

# 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

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\*<sup>1</sup>

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.<sup>2</sup> 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.<sup>3</sup> 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.’<sup>4</sup>

### 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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.<sup>5</sup>



*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.<sup>6</sup>

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.<sup>7</sup>

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 witkwas 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.<sup>8</sup> 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!<sup>9</sup>

### **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



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 raadhuije'.  
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.<sup>10</sup> 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 muziekkoeze 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 een spant boogwa kanten in de Prinsen verlegde Heerlen's spoor 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.<sup>11</sup>

### 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.<sup>12</sup>

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!*<sup>13</sup>

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.<sup>14</sup>

### 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.<sup>15</sup> 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.<sup>16</sup>

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

**PROGRAMMA.**

Te 7.25 uur (\*): **Sijnekomst** der leden van de Feestcommissie en anderen ten Raadhuis te Heerlen.

Te 7.40 uur: **Hoogmis** in de Parochiale Kerk.

Te 8.20 uur: **Vertrek van den trein** met Gemeedigen en Feestcommissie naar Sittard.

Te 8.30 uur: **Aankomst van den trein** te Sittard. **Complimenteerling** van Z. E. des Heer Gouverneurs der Koninkrijken door den Burgemeester, met het bevel van den Gouverneur. **Uitvoering van Feestmuziek** door de Palliërsmusik.

Te 10.05 uur: **Vertrek van den Feesttrein** onder het geluid der gongs.

Te 10.12 uur: **Aankomst te Gelenn.** En vervolgens te **Spunbeck** te 10.38; te **Schinnen** te 10.42; te **Nuth** te 10.57; te **Hoesbroek** te 11.13; te **Heerlen** te 11.30; te **Schansberg** te 11.51; te **Kerkrade-Rolduc** te 12.10 en te **Herzogenrath** te 12.25 uur. Aan elk der stations: **Begroeting** van Z. E. des Heer Gouverneurs der Koninkrijken door den Burgemeester. **Uitvoering van Feestmuziek** door liederen of Fanfare. **Gedonder des Geschuts.**

Aan de verschillende stations zullen de Burgemeesters en andere heeren van plaatselijke in den Feesttoet betrokken worden. Te Herzogenrath zullen ook enkele Duitsche ambtenaren zijn 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 plaatsen stations stoppend, Muziektruppen en Gasten, leden van plaatselijke, en opnemend.

Te 1.19 uur: **Aankomst van den Feesttrein** te Heerlen. **Opwachting** der autoriteiten door de Feestcommissie en **Begroeting** door haar President, Jhr. Van der Kamp de Schiedt. **Aanbieding van Souquetten** door leerlingen van de school der Zev. Zusters.

**Opstelling van een Feesttoet,**  
bestaende uit:

- Eerste Klasse Marchenmuziek te Paard.
- De Schutterij „St. Sebastianus“ van Heerlen.
- De Schiedt met zijn Ouders.
- De Fanfare „Palliërsmusik“ van Sittard.
- De Halmtruppen of Fanfare van verschillende Gemeenten, in de volgorde, waarin deze langs den Spoorweg liggen.
- Tandem der Verrengopers bij St. Paterellen, Oertrien en andere Gemeenschappen van Heerlen en Omgeving.
- De Fanfare St. Oedis van Heerlen.
- De Feestcommissie.
- De Hooge Gasten, begeleid door den Gemeenteraad.
- De Burgemeesters der verschillende Gemeenten.
- De Overige Gemeedigen.
- Belangrijke Bureaux.
- Eerste Klasse Marchenmuziek te Paard.

**OPTOCHT naar het Raadhuis.**  
Te 2 uur: **FEESTBANKET,**  
waaroer uitroepingen door de plaatselijke Fanfare St. Oedis en een Kinderhoor.

**Van 3 tot 5 uur: VOLKSFEESTEN**  
op de Veenmaak, aan de Kroon en de andere oorden van de kerm. Deze zullen bestaan in: Mastklimmen, zaklopen, broodjeshappen, hardlopen, struipelen, enz. Voor deze Volksspelen worden passende prijzen aangeboden voor een bedrag van 40 gulden.

**Van 5 tot 7 uur: Groot Concert,**  
op een Bank op de VEENMAAK. — te geven door de Fanfare van Heerlen, onder leiding van de Zaterdagavondganger, die het Feest komen opsluiten.

Te 7.30 uur:

**BRILLANT VUURWERK,**  
af te steken door de vuurwerkfabrikanten Perovij & Zoon, te VUICHE.

Te 8.30 uur (proedict)

**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, en — na het vertrek van den trein onder Kamerlingh en Feestcommissie — nog het slot der Feestviering, door de voornaamste straten der kerm te trekken.

**De Feestcommissie.**

(N.B. De uren zija hier aangegeven te Greenwich of Speertijd. Men lette wel, dat deze tijd bij ons Heerlenochten tijd 20 min. achter is. Rekent men dus naar een Heerlensche klok, dan heeft men 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.<sup>17</sup> 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).<sup>18</sup> Het centrum van Heerlen had elektrische straatverlichting (1902)<sup>19</sup> en huizen werden op een waterleiding aangesloten (1908)<sup>20</sup>. 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.<sup>21</sup> Aan die laatste straat lieten Staatsmijnen een statig hoofdkantoor bouwen (1905/06).<sup>22</sup> 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).<sup>23</sup> Het dorp had sinds 1904 een ziekenhuis. Calvarieberg in

Maastricht en het Heerlense ziekenhuis waren de enige ziekenhuizen in Zuid-Limburg.<sup>24</sup> De Heerlense bevolking telde eind 1908 ruim 10.000 zielen en was daarmee bijna verdubbeld ten opzichte van 1896.<sup>25</sup> 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.<sup>26</sup>

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.*<sup>27</sup>

## 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> eeuw vaker door gemeenten gebruikt. Deze voor Heerlen was een regelmatig terugkerend kopje in de *LK*, 24 november 1903, 1<sup>e</sup> blad, 3.; *LK*, 6 april 1904, 1<sup>e</sup> blad, 2.; *LK*, 14 januari 1905, 1<sup>e</sup> blad, 2.; *LK*, 24 juni 1909, 1<sup>e</sup> blad, 2.) Ook was er een mars met die titel gecomponeerd (*LK*, 19 april 1904, 1<sup>e</sup> blad, 2.)
- 5 *LK*, 13 september 1900, 2<sup>e</sup> blad, 4.
- 6 *LK*, 18 april 1896, 1.; *Venloosch weekblad*, 25 april 1896, 1<sup>e</sup> blad, 1.
- 7 *LK*, 25 april 1896, 3<sup>e</sup> blad, 4.
- 8 *LK*, 29 april 1896, 3<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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*





Heerlen Saroleastraat

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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> blad, 2; LK, 7 december 1905, 1<sup>e</sup> blad, 3, *Mijnwezen*; *Nieuwe Courant. Dagblad voor Nederland*, 6 mei 1907, 1.
- 23 Aanbesteding vond plaats in 1901 (LK, 23 februari 1901, 3<sup>e</sup> 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.