

mijn *streek*

2020

NUMMER 3

HISTORISCH ACTUEEL

Kaarten van het mijngebied
van de abdij Kloosterrade
(Rolduc) uit de 18e eeuw

THEMA

Waarom Cesar Timmermans
uit Heerlen de Maastrichtse
advocaat Mr. Eugène van
Oppen vermoordde

PORTRET

Een welbesteed leven:
Henk Steenaert (1900-1987)

THEMA

Autosport en Heerlen

in het begin van de 20e eeuw



JAC MAURER

Jac Maurer schrijft regelmatig over autohistorische onderwerpen in clubbladen van oldtimerverenigingen.

Eerder verschenen van zijn hand de boeken Gebr. Nefkens N.V., een eeuw autohistorie en Renault, 100 jaar in Nederland. Hij is onder meer lid van de CONAM: Contactgroep Automobiel- en Motorrijwielhistorie (www.conam.info).

Autosport en Heerlen in het begin van de 20^e eeuw

De heide bij de Heksenberg. Foto Hub. Leufkens, collectie Rijckheyt

Over de opkomst van het automobilisme in Heerlen in het begin van de vorige eeuw zijn voor zover bekend (nog) geen publicaties verschenen. Welke Heerlenaar kon zich de eerste eigenaar van een automobiel noemen? In welk jaar was dat? Hoe snel groeide het autobestand van Heerlen? Welke garagebedrijven verkochten en onderhielden deze auto's? Deze vragen verdienen aandacht omdat beantwoording mede zicht geeft op hoe de stadsplanning van Heerlen in de opeenvolgende decennia van vorige eeuw vorm heeft gekregen. Vanaf 1905 is sprake van een explosieve groei van de mijnindustrie, van de bevolking en daarmee van de woningbouw – in ruim opgezette wijken, de zogenoemde kolonieën – en uiteindelijk eveneens van een enorme toename van het autobezit. Hoe de doorstroming van het toenemend verkeer in goede banen te leiden?

Waar moesten parkeerterreinen worden gepland? In dit artikel volgen geen antwoorden op deze vragen. Hiervoor is nader archiefonderzoek nodig. In dit artikel komen wel twee opmerkelijke gebeurtenissen ter sprake die Heerlen nationaal en zelfs internationaal bekendheid gaven in het kader van een aansprekend aspect van het automobilisme: de autosport. In alle kranten was in 1929 te lezen dat de rally van Monte Carlo was gewonnen door de Heerlenaar Jacques Johan Sprenger van Eijk. Later, in 1935, werd door de KNAC besloten dat Heerlen een autocircuit zou krijgen voor het verrijden van Grand-Prixwedstrijden. Dat dit circuit uiteindelijk niet werd gebouwd, heeft de tijd ons geleerd. Beide onderwerpen worden in dit artikel nader besproken. Eerst volgt een korte beschrijving van de opkomst van het automobilisme in Heerlen en omstreken zoals dit zich in 1906 manifesteerde.

Het automobilisme rond Heerlen in 1905

Het landelijke Heerlen lag in 1905 met zijn inwonersaantal van circa 6000 zielen binnen een straal van zo'n 30 kilometer van drie grote reeds geïndustrialiseerde steden: Aken in Duitsland, Luik in België en het Limburgse Maastricht. Deze laatste was toen de meest geïndustrialiseerde stad van ons land. Aken en Luik hadden al meerdere decennia mijn- en metaalbewerkingsindustrie: de productie van wapens, locomotieven en treinwagons. Het is niet vreemd dat in deze steden rond 1885 al snel na de introductie van het automobiel ('een zelf bewegend voertuig') een automobielindustrie ontstond: zowel de energiebronnen, de grondstoffen en de kennis en ervaring met het bewerken van grof en fijn metaal waren aanwezig en, minstens zo belangrijk, de regio beschikte over arbeiders die vertrouwd waren met het werken in de metaalindustrie. Rond 1900 waren er dan ook autofabrikanten actief zoals Fafnir en Cudell in Aken en Nagant en F.N. in Luik. De Maastrichtse industrie was geconcentreerd rond de aardewerkfabrieken van de familie Regout. Hoewel er initiatieven waren om ook in Maastricht een autofabriek op te bouwen – op 5 juli 1898 stond in de Maas- en Roerbode: 'Maastricht. Onze stad zal met eene automobielenfabriek (de eerste in Nederland) worden verrijkt' – is deze niet van de grond gekomen. Waarschijnlijk had dit te maken met het ontbreken van de eerder genoemde gunstige contextuele factoren. De verkoop van automobielen in Nederland was al eerder op gang gekomen. Voor zover bekend kocht de eerste Nederlandse automobilist zijn voiture in 1895.¹ In Maastricht liet een commissaris van de papierfabriek, Louis l'Hoëst, als eerste in 1898 een auto registreren. Daarna volgden



Jacques Sprenger van Eijk in zijn Graham-Paige waarmee hij in 1929 de Rally van Monte Carlo won.
(Archief Gebr. Nefkens N.V., Utrecht)

er snel meer. Maastricht telde in 1905 zo'n twintig auto-eigenaren en herbergde al enkele landelijke importeurs, van onder meer de legendarische, maar inmiddels vergeten, merken Berliet, Delage en Nagent en van het nog bestaande en populaire automerk Renault.² In het rijksregister zijn vanaf 1898 alle automobilisten in Nederland opgenomen. Bij inschrijving kreeg iedereen een opeenvolgend nummer van 1 tot uiteindelijk ruim 2000 in 1905. Met een dergelijk nummer was het geoorloofd over de Nederlandse rijkswegen te rijden. In Heerlen had in 1905 slechts één persoon een dergelijke vergunning: dokter Frans de Wever. Nu ondenkbaar, toen heel gewoon: Heerlen als nagenoeg autoloze stad. De inwoners verplaatsten zich binnen de stad en de directe omgeving bij voorkeur te voet, sommige al met een snel in populariteit stijgend rijwiel of met paard en wagen. Wilde men verder reizen, dan kon dat met de trein. Het treinstation dateert van 1896. Men was met locomotieven, aangedreven door een stoomtractie, toen al bijna tien jaar vertrouwd. Voertuigen, voortbewogen door een ingebouwde

verbrandingsmotor, gevoed door benzine, waren nog een exotisch iets in Heerlen in de eerste jaren van de vorige eeuw. Na 1905 groeide het aantal gemotoriseerde voertuigen snel (vanaf 1 januari 1906 krijgen ze het provinciale P-kenteken). In 1920 beschikten naar schatting ongeveer 200 Heerlenaren over een automobiël of motorfiets. Niet alleen kwam een dergelijk voertuig financieel binnen bereik van een breder publiek, de groei van de mijnindustrie – en in het kielzog hiervan de komst van veel hoger en goed betaald kaderpersoneel van de steenkolenmijnen – zal hieraan tevens hebben bijgedragen. Banen voor de elektrische tram werden pas na 1920 in Heerlen aangelegd. In 1921 opende de Limburgse Tramweg Maatschappij (LTM) verbindingen met Kerkrade en Sittard.³ Enkele jaren eerder, in 1918, werd door de Staatsmijnen een kort stoomtramtraject aangelegd van Heerlen naar Hoensbroek, dat specifiek bedoeld was voor het vervoer van mijnwerkers.⁴

De ontwikkeling van de autosport

Snelheidswedstrijden met automobielen staan vanaf het prille begin van de automobiel op de agenda: dé gelegenheid om als autofabrikant de laatste ontwikkelingen op technisch gebied te tonen (ter promotie van het merk) en hét middel om verbeteringen uit te testen. In 1898 kwam in Maastricht al de rally Parijs-Amsterdam-Parijs langs ter kennismaking en promotie van het nieuwe fenomeen auto.⁵ Vanuit Frankrijk werden de jaren daarna vele internationale rally's van stad naar stad georganiseerd die steeds meer het karakter van snelheidswedstrijden kregen. Het is nu onvoorstelbaar, maar in het begin van de vorige eeuw werden al gemiddelden van boven de 100 kilometer per uur gehaald en dat met nog zeer elementair gebouwde auto's: nauwelijks comfort, slechte vering, moeilijk bestuurbaar, slechte remmen, technisch lang niet altijd betrouwbaar en dan daarmee over bochtige, stoffige en met veel kuilen bezaaide wegen razen. Het begrip verkeersweg moest nog worden uitgevonden. De weg was het domein van de voetganger, van loslopende dieren, van boerenkarren en vaak ook nog voorzien van tolpassages. De rally's werden door de onvermijdelijke confrontaties tussen de snelle, nog weinig ontwikkelde mechanische voertuigen en de oud-vertrouwde weggebruikers steeds gevaarlijker met als gevolg vele dodelijke ongelukken. De rally Parijs-Madrid moest in 1903 worden gestaakt ter hoogte van Bordeaux: het aantal dodelijke slachtoffers, waaronder coureur Marcel Renault, een van de gebroeders Renault van de gelijknamige fabriek, maakte verder rijden onmogelijk. Suzanna Jansen doet op indringende wijze verslag van de gevolgen van de te grote ambitie en grenzeloosheid tijdens deze rally.⁶ Vanaf 1905 zijn wedstrijden over de openbare weg verboden. Overheidsinstanties geven geen vergunningen meer af. Vanaf dat jaar worden afgesloten circuits gebouwd waar snelheidswedstrijden (de Grand Prix) gehouden worden. De benaming rally is na 1905 voorbehouden aan autowedstrijden waarin niet meer het behalen van topsnelheden voorop staat maar waarin chauffeurskwaliteiten (uiteeraard in samenhang met de technische kwaliteiten van de auto) in het hanteren van de auto het wedstrijdelement bepalen: behendigheidsproeven, het op zo regelmatig mogelijke wijze afleggen van trajecten en het zoeken van de juiste route. Heerlen komt in het nieuws zowel met betrekking tot een Grand Prix als tot een rally. Nu eerst het verhaal over hoe de naam Heerlen in de wereldpers opdook in de uitslagen van de als legendarisch bekendstaande 'Rally Automobile de van Monte Carlo'.

De winnaar uit Heerlen van de Rally de Monte Carlo in 1929

De rally van Monte Carlo werd voor het eerst verreden in 1911 met als achterliggend doel het bieden van een evenement met allure om ook in de wintermaanden een toeristentrekker in het vorstendom te hebben. In de annalen staat mr. J.J. Sprenger van Eijk uit Heerlen geboekstaafd als de algemene winnaar van de in de laatste week van 1929 als achtste verreden versie nadat hij een jaar eerder – bij zijn eerste deelname – als vierde was geëindigd. Deze overwinning sprak juist zo sterk tot de verbeelding vanwege de zwaarte van de rally. De rally startte gewoonlijk in een van de grote Europese steden, enkele duizenden kilometers van Monte Carlo verwijderd als opmaat voor de daar te verrijden klasmentsproeven. Publicitair is dat een slimme zet: vele Europese landen worden zo bij het evenement betrokken. Sprenger van Eijk startte in Stockholm onder barre winterse omstandigheden en wist zonder noemenswaardige problemen de Riviera te bereiken. In de aanrijroute vanuit verschillende Europese steden viel al menige equipe uit vanwege zware sneeuwval en gladde wegen. Auto's kwamen vast te zitten of raakten te zwaar beschadigd om op tijd te arriveren, zonder dat er een echte tijdsdruk bestond. De route naar Monte Carlo kent geen wedstrijdelement en dient vooral als 'opwarmer' voor het zwaardere werk. Op de afsluitende dag kon Sprenger van Eijk zich als algemeen winnaar laten huldigen. Hij kreeg de overwinningsskrans omgehangen door prins Pierre van Monaco.

Jacques Johan Sprenger van Eijk kwam uit Heerlen, maar was geen Heerlenaar van geboorte. Hij werd geboren op 12 februari 1888 in 's-Gravenhage en was van goeden huize. Zijn vader Jacobus Petrus Sprenger van Eijk (Hilvarenbeek 1842-Utrecht 1907) was een 19e-eeuwse Nederlandse bewindsmann. Hij werd na een carrière in Nederlands-Indië (onder andere inspecteur van financiën en lid van de Raad van Nederlandsch-Indië) minister van koloniën. Later werd hij minister van financiën. Zijn moeder heette Françoise Johanna Aletta Dina de Neve (1862-1933). Na vaders overlijden bleef Jacques Johan op 19-jarige leeftijd niet onbemiddeld achter. Hij studeerde toen al rechten in Utrecht. In 1921 aanvaardde hij een kaderfunctie als afgestudeerd jurist bij de Staatsmijnen in de functie van afdelingschef, locatie Heerlen. Hij kwam vanuit Soest aan de Molenberglaan wonen. Een jaar later vertrok hij naar Voerendaal. Kasteel Haeren werd zijn nieuwe woonadres. Vanaf 1928 woonde hij weer in Heerlen, nu aan de Franciscusweg. In 1929 kon daarom 'uit Heerlen' aan zijn naam worden toegevoegd. Deze toevoeging verviel in 1933 bij zijn

verhuizing naar Ravensbosch, gemeente Houthem/Valkenburg, waar hij weer volledig in het buitengebied ging wonen. Waarschijnlijk had hij daar meer ruimte voor zijn paard en zijn hond, waar hij erg op gesteld was, en natuurlijk voor zijn auto. Bij het begin van de oorlog – inmiddels was hij getrouwd en vader geworden – verliet hij de Staatsmijnen en daarmee Limburg om adjunct-directeur Artillerie-inrichtingen bij munitiefabriek Hembrug in Zaandam te worden. Hij heeft dan bijna 20 jaar bij de Staatsmijnen gewerkt en in Heerlen en omstreken gewoond.

Over de prestaties in de autosport van Sprenger van Eijk is veel geschreven. Hij was een bekend rallyrijder en hij deed dat op een verdienstelijke wijze. In de verschillende geschreven media, zoals via Delfher te raadplegen, is echter nauwelijks iets te vinden over de persoon van Sprenger van Eijk buiten het feit dat hij lang van gestalte was. Het in 2018 verschenen portret van hem, mede tot stand gekomen met medewerking van zijn dochter, geeft enig inzicht in zijn levensgeschiedenis en zijn verbondenheid met Heerlen.⁷ Bij het overlijden van Sprenger van Eijk op 30 september 1952 (in de leeftijd van 67 jaar) omschrijft mr. P. Lamberts Hurrelbrink, zelf ook een bekend rallyrijder, hem enkele dagen later in de Telegraaf als volgt: “Hij was uiterlijk onbewogen, gaf geen blijk van vreugde of spijt, maar aanvaardde bij tegenslag deze met dezelfde gelijkmoedigheid, terwijl hij terdege een zeer zorgvuldig persoon was die zich nauwkeurig prepareerde”.⁸

Het merk van de auto waarmee hij zijn overwinning behaalde, een Graham-Paige uit de Verenigde Staten van Amerika, is nu een onbekend en vergeten merk. In de jaren twintig en dertig van de vorige eeuw bouwde deze firma grote, krachtige en degelijke auto's. Sprenger van Eijk reed in een 619 sedan. Dit model was voorzien van een 4718 cc motor. Deze auto had hij gekocht bij de firma Gebr. Nefkens N.V. in Utrecht, toentertijd importeur van dit merk. Geheel toevallig was dit niet. Een van de rijders tijdens de rally, Frits Rodrigo, was een goede vriend waarmee hij vaker rally's reed. Deze Frits Rodrigo was adjunct-directeur van de firma Nefkens. De naam Nefkens zal trouwens vanaf 1929 vele decennia verbonden blijven aan Heerlen. Antoine Nefkens (geen directe familie van de gebroeders uit Utrecht) startte zijn zelfstandig autobedrijf aan de Dautzenbergstraat en was vanaf dag 1 vertegenwoordiger van de gebroeders Nefkens uit Utrecht en het merk Graham (vanaf 1930 verviel de toevoeging Paige). Later volgden andere merken en uiteindelijk werd dit bedrijf een dealer van Peugeot. Opvallend is dat de winnende Graham-Paige met het provinciale kenteken P-4910 particulier bezit



Het autobedrijf Nefkens Foto: Collectie Rijckheyt

Advertentie Graham-automobielen, te koop bij de firma Nefkens in Heerlen (1930). (Archief Jac Maurer)

was van Sprenger van Eijk en niet van de firma Nefkens. Hij reed in totaal zo'n 15 maal de rally van Monte Carlo uit, de laatste keer in 1956 en daarmee is hij mogelijk recordhouder. Hij bleef een gewaardeerd en goed rallyrijder en reed goede uitslagen maar een overwinning zat er niet meer in.

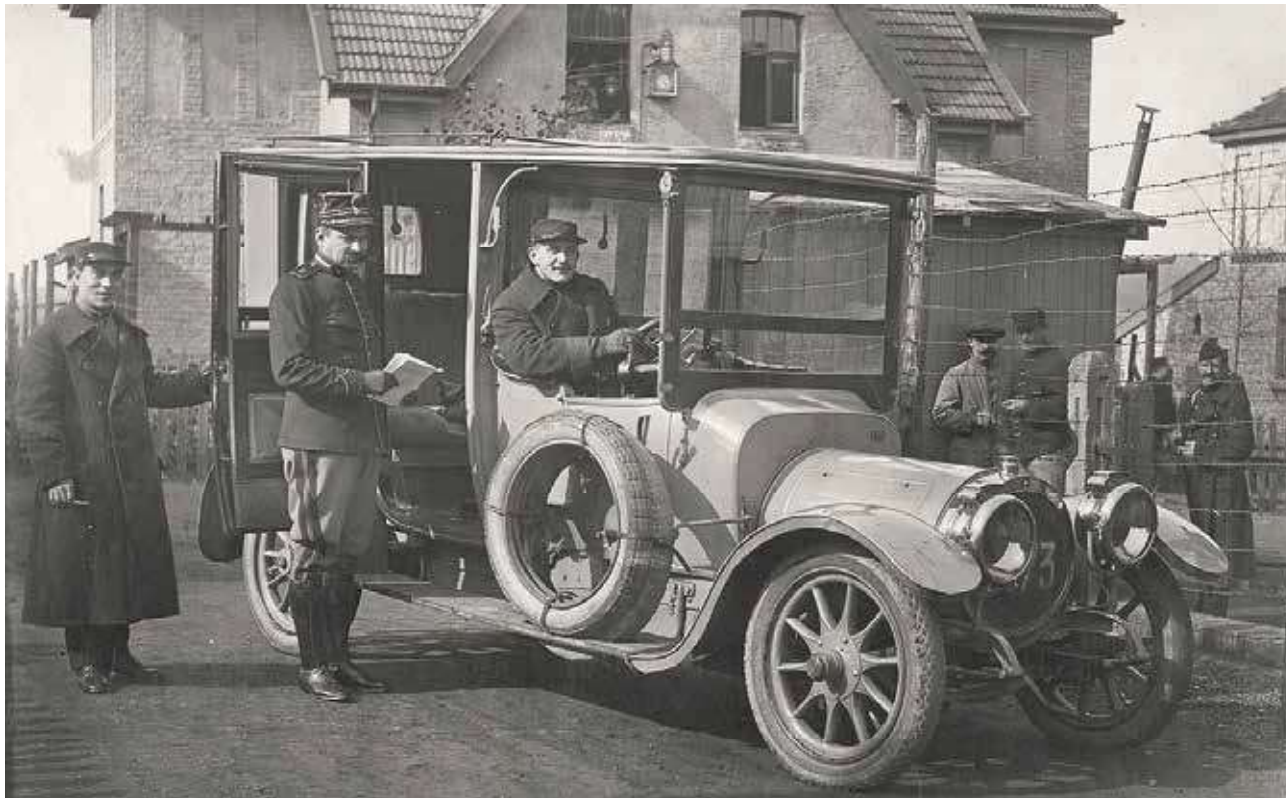
Het beoogde autocircuit in Heerlen 1934-1935

In de loop van 1933 maakte de Koninklijke Nederlandse Automobiel Club (KNAC) het voornemen bekend in Nederland een zogenaamde autorenbaan te willen oprichten. Het werd tijd om Nederland op de internationale wedstrijdagenda te zetten vanuit sportieve, publicitaire en zeker ook financieel aantrekkelijke motieven. Het was immers crisistijd. Vanuit meerdere steden meldden zich kandidaten om een dergelijke baan binnen de stadsgrenzen te verwezenlijken. De burgemeester van Heerlen, Marcel van Grunsven, zag meteen grote kansen die pasten in zijn jeugdig enthousiasme en grote ambitie om Heerlen als snelst groeiende (en al snel behoorlijk welvarende) gemeente van het land verder op de kaart te zetten. Samen met architect Peutz had hij inmiddels Heerlen al voorzien van enkele spraakmakende gebouwen: het Retraitehuis en het warenhuis van Schunck.⁹ Een autorenbaan zou een mooi visitekaartje van de stad zijn met toestroom van de nodige belangstellenden uit binnen- en buitenland. Als locatie zou een deel van de heide op de Heksenberg geschikt en beschikbaar zijn. Een mooi glooiend parcours van zo'n acht kilometer was daar gemakkelijk te realiseren. Een groots werkverschaffingsproject was eveneens zeer welkom want de economische crisis zorgde ook in Heerlen voor de nodige werkloosheid.

De Grand Prix van Heerlen, dat zou wat zijn! Deze slogan werd gedeeld door het KNAC-bestuur. Op 9 februari 1934 kondigde dit op een persconferentie in het Amsterdamse Amstelhotel aan dat de gemeente Heerlen kon voldoen aan alle door de KNAC gestelde eisen en voorwaarden om te starten met de bouw van een autorenbaan.¹⁰ De landelijke pers pakte deze melding welwillend en belangstellend op. De Arnhemse Courant liet duidelijk andere signalen horen vanwege de geheimzinnigheid rondom en de ondoorgrondelijkheid van het besluit; Arnhem was immers ook in de race voor het racecircuit. In de korte toelichting gaf het bestuur van de KNAC aan dat de gemeente Heerlen de best onderbouwde plannen had ingediend wat betreft de plaats, de inrichting en de financiering. Bij monde van de heren Wessel en Wind uit Arnhem werd echter ingebracht dat hier niets van op tafel lag en dat deze beweringen zeer twijfelachtig waren gezien het feit dat de gemeenteraad van Heerlen pas één dag van te voren instemde met de voorliggende intenties van de gemeente, bij monde van burgemeester Marcel van Grunsven. Van uitgewerkte plannen zou daarbij geen sprake zijn. Blijkbaar had het woord en het enthousiasme van Van Grunsven meer dan voldoende gewicht in de schaal gelegd. Vanuit Arn-

hem bleven de protesten aanhouden. In mei 1934 is geprobeerd meer duidelijkheid te krijgen van het KNAC-bestuur met het verzoek de beslissing ten gunste van 'Heerlen' ongedaan te maken. Op de volgende vragen bleven immers de KNAC en het gemeentebestuur van Heerlen het antwoord schuldig: Ten 1^e: Heeft het gemeentebestuur bij raadsbesluit reeds besloten gelden beschikbaar te stellen? Ten 2^e: Heeft het gemeentebestuur reeds grond aangekocht op de Heksenberg? Ten 3^e: Kennen de gemeenteraadsleden het plan in al zijn finesses, dus wat betreft tribunes, parkeerterreinen, aanleg van de baan, enz.? De gemeenteraadsleden van Heerlen konden geen enkele opheldering geven.¹¹ Van officiële zijde bleef het stil, steeds met de geruststellende mededeling dat alles zich voorspoedig ontwikkelde en dat er zelfs al een datum was vastgesteld voor de allereerste Grand Prix in Nederland op 15 september 1935. De baan zou ruimschoots voor die tijd zijn voltooid, zo meldt de burgemeester nog eens in een reactie op een commentaar van mr. P. Lamberts Hurrelbrink in 'De Maandagmorgen' van 22 mei 1934. Deze Lamberts Hurrelbrink is dezelfde die vele jaren later de karakterbeschrijving van Sprenger van Eijk zal optekenen. In november 1934, inmiddels tien maanden later, komen opnieuw geruststellende berichten over de aanstaande bouw van de renbaan naar buiten. Ook de regering heeft zich achter de plannen geschaard om de bouw mede te laten financieren vanuit de werkverschaffing voor werklozen. Begin maart 1935 klinken er voor het eerst echte twijfels in de pers over de haalbaarheid van de plannen.¹² De KNAC en Van Grunsven ontkennen alle aanleiding tot die twijfel. Deze ontkenning heeft niet lang standgehouden.

Op de jaarlijkse algemene ledenvergadering van de KNAC op 11 april 1935, dus nauwelijks een maand later, deed voorzitter mr. J. Linthorst Homan mee dat de concessie van de bouw van een autorenbaan in Heerlen van de baan was. De motivering van dit besluit werd als volgt verwoord: "In de laatste tijd zijn er op buitenlandse renbanen ernstige ongelukken gebeurd. Deze feiten hebben het KNAC-bestuur aanleiding gegeven om de eis van de breedte van de baan te verzwaren. De geprojecteerde lengte is acht km, de aanvankelijk geprojecteerde breedte was acht meter, doch deze laatste is door het KNAC-bestuur vergroot tot twaalf meter omdat anders de veiligheid niet voldoende meer is gewaarborgd. Dit zou evenwel de kosten met ongeveer vijftig procent verhogen. Uiteraard is de burgemeester daarvan erg geschrokken".¹³ Kortom: de financiering van het project lukte niet meer en daarom werd de realisatie van de baan afgeblazen. In Arnhem had men het stokje graag willen overnemen – men had



De auto van officieren van Belgische geïnterneerde militairen, ca. 1915. Foto: Collectie Rijkshyatt

niet stilgezeten om de plaatselijke plannen verder uit te werken en te onderbouwen – maar dat lukte evenmin. Het Nederlandse plan om alsnog een autorenbaan te ontwikkelen kwam op de plank te liggen om pas na de turbulente oorlogsjaren weer opgepakt te worden. Uiteindelijk kreeg Zandvoort toestemming voor de bouw van een circuit waarop in 1952 voor het eerst een Grand Prix van Nederland kon worden verreden. In 1985 viel (voorlopig) het doek voor Zandvoort, met dezelfde argumentatie als voor het niet doorgaan van het circuit in Heerlen: vanwege veiligheidsoverwegingen moest er extra worden geïnvesteerd. Dat geld was er toen niet, anno 2020 wel.

Besluit

Van 1929 tot 1935 kreeg de plaatsnaam Heerlen enige nationale en internationale bekendheid op het gebied van autosport. Een van de inwoners van Heerlen, de bij de Staatsmijnen werkende Jacques Sprenger van Eijk, won in 1929 de toen al vermaarde rally van Monte Carlo. Enkele jaren later ijverde burgemeester Marcel van Grunsven met steun van de KNAC voor de bouw van een autorenbaan op de Heksenberg. De eerste Grand Prix van Nederland zou daar op 15 september 1935 moeten plaatsvinden. Vanwege verscherpte veiligheidseisen voor de baan kwam de financiering niet meer rond en werd het project vroegtijdig afgeblazen.

Noten

- 1 Ariejan Bos, Hans van Groningen, Gijs Mom, Vincent van der Vinne, *Het paardloze voertuig, de auto in Nederland een eeuw geleden* (Deventer 1996).
- 2 Jac Maurer, *Renault, 100 jaar in Nederland* (Zaltbommel 2006).
- 3 Ferry Bosman, *Ieder reisdoel heeft zijn bushalte. 75 jaar streekvervoergeschiedenis in Midden- en Zuid-Limburg* (Heerlen 1995).
- 4 A. Weyts, *De Limburgsche Electriche Spoorweg Maatschappij* (Zaltbommel 1995).
- 5 Jac Maurer, 'Parijs-Amsterdam-Parijs 1898: het traject door Limburg', *Conam Bulletin* 22:2 (2012) 5-7.
- 6 Suzanna Jansen, *De hemel is goud* (Amsterdam 2011).
- 7 Mattijs Diepraam, 'Jacques Sprenger van Eijk, Oervader van de Nederlandse autosport', *Octane* nummer 034 (2018) 112-118.
- 8 *De Telegraaf*, 2 oktober 1952.
- 9 Joos Philippens, *Moderne tijden, Van Grunsven en Peutz, bouwers van Heerlen* (Heerlen 2018).
- 10 Rijkshyatt Heerlen 326 inv.nr. 1940: Collectie persberichten: autorenbaan Heerlen. Zie voor een samenvattend bericht over het racecircuit ook Hay Schoffelen en Harry Pieters, *Heksenberg Vroeger...* (Heerlen 2014) 147-148.
- 11 *De Telegraaf*, 17 mei 1934.
- 12 *Limburger Koerier*, 2 maart 1935.
- 13 *Limburgsch Dagblad*, 12 april 1935.

