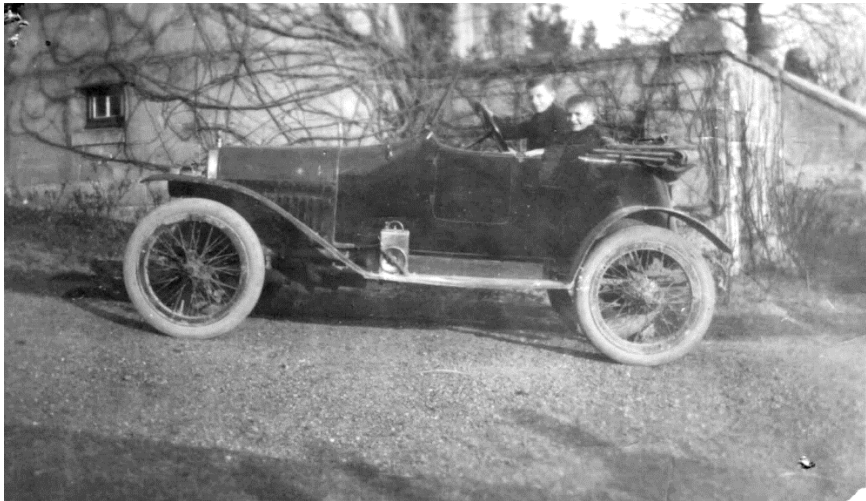




DE HOUTHEMSE AUTOPIONIER

Jac Maurer

De eerste bezitter van een automobiel in Houthem-St. Gerlach is waarschijnlijk Jhr. Mr. C. Testa. Hij woont dan in het bekende Landhuis De Kluis. In het begin van de huidige eeuw is het bijna vanzelfsprekend dat ieder gezin beschikt over een eigen auto. Dat is in de eerste jaren van de vorige eeuw ongekend.



Mogelijk de eerste auto (merk onduidelijk, mogelijk een Wanderer) van Jhr. Mr. Testa, die vaak verblijft op zijn buitenverblijf De Kluis (archief Heemkundevereniging Houthem-St. Gerlach)

Volgens oude kentekenregistraties is niet genoemde Testa, maar H. Mattonet de eerste officiële automobilist in Houthem-St. Gerlach. Testa heeft de plaat met het provinciale kenteken P-15 op zijn auto geschroefd, dat in Maastricht staat geregistreerd; waarschijnlijk is hij aldaar ingeschreven in de burgerlijke stand en houdt hij daar als rechter kantoor. Landhuis De Kluis was bedoeld als 'buitenverblijf'.

Mattonet mag zich met het kenteken P-28 de Houthemse motor/autopionier noemen. Dat hij daar het volste recht toe heeft, komt uitgebreid ter sprake. De overige vroege autobezitters, de plaatselijke autopioniers, het zijn er vijftien in 1920, worden slechts zijdelings genoemd in dit artikel.

Iets over de eerste auto's in Zuid-Limburg

Rond 1900 verschijnen de eerste automobielen in het Zuid-Limburgse landschap. Over welke aantallen automobielen gaat het in die periode? Bij de start van het rijksregister in 1898 rijden er naar schatting 20 in ons hele land. Bij de start van de provinciale nummers in 1906 zijn dat ongeveer 1.500, waarvan ongeveer 60 in Limburg. Maastricht heeft in dat jaar de hoogste 'autodichtheid': bijna de helft van de Limburgse auto's rijdt daar rond. Buiten Maastricht staan slechts enkele voitures in Zuid-Limburg geregistreerd; in Houthem-St. Gerlach geen een.

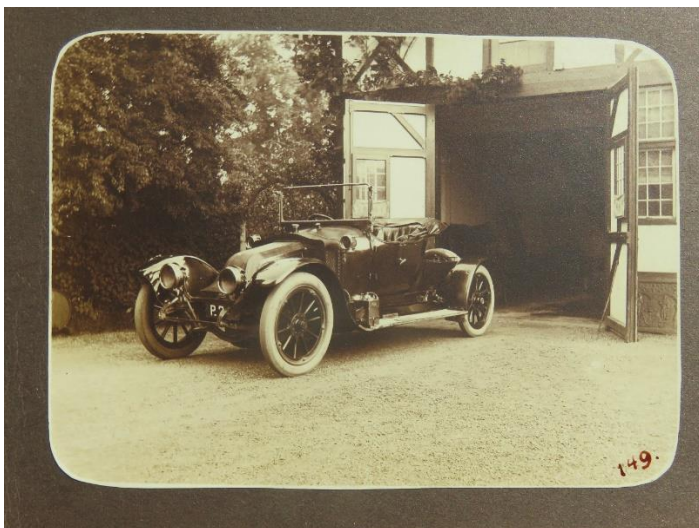
Iets over de kentekenregistratie

Tot 1906 was je verplicht je auto te registreren om over rijkswegen te mogen rijden. Dit betekent dat als je alleen ritjes 'rondom de kerk' wilt maken of naar familie in het volgende dorp wilt rijden, zonder over een rijksweg te gaan, je geen kenteken nodig hebt. Of dit veel of weinig mensen betreft, is onbekend. Na 1906 geldt de registratieplicht voor alle motorvoertuigen, inclusief motorrijwielen met een motorinhoud boven 125 cc. Motorfietsen zijn in het begin minstens zo populair als en eerder financieel bereikbaar dan automobielen, maar nergens is te vinden hoe de verkochte aantallen zich tot elkaar verhouden. Limburg krijgt in 1906 het beroemde 'P-kenteken', eveneens persoonsgebonden.

Pas vanaf 1950 krijgt iedere auto een uniek kenteken en verdwijnen stapsgewijs de P-nummers uit het straatbeeld. Onbekend is daarmee of de eigenaar van een P-nummer deze gebruikte voor een auto of een motor. Het meest frustrerende bij het onderzoek naar de Limburgse autogeschiedenis is: de lijsten van de P-nummers na 1920 zijn verloren gegaan!

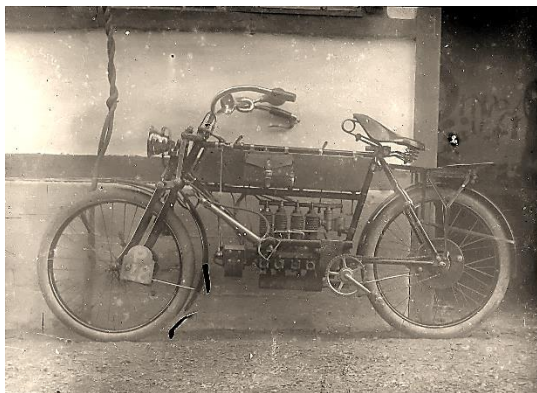
Herbert Mattonet

Herbert Mattonet (1886-1930) is niet zomaar een van de vroege auto-bezitters, die er een aanschafte als luxeproduct voor avontuur (in die tijd bereikte je ongekende snelheden) en ontspanning (een ritje naar het buitengebied), of - en dat is van alle tijden - te pronken met het nieuwste van het nieuwste. Het duurt even voordat de auto als 'nutsvoertuig' erkend wordt: als zakenman bereik je gemakkelijker je relaties, zeker ook als deze verder weg zijn gelegen, en je kunt er vracht mee vervoeren. Er komen taxi's en bussen.



De automobiel (merk S.C.A.R.) van Herbert Mattonet, met kenteken P-28, geparkeerd in de tuin van Villa Strabeek (archief Herbert Mattonet)

Mattonet raakt geïnteresseerd in de techniek van de auto, zoekt naar verbeteringen, verwerft zelfs enige patenten en probeert deze te exploiteren, waartoe hij in dienst treedt van verschillende firma's. Daarbij heeft hij vanuit Houthem een tijd zelf in auto's gehandeld. Automobielen van het nu volledig onbekende Franse merk S.C.A.R. (Société de Construction Automobile de Reims, in productie van 1906-1915) konden via hem worden gekocht. Mogelijk is hij begonnen met het berijden van motorfietsen, zoals blijkt uit de foto met kenteken P-28.



De viercilinder motorfiets (merk FN) van Herbert Mattonet, met het kenteken P-28 aan de zijkant van het voorwiel (archief Herbert Mattonet)



Herbert Mattonet (1886-1930)
(archief Herbert Mattonet)

Hij groeit op in Villa Strabeek in Houthem en woont er tot zijn vroege dood in 1930. Zijn vader, Leo Mattonet (1854-1891), is een geslaagde industrieel uit Sankt Vith, nu Ostkantonen België, destijds Pruisen; zijn moeder, Caroline Deden (1864-1931), komt uit een rijke Duitse industriële familie. Herbert wordt in Aken geboren en brengt daar zijn eerste levensjaren door. Het plotse overlijden in 1891 van Mattonet sr. brengt grote veranderingen. Herbert is inmiddels 9 jaar oud als zijn moeder hertrouwt met Alphons Erens (1859-1947), toentertijd burgemeester van Valkenburg (tot 1907) en later ook van Houthem (tot 1912).

Zijn moeder kan van haar familiekapitaal in 1899 Villa Strabeek kopen en het nieuw samengesteld gezin gaat er definitief wonen. Erens heeft bij zijn huwelijk geen kinderen. In het huwelijk worden nog twee kinderen geboren.

Herbert behaalt na de middelbare school de ingenieurstitel na een studie in Aken. Hij huwt Tine Willems (1895-1967) en in 1925 wordt hun dochter Charlotte (+2015) geboren. Het gezin krijgt eigen woonruimte in de royale villa.



Dezelfde automobiel met Tine Mattonet-Willems aan het stuur tijdens een tocht door de Veluwe (archief Herbert Mattonet)

Van het werkzame leven van Herbert Mattonet is het volgende bekend dankzij het archief dat hij heeft nagelaten. Hij adverteerde van 1910 tot 1914 om automobielen S.C.A.R. aan te bevelen. Er zijn ansichtkaarten bewaard van zijn reizen naar de fabriek: in 1911 driemaal, in 1912 viermaal en in 1913 is hij nog eens naar Reims geweest, steeds twee tot drie dagen (nodig gezien de lange reisduur in die tijd). De Eerste Wereldoorlog maakte een eind aan de fabricage van en handel in personenwagens. Na deze oorlog heeft hij meerdere betrekkingen vervuld.

Gegevens zijn gevonden over een directeurschap bij Daimler Mercedes in Aken (agentschap), van een dienstverband als constructeur bij Spyker Trompenburg Amsterdam (auto- en vliegtuigfabrikant) en bij Hansa-Lloyd (autofabrikant) in het Duitse Varel. Ook heeft hij in Den Haag gewerkt bij de NV Electro Mechanisch Bureau. Na enkele vluchten met de beroemde vliegenier Koolhoven is een dienstverband bij Fokker overwogen, maar niet gerealiseerd. Verder heeft hij in 1927 nog een contract getekend als vertegenwoordiger/verkoper van 'Rollfix Eilwagen' (een driewielig transportautootje), gebouwd in Hamburg, maar of hij ooit een heeft geleverd is onbekend.

Herbert Mattonet was, anders dan bovenstaande suggereert, meer dan een autohandelaar en technische werknemer. Als ingenieur heeft hij de nodige oplossingen gezocht voor veelvuldig voorkomende problemen bij de nog weinig door- en uitontwikkelde autotechniek. Hij heeft een doos patenten achtergelaten. Zo heeft hij een verbeterde stroomverdeler ontworpen, evenals een benzine bespaarder/regelaar (het prototype is bewaard). Op het uitgestrekte terrein van Villa Strabeek had hij zijn eigen werkplaats, de remise achter de villa, waarin hij graag aan de slag was, ook hobbymatig.

Rond de villa komt een miniatuur treintraject te liggen met een elektrisch als met een stoom aangedreven locomotief en in de werkplaats is een eigen gebouwde radio te beluisteren. Hij overlijdt op 44-jarige leeftijd na een kort ziekbed ten gevolge van verkeerd behandelde aderontsteking aan een been.



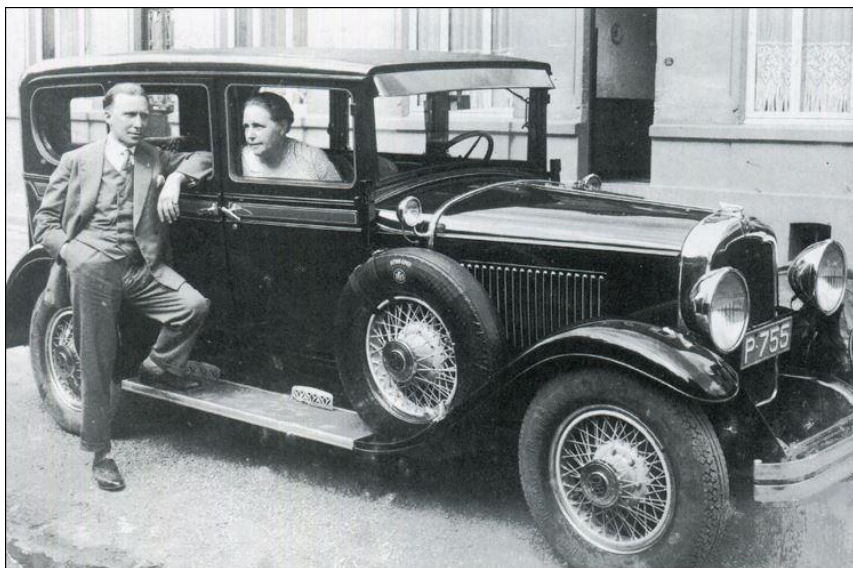
De miniatuur elektrische en stoomtrein, rijdend door de tuin van Villa Strabeek (archief Herbert Mattonet)

Overige vroege kentekenbezitters

In het kentekenregister van 1920 zijn de volgende bewoners van Houthem-St. Gerlach te vinden:

P-28	Mattonet, H.M.F.	
P-269	Corneli, Mevr.	
P-370	Sleijpen, A.J.H.	Sint Gerlach
P-628	Heusch de la Zangrye, R.C.E.M.J. Baron de	
P-747	Lamberty, H.K.	Wijk A 80
P-755	Lamberty, W.E.A.H.	Wijk A 80
P-796	Duysings, H.H.	
P-1500	Jaspers, M.	Koningswinkellaan
P-1974	Kruijff, J. de	
P-2347	Robbers, Chr. B.	A 22
P-2363	Robbers, Chr. B.	A 22
P-2487	Gronden, G. v.d.	
P-2511	Cuypers, S.H.L.	
P-2698	Stijnen, J.H.	C 58
P-2830	Schols, M.H.A.	
P-3070	Zuiderhout, P.C.	
P-3165	Paternotte, W.H.V.	

Bij enkelen staat in het register een aanduiding van het adres, maar dat is een uitzondering. In de archieven van de Heemkundevereniging Houthem-St. Gerlach zijn meer persoonlijke gegevens van deze personen te vinden. In ieder geval is duidelijk dat ze zonder uitzondering tot de welgestelden hoorden. Jammer genoeg zijn tot nu toe geen afbeeldingen van automobielen met bovenstaande kentekens gevonden, met uitzondering van de motor en automobielen van Mattonet en die met P-755, een ERO van W. Lamberty. Deze laatste betreft echter een model uit 1927 en kan dan ook niet het eerste voertuig van Lamberty zijn. Deze woont dat jaar niet meer in Houthem, maar is verhuisd naar Valkenburg. In de archieven van de Heemkundevereniging Houthem-St. Gerlach worden meerdere foto's met automobielen uit latere jaren bewaard.



De automobiel uit 1927 (merk REO) van W. Lamberty, met kenteken P-755 (archief Fred Dorren)

Besluit

Vanaf 1906 schaffen bewoners van Houthem-St. Gerlach voor het eerst motorfietsen en automobielen aan. In dat jaar is het fenomeen van deze 'zelfbewegers' zo'n tien jaar in deze regio bekend. In 1920 staan zestien inwoners vermeld in *Lijst van nummerbewijzen voor motorrijtuigen, vanaf 1906 tot en met 1 november 1920*. Van de jaren daarna zijn geen ge-

vens beschikbaar, zodat geen uitspraken kunnen worden gedaan over de groei van het motor- en autobezit in genoemde plaats.

Met dank aan de familie Berendsen-Rutten en de Heemkundevereniging Houthem-St. Gerlach.

Bronnen

Bos, Ariejan, Hans van Groningen, Gijs Mom (red.) & Vincent van der Vinne (1996). *Het paardloze voertuig: de auto in Nederland een eeuw geleden*. Deventer: Kluwer.

Maurer, Jac (2021). *De Maastrichtse autopioniers*. Heerlen: Leon van Dorp.

Maurer, Jac (2021). De Heerlense autogeschiedenis. In *MijnStreek*, 1, pag. 16-23.

Lijst van nummerbewijzen voor motorrijtuigen, vanaf 1906 tot en met 1 november 1920, samengesteld door F. Vogels, Uitgave KNAC en ANWB.

Schurgers, Jan (2002). *Misschien dat ik alleen ben: Ernst Wilhelm Lamberty*. Druk: Valk-druk bv, Valkenburg aan de Geul.

Suijkerbuijk, Rinus (2016). Uit ons fotoarchief. *'t Sjtiegelke*, 23, pag. 16-23.

OPROEP

Heeft u foto's (met verhalen...) van auto's uit de periode 1920-1940 laat het ons dan weten via heemkunde@houthem.info.

In een van de volgende Sjtiegelkes kunnen we dan daaraan een artikel wijden.

(Van onze correspondent)
DEN HAAG, 1 aug. — Er rijden automobilisten rond met stille heimwee naar het vroegere provincienummer op hun wagen. Het is een museumstuk geworden, dat provinciale nummer. Al bijna acht jaar terug zijn de bordjes verhangen. Het nummer werd een kenteken. Geen HZ voor Zuid-Holland, geen L voor Utrecht, geen P voor Limburg meer. Doch vreemdsoortige combinaties van letters en cijfers, die geen privé-bezit van de automobilist zijn, doch die tot het einde aan de wagen gekoppeld blijven. De eindeloos groeiende stroom auto's kon zo overzichtelijker en sneller worden geregistreerd. Ook het controle-apparaat van de politie kreeg het heel wat gemakkelijker.

Uit de Volkskrant van 2-8-1958