van Friedrich Honigmann is dat hij dit procedé van dikspoeling gebruikt bij de aanleg van een mijnschacht. Dit Honigmann-procedé houdt in dat in het boorgat een vloeistof van hoog soortelijk gewicht wordt gebracht. Deze vloeistof bestaat uit een mengsel van water en klei. Door de overdruk dringt het water in de wand van het boorgat, waardoor de klei wordt gefiltreerd en op het boorgat een kleilaagje vormt dat waterdoorlating vanuit de doorboorde aardlaag verhindert.

Kasteel Strijthagen

Friedrich Honigmann bewoonde als laatste particuliere bezitter van 1899 tot 1917 kasteel Strijthagen. Barones Maria von Broich, weduwe van Xavier de Spirlet verkoopt het landgoed in 1899 aan Fritz Honigmann, de grondlegger van de Oranje-Nassaumijnen. Honigmann woonde gedurende de zomermaanden op Strijthagen. Hij heeft aan de oostzijde van het kasteel een bordes laten bijbouwen, dat uitzicht geeft op de



vijvers en het bos. In 1917 verkocht hij Strijthagen aan de ON-mijnen, die het in bezit hebben gehad tot 1984. Daarna werd het eigendom van Vastgoedeigenaar J.C.J. Jongen bv te Landgraaf en deze droeg het in 1988 over aan de Limburgse Monumentenstichting te Maastricht.

Carl Honigmann

Mislukte pogingen om zuidoost-Limburg te voorzien van een trein- of tramverbinding met de rest van Nederland brengen spoorwegbouwer Henri Sarolea (1844-1900) tot de conclusie dat een andere opzet noodzakelijk is. "Men moest noch het eene hebben, noch het andere, doch iets wat daartusschen ligt, nl. een lokaal-spoorweg."⁴ Hiermee wordt een spoorweg bedoeld waarover treinen van een beperkt



Villa Honigmann aan de Valkenburgerweg in Heerlen. Collectie Rijkzucht > resp. Foto: Roelof Braad

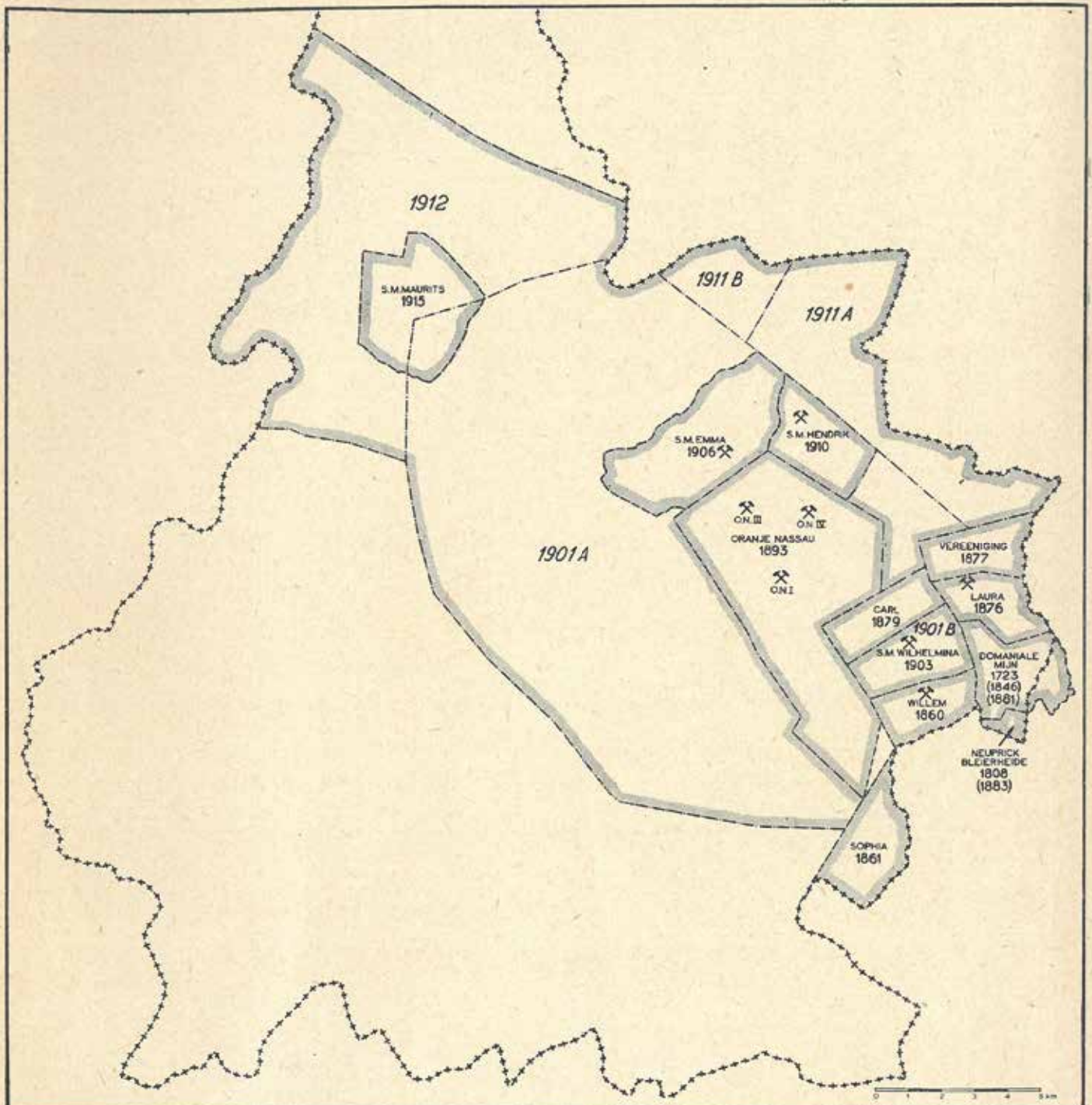


gewicht en met beperkte snelheid kunnen rijden. In het ontwerp wordt gekozen voor een traject van Sittard naar Herzogenrath over Heerlen. In juni 1888 wordt een concessie aangevraagd voor het gedeelte op Nederlands grondgebied, welke op 24 mei 1889 aan Sarolea wordt verleend. Voor de financiering van het project zoekt Sarolea contact met de Staatsspoorwegen, waarvan Jacobus Leonardus Cluysenaer (1843-1932) in november 1889 directeur-generaal is geworden. Sarolea en Cluysenaer kenden elkaar uit Nederlands-Indië. Overeengekomen wordt dat de Staatsspoorwegen een lening van fl. 900.000,- met een vast rentepercentage ter beschikking

zullen stellen voor de aanleg en de lijn zullen exploiteren wanneer deze gereed is. In het 'Comité voor de oprichting van de Nederlandsche Zuider-Spoorwegmaatschappij' heeft onder andere Carl Honigmann, directeur van steenkolenmijn 'Nordstern' te Aken en president der 'Verkehrskommission des Vereins für die berg- und hüttenmännischen Interessen im Aachener Bezirk' zitting. De statuten van de Nederlandsche Zuider-Spoorwegmaatschappij worden op 13 april 1891 bij Koninklijk Besluit goedgekeurd. Carl Honigmann wordt als een van de grotere aandeelhouders lid en ondervoorzitter van de Raad van Commissarissen. Grootste aandeelhouder wordt de Staatsspoorwegen. Carl en Friedrich Honigmann hadden belang bij de mogelijkheid om over het nieuwe spoor steenkool te exporteren naar Nederland. Het was zo beschouwd geen toeval dat, vanuit Nederland gezien, de eerste mijn aan het aansluitende traject van Herzogenrath naar de regio rond Alsdorf de mijn Nordstern in Merkstein was.⁵

Villa 'Honigmann' of 'Beukenhorst'

In 1903 overlijdt Carl Honigmann op 61 jarige leeftijd. Zijn zoon Alfred erft zijn aandelen in de Oranje-Nassaumijnen en woont vanaf 1904 in Heerlen. De villa Beukenhorst (Coriovallumstraat 46-50) in chaletstijl met bijbehorende dienstwoningen in dezelfde stijl is rond 1905 door hem gebouwd. Het huis is later gebruikt als ontvangstcentrum van de Staatsmijnen en is ook enige tijd bewoond geweest door Piet van Zeil, burgemeester van Heerlen van 1986-



SITUATIEKAART No. 4 VAN DE VERLEENDE STEENKOOLOCONCESSIES IN ZUID-LIMBURG 1915

Verklaring:

- ++++ Rijksgrens
- ▬▬▬▬▬▬ Grens terrein gereserveerd voor de Staatsmijnen
- ▬▬▬▬▬▬ Concessiegrens der mijnen
- - - - - Grens uitbreidingen reservering voor staats-exploitatie
- - - - - Grens concessie-uitbreidingen
- 1877 Jaar van verleening der concessies
- 1912 Jaar van reservering voor staatsexploitatie
- ⌘ Mijnschacht

Samenstelling der concessies Oranje Nassau en Carl. De figuur met de concessie Oranje Nassau bestaat onder meer uit de voormalige concessies George, Oranje, Willem III, Prins Frederik, een gedeelte van de concessieaanvraag Pauline en een gedeelte van de voormalige concessie Aurora. Daarnaast komt ook de concessie Carl in handen van de Oranje-Nassaumijnen. Bron: Rijkheyt, Verhandelingen van het Nederlandsch Geologisch-Mijnbouwkundig Genootschap. Mijnbouwkundige serie 4 (Den Haag 1948).

1992. In 1925-1927 legde ir. A.E. Dinger, sinds 1917 bewoner van de naastgelegen Rozenhof, een tuin aan die na de bouw van het ABP vanaf 1970 in 1974-1979 in ere is hersteld. In 2013 heeft de hoofddirectie van het ABP zijn intrek in villa Beukenhorst genomen. De ingang van het kantoor is bereikbaar via een stalen bruggetje aan de zijde van de Coriovallumstraat. Aan de andere kant zitten de tuindeuren naar het park. Het straatbeeld langs de Valkenburgerweg wordt gedomineerd door een grote tuinmuur, groene taluds en veel bomen.

De Indië connectie

Cluysenaer was een civiel ingenieur die gewerkt had aan de aanleg van Staatsspoorwegen in Nederland, onder andere bij de aanleg van de Moerdijkbrug. In 1873 werd aan Cluysenaer gevraagd een onderzoek te doen naar een verbinding tussen de haven van Padang aan de westkust van Sumatra en het Ombilin kolenveld. Cluysenaer betrok Sarolea bij de verkenning van de Padangse Bovenlanden. Sarolea was landmeter en publiceerde over zijn vak kennis in het vakblad van civiele ingenieurs van de Polytechnische School in Delft, *De Ingenieur*.⁹ Het onderzochte traject van de lijn ging door geaccidenteerd terrein. Deze ervaring zou Sarolea later goed van pas komen bij het ontwerp van de spoorlijn Sittard-Herzogenrath. Na de werkzaamheden op Sumatra ging Sarolea werken voor de Staatsspoorwegen op Java. Vooral de relatie die Sarolea met Cluysenaer daar heeft opgebouwd op technisch en persoonlijk vlak, was waarschijnlijk van groot belang voor de ontwikkeling in Zuid-Limburg. Op een cruciaal moment steunde Staatsspoorwegen de spoorlijn en daarmee de ontsluiting van zuidoost Limburg, terwijl de Nederlandse overheid geen steun verleende.

Voor de aanleg van een spoorweg of steenkoolmijn is omvangrijk kapitaal nodig, terwijl de opbrengst niet zeker is. Het was het benodigde risicovolle kapitaal dat de gebroeders Honigmann vervolgens ook bereid waren te investeren in een mijnzetel bij Heerlen. Nadat Sarolea de familie Honigmann had weten te interesseren in de deelname aan de aanleg van een spoorweg over Heerlen, zocht hij wederom samenwerking bij de ontwikkeling van de steenkoolmijnbouw

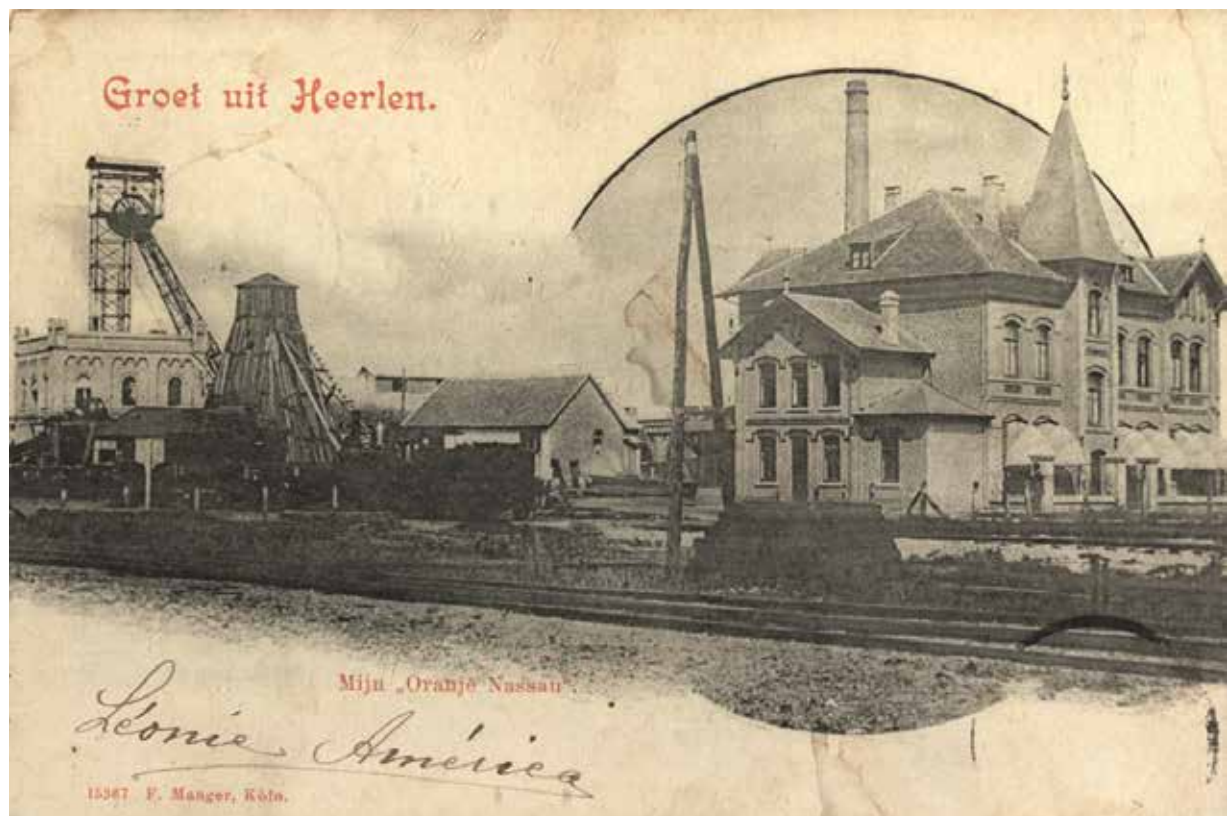
in Heerlen.¹⁰ De beweegredenen voor de gebroeders Honigmann waren duidelijk: de familie Honigmann ontwikkelde sinds generaties nieuwe mijnbedrijven om deze na verloop van tijd weer voor een goede prijs van de hand te doen. Bovendien konden zij zo de komst van concurrerende mijnbedrijven in Zuid-Limburg tot op zekere hoogte verhinderen. De Nederlandse regering deed bij het uitgeven van de concessie Oranje-Nassau aan Sarolea en de Honigmanns in 1893 de toezegging, dat vooralsnog geen verdere concessies zouden worden verleend.¹¹

Oranje-Nassaumijnen

In januari 1891 tracht Sarolea de vervallen steenkoolconcessies George, Oranje, Willem III en Prins Frederik te verwerven door vier concessieaanvragen in te dienen die overeenkomen met de genoemde terreinen. In maart volgt de aanvraag van een nieuw concessie terrein onder de naam Pauline en begin 1892 poogt hij de vervallen concessie Aurora over te nemen. Pas op 2 mei 1893 worden de concessies verleend, en wel gezamenlijk onder de naam Oranje Nassau. Op 27 juli 1893 kopen de gebroeders Honigmann de concessie Carl. Sarolea fungeert op het moment dat hij de concessie ontvangt als gevolmachtigde van de op 6 mei 1891 opgerichte naamloze vennootschap Maatschappij tot Exploitatie van Limburgsche Steenkolenmijnen. Deze vennootschap is aangegaan door Sarolea, de gebroeders Honigmann en de Finantieele Maatschappij voor Nijverheidsondernemingen.

Laatstgenoemde maatschappij heeft vanaf februari 1891 een concessieaanvraag lopen onder de naam Oranje Nassau. Omdat de concessieaanvragen van Sarolea en de Finantieele Maatschappij gedeeltelijk samenvallen besluit men samen te werken in de Maatschappij tot Exploitatie van Limburgsche Steenkolenmijnen. Op 19 december 1893 worden de statuten van de Maatschappij tot Exploitatie van Limburgsche Steenkolenmijnen (verder Oranje-Nassaumijnen genoemd) bij Koninklijk Besluit goedgekeurd. Voorzitter van de Raad van bestuur wordt Cluysenaer, die ook al betrokken was bij de oprichting van de Zuider-Spoorwegmaatschappij. De gebroeders Honigmann worden de grootste aandeelhouders: 1370 van de 1500 aandelen

De aanleg van de schachten I en II van de latere mijn Oranje-Nassau I te Heerlen rond 1897. Links en in het midden de boortorens, op de voorgrond de spoorlijn Sittard-Herzogenrath.
Bron: Rijckheyt



van fl. 1000,- worden bij hen geplaatst. Zowel de concessie Oranje Nassau als de concessie Carl worden overgedragen aan de Oranje-Nassaumijnen.

Schachtaanleg ON I

Al in 1893 wordt onder leiding van Friedrich Honigmann gestart met de aanleg van schacht I van de Oranje-Nassaumijnen te Heerlen. Eind 1894 beginnen de werkzaamheden voor het delven van schacht II op 40 meter afstand van schacht I, en ook hier maakt Honigmann gebruik van zijn gepatenteerde methode van schachtafdieping. Verder gebruikt hij nu een zogenaamde mammothpomp om de boorbrij op te voeren. De vader van Friedrich had dit systeem al eerder toegepast, maar zijn zoon weet ook hiervoor een patent te verwerven. Hoewel men diverse tegenslagen moet incasseren, wordt het werk aan beide schachten gestaag voortgezet. In oktober 1897 stuit men in schacht I op een steenkoolaag van 98 centimeter; de eerste ontginbare laag die wordt aangetroffen. Op 30 maart van het daaropvolgende jaar wordt uit deze laag het eerste stuk steenkool gedolven. Weer een jaar later komt een verbinding tot stand tussen beide schachten en wordt een begin gemaakt met de steenkoolwinning. De eerste

mijnzetel van de Oranje-Nassaumijnen, Oranje-Nassau I, is na 6 jaar arbeid tot stand gekomen.¹² In 1900 wordt Eduard Honigmann, zoon van Friedrich, hoofd van de directie.¹³ Na het overlijden van Carl Honigmann wordt deze als commissaris opgevolgd door zijn zoon Alfred. In het jaar dat Friedrich Honigmann begint met de ontsluiting van de concessie Oranje Nassau start men eveneens met de aanleg van de spoorlijn Sittard-Herzogenrath. Er verstrijken evenwel nog drie jaar voordat de spoorweg geopend wordt; in de tussentijd moet al het materiaal voor de mijnaanleg met paard en wagen worden aangevoerd.

Al in 1898 wordt een begin gemaakt met het afdiepen van twee schachten in de concessie Carl te Schaesberg. In 1906 komt deze mijnzetel onder de naam Oranje-Nassau II tot regelde productie nadat een verbinding tot stand is gebracht met de spoorlijn Sittard-Herzogenrath. Twee jaar later doet de familie Honigmann haar aandelen over aan Les Petits Fils de François de Wendel & Co en treedt Friedrich af als commissaris van de onderneming. Na zijn vertrek wordt de onderneming verder uitgebreid met de mijnen Oranje-Nassau III en IV, die respectievelijk in 1917 en 1928 in vol bedrijf komen.

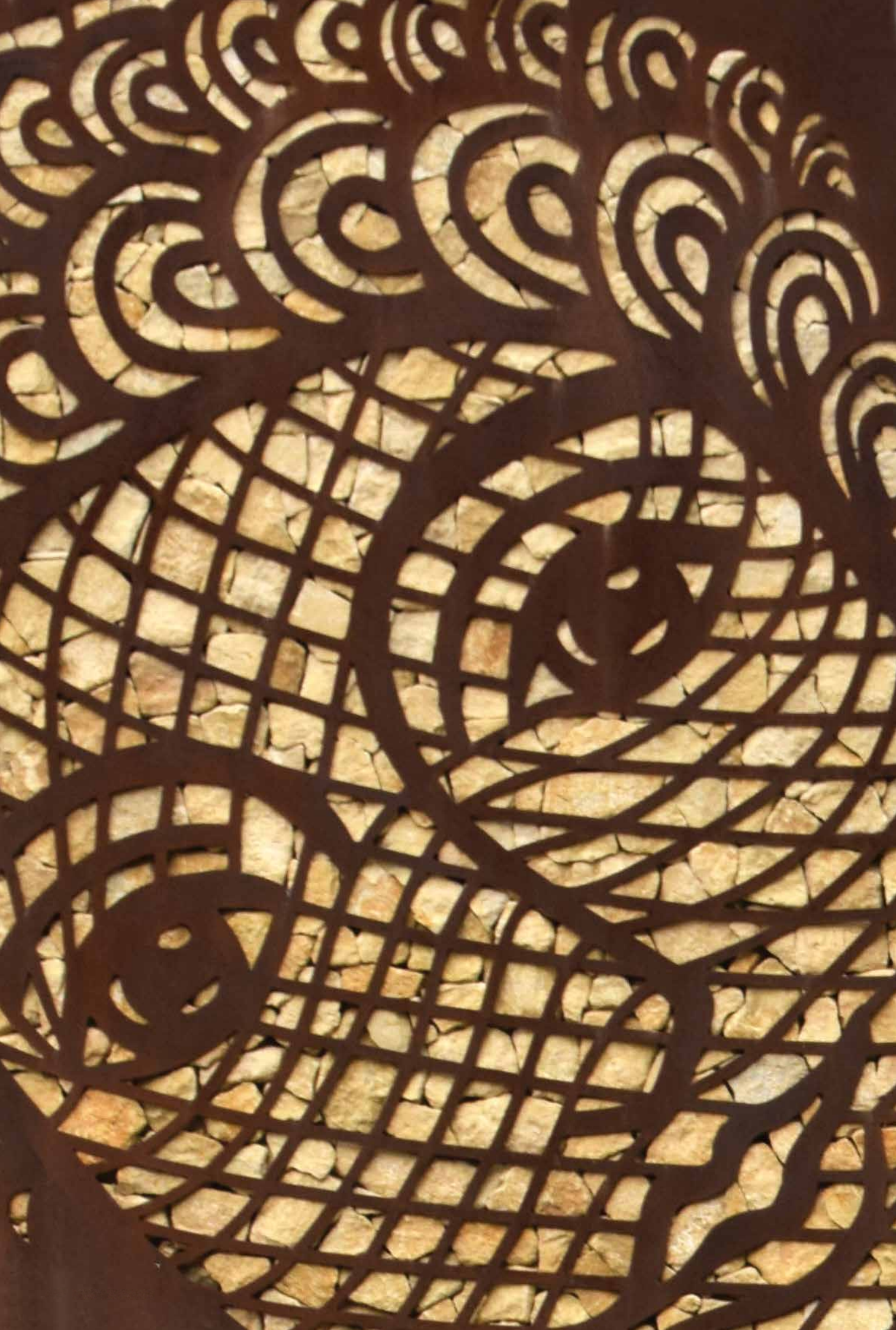
Conclusie

Sarolea en de gebroeders Honigmann waren de grondleggers van de moderne steenkoolmijnbouw in Limburg. Door het initiatief van de Oranje-Nassau groep en de aanleg van de spoorweg Sittard-Herzogenrath worden vele nieuwe concessieaanvragen ingediend. De regering ziet zich hierdoor voor problemen geplaatst omdat zij de Nederlandse belangen veilig wil stellen. In 1899 wordt een staatscommissie ingesteld met de opdracht te onderzoeken of een gedeelte van het in Limburg beschikbare steenkoolterrein van staatswege ontgonnen behoort te worden en in 1901 wordt besloten het gehele terrein voor de staat te reserveren. Bij wetten van 1911 en 1912 wordt tenslotte ook de rest van het Limburgse steenkoolveld aan de staat toegewezen. Uiteindelijk worden vier staatsmijnen opgericht: Wilhelmina, Emma, Hendrik en Maurits. Ondertussen was men ten gevolge van de gunstige ontwikkelingen in Heerlen ook op de concessies Willem-Sophia en Laura en Vereniging tot ontsluiting overgegaan.

Hoewel er meer concessies waren, slaagden Sarolea en de gebroeders Honigmann als eersten in het oprichten van een spoorlijn en mijnzetel in Zuid-Limburg. Persoonlijke factoren moeten van doorslaggevende betekenis worden geacht voor de oprichting van de ondernemingen. Het tot stand brengen van de financiering van de bedrijven lijkt in dit opzicht cruciaal te zijn, hetgeen geen verwondering mag wekken gezien de omvang van het financieel vermogen dat vereist is voor zowel de aanleg van een spoorlijn als een steenkoolmijn. Het langdurige contact tussen Sarolea en Cluysenaer zorgde er waarschijnlijk voor dat de laatste als directeur der Staatsspoorwegen Saroleas project financieel mogelijk maakte. De gebroeders Honigmann beschikten zelf over het vermogen dat noodzakelijk was om hun project te financieren. Daarnaast hadden Sarolea en de gebroeders Honigmann de nodige technische kennis en ervaring in huis.

Noten

- 1 Friedrich Schunder, *Geschichte des Aachener Steinkohlenbergbaus* (Essen 1968) 188.
- 2 C.E.P.M. Raedts, 'De betekenis van Friedrich Honigmann voor de ontdekking van de peelvelden', *Land van Herle* 29:4 (1979) 84-87.
- 3 M. Meerman, 'De Strijthagermolen; moment-opname uit zijn geschiedenis', *Kerkrade Onderweg* 4 (1993) 91.
- 4 *Nederlandsche Zuider-Spoorwegmaatschappij. Verslag ingevolge art. 21 der statuten, voor de gewone algemeene vergadering van aandeelhouders, gehouden den 8 Juni 1891* (Heerlen z.j.), 6.
- 5 Jan Peet en Willibrord Rutten, *Oranje-Nassau Mijnen. Een pionier in de Nederlandse steenkoolmijnbouw 1893-1974* (Zwolle 2009) 27-28.
- 6 Zie: https://www.parlement.com/id/vg09llfrgbys/p_h_piet_van_zeil. Geraadpleegd 31 maart 2021.
- 7 Dat gebeurde nadat ir. A.E. Dinger in 1925 was benoemd tot hoofdingenieur van de afdeling bouwzaken van Staatsmijnen. Zie: *Limburgsch Dagblad*, 28 augustus 1938 en H. Lindelauf, *De ABP-tuin; groene long in een werkende stad* (Heerlen 1996).
- 8 www.openmonumentendagheerlen.nl/omdh/villa-beukenhorst. Geraadpleegd 31 maart 2021.
- 9 H.L.C.H. Sarolea, 'Gebruik van den Tacheometer in Nederland', *De Ingenieur* 1 (1886) 280-281. En eerder door Cluysenaer: J.L. C(luysenaer), 'Tacheometrische terrein-opname voor een stoomtramweg', *De Ingenieur* 1 (1886) 40.
- 10 Roland Bisscheroux, 'De Indië connectie. Begin van de moderne steenkoolmijnbouw in Nederlands Indië en Nederland', *MijnStreek* 1:1-2 (2016) 10-17.
- 11 Peet en Rutten, 398.
- 12 C.L. van Nes, 'Historisch overzicht van het delven der schachten in het Zuid-Limburgsche kolenbekken', in: *40 jaren spoor en mijnen in Zuid-Limburg. 1896-1936* (Heerlen 1936) 142-159, 143-146.
- 13 Peet en Rutten, 40.



De Dame van Voerendaal

KOOS LINDERS

Drs. Koos Linders is theoloog en secretaris van de redactie van dit tijdschrift.

Sinds eind oktober 2020 wordt het plein vóór het station van Voerendaal gesierd met een beeld van een vrouwenkop van wat genoemd wordt de 'Dame van Voerendaal'. Het beeld is uitgevoerd in cortenstaal en opgevuld met kunradersteen. Het is een hedendaagse kunstzinnige weergave van een beeld van een Romeinse vrouw uit de tweede eeuw na Chr.

Het Limburgs Museum te Venlo heeft in samenwerking met de gemeente Voerendaal voor het onderwijs een zoektocht georganiseerd in de vorm van een spel met als titel: 'Het mysterie van Dame Voerendaal'.¹ In deze bijdrage stellen wij daarom de vraag: wie was deze dame?

Venus?

De eerste keer dat over de vondst van het originele beeld werd bericht, was in 1918.² De vindplaats was het terrein van de N.V. Eerste Nederlandsche Kalkmaatschappij gelegen ten zuiden van de Rijksweg van Klimmen naar Kunrade, ten oosten van de spoorweg van Heerlen naar Maastricht en ten westen van de veldweg die tegenover de laan van kasteel Haeren op de Rijksweg uitkomt. Bij het graven van de funderingssleuven voor de kalkoven stuitte de arbeiders op een aantal stenen, die bij nadere bestudering brokstukken bleken te zijn van een beeldhouwwerk in Romeinse stijl in Nievelsteiner zandsteen. Een van die brokstukken bleek een vrouwenkop te zijn, ongeveer 50 cm groot, waarvan rechterwang en -oog en de neus licht beschadigd was. Opvallend was het kapsel: boven het voorhoofd was het haar krullend hoog opgekamd, daarachter zat een diep zittende haarband, waarachter de rest van het haar in

twee vlechten was samengebracht. De weergave van de krullen was conventioneel en de oren waren bijna niet zichtbaar. "Het leek ons het hoofd te zijn van een Venusbeeld", zo schrijft de auteur.³ Op het terrein werden nog tal van Romeinse huishoudelijke voorwerpen gevonden, hetgeen wees op bebouwing. Ten zuiden van het terrein vonden de werklui hogerop sporen van een Romeinse weg, een bewijs dat de woning vrij dicht aan de weg gelegen moet hebben.

Diana?

De eerste stadsarchivaris en conservator van Heerlen was Piet Peters (1865-1940), die in 1922 aangesteld werd als beheerder van de gemeentelijke oudheidkundige verzamelingen. Peters was een enthousiast en toegewijd onderzoeker van de geschiedenis van Heerlen en maakte in zijn schriften ijverig notities van alle vondsten in en om de stad. Zo noteerde hij in schrift nr. 41 de vondst van het vrouwenhoofd en zette daar tussen haakjes achter: "Diana jachtgodin?". Hij betwijfelde dat het vrouwenhoofd gebeeldhouwd was uit Nievelsteiner zandsteen: hij dacht eerder aan een steensoort uit de omgeving van Trier.⁴ Het beeld kreeg uiteindelijk een plaats in het Bonnefantenmuseum in Maastricht. Daarna bleef het enkele decennia stil rond het beeld, tot in 1962 de stadsarchivaris van Heerlen, L. van Hommerich, in de Historische Kroniek van *Het Land van Herle* melding maakt van een aanwinst voor het Gemeentelijk Oudheidkundig Museum van Heerlen: 'een afgietsel van de zandstenen *gebeeldhouwde romeinse vrouwenkop*, die in 1918 (sic!) gevonden werd ... in Voerendaal'.⁵

De 'vrouwenkop' zoals gevonden bij kasteel Haeren in 1917. Foto: Limburgs Museum – Centre Céramique.

Ansichtkaart uit 1967 van het in 1962 verworven afgietsel in het Heerlense museum. RhH, Collectie Thermenmuseum, inv.nr.38.



Van Hommerich wijst op de eigenaardigheid van het kapsel, maar hij geeft geen nadere informatie over de identiteit van de vrouw. In 1969 publiceerde Van Hommerich een kort overzicht van goden en godinnen in Romeins Limburg.⁶ In dat overzicht is sprake van een Diana-kop die bij een levensgroot beeld van deze godin zou behoren. Twee jaar eerder berichtte de redactie van *Het Land van Herle* dat ten behoeve van de tentoonstelling *Römer am Rhein* in de Neue Kunsthalle te Keulen een 'gebeeldhouwd hoofd van Diana' in bruikleen was afgestaan.⁷ Tussen 1918 en 1967 heeft Venus dus een transformatie doorgemaakt van Venus naar Diana. Wellicht is gekozen voor de interpretatie van Diana omdat deze als godin van de jacht lastig met wapperende haren door bos en veld zou kunnen rennen, met pijl en boog in de aanslag. Of heeft de interpretatie van Peters, namelijk dat het om de jachtgodin Diana zou kunnen gaan, de doorslag gegeven?

Hariasas?

In het gedenkboek van Voerendaal uit 1949 legt Van Hommerich een relatie tussen de Dame van Voerendaal en een etymologische verklaring van de naam van kasteel Ha(e)ren.⁸ De *genius loci* (de

beschermende, goddelijke geest van de plaats) *Hariasas*, een Germaanse godin die haar naam gegeven zou hebben aan alle plaatsen in de regio die '-haren' bevatten, lag volgens Van Hommerich ten grondslag aan de naam van kasteel Ha(e)ren. Deze godin, een oorlogsgodin, werd in de Romeinse tijd tussen Rijn en Maas vereerd, getuige onder andere de vondst van een inscriptie die de naam vermeldt van Tiberius Ulpius Acutus, die een toewijding beschrijft aan *DEAE HARIASAE*, de godin *Hariasas*.⁹ Zo zou de godin ook vereerd zijn in de omgeving van Maastricht, waar haar naam volgens Van Hommerich terugkeert in onder andere Borgharen en Neerharen. Na deze constatering vermeldt Van Hommerich de vondst van een klein tempeltje in de buurt van Haren en die van een 'Romeins beeld, een vrouw voorstellend', daarmee impliciet suggererend dat het hier om de godin *Hariasas* zou kunnen gaan. Deze suggestie is uitermate twijfelachtig, omdat de naamsverklaring van 'Haren' toch elders gezocht moet worden, namelijk bij de naam van de eerste bewoners van het kasteel of bij de toponymische betekenis van het woord 'haar': hoogte in het veld/de heide.¹⁰ Bovendien is van de godin *Hariasas* geen enkele afbeelding of beeld bekend om gerechtvaardigde conclusies te kunnen trekken.



Het recente kunstwerk van de 'Dame' bij het station in Voerendaal, 2021. Foto: R. Braad.

Of...?

Bij het vinden van dergelijke beelden dachten archeologen in het begin van de twintigste eeuw al snel aan al dan niet geïmporteerde beelden van godinnen, tenzij het duidelijk om andere figuren ging, zoals bij grafmonumenten als van het in Heerlen gevonden Ubische echtpaar. Bij de 'Dame' kan enige gelijkheid met Diana geconstateerd worden: korte krullen, haarband, vlechten. Diana bond haar haren in een vlecht samen om niet gehinderd te worden bij de jacht. Echter, de haarband van Diana had meestal de vorm van een sikkel of werd getooid met een omgekeerde maansikkel omdat Diana immers ook de godin van de maan was. Een opmerkelijke vondst op het terrein van de Romeinse villa bij Ten Hove, Voerendaal, toont een fragment van zwart aardewerk (*terra nigra*), waarop een inscriptie te lezen staat van de wijding aan een (onbekende) godin, wier naam eindigt op ... ANA, hetgeen zou kunnen wijzen op Diana.¹¹ Een relatie tussen dit fragment en de Dame is echter nooit aangetoond. Dat deze godinnen-interpretatie nu is losgelaten en archeologen spreken over 'de Dame van Voerendaal', heeft met twee dingen te maken. Allereerst: er is geen archeologisch bewijs

gevonden dat het hier om Venus, Diana of welke godin dan ook zou gaan. De godinnen-interpretatie kwam vanuit de insteek van de archeologen van voor de Tweede Wereldoorlog die vooral gericht was op (prachtige) vondsten, in onze omgeving vooral de villa's en de supervondst van het badhuis in Coriovallum. Hun uitgangspunt was dat de Romeinen ons de beschaving brachten en dat zij hier als echte import-Romeinen gewoond zouden hebben.¹² Ieder gevonden beeld zou dus van een geïmporteerde god of godin moeten zijn, tenzij dat duidelijk niet het geval was.

Na de Tweede wereldoorlog kregen archeologen meer aandacht voor de nederzettingen in de regio en voor de mensen die al vóór de komst van de Romeinen hier woonden. Het onderzoek naar de *villa* in Voerendaal leverde onder meer op dat het terrein al van voor het begin van de jaartelling continu bewoond is geweest. Dit rechtvaardigt de conclusie dat de bewoners geen immigranten geweest zijn, maar wel beïnvloed werden door de nieuwe manier van leven: zij begonnen zich een Romeinse levensstijl aan te meten en volgden in hun dagelijks leven onder meer de mode uit Rome.¹³ Een onderdeel van die

levensstijl was ook het goed zichtbaar plaatsen van grafmonumenten langs de uitvalswegen buiten de nederzetting. In het licht van deze opvatting/interpretatie is het beeld eerder een onderdeel van een grafmonument zoals we die op talloze plaatsen in het Romeinse Rijk kunnen aantreffen.

Kijken we vanuit dit inzicht opnieuw naar het hoofd van de Dame en met name naar haar kapsel, dan valt op dat zij volgens de laatste mode gekapt was en het kapsel droeg van Vibia Sabina (85-136), de vrouw van keizer Hadrianus, die tussen 117 en 138 keizer van het Romeinse rijk was. Haar portretten vertonen soms een ingewikkeld kapsel, maar tonen soms ook een eenvoudigere coiffure met krulletjes en een haarband waarbij het haar achter die band in een staartje in de hals of in een soort paardenstaartachtige vlecht gedragen werd.¹⁴ Dat kapsel was door de welgestelde dames in het Romeinse Rijk eenvoudiger na te volgen en dit zien we ook terug bij de Dame van Voerendaal. Vibia Sabina was zodoende in zekere zin een Romeinse influencer op het gebied van de laatste haarmode uit Rome...

Het onderzoek naar de Dame van Voerendaal en de villa Ten Hove is nog steeds gaande.¹⁵ Wellicht vinden we ooit een aanknopingspunt om de Dame een naam te geven. Tot dat moment



Buste in het museum Musei Capitolini te Rome van Vibia Sabina (85-136), vrouw van keizer Hadrianus. Foto: Palazzo dei Conservatori, Wikimedia Commons.

blijft ze ons met haar raadselachtige ogen en interessante coupe anoniem aankijken.

Noten

- 1 In dit spel 'Het mysterie van Dame Voerendaal' gaan leerlingen van basis- en voortgezet onderwijs met behulp van archeologen en experts op zoek naar informatie over de plek waar deze dame woonde. Voor meer informatie: <https://www.limburgsmuseum.nl/onderwijs/voortgezet-onderwijs/het-mysterie-van-dame-voerendaal-vo/>. Geraadpleegd 6 mei 2021.
- 2 W. Goossens, 'Romeinse vondsten in Limburg in 1917', *De Maasgouw* 38 (1918) 5-7.
- 3 Goossens (1918) 6.
- 4 Rijckheydt, Heerlen (RhH), 316 P. Peters, gemeentearchivaris/conservator Heerlen. Vgl. RhH, Documentatie Thermenmuseum Heerlen, inv.nr. 901, Voerendaal – nabij Haeren, opgraving 1917.
- 5 L. van Hommerich, 'Historische Kroniek', *LvH* 12:4 (1962) 108.
- 6 L. van Hommerich, 'Over goden en godinnen in Limburg. Ie – IVe eeuw', *LvH* 19:1 (1969) 40-46.
- 7 *LvH* 17:2 (1967) 55.
- 8 L. van Hommerich en F. Welters *Gedenkboek Voerendaal* (Heerlen z.j. [1949]) 61-62.
- 9 Voor de volledige tekst van de inscriptie, zie: O. Hirschfeld en C. Zangemeister *Inscriptiones Trivm Galliarvm et Germaniarvm Latinae* (Berolono [Berlijn] 1906) 556.
- 10 F. Gerards, 'Kanttekeningen bij de stelling dat het oudadellijke geslacht Van Haren afkomstig is van kasteel Haeren', *LvH* 50:3-4 (2000) 111-120. <http://www.etymologiebank.nl/trefwoord/haar3#berkelplaatsnamen>. Geraadpleegd 1 december 2020.
- 11 W. Willems, 'De grote villa van Voerendaal', in: P. Stuart en M. de Grooth (red.), *Langs de weg. De Romeinse weg van Boulogne-sur-Mer naar Keulen, verkeersader voor industrie en handel: Villa Rustica, het Romeinse boerenbedrijf in het Rijn/Maasgebied* (Heerlen/Maastricht 1987) 46-50, 49.
- 12 Ik volg hier, met dank, de gedachtegang van drs. Béatrice de Fraiture, die als archeoloog nauw verbonden is aan het onderzoek naar de villa in Voerendaal, gecoördineerd door het Limburgs Museum in Venlo. E-mail d.d. 29-10-2020.
- 13 Zie ook Willems (1987) 46.
- 14 A. van Hamme, *De vrouwen van de Adoptiekeizers* (Gent 2009) 47.
- 15 Béatrice de Fraiture, 'Cold Case Villa Voerendaal', *Archeologie in Limburg* nr. 120 (2019) 17-18.

JAC SMEETS

Mr. ir. Jac Smeets is architect BNA, amateurhistoricus en bestuurs- en werkgroeplid van 'Het Land van Herle'.

Lucien Hautvast (1865-1923), een wereldberoemd autocoureur uit Merkelbeek

Deze bijdrage kan gezien worden als een vervolg op het artikel 'Autosport in Heerlen in het begin van de 20^e eeuw' (MijnStreek 3:3 (2020) 4-9 en verhaalt over de in Merkelbeek geboren autocoureur Lucien Hautvast. Hij begon zijn sportcarrière als wielrenner, maar om gezondheidsredenen besloot hij over te stappen naar de autosport. Daarin zou hij vele successen behalen. Van deze successen wordt in dit artikel verslag gedaan. De autosport bracht hem in contact met heel wat personen van aanzien, waaronder de koninklijke familie van België.

Op 3 december 1865 werd in het landelijke Merkelbeek de aangifte gedaan van de geboorte van een nieuwe inwoner, genaamd Lucien Hautvast. Hij werd ingeschreven als Jacques Andre Lucien Hautvast en was de zoon van Pieter Joseph Hautvast en Maria Anna Elisabeth Toussaint. Hij groeide op in Douvergenhout als een gewone dorpsjongen.¹ Niets wees erop dat hij ooit zou worden uitgeroepen tot beroemdste autocoureur van de wereld.

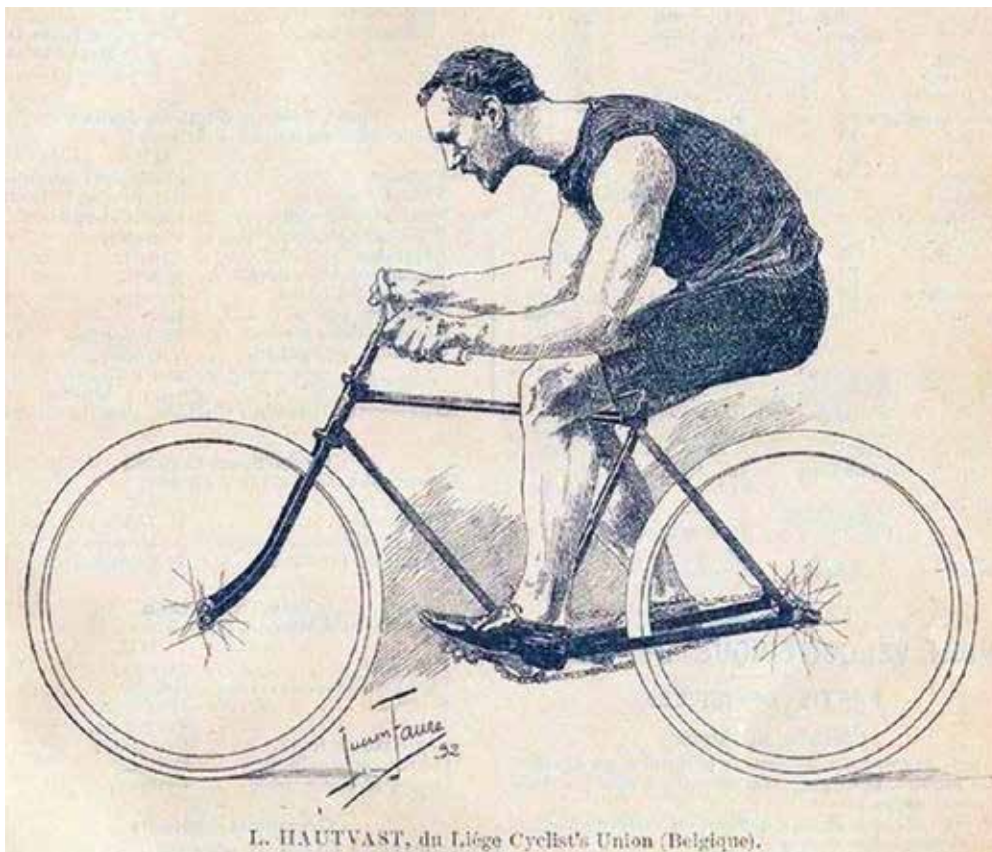
Rond zijn achttiende levensjaar vertrok hij naar Bombay bij Luik om zich te bekwamen in het vak van fotograaf. Zijn moeder was geboren in Dalhem en in Bombay getrouwd. Het is daarom niet verwonderlijk dat hij zich na zijn opleiding in Luik vestigde. Hoewel hij financieel niet onbemiddeld was, voorzag hij in zijn levensonderhoud door middel van het maken van familiefoto's.

Professioneel wielrenner

Naast zijn beroep als fotograaf had hij grote belangstelling voor de technische ontwikkelingen met betrekking tot het verplaatsen van personen of per fiets of per automobiel. Het wekt dan ook geen verbazing dat hij in de tweede helft van de jaren tachtig van de negentiende eeuw een fiets aanschafte om zijn sporthart te behagen.² In 1889 maakte hij een fietstocht naar Rome. Dankzij dat vehikel, een waar martelwerktuig in vergelijking met de tegenwoordige modellen, kreeg hij niet alleen een bredere blik op de wereld, tevens besloot hij zich op de wielersport te concentreren. Hautvast werd professioneel baanwielrenner. En hierin bleek hij niet onverdienstelijk te zijn. Een jaar later al behaalde hij zijn eerste succes door de 'Mijl van Spa' te winnen en derde te worden op het Europees kampioenschap gehouden te Keulen.³ Bij die laatstgenoemde wedstrijd liep hij een voedselvergiftiging op die hem de daarop volgende jaren parten zou spelen bij lichamelijke inspanning. Desondanks wist hij goede resultaten te boeken.

In 1891 werd hij tweede in de rit Brussel-Antwerpen-Herentals-Aarschot-Leuven-Brussel (Course La Coulisse Theatrale et Sportive) en in 1893 winnaar en Nationaal Kampioen Baan 10 km te Brussel.

Opvallend is dat Hautvast in de uitslagenlijsten van zowel de wielervedstrijden als bij de latere autoraces als Belg wordt vermeld.⁴ Hieruit valt op



Wielrenner Lucien Hautvast op de fiets, februari 1892

te maken dat hij met zijn vertrek uit Merkelbeek naar het Luikse de nationaliteit van zijn moeder heeft aangenomen. Hierdoor is het tevens verklaarbaar dat in Nederland nauwelijks over hem geschreven werd en hij hier in vergetelheid is geraakt.

De genoemde voedselvergiftiging bleef voor problemen zorgen en daarom besloot Lucien Hautvast met de (baan)wielersport te stoppen. In 1896 opende hij een rijwielzaak en kon hij, dankzij zijn contacten uit de tijd van zijn carrière als baanwielrenner, het Belgische leger van de benodigde fietsen voorzien.

Overstap naar de autosport

Dankzij de uitvinding van de benzinemotor in 1867 raakte de ontwikkeling van de automobiel in een stroomversnelling.⁵ In 1885 werd de eerste auto met benzinemotor gebouwd.⁶ In diverse Europese landen verschijnen autofabrieken waaronder in België waar de eerste fabriek in 1897 gebouwd werd.⁷

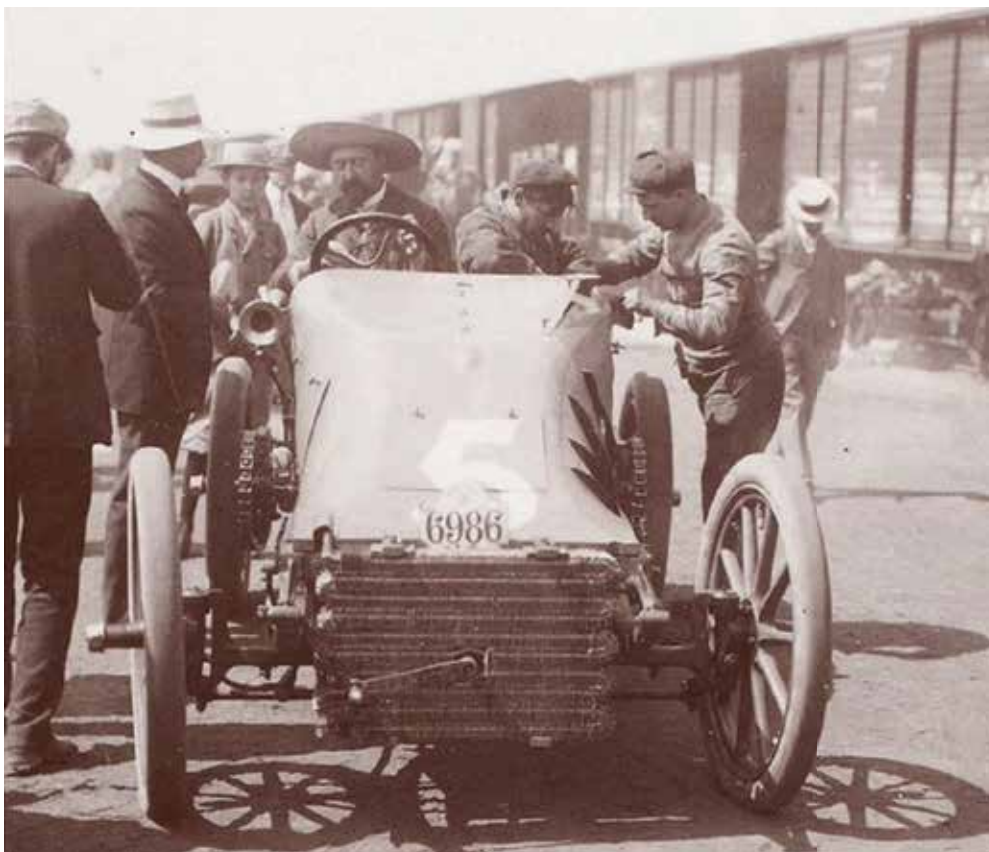
Heel begrijpelijk dat de sportman Lucien Hautvast zich na zijn loopbaan als wielrenner op de autosport ging toeleggen. De tijd was er immers rijp voor. In 1899 werd hij lid van de Koninklijke Automobielclub van België. Een jaar

later al nam hij plaats in het bestuur waar hij de functie van secretaris op zich nam. Lucien Hautvast kocht een Clément, een Franse auto waarmee wedstrijden werden gereden.⁸ In 1899 nam hij deel aan autoraces in Spa.

Hij was in de greep van het autovirus en rond de eeuwwisseling nam hij met een Vivinus deel aan racewedstrijden. Op 24 juni 1900 wist hij de wedstrijd Spa-Bastogne-Spa te winnen.⁹ Een jaar later nam hij deel aan de race Parijs-Bordeaux op 29 mei 1901. Zijn deelname was echter niet succesvol. De auto van coureur Leon Serpollet vloog in brand en Lucien Hautvast werd gearresteerd waardoor hij de wedstrijd moest staken. Wel wist hij met zijn Vivinus op 3 juni 1901 de heuvelklim van de citadel van Namen te winnen. Later dat jaar lukte het hem ook nog de wedstrijd Namen-Bastogne-Namen op zijn naam te zetten.

Als coureur in het team Pipe

Door hun gemeenschappelijke racehobby raakte hij bevriend met baron Pierre de Crawhez en graaf Jules Albert de Dion, die beiden een belangrijke plaats innamen in respectievelijk de Belgische en Franse Autoclub. Vanwege deze



Lucien Hautvast in zijn Pipe I aan de start van het Circuit des Ardennes 23 juli 1904

vriendschap kreeg Hautvast uitnodigingen om deel te nemen aan belangrijke internationale autoraces. Hij werd opgenomen in het team van Pipe en werd daarmee in 1902 officieel autocoureur voor dit Belgische automerk.¹⁰

Op 31 juli 1902 stond de race op het Circuit des Ardennes, een parcours rondom Bastogne, op het programma waaraan Lucien Hautvast deelnam. Hij wist op een 24^e plaats te eindigen in een internationaal rijdersveld.

De internationale autowedstrijden voor de Grote Prijs waren wegwedstrijden van stad naar stad. Deze wedstrijden werden in 1903 voor het laatst gereden, vanaf 1904 worden de races gehouden op een circuit.

Van 24 tot en met 26 mei 1903 nam Lucien Hautvast deel aan de eerste Grand Prix van dat jaar. De rit ging van Parijs naar Madrid. Een maand later, op 22 juni 1903, eindigde hij als 16^e bij de race op het Circuit des Ardennes.

In 1904 verscheen er voor het eerst een artikel in een Nederlandse krant waarin Lucien Hautvast vermeld werd. Op 3 juni werd melding gemaakt van het feit dat op 17 juni nabij Homburg, in de Taunus (D), de Gordon Bennet wedstrijd zou worden gereden. Ook publiceerde de krant een deelnemerslijst. Lucien Hautvast reed voor het

Belgische team met een Pipe.¹¹ In deze race eindigde hij op de 6^e plaats. Enige dagen later wist een krant te melden: *"Volgens een telegram uit Wiesbaden aan de Frankfurter Zeitung heeft de Belgische automobilrijder Lucien Hautvast, die in den Gordon Bennet wedstrijd het rijtuig no. 6 bestuurde, bij Usingen met zijn auto een werkman van de telegraaf overreden. Zijn rijtuig is in beslag en Lucien Hautvast op bevel der overheid in hechtenis genomen"*.¹² Deze arrestatie had voor Hautvast echter geen gevolgen want op 25 juli deed hij mee aan de race op het Circuit des Ardennes waarbij hij helaas moest opgeven. Een paar dagen later had hij meer geluk want op 27 juli wist bij de Heuvelklim Malchamps bij Spa op zijn naam te zetten.

Op 21 juli 1906 was er een internationale automobielwedstrijd waarbij de rijders een snelheidsproef aflegden vanuit Spa naar Nijmegen en van daaruit weer terug naar Spa. De Nederlandse krant vermeldt niet alleen het deelnemersveld, maar doet tevens verslag van de doorkomst in Nijmegen.¹³ Deze rit was een onderdeel van het regelmatigheids criterium dat door Hautvast gewonnen werd. Enkele dagen later, op 26 juli, later wist Lucien Hautvast de Heuvelklim Malchamps bij Spa voor



Lucien Hautvast op de tweede race dag op het Circuit des Ardennes, 25 juli 1904

de tweede keer op zijn naam te zetten. Hij is de eerste coureur die dit criterium tweemaal wist te winnen.

De successen van Lucien Hautvast waren ook doorgedrongen tot Leopold II, de koning van België. Hij werd ontboden op het kasteel van Laken omdat de beoogde opvolger van Leopold, prins Albert, wenste auto te leren rijden en Lucien Hautvast was hem als leermeester aanbevolen. Lucien nam dit aanbod graag aan. Eerder dat jaar al had prins Albert een auto gekocht. Zo kon het gebeuren dat de Belgen op zekere dag hun kroonprins voor een proefrit voorbij zagen komen met Lucien Hautvast aan zijn zijde, die hem in de eerste beginselen van het autorijden onderrichtte.¹⁴

Het grootste succes in zijn carrière behaalde Lucien Hautvast door op 14 juni 1907 als tweede te finishen in de Grote Prijs van Duitsland: de 'Kaiserpreis'. Deze race was de voorloper van de latere GP van Duitsland en werd verreden op het circuit van Homburg in de Taunus. Hij ontving zijn beker uit handen van keizer Wilhelm II.

De tweede dag van het raceweekend op het Circuit des Ardennes, 26 juli 1907, sloot Lucien Hautvast af met het winnen van de 'Coupe des 100 km'.¹⁵ De vermelding van deze zege in een Nederlandse krant was tevens de laatste vermelding van de prestaties van Lucien Hautvast wat betreft zijn verrichtingen als autocoureur. Daags daarna nam Hautvast deel aan de Grote Prijs die voor de laatste keer op het Circuit des Ardennes te Bastogne gehouden werd. Deze race was voor hem allerminst een succes. Zijn auto raakte van de weg en hij stortte in het ravijn. Twee toeschouwers kwamen bij dit ongeluk om het leven en Hautvast raakte ernstig gewond.

De overstap naar team Clément-Bayard

Het behalen van de tweede plaats in de 'Kaiser Preis' was voor Gustave Adolphe Clément-Bayard reden om Hautvast uit te nodigen voor zijn automerk te gaan racen.¹⁶

We stellen vast dat hij dat aanbod heeft aangenomen. Op 7 juli 1908 immers nam hij in een Clément-Bayard deel aan de Grote Prijs van Frankrijk op het circuit van Dieppe. Doordat hij



*De tweede prijswinnaar van de Kaiserpreis 1907,
Lucien Hautvast in de Pipe*



De GP van Frankrijk 1908, Lucien Hautvast in zijn Clément-Bayard

uitviel met een kapot wiel bleef succes uit. Meer succes had Lucien door op 6 september de Coppa Forio, gereden op een wegcircuit rond Bologna (I), in zijn Clément-Bayard uit te rijden.

Het grootste succes in de nieuwe auto behaalde hij door als vijfde te eindigen in de eerste 'American Grand Prix'. Deze race werd op 26 november 1908 gereden op het circuit van Savannah (Georgia, USA). Aanvankelijk zag het er niet gunstig uit voor Lucien Hauvast, hij moest deze race rijden met het startnummer 13. Hierover maakte hij voor de start grapjes met de aanwezige journalisten. Deze vijfde plaats leverde hem de mooie som van 50.000 Goudfranken op. Helaas bezorgde de in 1907 opgelopen blessure hem nog te veel ongemak en kostte hem zo veel energie dat hij besloot met racen te stoppen. Hij trok zich terug in Spa.

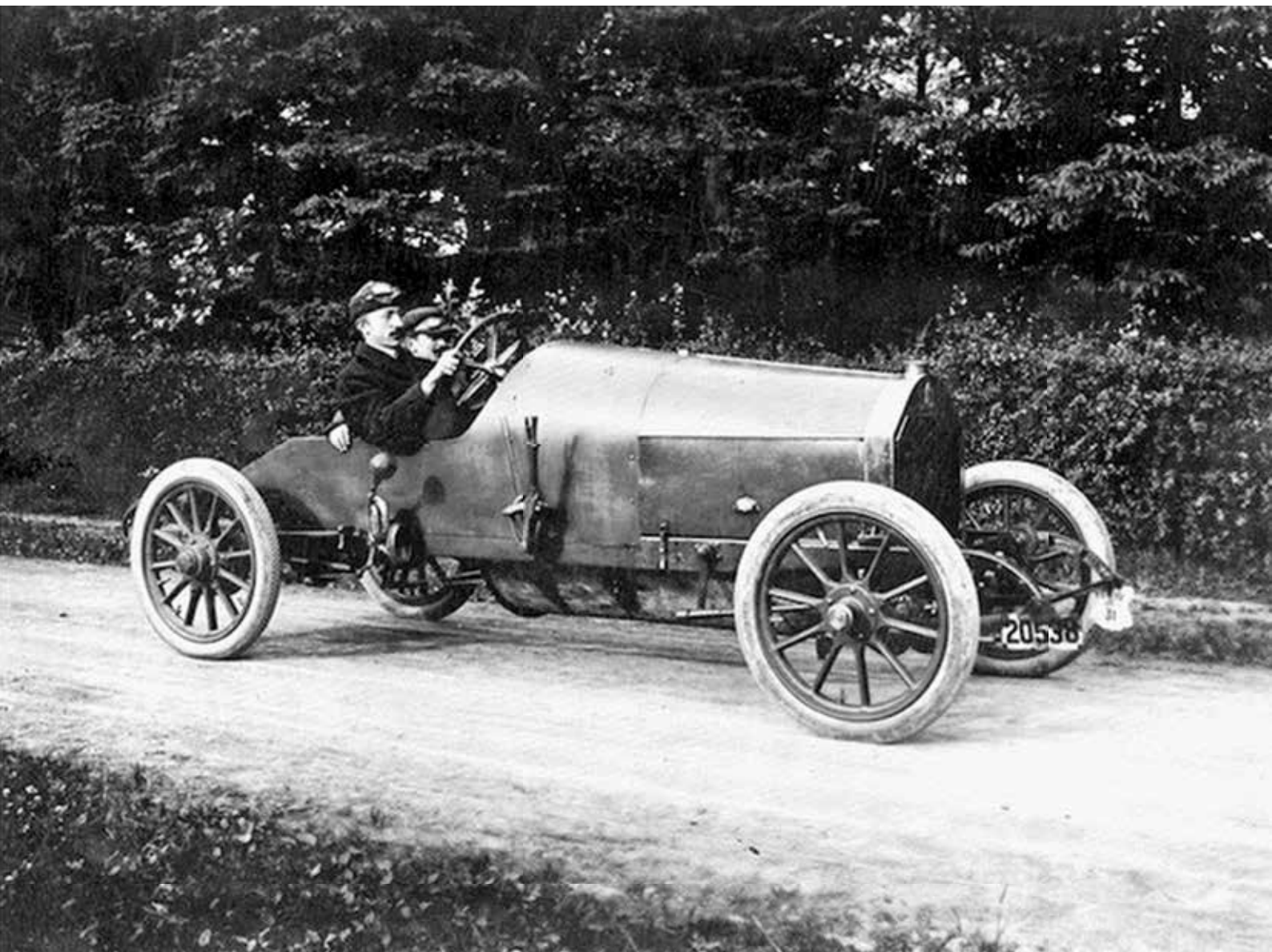
Afscheid als coureur in een Springuel

Maar niet voor lang want het bloed kruipt waar het niet gaan kan en Lucien Hautvast pakte het racen toch weer op. Op 21 mei 1911 werd hij de winnaar van de Bethane / Coupe de la Meuse in zijn woonplaats Spa. Hij deed nu mee met een Springuel.¹⁷

Zijn laatste race verreed hij op 21 juli 1912. Dit was de eerste Belgische Grand Prix die dat jaar gereden werd op het circuit van Anseremme-Dinant. De in 1907 opgelopen blessure speelde hem nog steeds parten en nu besloot hij zijn carrière als autocoureur definitief te beëindigen. Hij was toen 48 jaar oud en had een groot vermogen vergaard. Hij trok zich terug in zijn villa in Spa en richtte zich meer en meer op het handelen in autobanden. Hij heeft nog 10 jaar van zijn pensioen kunnen genieten: hij overleed op 26 december 1923; werd slechts 58 jaar oud.

Ik wil eindigen met onderstaand triestige verslag van de begrafenis van Lucien Hautvast dat op 27 december 1923 verscheen in de sportkrant 'Les Sports'.

Lucien Hauvast heeft het merk van een Belgische auto beroemd gemaakt (Pipe). Hij was ook medewerker van de Automobile Club of Belgium als tijdwaarnemer. Toch liep er slechts een dozijn vrienden achter de lijkwagen en niemand vertegenwoordigde de AC van België of het merk van een auto. Baron Pierre de Crawez, voorzitter van de FACPB (Federatie van de Provinciale Automobiellclubs van België) was aanwezig en ook M.M. Josse Rosseels (vertegenwoordiger van de LVB, Belgische wielerklassen), Kuhling en Kinet. Er lag een boekje op de kist (van de familie) en een krans (van de Automobile Club van Namen – Luxemburg 'voor de oude vriend van de heroïsche goede oude tijd'). Lucien Hautvast is begonnen met fietsen. Zijn eerste prestatie leverde hij bij een race van 150 km waarbij hij als tweede achter Van der Eynde eindigde met zijn fiets op zijn schouders. Geadviseerd door zijn vriend Pierre de Crawhez begon hij rond 1900 met autoracen. Hij won verschillende races in België. Tijdens de race Parijs-Bordeaux werd hij gestopt in Angoulême door het vuur van de auto van Serpollet. Hij nam ook deel aan enkele Gordon Bennet Cup-races en aan talloze bijeenkomsten in het buitenland. Hij had uitzonderlijke technische vaardigheden en was erg kalm van karakter. Hij sprak met een langzame en stille stem. Hij was ook gezien in de handel en de industrie. Hij hield zich lange tijd bezig met de verkoop van banden in België¹⁸



De Springuel, de raceauto waarmee Lucien Hautvast zijn laatste twee racejaren gereden heeft

Noten

- 1 Pieter Joseph Hautvast was van 1862 tot 1886 burgemeester van de gemeente Oirsbeek.
- 2 In 1885 werd de eerste fiets gebouwd met kettingoverbrenging met gelijk grote wielen zoals bij de tegenwoordige fietsen.
- 3 Basisinformatie op Franse Wikipedia site met zoektitel Lucien Hautvast, gezien op 21-07-2020.
- 4 <http://fabiofarelli.blogspot.com/2019/12/lucien-hautvast-een-nederlandse-belg.html>, gezien op 21-07-2020.
- 5 In 1867 bouwde Nikolaus Otto, zoon van Gustav Otto de oprichter van BMW, de eerste benzinemotor.
- 6 Carl Benz bouwde de eerste watergekoelde benzinemotor op driewielerbasis met een cilinder, https://nl.wikipedia.org/wiki/Carl_Benz, gezien op 21-07-2020.
- 7 In 1897 begon de autobouwer Germain met het bouwen van auto's met benzinemotor: [https://nl.wikipedia.org/wiki/Germain_\(automerkt\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/Germain_(automerkt)), gezien op 21-07-2020.
- 8 Clément was een Franse auto uit de fabriek van August Clément te Parijs: <https://nl.wikipedia.org/wiki/Cl%C3%A9ment>, gezien op 21-07-2020.
- 9 De Vivinus was een auto van de Ateliers Vivinus SA. Deze auto's werden in Schaarbeek bij Brussel geproduceerd.
- 10 Pipe was de merknaam voor motorvoertuigen die werden vervaardigd door de Belgian Automobile Construction Company (of RVCCB) van de broers Alfred en Victor Goldschmidt, gevestigd in Brussel.
- 11 *Rotterdamsch Nieuwsblad*, 3 juni 1904.
- 12 *Het Volk, Dagblad voor de Arbeiderspartij*, 22 juni 1904.
- 13 In het *Algemeen Handelsblad* van 22 juli 1906 werd het deelnemersveld van deze wedstrijd vermeld en in *Nieuws van de Dag: kleine krant*, 24 juli 1906 werd verslag gedaan van de doorkomst in Nijmegen.
- 14 *Limburgsch Dagblad*, 26 oktober 1950 Dit artikel betreft een interview met een 'Merkelbeeks' familielid over de racejaren van Lucien Hautvast.
- 15 *De Telegraaf*, 29 juli 1907.
- 16 Gustave Aldolphe Clément-Bayard was een Franse industrieel die enige autofabrieken in en rond Parijs bezat.
- 17 Een auto van S.A. des Automobiles Springuel, een autofabriek die gevestigd was in Hoei.
- 18 *Les Sports*, 27-12-1923.

LUK VAN GOOR

Luk van Goor is werkzaam op het vakgebied van de fotogrammetrie en brengt archeologische vondsten tot leven in een digitale driedimensionale wereld.¹ Daarnaast maakt hij ook replica's van archeologische vondsten met behulp van 3D-print technieken.

Souvenir uit de Tweede Wereldoorlog

'In eerste instantie leek het hem een goed idee, het kon dienen als bescherming, maar vluchtend door het bos bedenkt hij zich. Het is zwaar en hij moet vaart maken want de Amerikanen zitten op zijn hielen. Achter zich kijkend schiet hij een paar keer in de richting van het bulderende geluid van de naderende tanks die onafgebroken 75mm granaten afvuren. Iets verderop, op de zandvlakte die voor hem ligt, ziet hij een greppel. Daar kan hij dekking zoeken. Al rennend trekt hij zijn uniformjasje uit, haalt de zinken plaat onder zijn kleding vandaan en zet deze als een soort van laatste eerbetoon tegen een boom. Gespannen kijkt hij om zich heen en richt zijn wapen nog eens in de richting van de Amerikanen. Met zijn jasje in zijn ene hand en zijn wapen in de andere rent hij het bos uit. Hij is nu op de zandvlakte, waar hij vol in het zicht is...'

Dit is een van de mogelijke scenario's die er door je hoofd gaan bij het doen van zo'n mooie historische vondst als het zinken portretje van Adolf Hitler dat ik op 7 maart 2021 vond met mijn metaaldetector. Het portretje werd gevonden in fragmenten en na reconstructie bleek de afmeting zo'n 20 x 30 cm, A4 formaat dus, te zijn.

Volgens Andreas Smulders, collectiemedewerker van het Oorlogsmuseum Overloon, bestonden er allerlei varianten van dit soort plaquettes.² "Helaas waren deze meestal niet voorzien van een merkteken waarmee de fabrikant te achterhalen was. De luxere exemplaren werden vaak door hogergeplaatste ambtenaren of officieren aangeschaft ter verfraaiing van hun



kantoor. De oplages waren in die gevallen relatief klein. Er hingen in die jaren natuurlijk enorm veel portretten van Hitler (niet alleen plaquettes maar ook foto's en schilderijen) op dergelijke kantoren en in publieke gebouwen; het waren vrij gangbare voorwerpen die men overal in de publieke ruimte kon aantreffen."



Ansicht van een straat in de 'Hermann Göringkolonie' (Maria Christinawijk), ca. 1950. Collectie Rijkzekerij.
Uitgave Gebr. Simons, Ubach over Worms.

Naar mijn idee is het goed mogelijk dat deze plaquette van Hitler gerelateerd is aan de 'Maria Christinawijk' in de Heerlense wijk Heksenberg. Deze woonwijk ligt op zo'n 300 meter van de vindplaats ervan. Deze wijk werd in opdracht van Hermann Göring, de tweede man van Hitler, gebouwd om een bijdrage te leveren aan de oorlogseconomie. De wijk heette toentertijd in de volksmond de 'Hermann Göringkolonie'. Om Duitse mijnwerkers en Duitse officieren te kunnen huisvesten werd in 1942 begonnen met de bouw van de Maria Christinawijk. Het 'Volk ohne Raum' zou kunnen wonen in gezonde, veilige – want voorzien van een schuilkelder – en ruime volkswoningen.³

Verder vonden we (Floris van Vugt en auteur) ook nog Amerikaanse voorwerpen waaronder 23 explosieven die we samen met de EOD hebben verwijderd en tot ontploffen hebben gebracht. Wil je zien hoe wij deze voorwerpen hebben gevonden? Houd dan het YouTube kanaal van Floris van Vugt in de gaten.⁴



Noten

- 1 Fotogrammetrie houdt zich bezig met het interpreteren en opmeten van beeldmateriaal bij het bepalen en beschrijven van de vorm, afmeting en ligging van objecten en ook met het maken van kaarten op grond van luchtfoto's die met speciale meetcamera's worden gemaakt. <https://nl.wikipedia.org/wiki/Fotogrammetrie>, geraadpleegd 29-04-2021.
- 2 Het Oorlogsmuseum in Overloon ligt aan het Museumpark 1 in Overloon (NB). Dit museum presenteert de geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog met speciale aandacht voor de slag bij Overloon.
- 3 www.heerlenvertelt.nl/2012/07/een-arische-modelwijk. Geraadpleegd 29-04-2021. Zie ook: E. Agricola, 'De enige nationaalsocialistische modelwijk in Nederland: de Maria Christinawijk ['Hermann Göringkolonie'] in Heerlen', *Land van Herle* 48 (1998) 48-60.
- 4 YouTube, zoeken op Floris van Vugt.

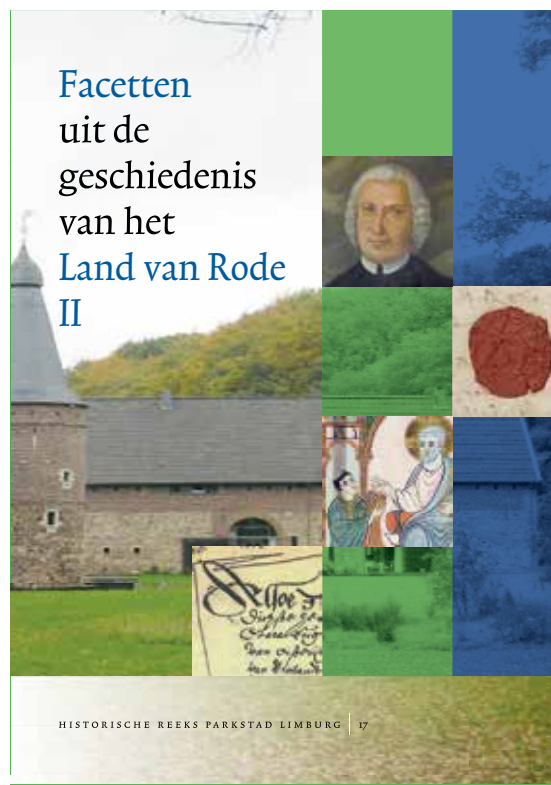
LUC WOLTERS

Drs. Luc Wolters is historicus, eigenaar van geschiedenisbureau 'Historie Present', onder meer voorzitter van Heemkundevereniging 'De Bongard' en conservator van het Limburgs Schutterijmuseum.

Een nieuwe bundel met historische bijdragen over het Land van Rode

Het tweede deel van de *Facetten uit de geschiedenis van het Land van Rode* wordt vrijwel geheel gevuld met bijdragen van de hand van Lei Heijenrath, op één na. Na een voorwoord als voorzitter van de Kerkraadse bronnenstudieclub *Fontes Rodenses* neemt Heijenrath de lezer mee in belangrijke aspecten van de geschiedenis van Kerkrade en omgeving.

De nederzettingsgeschiedenis loopt daarbij als een rode draad door de eerste artikelen, die elkaar op onderdelen overlappen (Vroen-Nulland, de Saffenbergs, belang van internationale oriëntatie) en daarom prima op elkaar aansluiten en elkaar aanvullen. Ook al betreft het enkele in essentie reeds eerder gepubliceerde artikelen (*Jaarboek Veldeke* 2017; *MijnStreek* 2018-3), dan nog is bundeling hiervan nuttig. Ronduit interessant zijn Heijenraths bevindingen dat de stichting van Kerkrade als ontginningsdorp op het plateau tot stand is gekomen vanuit het Ansteldal, uit de richting van Richterich, hoewel mijns inziens wat duidelijker benadrukt had mogen worden waarom het Wormdal aan de andere zijde van het plateau hiervoor niet in aanmerking komt. Daar lag het nabijgelegen 's-Hertogenrade, waaraan separaat aandacht wordt besteed en van waaruit in ieder geval Rolduc gesticht werd. Ook het voor Heijenrath zo vertrouwde aspect van het dialect – voor Kerkrade zo typerend in de Limburgse context – fungeert als argument voor de herkomst van de 'kolonisten' die vanuit de beekdalen de plateaus tot ontginning brachten. Hij voert voorts bewijs aan dat met de in de *Annales Rodenses*



Facetten uit de geschiedenis van het Land van Rode, deel II. Historische Reeks Parkstad Limburg 17 door Lei Heijenrath en Mathieu Huijnen, (Heerlen 2021), 248 blz., geïll.; ISBN/EAN: 978-94-93037-09-0. Prijs: € 29,50 (www.landvanherle.nl/webwinkel).

(vroegste kroniek van Rolduc) genoemde 'calculen' toch echt kolengroeves bedoeld werden. Buiten het tijdvak van de middeleeuwen toont Heijenrath ook thuis te zijn in het Ancien Régime, onder andere met de consequenties

voor de streek – dwangsommen voor Rolduc en Aken – door de poging van Willem van Oranje om de Nederlanden binnen te vallen en de betekenis van de familie Van Berghe van Trips voor het adellijk huis Anstel. Hij biedt ook interessante beschouwingen over de toponiemen (plaatsbenamingen) in Kerkrade. Opvallend terzijde: 'In gen Ham' in die achttiende-eeuwse bron strookt niet met de oostelijke dialecten waarvoor Kerkrade bekend staat. Kleine omissies sluipen er dan altijd wel in (bijv. 124: Adam van Berghe van Trips zal geen 140 jaar zijn geworden (1581/82-1720); 182: niet St.-Lambertus maar St.-Sebastianus schuttersbroederschap), maar dat zijn futiliteiten. Heijenrath heeft in de diverse artikelen van uiteenlopende aard veel van zijn kennis op verdienstelijke wijze gebundeld. In het laatste hoofdstuk zet Mathieu Huijnen (eveneens verbonden aan de *Fontes Rodenses* en eveneens jaargang 1937) aan de hand van een

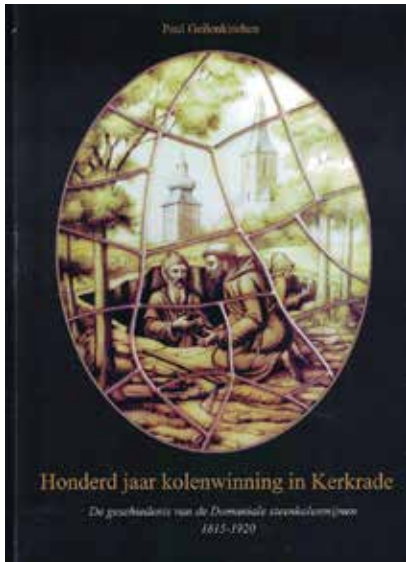
illustratief proces uit 1800-1801 uiteen hoezeer de proces- en bewijsvoering veranderd was in de Franse Tijd ten opzichte van het Ancien Régime. Toen was intimiderende ondervraging, (dreigen met) foltering etc. mogelijk om bekentenissen af te dwingen. Het werkte in de hand dat steeds meer namen genoemd werden van betrokkenen en de meest grote verhalen de ronde deden over gepleegde inbraken: bendevoering, grote aantallen deelnemers, eed zweren, rijden op bokken. Zo niet in de Franse Tijd, waarin de aanzet gegeven werd tot de huidige procesvorming en veroordeling op basis van bewijs. Op theoretisch vlak was hier al veel over gepubliceerd, in de praktijk is het veel illustratiever. Hiermee bezorgt de Historische Reeks Parkstad een nieuwe uitgave met afwisselende onderwerpen uit verschillende tijdvakken. Een aanwinst.



Interessant voor de nederzettingsgeschiedenis is ook de bijdrage en bronpublicatie over de 'Wildbann' die keizer Otto II bevestigde in een oorkonde van 8 augustus 973. Foto: Landesarchiv NRW Duisburg, Signatur: Kurköln 1a.

AANGESTIPT...

ANITA QUAEDACKERS, ROELOF BRAAD, WIM NOLTEN,
DIANE SMEETS-HABETS, HENRI PETERS



Honderd jaar kolenwinning in Kerkrade; de geschiedenis van de Domaniale steenkolenmijnen 1815-1920.

Door Paul Geilenkirchen (Kerkrade 2020), 189 p. ISBN 9789403608655. Uitgegeven bij Boeken uit Limburg en is alleen te koop via de webshop <https://mgl.mijnbestseller.nl/shop/index.php/catalog/product/view/id/534300>. Het boek kost € 28,- excl. verzendkosten.

Tijdens een 'Befahrung' tot aan het kolenfront op de 368-meterverdieping van de Domaniale met meester-opzichter Huppertz in de jaren 1960 bleef de auteur achter met een diep ontzag en respect voor alle mannen die dagelijks hun 'doede hemme' (doodshemd) aantrokken, zo lezen we in de inleiding (p.4). Het motiveerde de auteur na twee

eerder verschenen boeken in 2014 en 2017 nog het laatste deel in de trilogie over de Domaniale Mijn in Kerkrade te voltooiën. Het eerste deel 'De Domaniale in Beeld, van Mijnnota tot liquidatie' en het tweede deel 'Van Feierschicht tot Vrije zaterdag, De geschiedenis van de N.V. Domaniale Mijn Maatschappij 1925-1966' (zie ook R. Braad in 'Aangestipt' respectievelijk in *MijnStreek* 1:1/2 (2016) 50-51 en 2:4 (2017) 37-38) ging over latere periodes dan het nu verschenen boek.

Dit derde boek beschrijft ruim 100 jaar kolenwinning op de Domaniale Mijn in Kerkrade, vanaf de Franse Tijd dus en tot net voor de vorming van de N.V. in 1925. Het onderzoek verliep uiterst moeizaam vanwege het toenmalige taalgebruik, de onvolledige ontsluiting van het archief en de 'lockdown'. Inmiddels is het archief met een 'nieuwe' inventaris ontsloten, maar hier heeft de auteur geen gebruik van kunnen maken (zie: G.H.A. Venner & J.H. Hanssen, *Inventaris van de archieven van de exploitanten der Domaniale Mijn te Kerkrade 1797-1996* (Maastricht 2019), 380 p., welke ook digitaal te raadplegen is). Men lette daarom erop bij aan te bevelen nader onderzoek dat de voetnoten verwijzen naar de oude inventaris en daarbij de concordans in de nieuwe inventaris te raadplegen, maar dat terzijde. Dit derde deel over de Domaniale Mijn is onderverdeeld in XIV

hoofdstukken, met daarin ook aandacht voor minder bekende onderwerpen zoals de Belgische periode (V) en een minder bekende spoorlijn (VII). Er is veel zorg besteed aan het fotomateriaal, deels door de auteur zelf vervaardigd, tabellen, plattegronden en de schachten. Daardoor krijgt ook het oog wat: ook dit boek heeft een fraai ontwerp met een prettig leesbaar lettertype en een *hard cover* omslag in handig A4-formaat.

Overigens wordt in dit boek verwezen naar de 'vele andere *Kerkraadse families [die] generaties lang'* hun brood op deze mijn verdienden; met andere woorden: van (groot)vader op zoon. Maar is dit wel zo? Dit is een onderwerp dat nog aandacht moet krijgen. Een en ander zou moeten blijken uit nader historisch en genealogisch onderzoek van het complete personeelsbestand van deze en/of andere mijn(en). Hopelijk verschijnt er binnen niet al te lange tijd een overzichtsbestand van het mijnpersoneel, want het waren toch 'die *Bergmänner*' die de haver verdienden.

Er is op p. 48-49 een aparte tabel opgenomen met de namen van mijnwerkers die bij ongevallen het leven lieten. Deze lijst is onder meer gebaseerd op de ongevallendossiers in genoemde inventaris (op p.117-177). De ongevallen met dodelijke afloop die gebeurden tussen 1816 en 1920

worden mét doodsoorzaak vermeld (zie ook: W. Nolten, 'Overleden in het kolengraf; 'Obiit in fossa carbonaria' verongelukte mijnwerkers te Kerkrade 1816-1969', *Kerkrade Onderweg* 14 (2010) 162-171). Deze lijst en de verdere inhoud van het boek vormen een waardige afsluiting van een langdurig en intensief onderzoek. Het boek mag, evenals de twee voorgaande delen, niet ontbreken in MIJN bibliotheek. *Pöl, hats'lieg jejrateleerd.* (WN)



LGOG Podcast

Het coronavirus heeft veel roet in het eten gegooid binnen het erfgoedveld. Veel activiteiten werden van de ene dag op de andere afgelast. LGOG wilde haar leden echter toch iets kunnen aanbieden als vervanging voor de gemiste activiteiten. Zo ontstond de LGOG Podcast.

Op deze manier kunnen zij de honger van het publiek naar de Limburgse geschiedenis toch enigszins stillen. In de afleveringen van de podcast passeren dan ook verschillende historische onderzoeken de revue. Zo komen er verhalen aan bod over uiteenlopende thema's en worden er interviews gehouden met allerlei bekende en onbekende historici en deskundigen.

Inmiddels zijn er 20 afleveringen uit het eerste seizoen en twee

uit het tweede die te beluisteren zijn via verschillende platforms, zoals Anchor, Spotify, Breaker, Google Podcasts, Pocket Casts en RadioPublic. Er zijn meerdere afleveringen te vinden over Limburgse literatuur, de wederopbouw van Limburg, Limburgse mythen en sagen, Zouaven, Molukse wijken in Limburg, het dagboek van LGOG-oprichter Jos Habets en erfgoedproject DRAPO. De afleveringen kunt u beluisteren door via uw favoriete platform door te zoeken naar de 'LGOG Podcast'.

Ook op de LGOG-website is de podcast te vinden onder het kopje 'Bijzondere Activiteiten'. Daar is tevens achtergrondinformatie bij iedere aflevering te vinden. Voor meer informatie zie <https://lgog.nl/de-lgog-podcast>.

LGOG is op zoek naar Limburgse verhalen

Een van de podcastseries gaat over Limburgse literatuur. Het LGOG heeft inmiddels een aflevering gepubliceerd met Maastrichtse verhalen van de schrijver Pol Brounts en is in gesprek gegaan met de schrijvers Lou Spronck, Ad van Iterson en de onlangs overleden Peter Winkels. Graag zou het LGOG meer literaire verhalen op deze manier willen delen in een Podcast aflevering, het liefst in allerlei verschillende dialecten.

Zijn er verhalen, gedichten of carnavalsliederen die u enorm aanspreken en die u zou willen voorlezen of waar u iets over zou willen vertellen? Neem dan contact op met het LGOG via info@lgog.nl. Mocht u nog andere ideeën hebben als onderwerp voor de LGOG Podcast, dan horen zij dat uiteraard ook heel graag. (Aangepast persbericht, RB)



Minigids Land van Kalk

Tekstredactie: Running Fish (Annet Koerhuis), Heerlen. Fullcolour, 26 p. Gratis. Te downloaden via www.landvankalk.com of af te halen bij de VVV-winkels in Zuid-Limburg en de deelnemers. Verschenen: zomer 2020.

Deze minigids is verschenen binnen het project Land van Kalk: een coöperatie van ondernemers die gesteund wordt door gemeenten Heerlen, Simpelveld, Voerendaal, Parkstad Limburg, IBA Parkstad, VVV en de provincie Limburg. De leden organiseren activiteiten en bieden arrangementen aan om zo het gebied Land van Kalk op een toeristische en recreatieve manier te ontwikkelen. Het Land van Kalk bestaat uit het plateau van Kunradersteen dat van Aken via Bocholtz tot Voerendaal en het buitengebied van Heerlen loopt.

Deze minigids, die zowel in pdf-formaat te downloaden is via de website www.landvankalk.com als bij de VVV winkels in papieren vorm te verkrijgen, is een kleine reisgids voor het Land van Kalk. Het bevat een gestileerde plattegrond waarop activiteiten, horeca en overnachtingsmogelijkheden

zijn aangegeven. Na een korte introductie en uiteenzetting over het ontstaan en gebruik van de Kunradersteen volgen de thema's Zien en Doen, Eten en Drinken en Slapen. De deels gratis activiteiten worden kort geïntroduceerd en voor verdere informatie wordt verwezen naar de website van het Land van Kalk, de VVV en de leden van de coöperatie. Daar zijn weer routes te downloaden en tegen betaling arrangementen te boeken. Naast wandel- en fietsroutes worden zelfs heuse safari's en sessies koe-knuffelen aangeboden! Onder het thema Eten en Drinken worden een aantal horecagelegenheden uitgelicht binnen het Land

van Kalk. Bij het laatste thema (Slapen) worden diverse soorten overnachtingsmogelijkheden benoemd. De minigids Land van Kalk is een kort en bondig overzicht van het Land van Kalk voor zowel toeristen als inwoners van het Land van Kalk en zoals de ondertitel luidt: de stille genietier! Deze dient wel gebruikt te worden in combinatie met de website www.landvankalk.com om zo meer achtergrondinformatie, de agenda met activiteiten te vinden of de arrangementen en routes te boeken of downloaden. Voor de zomer zal er overigens een geüpdatete versie van de gids verschijnen. (DSH)

Oostenrijkse woningen in de mijnstreek

Paul Borger (2020), 46 pagina's, geïllustreerd met kleurenfoto's. ISBN/EAN 9 789082 697032, prijs € 7,50.

Dit boekje is een geactualiseerde, herziene en uitgebreidere versie van de eerder verschenen uitgave uit 2013.

Veel inwoners van Heerlen, Hoensbroek, Treebeek en Brunssum kennen ze wel: de mooie, vrijstaande, veelal zwart geschilderde houten Oostenrijkse woningen. Meestal liggen ze op een ruime kavel tussen veel groen. Paul Borger dook in de geschiedenis van

Wereldwijde reacties op het artikel *Hoensbroekse pianobouwers in Parijs*

Onderstaand bericht ontving de redactie onlangs van Henri Peters, waaruit blijkt hoe waardevol een gepubliceerd artikel kan zijn in internationale kunsthistorische context. We willen het u niet onthouden, want uiteraard is dat mede een pluim op de hoed van de redactie. Overigens heeft 'MijnStreek', voorheen 'Het Land van Herle' niet te klagen over internationale aandacht. De content van de tijdschriften werd waardig geacht voor de internationale wetenschappelijke databank van het wereldwijd en ook in Nederland opererende EBSCO (Alabama, USA). Het in 1944 opgerichte bedrijf met zo'n 5000 medewerkers voorziet bibliotheken, universiteiten en onderzoekers van gerenommeerde wetenschappelijke content en innovatieve onderzoekstechnologieën binnen vrijwel alle denkbare vakgebieden en op alle onderzoeksniveaus. Over niet al te lange tijd zal dus ook Land van Herle / MijnStreek 'global' gaan. (red.)

"In MijnStreek nummer 2 van 2018 publiceerde ik een artikel over Hoensbroekse pianobouwers die in Parijs werkzaam waren tussen 1780 en 1900. Vooraf vond een gedegen onderzoek plaats in talloze Franse archieven en literatuur dat ongeveer een jaar duurde. Het artikel kwam tot stand met hulp van Roelof Braad, die mijn gebrek

aan computerkennis compenseerde, waarvoor dank.

Gedurende het onderzoek constateerde ik dat Sijstermans en Vijgen in de literatuur weinig genoemd werden en wat er geschreven was ook nog dikwijls onjuist was. Als hun geboortestreek werd bijvoorbeeld de Elzas genoemd. Ik nam contact op met Michael Cole in Cheltenham, een internationale autoriteit op het gebied van pianofortes. Het toeval wilde dat hij net een Leonard Sijstermans pianoforte gerestaureerd had, maar van de achtergrond van de maker had hij nauwelijks iets gevonden. Hij was het die ervoor gezorgd heeft dat Sijstermans en Vijgen werden opgenomen in 's werelds belangrijkste database gewijd aan de wereldwijde catalogisering van historische piano's van vóór 1960. De database is gratis beschikbaar als een wetenschappelijke onlinebron voor alle geregistreerde gebruikers. Na uitgebreide correspondentie met de databasebeheerders John R. Watson en Michel Winter heb ik een Engelse vertaling aangeleverd die in 2018 is toegevoegd aan de database op www.earlypianos.org. De uitgever is Oxford University Press.



deze opvallende huizen waarvan er in Limburg na de oorlog ruim 140 gebouwd werden. Ook elders

in Nederland werden er zo'n 400 gebouwd, onder meer in Eindhoven. Na de Tweede Wereldoorlog was er gebrek aan bijna alles en een van de meest nijpende tekorten was die aan woonruimte. Om iets deze aan de woningnood te doen, zocht het Ministerie van Wederopbouw onder meer contact met een Oostenrijkse firma die houten huizen in de vorm van bouwpakketten kon leveren die per spoor konden worden vervoerd. Deze huizen konden in korte tijd opgebouwd worden en waren veel goedkoper dan bakstenen huizen. Door een speciale manier van isoleren waren ze in de winter warmer en in de zomer koeler dan de conventionele huizen. Het

ontwerp was van Nederlandse architecten en de huizen waren uitgevoerd als landhuisjes die er van buiten knus uitzien en van binnen verrassend ruim zijn. In dit fraai met kleurenfoto's geïllustreerde boekje leest u alles over de geschiedenis van deze bijzondere woningen. Het boekje is te koop bij de Readshop in Hoensbroek en bij boekhandel Van der Velden van Dam in Heerlen. (AQ)

Hierna volgden gedurende twee jaren zo'n twintig reacties van universiteiten, musea, veilinghuizen, restaurateurs, collectioneers en particulieren die ik het artikel (dat nu in zes talen beschikbaar is!) op verzoek gestuurd heb.

Reacties en aanvragen kwamen o.a. van:

- Eric Feller Early Keyboards, Düsseldorf
- Veilinghuis Osenat, Paris Versailles
- Real Academia Canaria de Bellas Arte
- MIM muziekinstrumentenmuseum, Brussel
- Western Australian Academy of Performing Arts, Universiteit Perth
- Universiteit Gent B.
- University of Louisville VS
- Pianoforte Ad Libitum, Étobon, France
- Musée Palais Lascaris, Nice, France
- Musée Bernard d'Agesci, Niort, France
- Collectione Edoardo Torbianelli, Triëst, Antwerpen, Sorbonne
- Antique Keybord Restauration UK

Tot slot: Het heeft mij verbaasd dat een artikel in MijnStreek zoveel internationale reacties teweeg gebracht heeft." (Henri Peters)



Een bijzondere piano van Leonard Systemans. Deze piano uit 1791 is benoemd tot Frans nationaal erfgoed - Classé Monument Historique d'Objet Mobilier!

Uitgave van den Limburger Koerier.

UITGAVE VAN DEN Limburger Koerier. OPPLAGE 100,000 EXEMPLAREN.

Courant- en Handelsdrukkerij VAN K. WEYERHORST TE HEERLEN.

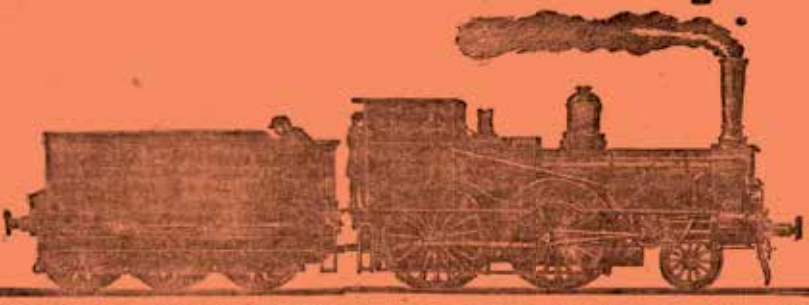


Table with columns: Herzogenrath-Heerlen-Sittard, Stations, and Times.

Table with columns: Sittard-Heerlen-Herzogenrath, Stations, and Times.

Table with columns: Aken-Bleyberg-Verviers, Stations, and Times.

Table with columns: Verviers-Bleyberg-Aken, Stations, and Times.

TRAMTREINEN.

Table: Aken-Maastricht. Stations: Aken, Maastricht, and Times.

Table: Maastricht-Aken. Stations: Maastricht, Aken, and Times.

Table: Maastricht-Aken. Stations: Maastricht, Aken, and Times.

Table: Aken-Maastricht. Stations: Aken, Maastricht, and Times.

Table: Maastricht-Hasselt. Stations: Maastricht, Hasselt, and Times.

Table: Hasselt-Maastricht. Stations: Hasselt, Maastricht, and Times.

Table: Maastricht-Canne-Glons. Stations: Maastricht, Canne, Glons, and Times.

Table: Glons-Canne-Maastricht. Stations: Glons, Canne, Maastricht, and Times.

Table: Maastricht-Leuven-Brussel en Antwerpen. Stations: Maastricht, Leuven, Brussel, Antwerpen, and Times.

Table: Antwerpen en Brussel-Leuven-Hasselt. Stations: Antwerpen, Brussel, Leuven, Hasselt, and Times.

Table: Maastricht-Canne-Glons. Stations: Maastricht, Canne, Glons, and Times.

Table: Glons-Canne-Maastricht. Stations: Glons, Canne, Maastricht, and Times.

Table: Antwerpen-Roermond-M. Gladbach. Stations: Antwerpen, Roermond, Gladbach, and Times.

Table: M. Gladbach-Roermond-Antwerpen. Stations: Gladbach, Roermond, Antwerpen, and Times.

Table: Vaals-Aken. Stations: Vaals, Aken, and Times.

Table: Aken-Vaals. Stations: Aken, Vaals, and Times.

Table: Maastricht-Luik. Stations: Maastricht, Luik, and Times.

Table: Luik-Maastricht. Stations: Luik, Maastricht, and Times.

Table: Venlo-Tegelen-Steyl. Stations: Venlo, Tegelen, Steyl, and Times.

Table: Steyl-Tegelen-Venlo. Stations: Steyl, Tegelen, Venlo, and Times.

Table: Luik-Hasselt-Eindhoven. Stations: Luik, Hasselt, Eindhoven, and Times.

Table: Eindhoven-Hasselt-Luik. Stations: Eindhoven, Hasselt, Luik, and Times.

Table: Venlo-M. Gladbach. Stations: Venlo, Gladbach, and Times.

Table: M. Gladbach-Venlo. Stations: Gladbach, Venlo, and Times.

Table: Venlo-Westel. Stations: Venlo, Westel, and Times.

Table: Westel-Venlo. Stations: Westel, Venlo, and Times.

Table: Venlo-Kempen. Stations: Venlo, Kempen, and Times.

Table: Kempen-Venlo. Stations: Kempen, Venlo, and Times.

Zomerdienst 1896 der Spoorwegen - Uitgave van den Limburger Koerier.

