

Maurice Paulissen

## KINKENWEGEN EN KINKENVOERDERS. HANDEL EN VERVOER PER LASTDIER IN ZUID-LIMBURG EN HET LAND VAN HERVE IN DE ACHTTIENDE EN NEGENTIENDE EEUW

Rien n'était pittoresque comme ces convois, boiteuses caravanes, cheminant dans une vallée par un beau jour d'été. Un seul conducteur était assis sur la croupe du premier cheval, lequel était suivi de quinze à vingt de ses frères, marchant un à un et à la suite l'un de l'autre, par l'habitude des sentiers étroits, tous merveilleusement dressés à se nourrir sans frais pour leur maître, en tondant de droite et de gauche les jeunes pousses qui bordaient les voies.<sup>1</sup>

Landbouwhistorici hebben erop gewezen dat de internationale handel in agrarische producten, met name graan, vanaf de zestiende eeuw ook invloed uitoefende op agrarische ontwikkelingen in meer landinwaarts gelegen en relatief geïsoleerde regio's als het huidige Zuid-Limburg en het ten zuiden daarvan gelegen Land van Herve.<sup>2</sup> Vanaf de tweede helft van de vijftiende eeuw werden grote hoeveelheden goedkoop graan uit het Oostzeegebied verscheept naar de dichtbevolkte en verstedelijkte Nederlanden. Amsterdam groeide uit tot het centrum van deze Europese graanhandel. Het prijsdrukkende effect van de aanvoer van graan uit het Oostzeegebied werkte door in de regionale graanmarkten. Ook boeren in graanbouwgebieden in de zuidoostelijke Nederlanden werden met dit probleem geconfronteerd. Onder druk van de concurrentie van het goedkope Oostzeegraan gingen zij zich toeleggen op andere producten.<sup>3</sup> Het Land van Herve transformeerde vanaf het einde van de zestiende eeuw tot een veeteeltgebied, dat omliggende stedelijke markten van vlees en zuivelproducten ging voorzien. De fysieke gesteldheid van het Land van Herve maakte het gebied bijzonder geschikt voor deze specialisatie en ook overheidsmaatregelen speelden daarbij een rol. Omdat akkerbouw veel arbeidsintensiever was dan veehouderij, bleef er voor de boeren-nieuwe-stijl in het Land van Herve tijd over om neveninkomsten te verwerven in de regionale plattelandsnijverheid, in het bijzonder de wol- en metaalnijverheid.<sup>4</sup>

- 1 'Niets was zo schilderachtig als deze konvoien, waggelende karavanes, langzaam voortgaand in een vallei op een mooie zomerdag. Slechts één voerman zat achter op het eerste paard, dat werd gevolgd door vijftien tot twintig van zijn soortgenoten, één voor één, het ene achter het andere voortgaand, gewoonlijk over smalle paden, alle uitstekend afgericht om zich te voeden zonder kosten voor hun meester, doordat ze rechts en links de jonge scheuten afgraasden die de wegen omzoomden.' F. Hénaux, 'Chasse aux souvenirs. Excursion aux Ruines de Franchimont', *Revue de Liège* 7 (1847) 130-131.
- 2 Bedoeld wordt in deze studie het Land van Herve in ruime zin. Dit gebied wordt in de Franstalige literatuur ook wel omschreven als Entre-Vesdre-et-Meuse. Het grenst in het noorden aan Nederland en in het oosten aan Duitsland. A. Charles e.a., *Pays de Herve. Architecture rurale de Wallonie* (Luik/Brussel 1987) 30.
- 3 J. Bieleman, *Boeren in Nederland. Geschiedenis van de landbouw 1500-2000* (Amsterdam 2008) 47-48, 202-203.
- 4 C. Bihot, *Le Pays de Herve. Étude de géographie humaine* (Antwerpen 1913); J. Ruwet, *L'Agriculture et les classes rurales au Pays de Herve sous l'Ancien Régime* (Parijs 1943) 292-296; Charles e.a., *Pays de Herve*, 41-42, 107-109, 293-294.

De agrarische transformatie van het Land van Herve had ook invloed in het huidige Zuid-Limburg, waar het areaal akkerland belangrijk bleef. Boeren in Zuid-Limburg, die volhardden in de teelt van graan, konden inspelen op de groeiende vraag naar goedkopere granen zoals rogge. Door de ingrijpende agrarische transformatie van het Land van Herve tot veeteeltgebied ontstond er een vervoersstroom van granen (vooral rogge) vanuit Zuid-Limburg, die op de markt van Aubel werden verhandeld. Via deze en andere graanmarkten werd het relatief dichtbevolkte en welvarende Land van Herve van Limburgs graan voorzien.<sup>5</sup> De graanmarkt in Aubel is in 1630 officieel opgericht, maar dit was waarschijnlijk een bekrachtiging van een bestaande praktijk.<sup>6</sup>

Belangrijke graanleveranciers voor het Land van Herve waren het hertogdom Gulik en de Landen van Overmaas in het tegenwoordige Nederlands Zuid-Limburg.<sup>7</sup> Dit graan werd onder meer gekocht in marktplaatsen als Sittard, Maaseik en Heerlen. Van daar werd het over land naar Aubel vervoerd. Voor de aanvoer van graan over deze relatief korte afstand liggen landroutes het meest voor de hand. Vervoer via de Maas zou een omweg betekenen en lijkt geen aandeel van betekenis te hebben gehad in de aanvoer van graan naar de markt van Aubel. Belangrijke aspecten bij de (inter)regionale graanhandel waren vervoerszekerheid en vervoerskosten: hoe kreeg men het graan vanuit Zuid-Limburg voor een niet te hoge prijs op de markt van Aubel, gegeven de veelal slechte toestand van het wegennet, zeker in het winterhalfjaar? In een zitting van het Belgische parlement in 1844 wordt antwoord gegeven op deze vraag. Er werd uitgebreid gedebatteerd over de traditionele graanvoorziening van het Land van Herve vanuit het zopas door het jonge België 'afgestane' deel van Limburg (dat wil zeggen: Nederlands-Limburg). Daarbij werd herhaaldelijk gerefereerd aan de slechte toestand van de wegen in zowel het Land van Herve als het tegenwoordige Nederlands Zuid-Limburg. Deze maakten 'transport anders dan op de rug van paarden' vrijwel onmogelijk.<sup>8</sup>

Het hier gepresenteerde onderzoek richt zich in het bijzonder op het transport van graan naar de markt van Aubel. In de historische literatuur over Zuid-Limburg is weinig aandacht voor deze op het Land van Herve gerichte graanstroom en de implicaties daarvan voor bevolking en landschap. In zijn overzichtsstudie over de

5 W. Rutten, 'De tijd van de overlevingslandbouw', in: Paul Tummers e.a. (red.), *Limburg. Een geschiedenis 1500-1800* (Maastricht 2015) 267-283, aldaar 280-281.

6 Th. Lambiet, *Le marché d'Aubel. Une entreprise de 375 ans, 1630-2005* (Aubel 2005) 6.

7 R. Schuler, *Verkehrsverhältnisse und Handel in den Herzogtümern Jülich und Berg zur Zeit des Herzogs Karl Theodor, Kurfürsten von der Pfalz* (Proefschrift Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Bonn 1917) 57-58; L. Remacle, 'Les voies et les voyages des Herviens', *Enquêtes du Musée de la Vie Wallonne XIII* (1974) 352-367.

8 Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers, zitting van 23 november 1844, [https://sites.google.com/site/bplenium/proceedings/1844/k00890113/k00890113\\_00](https://sites.google.com/site/bplenium/proceedings/1844/k00890113/k00890113_00), geraadpleegd op 16 juni 2015.

geschiedenis van de Limburgse landbouw tussen 1750 en 1914 geeft historicus J.F.R. Philips aan dat er vaak sprake was van afzet door Limburgse boeren van producten op buitenlandse markten als Aken, Verviers, Aubel en Maaseik, maar hij vermeldt niet hoe het vervoer was georganiseerd.<sup>9</sup> Daarover vinden wij wel informatie in lokaal-historische en heemkundige studies naar zogenoemde Kinkenwegen, een groep van (veld)wegen in Zuid-Limburg en het Land van Herve. Deze publicaties zijn van wisselende kwaliteit wat betreft bronvermelding en wetenschappelijkheid, maar vormen een ingang om meer te weten te komen over het transportsysteem dat ten behoeve van de graanhandel was ontstaan. Volgens deze publicaties zijn de Kinkenwegen in en rond Zuid-Limburg genoemd naar een categorie handelaren/transporteurs, 'kinkenvoerders' of 'kinken' genaamd,<sup>10</sup> die met behulp van lastdieren tot in de negentiende eeuw graan en steenkool vervoerden.

Twee plaatsen spelen een belangrijke rol in het verhaal van de kinkenvoerders: Aubel vanwege de graanmarkt daar en Kerkrade als centrum van steenkolenwinning. Werd er graan vervoerd, dan worden de kinkenvoerders ook wel graankinken genoemd. Gaat het om steenkool, dan heten ze kolenkinken of kolengidsen. De inzet van pakdieren en het verschijnsel dat kooplieden hun goederen zelf vervoerden, zijn wellicht een Middeleeuwse erfenis.<sup>11</sup> Ook wat betreft de kolenkinken lijkt het mij goed mogelijk dat dit systeem al in de Middeleeuwen bestond, gezien de hoge ouderdom van de kolenmijnbouw in het onderzoeksgebied, zowel die bij Kerkrade als die bij Luik.<sup>12</sup>

De belangrijkste publicatie die mij op het spoor bracht van de betekenis van de naam 'Kinkenweg' is van de Geleense regionaal-historicus en naamkundige Arthur Schrijnemakers uit 1982.<sup>13</sup> Schrijnemakers vermeldt dat er in Zuid-Limburg en omgeving meerdere Kinkenwegen voorkomen. Zijn kritische en goed gerefereerde artikel over dit onderwerp gaat nauwelijks in op de economische

9 J.F.R. Philips, 'De landbouw in een statische maatschappij, 1815-1875', in: J.F.R. Philips, J.C.G.M. Jansen en Th.J.A.H. Claessens, *Geschiedenis van de landbouw in Limburg 1750-1914* (Assen 1965) 190.

10 Voor de verschillende betekenissen van dit woord en de etymologische afleiding ervan, zie bijlage 1.

11 N. Ohler, *Reisen im Mittelalter* (Darmstadt 2004) 52 en 116-119; J.W. van Petersen, *Reizen is tol betalen: de verkeersontwikkeling in en om het gebied van Rijn en IJssel tot de Bataafse omwenteling van 1795* (Aalten 2002) 102.

12 B.P.A. Gales, *Delven en slepen: steenkolenmijnbouw in Limburg: techniek, winning en markt gedurende de achttiende en negentiende eeuw* (Hilversum 2004) 20.

13 A. Schrijnemakers, 'De Kinkenweg', *Tijdschrift Heemkundevereniging Geleen* 2 (1982) 81-91. Dit is een kernpublicatie: de informatie over 'kinken' in A.E.L. Jonkergouw, 'Reizen en vervoer in vroeger tijden', *Historisch Jaarboek voor het Land van Zwentiboid IV* (1983) 61-76, aldaar 64, is eraan ontleend; Jonkergouw wordt daarover weer geciteerd door P.J.H. Ubachs, *Handboek voor de geschiedenis van Limburg* (Hilversum 2000) 328. Zie verder: W.J. Vromen, 'Uit Schinveld's verleden', *Het Land van Herle* 17 (1967) 33-36; H.W.A. Lemmerling, 'Keenkersj, keenkersjwaeg en keenkepaérdjes', in: idem (red.), *Oet vreuger jaore. Volksleven en volkscultuur in en om het mergelland* 7 (Oirsbeek 1982) 23-25.

structuur van het handels- en vervoerssysteem, maar bevat wel veel interessante informatie over de wijze van vervoer en het verloop van oude kinkenroutes in en rond Geleen. Schrijnemakers heeft deze informatie in zijn jonge jaren deels opgetekend uit gesprekken met inwoners die rond 1860 waren geboren. Hij citeert de Geleense burgemeester Lemmens, die in 1845 schreef dat de Kinkenweg in die gemeente op dat moment veel werd gebruikt door 'graankopers van de omstreken van Aubel, die men Kinken noemt'.<sup>14</sup>

Uit deze lokaal-historische publicaties ontstaat een beeld van een interregionaal handels- en transportsysteem dat ik in deze studie het 'kinkensysteem' noem. Een systematisch overkoepelend overzicht over het kinkensysteem in ruimte en tijd, over de huidige landsgrenzen heen, ontbreekt echter. Wanneer en waarom is het kinkensysteem ontstaan? Van waar naar waar liepen de kinkenroutes precies en ging het om nieuw gevormde wegen of om gebruik van al bestaande verbindingen? Wat was de sociaal-economische positie van de kinkenvoerders? Hoe uniek was vervoer met behulp van lastdieren op (inter)regionale schaal in de context van de Nederlanden en omliggende gebieden? Beperkten de kinkenvoerders zich voor hun transporten tot het gebruik van lastdieren? Door welke oorzaken en wanneer precies is dit vervoerssysteem weer verdwenen? Deze vragen zal ik in dit artikel trachten te beantwoorden.

Concreet stel ik drie onderzoeksvragen: 1) Waar liggen de tracés en routes die systematisch en frequent werden gebruikt door de kinkenvoerders en wat is hun landschappelijke situering? 2) Wie waren de kinkenvoerders? Wat was hun rol in het kinkensysteem en welke sociaal-economische positie hadden ze in de plattelandsgemeenschap van destijds? 3) Waardoor en wanneer is het kinkensysteem ontstaan en weer verdwenen? Ik richt mij daarbij vooral op de graanhandel tussen Zuid-Limburg en het Land van Herve en minder op de kolenhandel vanuit Kerkrade, waarvan bekend is dat hierbij ook lastdieren werden ingezet.<sup>15</sup> Geografisch beperk ik mij tot Zuid-Limburg en het noordelijk en oostelijk deel van het Land van Herve, hoewel er ook kinkenroutes door het aangrenzende Duitsland liepen.<sup>16</sup>

In het onderzoek heb ik gebruikgemaakt van diverse typen bronnen en onderzoeksmethoden. Het hoofdbestanddeel van het onderzoek bestond uit een combinatie van archiefonderzoek, analyse van wegnamen op actuele en oude kaarten en veldwaarnemingen aan een deel van de gevonden tracés. Ik heb archieven geraadpleegd in het Regionaal Historisch Centrum Limburg

14 Schrijnemakers, 'De Kinkenweg', 89.

15 Th. Dorren, 'Limburg', in: A.N.J. Fabius (red.), 't Herstelde Nederland. Zijn opleven en bloei na 1813 (Amsterdam 1913) 679; Gales, *Delven en slepen*, 220.

16 M. Kohnemann, *Die Flurnamen des Walthorner Landes* (Proefschrift Katholieke Universiteit Leuven 1961) 292-293; Vromen, 'Schinveld's verleden', 36.

in Maastricht, het centrum voor regionale geschiedenis Rijkheyt te Heerlen, het Euregionaal Historisch Centrum Sittard-Geleen, de Archives de l'État à Liège en het Staatsarchiv in Eupen. Er bleken weinig archieven voorhanden die systematisch en kwantitatief onderzoek naar het kinkensysteem mogelijk maken. Veeleer moest ik het hebben van toevalstreffers, waarbij ik vooral dankzij secundaire bronnen en verdiepend zoeken op internet relevante archiefstukken heb gevonden. Een deel van het archiefonderzoek kon online worden uitgevoerd via de websites <http://watwaswaar.nl> en <https://www.wiewaswie.nl>. Deze laatste website laat toe om in de archieven van de Burgerlijke Stand personen te zoeken op beroepsnaam, wat zeer waardevol is gebleken voor deze studie.

Om te komen tot een systematisch kaartbeeld van de Kinkenwegen en de grotere kinkenroutes waarin zij schakels vormden, heb ik gebruikgemaakt van een geografisch informatiesysteem (ArcGIS 10.2.1). Daarbij heb ik Google Maps (<https://www.google.nl/maps>) en OpenStreetMap (<https://www.openstreetmap.org>) geraadpleegd voor de huidige situatie en oude topografische en kadastrale kaarten uit de periode van circa 1770-1850 om de tracés en routes in kwestie in kaart te kunnen brengen. Het gebruik van GIS vergemakkelijkte de analyse van de landschappelijke situering en van de globale ouderdom van de Kinkenwegen. Ongeveer een derde van de Kinkenwegen in het onderzoeksgebied heb ik te voet verkend om een beeld te krijgen van de landschappelijke situering en de toestand waarin de weg en het wegdek zich momenteel bevindt. De waarnemingen zijn door middel van foto's vastgelegd. De volgende oude kaarten zijn gebruikt ten behoeve van dit onderzoek:

- De Ferraris-kaart (oorspronkelijke naam: *Carte de Cabinet des Pays-Bas autrichiens levée à l'initiative du comte de Ferraris*).<sup>17</sup> Deze kaart van de Oostenrijkse Nederlanden en het prinsbisdom Luik is op schaal 1:11.520 vervaardigd in de periode 1771-1779. De kaart is van bijzondere waarde omdat het een van de eerste vrijwel vlakdekkende en relatief nauwkeurige topografische kaarten van de Zuidelijke Nederlanden betreft. Een nadeel voor het onderzoeksgebied is dat territoria die niet Oostenrijks of Luiks waren, niet zijn gekarteerd. Voor het Zuid-Limburgse deel betekent dit dat er aanzienlijke lacunes zijn, met name voor de voormalige Staatse en Gulikse gebieden. Voor het Land van Herve, dat overwegend Luiks of Oostenrijks was, is dit probleem veel minder groot.

17 Vgl. K. De Coene e. a., 'Ferraris, the legend', *The Cartographic Journal* 49 (2012) 30-42. Renes heeft voor Zuid-Limburg gewezen op enkele duidelijke topografische onnauwkeurigheden van de Ferraris-kaart. J. Renes, *De geschiedenis van het Zuidlimburgse cultuurlandschap* (Assen/Maastricht 1988) 11.

- De Tranchot-kaart (*Carte topographique des pays compris entre la France, les Pays-Bas et le Rhin*).<sup>18</sup> De kartering van het Rijnland tussen Nijmegen en Saarbrücken is in de Franse tijd, tussen 1801 en 1814, onder leiding van Jean Joseph Tranchot vervaardigd op schaal 1:10.000, later 1:20.000. Het huidige Nederlands-Limburg is vrijwel geheel opgenomen in de kartering, van het Land van Herve alleen de oostelijke rand. De kartering is topografisch van goede kwaliteit, zeker in vergelijking met de Ferraris-kaart.
- Als bron voor de negentiende-eeuwse wegnamen heb ik voor Zuid-Limburg de kadastrale minuut- en verzamelplans (circa 1800-1830) geraadpleegd via <http://watwaswaar.nl> en als Web Map Service (WMS) in ArcGIS via [http://mapserver.sara.nl/zl/gronsveld\\_1754/](http://mapserver.sara.nl/zl/gronsveld_1754/).<sup>19</sup> Voor het Land van Herve zijn de Belgische kadastrale kaarten van Popp (circa 1850) geraadpleegd via [http://www.kbr.be/collections/cart\\_plan/collections/collections\\_nl.html#cadastre](http://www.kbr.be/collections/cart_plan/collections/collections_nl.html#cadastre).<sup>20</sup> Een praktische beperking bij het gebruik van de Popp-kaarten bleek de relatief lage resolutie van de digitalisering, die het lezen van wegnamen in een aantal gevallen bemoeilijkte. In het vervolg vat ik beide kadastrale karteringen samen onder de noemer ‘negentiende-eeuwse kadastrale kaart’ of ‘negentiende-eeuwse minuut- en verzamelplans’.

Het artikel is als volgt opgebouwd. Eerst behandel ik op basis van literatuuranalyse het verschijnsel lastdiertransport elders in Europa en de Nederlanden en beantwoord ik de vraag waarom pakdieren werden gebruikt in het onderzoeksgebied. Vervolgens presenteer ik de resultaten van mijn onderzoek, gebaseerd op analyse van primaire en secundaire bronnen en geografische en landschappelijke waarnemingen. Ik breng de bestaande of verdwenen wegen in kaart die we in verband kunnen brengen met het kinkensysteem. Door een reconstructie te maken van een aantal kinkenroutes probeer ik het grotere geografische netwerk in beeld te brengen. Daarna staat de vraag centraal wie de kinkenvoerders waren en wat hun sociaal-economische positie was. Ten slotte ga ik in op de vraag waardoor en wanneer dit systeem ten einde kwam.

18 De Tranchotkaart van het gebied tussen Maas en Rijn: Nederlands gedeelte, Universiteitsbibliotheek Vrije Universiteit Amsterdam, <http://imagebase.uvu.nl/cdm/ref/collection/krt/id/5629>, geraadpleegd op 10 januari 2015; Renes, *De geschiedenis*, 9. *Topographische Aufnahme der Rheinlande*, Wikipedia, [https://de.wikipedia.org/wiki/Topographische\\_Aufnahme\\_der\\_Rheinlande](https://de.wikipedia.org/wiki/Topographische_Aufnahme_der_Rheinlande), geraadpleegd op 13 augustus 2015.  
 19 Voor toegang tot deze Web Map Service dank ik dr. J.L.H. Hartmann (Universiteit van Amsterdam).  
 20 Voor de gemeente Aubel waren geen Popp-kaarten online beschikbaar. Voor deze gemeente is gebruik gemaakt van de *Atlas des communications vicinales de la Commune d'Aubel* (1847), geraadpleegd in het gemeentehuis van Aubel.

## Vervoer per lastdier

De Wet van 29 maart 1833 tot invoering van een accijns op het gemaal, waarin aanwijzingen worden gegeven over het vervoer van graan of meel, noemt behalve voer- en vaartuigen tevens lastdieren.<sup>21</sup> Kennelijk werden die in 1833 nog ingezet in het meel- of graantransport, maar daarin bestonden waarschijnlijk grote regionale verschillen. In een achttiende-eeuwse bron over Holland lezen we:

Vermits ons Gewest vlak is, en onze Steden op geene heuvelen noch aan het hangen der bergen liggen, zoo hebben wy niets gemeen met gebruiklykheden, die in bergagtige Landen plaats hebben; als daar zyn, het ketenen der wielen in het afryden der bergen, het schraagen der draagboomen, enz. Ook weeten wy in dit Land genoegzaam niet van draagbaare lasten op de ruggen der Paarden te leggen. Het meeste en algemeene gebruik der Paarden, onder ons, bestaat in het vervoeren van trekbaare Lasten [...].<sup>22</sup>

Uit vervoershistorische studies ontstaat het beeld dat vervoer met behulp van lastdieren in Nederland niet geheel onbekend was, maar dat dit, zeker in de negentiende eeuw, in het grootste deel van Nederland geen rol van betekenis speelde in het vervoer over grotere afstand. Anders is de situatie in de ons omringende landen België, Frankrijk, Engeland en Duitsland. In Frankrijk was het wegennet in veel landelijke gebieden tot ver in de negentiende eeuw in zo slechte staat, dat vervoer per as er zo goed als onbekend was. Dit gold voor berggebieden, maar ook voor vlakke regio's. Al het goedertransport ging over de rug van lastpaarden, muilieren of ezels. Of mensen droegen de te vervoeren spullen zelf, vaak op hun hoofd.<sup>23</sup> Vanwege de zeer slechte wegen werd het grootste deel van de goederenhandel over land op het Engelse platteland in de periode 1780-1830 verricht met pakpaarden. In Devonshire waren lastdieren het enige transportmiddel voor goederen. Josiah Wedgwood (1730-1795), oprichter van de gelijknamige aardewerf, herinnerde zich paarden en ezels beladen met steenkool, vaten met gemalen vuursteen, manden vol met waren en korven met klei.<sup>24</sup>

21 *Wet en reglementen van 1833, tot invoering van een accijns op het gemaal*, [http://www.bdpoppen.nl/pdf/wet\\_op\\_het\\_gemaal\\_1833.pdf](http://www.bdpoppen.nl/pdf/wet_op_het_gemaal_1833.pdf), geraadpleegd op 24 oktober 2014.  
 22 J. le Francq van Berkhey, *Natuurlyke historie van Holland. Vierde deels, eerste stuk. Met noodige afbeeldingen* (Amsterdam 1779) 226.  
 23 E. Weber, *Peasants into Frenchmen. The modernization of rural France, 1870-1914* (Stanford 1976) 200-201.  
 24 E.W. Bovill, *English country life 1780-1830* (Londen 1963<sup>2</sup>) 46-48.



Boer met pakpaard op een landweg. Ets van Jan van de Velde (II), 1639-1641. Collectie Rijksmuseum Amsterdam.

In Duitsland en aangrenzende Midden-Europese landen zijn transportsystemen met lastdieren bekend uit diverse reliëfrijke gebieden, bijvoorbeeld het Beierse en Bohemer Woud,<sup>25</sup> de Zwitserse Alpen,<sup>26</sup> en de heuvelandschappen ten noorden van Göttingen (Nedersaksen) en ten zuiden van het Ruhrgebied.<sup>27</sup>

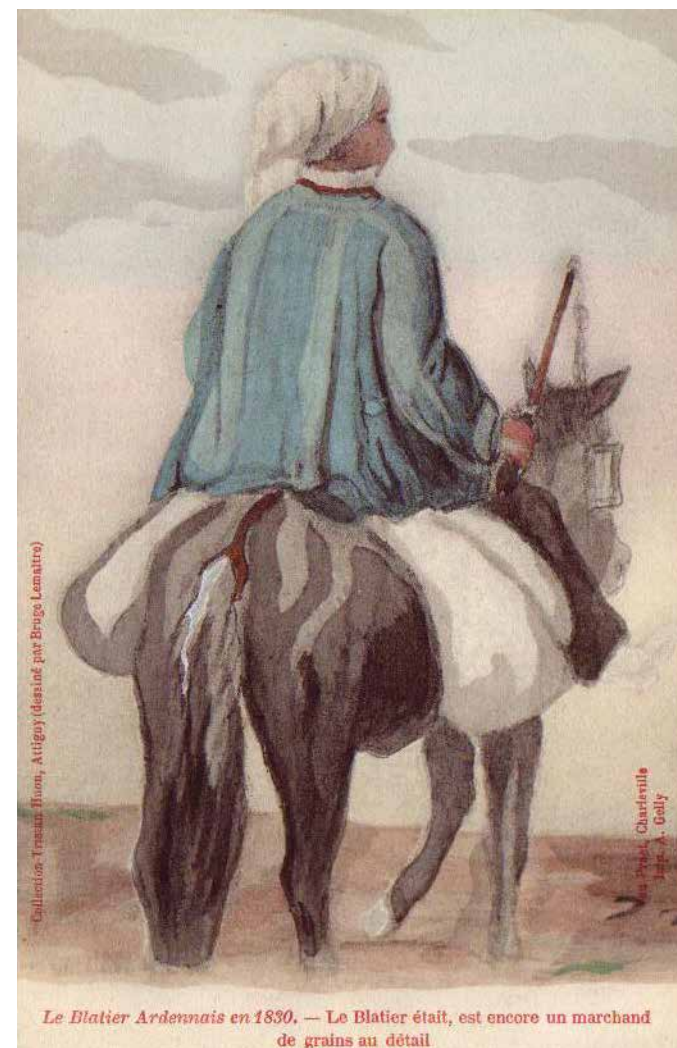
Door een combinatie van slechte wegen en veel reliëf werd in dit laatste gebied bij het regionale steenkoolvervoer tot het eind van de achttiende eeuw overwegend gebruikgemaakt van lastdieren. Routes voor zwaardere karren en wagens bleven beperkt tot wegen met goed ingereden sporen. Lastdieren waren niet gebonden aan dergelijke gebaande wegen. Dat gaf flexibiliteit, waardoor ze wegtollen konden ontwijken en bij veranderingen in de ligging van winningsplaatsen en afzetmarkten meteen hun route konden aanpassen. Door de aanleg van verharde wegen in de daaropvolgende periode kreeg het vervoer per as de overhand en na de jaren 1820-1840 behoorden de Kohltreiber met hun lastpaarden grotendeels tot het verleden.<sup>28</sup> Ook in verschillende regio's van de

25 F. Kubů en P. Zavřel, *Der Goldene Steig: historische und archäologische Erforschung eines bedeutenden mittelalterlichen Handelsweges*. 2 Bände (Passau/České Budějovice/Prachaticze 2001-2007).

26 H. Stadler, 'Säumerei', *Historisches Lexikon der Schweiz*, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D14053.php>, geraadpleegd op 21 oktober 2014.

27 D. Denecke, *Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wegforschung im Raum zwischen Solling und Harz. Ein Beitrag zur Rekonstruktion der mittelalterlichen Kulturlandschaft* [Göttinger Geographische Abhandlungen Heft 54] (Göttingen 1969) 41-62, 85-87; D. Düsterloh, *Beiträge zur Kulturgeographie des Niederbergisch-Märkischen Hügellandes. Bergbau und Verhüttung vor 1850 als Elemente der Kulturlandschaft* [Göttinger Geographische Abhandlungen, Heft 38] (Göttingen 1967) 66-68, 158-159.

28 *Ibidem*, 158.



Een kleinhandelaar in granen onderweg in de Ardennen omstreeks 1830. Tekening: B. Lemaitre.

Bron: <http://delcampe.net>, geraadpleegd op 8 augustus 2013.

Zuidelijke Nederlanden en het (vroeg) negentiende-eeuwse België wordt melding gemaakt van systematisch gebruik van lastdieren. Dat geldt in ieder geval in delen van Wallonië. In de Waalse Haspengouw waren er in de achttiende en het begin van de negentiende eeuw nog zo weinig verharde wegen, dat men de helft van het jaar was aangewezen op lastdieren, of mensen droegen zelf goederen op hun rug.<sup>29</sup>

29 M. Anselme e. a., *Hesbaye liégeoise. Architecture rurale de Wallonie* (Luik/Brussel 1984) 62; C. Bruneel e. a., *Hesbaye brabançonne et Pays de Hannut. Architecture rurale de Wallonie* (Luik/Brussel 1988) 66.

Voor het Land van Herve en de Ardennen is vervoer per lastdier in de literatuur goed gedocumenteerd. Voordat in de achttiende eeuw de weg van Luik naar Spa werd verbeterd en er in de negentiende eeuw spoorwegen verschenen in dit gebied, net ten zuiden van het Land van Herve, ontbraken er goede doorgaande wegen en was vervoer per as er schier onmogelijk. Goederen werden op de rug van ‘lange reeksen kleine, magere, taaie, montere paarden’ vervoerd. Elk dier droeg dwars over zijn rug twee zakken met wol, steenkool of andere goederen. De voerlieden van deze lastdieren werden in het Waals *craheli* genoemd, wat volgens tijdgenoot Hénau hetzelfde zou betekenen als het Franse *blatier*, kleinhandelaar in granen.<sup>30</sup> Volgens een andere tijdgenoot, Grandgagnage, was de term *craheli* afkomstig uit het Waalstalige deel van het hertogdom Limburg, met als betekenis: ‘persoon waarvan het beroep bestaat uit het op het platteland uitventen van steenkool of opkopen van graan. Deze goederen vervoert hij op de rug van een paard’.<sup>31</sup> Hiermee lijkt de *craheli* uit het Waalstalige deel van het Land van Herve het equivalent van de kinkenvoerder uit het Limburgstalige gebied.

Net als Aubel werd de markt van Herve in de achttiende eeuw druk bezocht door handelaren uit het land van Luik, de Landen van Overmaas en het hertogdom Gulik. Met lastpaarden werd vanuit deze gebieden graan aangevoerd, terwijl de handelaren boter en kaas vanuit Herve mee terugnamen. Vanwege de slechte staat van de wegen was er nauwelijks een andere manier om Herve te bereiken dan met lastdieren. Deze handelaren uit de aan het Land van Herve grenzende gebieden werden in de regio *kinkeführers* genoemd.<sup>32</sup>

De vervoerszekerheid en -flexibiliteit die lastdieren boden was een belangrijke troef in het kinkensysteem. Weliswaar waren Aubel en Herve vaste afzetmarkten, maar de variatie in de plaatsen van herkomst van het graan vroeg om flexibiliteit. De mate waarin de herkomstbronnen van graan bestemd voor het Land van Herve varieerden in ruimte en tijd is niet precies bekend. Dát dit verschijnsel zich voordeed, staat wel vast. De Geleense Kinkenweg werd pas sinds ongeveer 1825 zo genoemd, samenhangend met een sterke groei in de inkoop van graan op de Sittardse markt door kinkenvoerders.<sup>33</sup> Samenvattend lijken drie factoren bepalend voor de keuze voor lastdieren in het kinkensysteem: de aanwezigheid van slechte wegen, de aanwezigheid van reliëf, en de grotere routeflexibiliteit en transportzekerheid die lastdieren onder deze omstandigheden boden ten opzichte van vervoer per as.

30 Hénau, ‘Chasse aux souvenirs’, 130-131.

31 C. Grandgagnage, *Dictionnaire étymologique de la langue wallonne. Première partie* (Luik 1845) 133.

32 L. Remacle, ‘Les voies et les voyages des Herviens’, *Enquêtes du Musée de la Vie wallonne XIII* (1974) 352-367, aldaar 358.

33 Schrijnemakers, ‘De Kinkenweg’, 89.

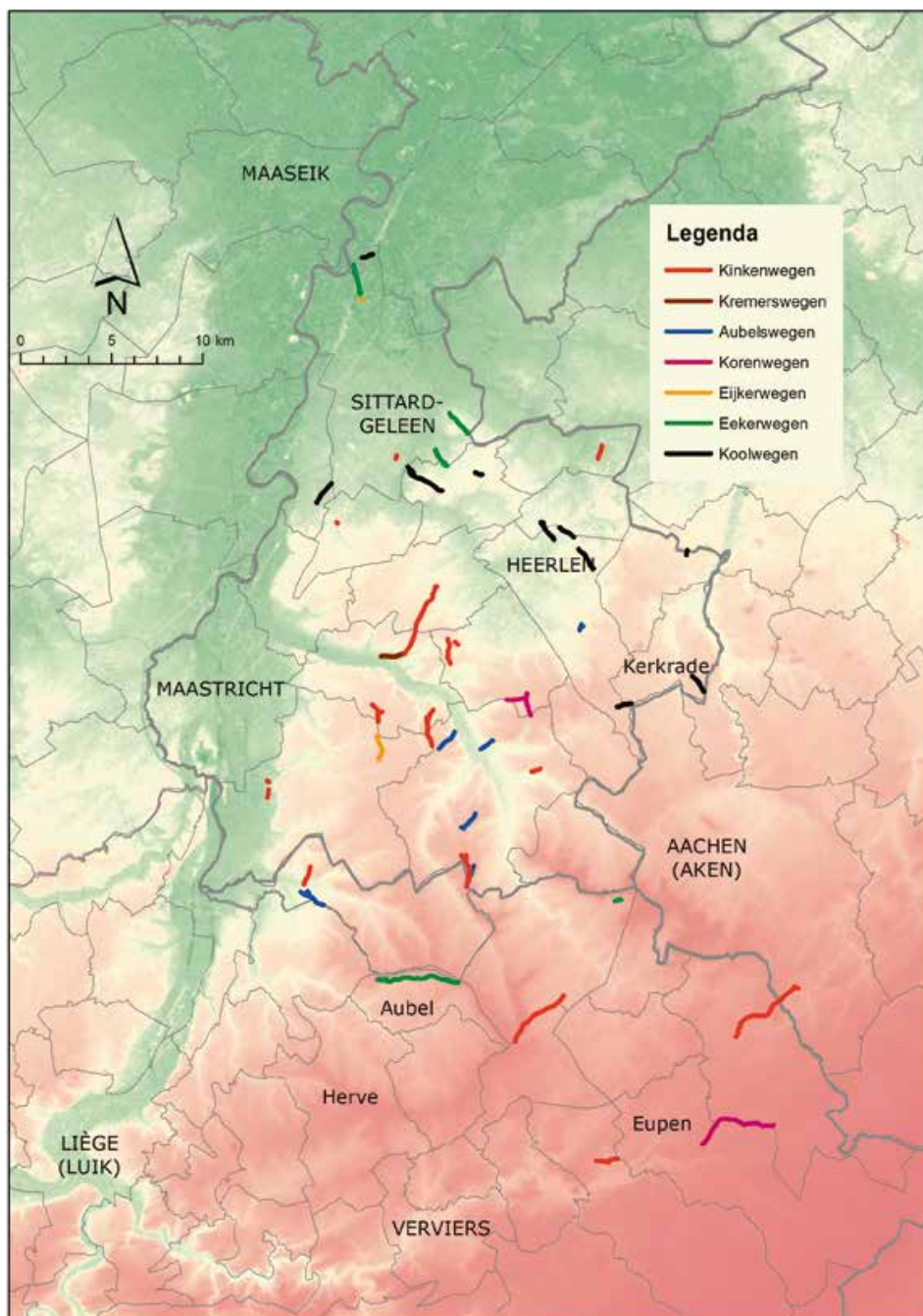
## Kinkenwegen en kinkenroutes: een reconstructie

Het graan- en kolentransport dat in deze studie centraal staat, heeft her en der in het Drielandengebied zijn sporen achtergelaten in de vorm van wegen met specifieke namen zoals Kinkenweg, Kenkersweg, Keenkestraat en Kinkenvoerdersweg. Om te bepalen waar deze wegen liggen of lagen en welke andere wegnamen relevant zijn in verband met het kinkensysteem heb ik in kaart gebracht welke nog bestaande wegtracés in het onderzoeksgebied in de negentiende eeuw de naam Kinkenweg of een variant daarvan droegen of tegenwoordig (nog) dragen.<sup>34</sup> De 17 gevonden tracés, samen 25 kilometer lang, heb ik ingetekend in een geografisch informatiesysteem (ArcGIS).

Behalve de naam Kinkenweg kunnen nog andere wegnamen in verband worden gebracht met het graan- of kolenkinkensysteem. De belangrijkste daarvan noem ik hieronder en ik motiveer daarbij waarom ze onderdeel uitmaakten van het kinkensysteem. Om de tracés van deze wegen in kaart te brengen heb ik een soortgelijke aanpak gevolgd als bij de Kinkenwegen.<sup>35</sup> In de rest van dit artikel gebruik ik de term ‘Kinkenwegen’ voor alle hierna beschreven wegnamen, voor zover onderdeel van een (veronderstelde) kinkenroute. De tracés worden weergegeven in figuur 1.

34 Voor de huidige wegnamen ben ik via het zoekveld in Google Maps (<https://maps.google.nl/>) nagegaan welke wegen in het onderzoeksgebied de naam Kinkenweg of een variant daarvan dragen. Er is gezocht op de termen kinke, kincke, kenke, kencke, keenke, keencke. Google Maps doet bij het invullen meteen suggesties voor de gezochte wegnaam. Niet al deze termen leverden een treffer. Zodra er een treffer was, bijv. Kinkenweg Geleen, heb ik verder gezocht op de volledige term Kinkenweg, waarna ook andere wegen met die naam bij de suggesties verschenen. Bij de suggesties van Google zaten doorgaans ook namen die (ver) buiten het onderzoeksgebied liggen. Hieruit concludeer ik dat voor het onderzoeksgebied alle relevante resultaten voor de betreffende zoekterm zijn gevonden. Een steekproef met andere klinkers (die mij overigens onwaarschijnlijk leken), zoals konke of kunke, leverden geen relevante treffers voor het onderzoeksgebied.

35 In verband met de beschikbare onderzoekstijd en de relatief lage resolutie van de via internet raadpleegbare scans van de Belgische Popp-kaarten (waardoor wegnamen vaak niet goed leesbaar zijn) heb ik het historische deel van deze analyse voornamelijk beperkt tot Zuid-Limburg. Een aantal regionaal-historische publicaties leverde extra aanwijzingen voor synoniemen van relevante wegnamen.



Figuur 1. Wegtracés met namen (in de negentiende eeuw of tegenwoordig) die ik in verband breng met het kinkensysteem. Samen hebben de gekarteerde tracés een lengte van 63 kilometer. Achtergrond: hoogtkaart en huidige administratieve grenzen.

### Aubelswegen

Het is evident dat de in Zuid-Limburg en de Belgische gemeente Voeren voorkomende Aubelswegen verwijzen naar de plaats Aubel. De tracés in kwestie zijn samen 6,4 kilometer lang, liggen op één na hemelsbreed in een zone van 6 tot 15 kilometer afstand van Aubel en hebben het karakter van (veld)wegen buiten de bebouwde kom. De uitzondering is de Nobelstraat in het centrum van Heerlen. Deze ligt hemelsbreed op ongeveer 20 kilometer afstand van Aubel. Ik sluit mij aan bij de verklaring dat de lokale veldnaam 'Op de Nobel' (dialect: *Oppen Oabel*) een verbastering is van 'Op den Aubel(weg)'.<sup>36</sup> Aangezien het dorp Aubel in het verleden geen politiek of kerkelijk centrum met een regionale uitstraling is geweest, is de enige voor de hand liggende naamsverklaring voor deze Aubelswegen een economische: ze zijn in het verleden systematisch en frequent gebruikt door marktverkeer met bestemming Aubel. Gegeven het feit dat een aantal Aubelswegen in het verlengde ligt van of parallel loopt aan Kinkenwegen, ligt een verband tussen beide wegnamen voor de hand.

### Eijkerwegen en Eekerwegen

In het onderzoeksgebied komt een aantal Eijkerwegen en Eekerwegen voor.<sup>37</sup> De totale lengte van de gevonden tracés bedraagt 2,8 kilometer voor de Eijkerwegen en 9,3 kilometer voor de Eekerwegen. Het gaat hoogstwaarschijnlijk om een groep van Middeleeuwse wegen, waarvan sommige werden gebruikt voor graan- en mogelijk kolentransport door kinkenvoerders. We vinden deze wegnamen onder andere bij Margraten, bij Buchten, bij Munstergeleen en bij Sittard. In het Belgische deel van het onderzoeksgebied komen deze wegnamen voor op negentiende-eeuwse kadastrale kaarten van Aubel, Hombourg en Gemmenich. Volgens Schrijnemakers maakte de Munstergeleense Eekerweg/Eykerweg (in de negentiende eeuw bekend als Aker- of Ekerweg) onderdeel uit van een Vroeg-Middeleeuwse verbinding tussen Aken en Aldeneik bij Maaseik.<sup>38</sup> Geografisch gezien lijkt het logisch dat de Buchter Eykerweg onderdeel was van dezelfde route. Deze weg werd in 1559 vermeld en werd in 1647 ook 'Maseijker marcktwech'

36 Th. Janssen, 'Wegen en woningen in Oud-Heerlen. Gehuchten en buurtschappen', *Land van Herle* 7 (1954) 77. *Aobel, Oabel of Obel* is de (oude) Zuid-Limburgse dialectnaam voor Aubel. De Nobelstraat loopt op een honderdtal meter afstand parallel aan de kortste lijn tussen de graanmarkten van Heerlen en Aubel.

37 De eerstgenoemde naam wordt op de negentiende-eeuwse kadastrale minuutplannen gespeld als Ey(c)kerweg. In de meeste gevallen komt in archiefstukken zowel de vorm Ey(c)kerweg als Eekerweg voor.

38 M.J.H.A. Schrijnemakers, 'De voor- en vroeggeschiedenis van Munstergeleen', in: J.G.T. Bouwens (red.), *Munstergeleen. Een monografie over een Limburgse gemeente* (z.pl. 1963) 7-109, aldaar 86; B. Mersch, 'De plaatsnaam Maaseik in de loop der eeuwen', *Limburg. Het Oude Land van Loon* 92 (2013) 323-335.

genoemd.<sup>39</sup> De verbinding van de naam Eijkerweg met Aken ziet Schrijnemakers wel geografisch, maar niet naamkundig. Volgens hem werd de weg, afhankelijk van de richting die men bedoelde, aangeduid als Akerweg (richting Aken) of Eekerweg/Eykerweg (richting Maaseik).<sup>40</sup>

Voor een aantal Eijkerwegen/Eekerwegen is het duidelijk dat ze systematisch werden gebruikt door kinkenvoerders. De Eijkerweg in Margraten vormt de zuidelijke voortzetting (richting Aubel) van de Kenkersweg bij Sibbe. Ik zie beide wegen als onderdeel van een (graan)kinkenroute van Maaseik (of Sittard) naar Aubel. Ook de Buchter Eykerweg past precies in de geprojecteerde route van Maaseik naar Aubel. De Eeckerweg bij Sittard en een deel van de Akerstraat bij Hoensbroek liggen op een geprojecteerde kolenkinkenroute van Kerkrade richting Sittard respectievelijk Geleen. Het is niet duidelijk in hoeverre ook andere Akerwegen en E(y)kerwegen in dit gebied door kinkenvoerders als vaste routes werden gebruikt voor het vervoer van steenkool.

Anders dan Schrijnemakers is de Luikse naamkundige Boileau van mening dat de in het Land van Herve voorkomende Eekerwegen/Eyckerwegen hun naam juist wel ontleen aan de stad Aken.<sup>41</sup> Taalkundig beschouwt hij 'Eekerweg' als een oudere vorm van 'Akerweg'. Schrijnemakers ziet echter ook in de Eekerwegen/Eyckerwegen van Aubel en Hombourg een verwijzing naar Maaseik, een van de herkomstplaatsen van het graan dat de kinkenvoerders naar het Land van Herve brachten. Voor deze Eekerwegen in het noordoostelijk Land van Herve sluit ik mij aan bij Boileaus visie. Immers, de Eekerwegen/Eyckerwegen van Aubel en Gemmenich liggen in elkaars verlengde en hebben globaal een west-oost verloop dat duidelijk op het nabije Aken lijkt gericht en zeker niet op het verder weg gelegen Maaseik (zie figuur 2).

39 L. Broekmeulen, *Maaslandse varia. Historisch-geografische opstellen m.b.t. Born, Buchten, Holtum, Grevenbicht, Obbicht en Papenhoven* (Sittard 2009) 24-25.

40 Schrijnemakers, 'Munstergeleen', 86-88. Volgens Schrijnemakers hebben er bij Geleen en Munstergeleen Maaseiker voetpaden gelopen die in de eerste helft van de negentiende eeuw werden gebruikt door (graan)kinkenvoerders. Op de negentiende-eeuwse kadastrale kaart lijken de paden die Schrijnemakers bedoelt deels wel terug te vinden, maar zonder naam. Daarom heb ik deze Maaseiker paden in deze studie niet als naamcategorie gekarteerd. Ik heb deze informatie wel gebruikt bij de reconstructie van mogelijke kinkenroutes.

41 A. Boileau, *Toponymie dialectale germano-romane du nord-est de la province de Liège: analyse lexicologique et grammaticale comparative* (Parijs 1971). De door Schrijnemakers 'De Kinkenweg', 91, vermelde Eykerweg bij Hombourg heb ik niet gevonden op de kadastrale kaart van Popp en bijgevolg niet kunnen karteren. Wellicht komt deze weg overeen met de Ackerstradt (of Aekerstradt?) op de kadastrale kaart van Popp. Deze ligt halverwege de E(y)kerweg van Aubel en die van Gemmenich, op de route tussen Aken en Aubel.



Figuur 2. Kaart van de omgeving van Aubel, met de tracés van Kinkenwegen, Aubelswegen, Eekerwegen en mogelijke kinkenroutes vanuit Aken en het huidige Zuid-Limburg.

Dat wil niet zeggen dat de Eekerwegen/Eyckerwegen tussen Aubel en Aken niet door kinkenvoerders kunnen zijn gebruikt voor de aanvoer van graan of steenkool vanuit Aken en zijn achterland, het hertogdom Gulik of het land van 's-Hertogenrade. Koren uit de graanschuur die de Jülich-Zülpicher Börde vormde, werd via de markten van Aken en Keulen verkocht naar omliggende gebieden met een kleinere graanproductie.<sup>42</sup> Het is goed mogelijk dat de Eekerwegen/Eyckerwegen tussen Aken en Aubel werden gebruikt om vanuit het Land van Herve systematisch graan te kopen op de markt van Aken.<sup>43</sup>

42 Schuler, *Verkehrsverhältnisse*, 57-58.

43 In dit verband is interessant dat we op de Tranchot-kaart (circa 1810) het westelijke deel van de huidige Dreiländerweg (van het Drielandenpunt naar de stad) terugvinden als 'Chemin d'Aubel à Aix' (Aken). Het verlengde daarvan heet op de Tranchot-kaart 'Beckerweg' (wellicht in de betekenis Bakkersweg?), tegenwoordig: Gemmenicher Weg. Ook de Kinkenweg tussen Henri-Chapelle en Montzen lijkt op Aken gericht, terwijl zijn zuidwestelijke voortzetting mogelijk naar Herve en/of Verviers leidde.



### Korenwegen

De *Kornbahn* was tot in de negentiende eeuw onderdeel van een verbinding tussen enerzijds Eupen en het Land van Herve en anderzijds het Monschauer Land. In laatstgenoemd gebied is de agrarische specialisatie in weideteelt later tot stand gekomen dan in het Land van Herve. De inwoners van Eupen betrokken een belangrijk deel van hun graan en aardappelen uit het Monschauer Land. Om er vanuit Eupen en het Land van Herve te komen, moest men de woeste gronden van het grotendeels onbewoonde plateau van de Hoge Venen oversteken.<sup>44</sup> Interessant is dat in de nabijheid van deze oude route het bostoponiem 'Kinktenhard' voorkomt. Dit toponiem is in verband gebracht met de kinkenvoerders.<sup>45</sup> In het onderzoeksgebied heb ik één andere Korenweg gevonden. Tussen Colmont bij Ubachsberg en Etenaken bij Wijlre lag volgens de negentiende-eeuwse kadastrale kaart (circa 1830) een Korenweg, waarvan het westelijke deel grotendeels samenviel met de huidige Vrakelbergerweg. De totale lengte van de in het onderzoeksgebied gekarteerde Korenwegen bedraagt circa 7 kilometer.

### Koolwegen

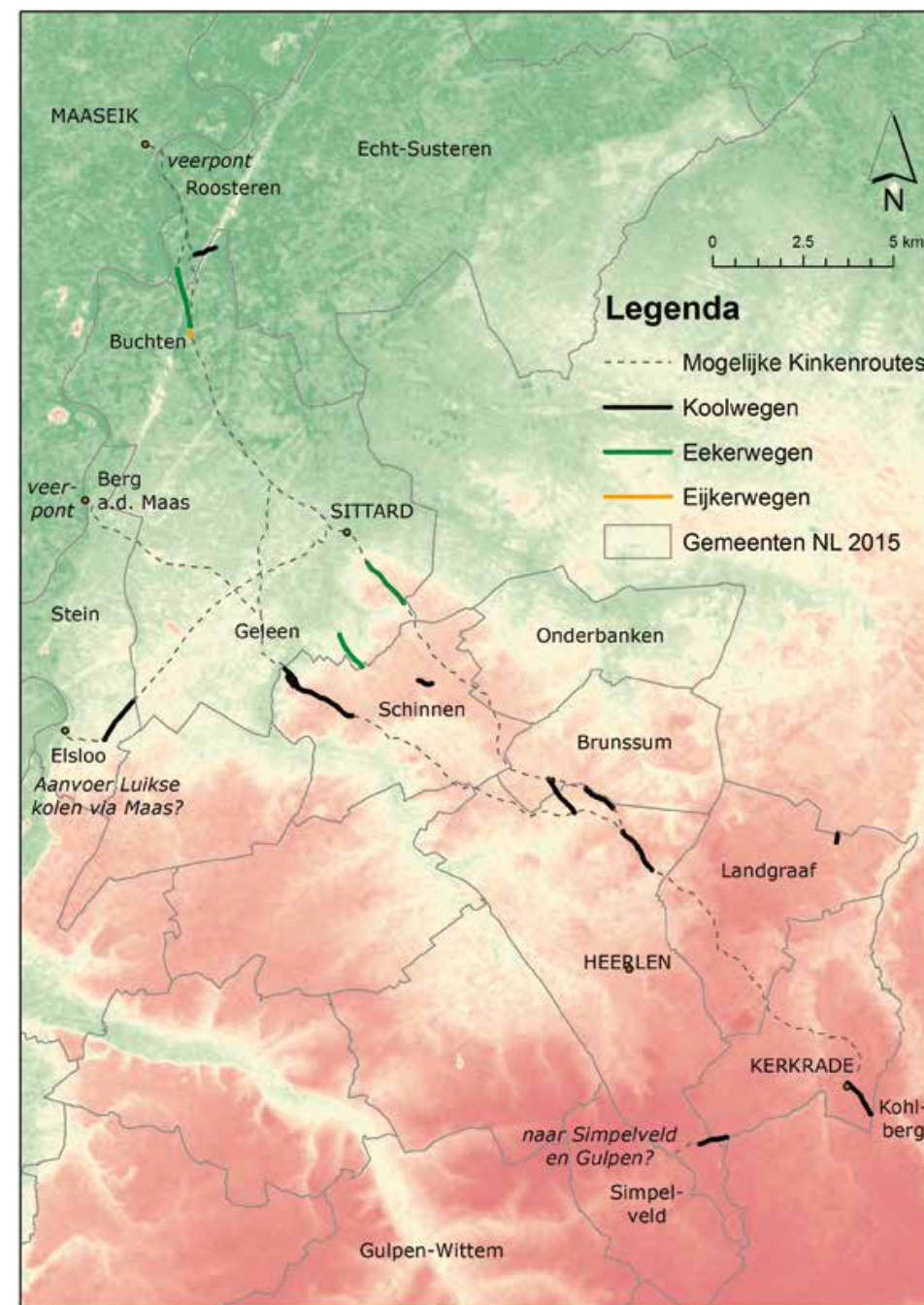
In het Nederlandse deel van het onderzoeksgebied komt een tiental Koolwegen voor met daaronder naamvarianten als Koolbaan en Kolengracht. Samen hebben ze een lengte van circa 11 kilometer. De meeste van deze wegen liggen in noordelijk Zuid-Limburg in het gebied tussen Kerkrade en Sittard-Geleen en binnen een straal van 20 kilometer van Kerkrade. Schrijnemakers brengt de Koolweg tussen Daniken en Puth in verband met kolentransport door kinkenvoerders, maar houdt ook de mogelijkheid open dat de naam van deze weg verwijst naar het branden van houtskool.<sup>46</sup> Mij lijkt de naamsverklaring uit steenkooltransport de meest voor de hand liggende voor de Zuid-Limburgse Koolwegen. Veel van de tracés lijken in elkaars verlengde te liggen dan wel onderdeel te zijn geweest van parallelle routes tussen het gebied rond Kerkrade en het gebied rond Sittard, Geleen en de Maas (figuur 3).<sup>47</sup>

44 V. Gielen, *Das Kreuz der Verlobten. Venn und Wald erzählen* (Eupen 1976) 171-175.

45 R. Collard en V. Bronowski, *Le guide du Plateau des Hautes Fagnes* (Brussel 1993) 349-350. De ongebruikelijke spelling 'Kinkten-' kan worden verklaard als verkorting van de Oost-Limburgs-Rijnlandse uitspraak van kinkerte (kinkenvoerders) als 'kinkete', waarbij de r wegvalt.

46 Schrijnemakers, 'De Kinktenweg', 83-88.

47 Dit komt overeen met wat de in 1865 geboren zegsman van Schrijnemakers heeft aangegeven en het past bij de beschrijving die Ecrevisse in 1854 geeft van de kolenkinken en de bestemming van de door hen vervoerde kolen: P. Ecrevisse, *De Bokkenryders in het land van Valkenberg. Tweede verbeterde en vermeerderde uitgave met vier platen* (Brussel 1854) 130. Gales noemt Zuid-Limburg ten oosten van Valkenburg en Sittard het natuurlijke afzetgebied voor de Kerkraadse steenkool aan het eind van de achttiende en het begin van de negentiende eeuw: Gales, *Delven en slepen*, 235.



Figuur 3. Koolwegen en mogelijke kinkenroutes gebruikt voor kolenvervoer in het onderzoeksgebied. Achtergrond: hoogtekaart en huidige gemeentegrenzen.

Ergens tussen Maastricht en Valkenburg, op ongeveer 20 kilometer hemelsbreed van Kerkrade, begon de zone langs de Maas waar de aanvoer van steenkool uit Luik voordeliger was.<sup>48</sup> De Koolweg in de voormalige gemeente Elsloo, die deze gemeente verbond met Sittard, breng ik in verband met het vervoer van Luikse steenkool.<sup>49</sup> Deze weg heette al zo op de kadastrale minuutplannen uit de periode 1800-1830. Het lijkt mij aannemelijk dat over deze weg via de Maas aangevoerde steenkool per as of per paard naar Sittard werd vervoerd. De weg is zeker niet op Kerkrade georiënteerd.<sup>50</sup> Kerkraadse steenkool werd ook verkocht in oostelijke en zuidelijke richting, met als grenzen van het verkoopgebied Düren (tussen Aken en Keulen), Monschau en Eupen.<sup>51</sup> De kortste route van Kerkrade en directe omgeving naar Monschau loopt via de Hoge Venen, niet ver van de *Kornbahn* en het eerder genoemde gebied genaamd *Kinktenhard*. Als dit toponiem inderdaad naar de passage van kinkenvoerders verwijst, zou het dus niet alleen om graankinken, maar wellicht ook om kolenkinken kunnen zijn gegaan.

### Kremerswegen

Tijdens het inventariseren van wegen met de naam Kinkenweg vond ik een Kremersweg nabij Valkenburg, in het verlengde van de Kinkenvoerdersweg in de voormalige gemeente Hulsberg. Op de negentiende-eeuwse kadastrale kaart bedroeg de totale lengte van dit tracé 1,3 kilometer. Een verdere zoekactie op de naam Kremer(s)weg (en spellingsvarianten) leverde een aantal aanvullende treffers op.<sup>52</sup> In totaal heb ik in het onderzoeksgebied negen wegen of straten met de naam Kremersweg (of variant) gevonden, die om verschillende redenen in de meeste gevallen niet in verband met het kinkensysteem konden worden gebracht.

48 *Ibidem*, 235.

49 Een naamsverklaring uit de groentesoort kool kan op basis van de dialectuitspraak van de naam Koolweg (*Kaolwaech*) worden uitgesloten. J.G.G. Cobben, *De platte Aelsenaer. Diksjenaer van 't Aelser plat óét de jaore 1940-1950 ên vreuger* (Elsloo 2000) 182. Hoewel Cobben terecht schrijft dat de groente kool in het lokale dialect wordt uitgesproken als 'kwal' en (steen)kool als 'kaol', verklaart hij opmerkelijk genoeg toch de naam van de *Kaolwaech* uit koolhoven (veldtuinen).

50 Volgens Gales werd Kerkraadse steenkool ook ten westen van de Maas in het huidige Belgisch-Limburg afgezet. Maaseik werd daarbij expliciet genoemd in de door hem onderzochte archiefstukken. Het is echter de vraag of ook de naam van het Koolwegsken in de voormalige gemeente Roosteren, met circa 30 kilometer hemelsbreed het verst verwijderd van Kerkrade, gerelateerd is aan transport van Kerkraadse steenkool naar Maaseik. Qua oriëntatie staat dit weggetje haaks op de voor de hand liggende transportrichting van de kolen. Bovendien was de intensiteit van de kooltransporten hier waarschijnlijk veel lager dan dicht bij Kerkrade, en daarmee ook de kans kleiner dat kolenvervoer zijn naam zou verbinden aan de gebruikte weg.

51 Gales, *Delven en slepen*, 220. Ook in Alsdorf, niet ver ten oosten van Kerkrade, waren de kolengidsen een bekende verschijning: A. Kraemer, R. Bast en F. Schmitz, *Alsdorf. Geschichte einer Stadt* (Alsdorf 1971) <http://www.alsdorf-online.de/geschichte/pdf/kapitel-8.09.pdf>, geraadpleegd op 12 augustus 2015.

52 Er is gezocht op de termen *cramer*, *craamer*, *craemer*, *crämer*, *kramer*, *kraamer*, *kraemer*, *krämer*, *cremer*, *creemer*, *kremer*, *kreemer*.

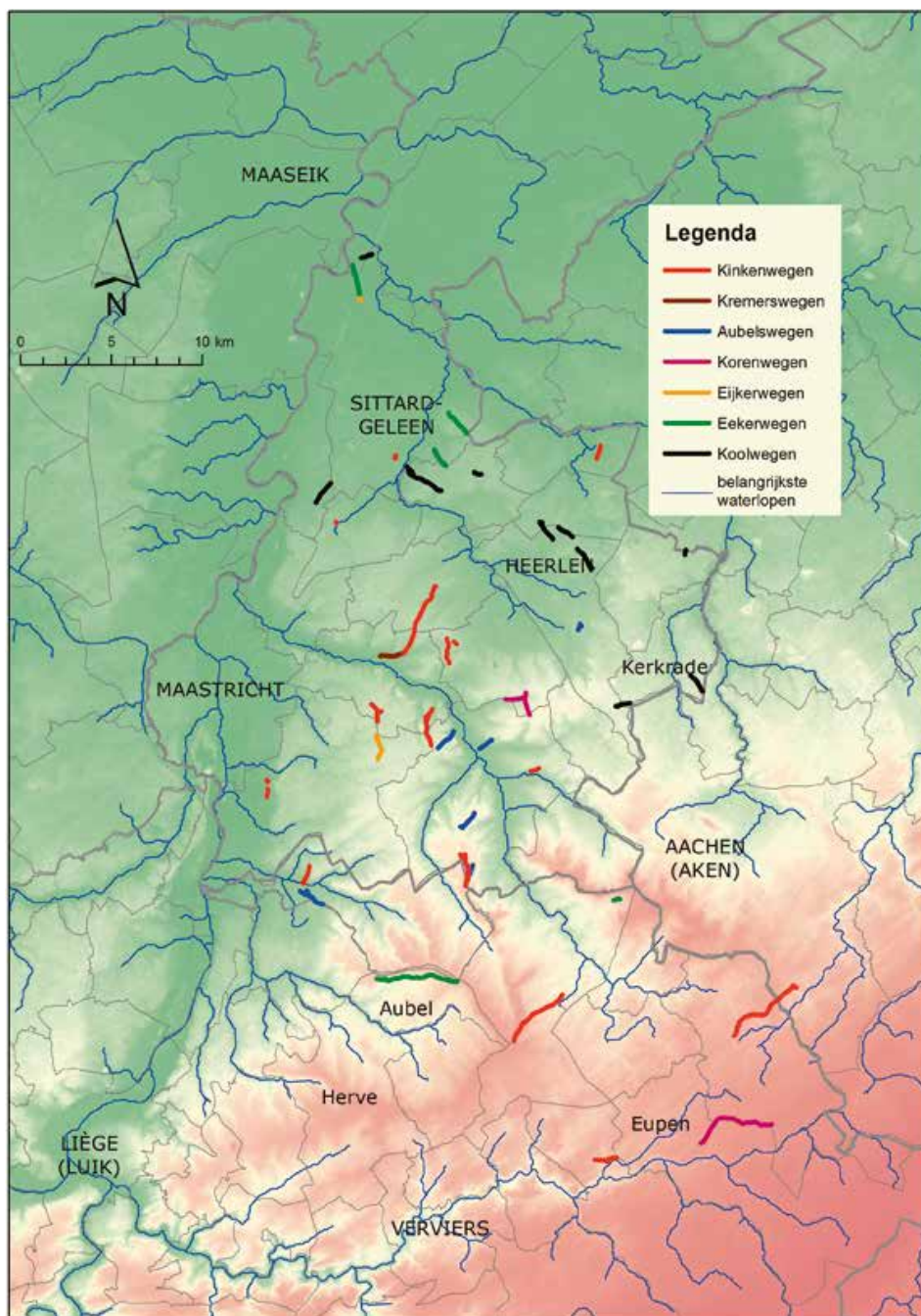
De verklaring hiervoor is dat het bij Kremersweg om een generiekere wegnaam gaat dan bij de overige onderzochte wegnamen. Ik kon uiteindelijk alleen voor de Kremersweg bij Valkenburg een relatie met het kinkensysteem vaststellen. In de overige gevallen wijst weinig tot niets daarop.

### Situering van de Kinkenwegen in het (historische) landschap

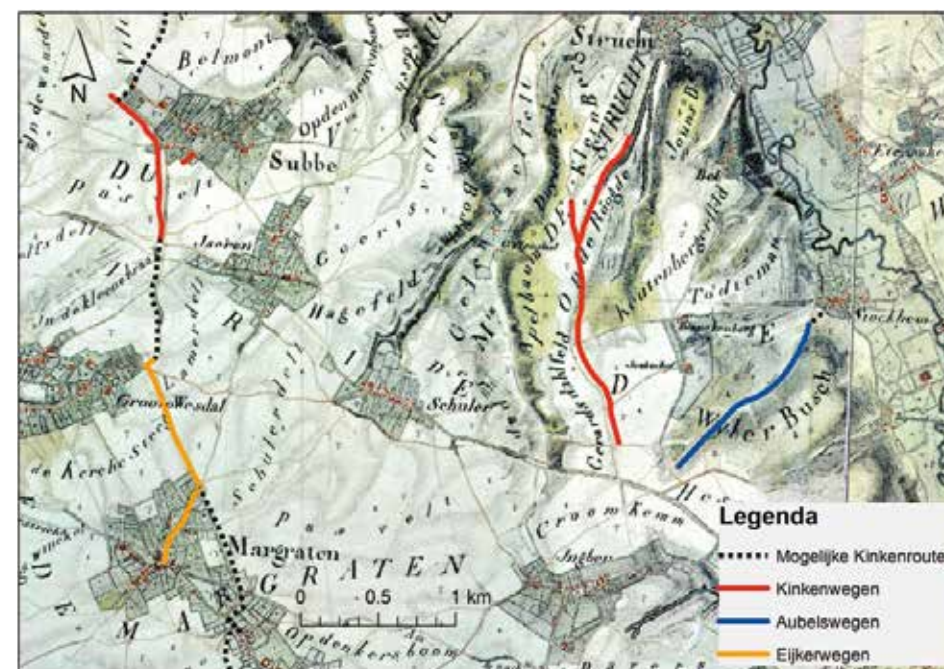
Van de circa 40 gevonden tracés met de naam Kinkenweg, Aubelsweg, Eijkerweg, Eekerweg, Kremersweg, Koolweg of Korenweg (of een variant daarvan) heeft iets meer dan de helft een vrij vlakke ligging, op een plateau of rivierterras. Ruim een derde van de tracés lag over een deel of over de hele lengte in een helling. In een aantal gevallen was dit in de vorm van een (holle) weg die een droogdal volgde. Twee tracés in het Land van Herve waren relatief vlak maar lagen op een heuvelflank (zij volgden min of meer een hoogtelijn). De tracés lijken de dalbodem van grotere beekdalen zoveel mogelijk te vermijden en niet over langere afstand parallel aan grotere beken of rivieren te lopen – tenzij de wegen voldoende hoog lagen om regelmatige wateroverlast uit te sluiten (figuur 4). De kans op een begaanbare route was groter in de hogere en drogere delen van het landschap. Zeker bij vervoer over langere afstand (in het geval van de graan- en kolenkinken in de orde van grootte van circa 25-100 kilometer) konden kinkenvoerders, om te voorkomen dat ze ergens vast kwamen te zitten, qua routekeuze het best op zeker spelen, ook al omdat ze op voorhand wellicht niet goed waren geïnformeerd over de toestand van het hele traject. Naast de keuze voor pakpaarden als transportmiddel in plaats van karren of wagens droeg het vermijden van de natste delen van het landschap verder bij aan de beheersing van het vervoersrisico.

Uit visuele analyse van de ligging van de Zuid-Limburgse tracés geprojecteerd op de Tranchot-kaart (circa 1810) bleek dat bijna de helft van de tracés toen duidelijk buiten nederzettingen liep, meestal door bouwlandgebied, soms door heide of andere extensief gebruikte gronden. Ongeveer een vijfde van de tracés liep langs de randen van kerndorpen en ook ongeveer een vijfde liep door gehuchten of buurtschappen. In één op de tien gevallen liep het tracé niet door, maar langs de randen van een gehucht of buurtschap. Tenslotte waren er twee gevallen waarin een tracé tot binnen een kerndorp liep (de Eijkerstraat in Margraten en de Kinkenberg in 's-Gravenvoeren) (figuur 5). Mogelijk hangt dit samen met de aanwezigheid van door kinkenvoerders bezochte herbergen in deze plaatsen. 's-Gravenvoeren had volgens historicus J.C.G.M. Jansen ook zelf een graanmarkt.<sup>53</sup>

53 J.C.G.M. Jansen, 'Lange golven in de economische geschiedenis van Limburg', *Studies over de sociaal-economische geschiedenis van Limburg / Jaarboek van het Sociaal Historisch Centrum voor Limburg XXVI* (1981) 23.



Figuur 4. Ligging van de gekarteerde wegtracés ten opzichte van waterlopen. Weergegeven zijn de grotere beken en rivieren. Achtergrond: hoogtekartaart en huidige administratieve grenzen.



Figuur 5. Ligging van een aantal met het graankinkensysteem in verband gebrachte tracés ten opzichte van dorpen en gehuchten op de Tranchot-kaart (kaartbeeld circa 1810). Op dit kaartbeeld zien we de typische situatie van Kinkenwegen die langs de randen van nederzettingen lopen (Sibbe en Groot-Welsden, links op de kaart). In Margraten heeft de Eijkerweg een aftakking naar het dorpscentrum (Eijkerstraat). De Aubelsweg rechts op de kaart loopt naar het gehucht Stokhem.

Uit het voorgaande concludeer ik dat de Kinkenwegen waar mogelijk de bebouwde kommen, althans van de kerndorpen, vermeden. De reden hiervoor zoek ik in de eerste plaats in het vergrote risico op verkeershinder door drukte in de dorpskernen. Voor de Zuid-Limburgse dorpen in dalen gold bovendien dat de intensief gebruikte dorpsstraten nog in de negentiende eeuw vaak een lijnvormige modderpoel vormden en slecht begaanbaar waren. Als een transporteur er niet hoefde te zijn, bijvoorbeeld om paarden te wisselen of te overnachten, vermeid hij deze kernen waarschijnlijk liever.<sup>54</sup> Een bijkomende reden zou van meer sociale aard kunnen zijn. Hierna zal blijken dat kinkenvoerders veelal niet in de kerndorpen, maar in gehuchten en buurtschappen woonden. Dat gehuchten en buurtschappen schijnbaar minder werden vermeden door de Kinkenwegen, kan

<sup>54</sup> Schrijnemakers geeft het voorbeeld van de Dorpsstraat in Oud-Geleen. De Geleense Kinkenweg lag iets hoger, net buiten de dorpskern: Schrijnemakers, 'De Kinkenweg', 90-91. Voor Schinveld wordt een uitspanning vermeld waar kinkenvoerders een tussenstop maakten op weg van het Land van Gulik naar Aubel: Vromen, 'Schinveld's verleden', 35-36.

ook te maken hebben met het feit dat deze grotendeels later dan de kerndorpen zijn ontstaan en wellicht juist langs doorgaande wegen, zoals de Kinkenwegen. Een analyse van de globale ouderdom van de Kinkenwegen laat zien dat de meeste tracés een Middeleeuwse of nog oudere oorsprong hebben.<sup>55</sup>

### Verknoping tussen het graan- en kolenkinkensysteem

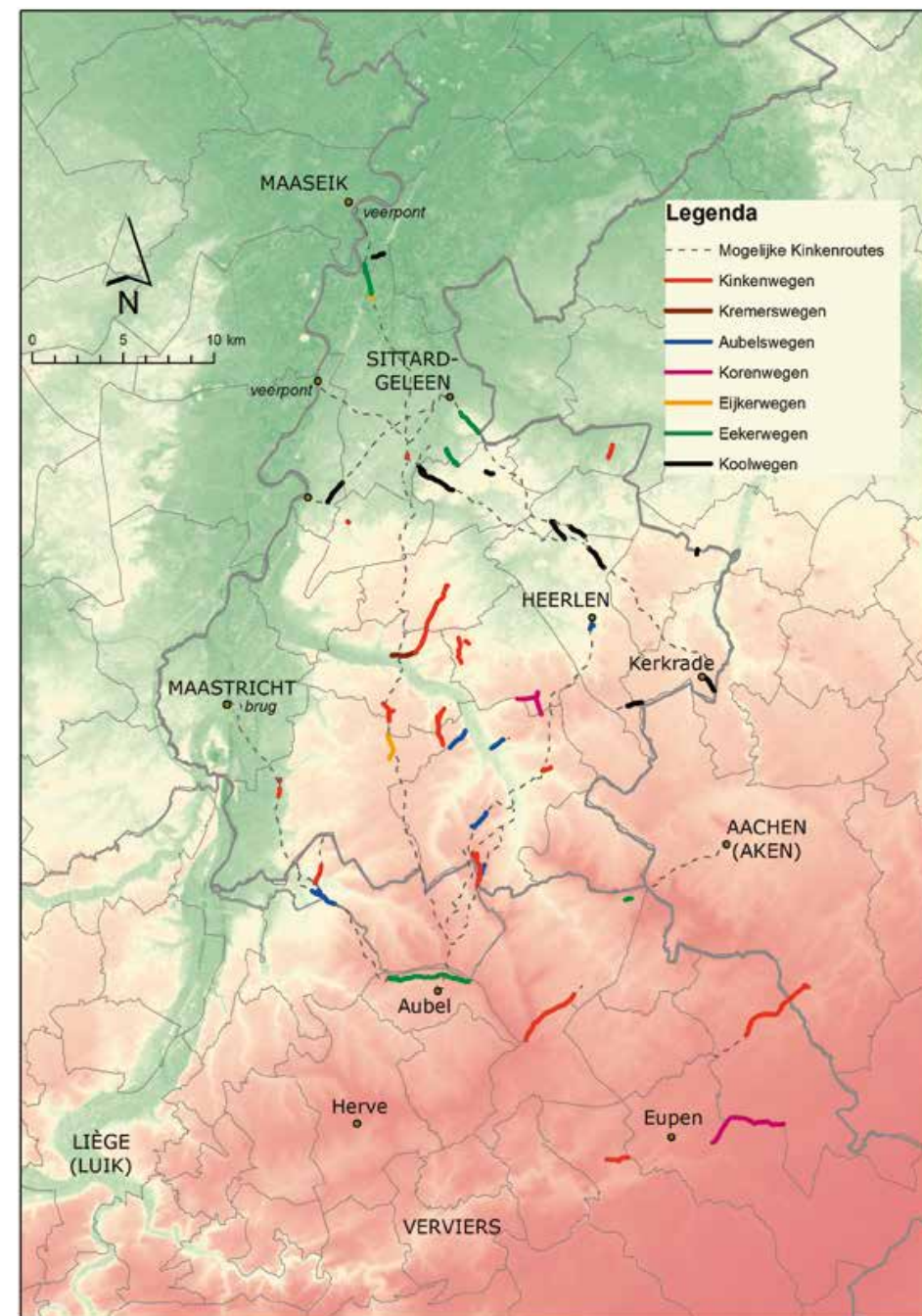
Hoewel de geografische ligging van het routenetwerk en van inkoop- en afzetplaatsen verschilde tussen het op Aubel en het Land van Herve gerichte graankinkensysteem en het vanuit Kerkrade en omgeving opererende kolenkinkensysteem, was er in de omgeving van Geleen en Sittard en waarschijnlijk ook in het gebied rond Heerlen, Kerkrade en Simpelveld sprake van verknoping van de (route)netwerken. De term ‘verknoping’ gaat uit van een vervoerseconomische interactie tussen het graankinken- en kolenkinkennetwerk die uitstijgt boven een simpel kruisen van elkaars routes. In een getuigenverklaring uit de Franse tijd vinden we een aanwijzing dat deze bedrijfseconomische interactie inderdaad voorkwam. In een getuigenverklaring uit 1797 komen we de Kerkradse ‘koopman in vruchten’ (granen) Johan Hendrik Wery tegen, die met een paard geladen met steenkool onderweg was naar Vaesrade bij Nuth.<sup>56</sup> Het ligt voor de hand dat veel kinkenvoerders vanuit hun relatief marginale economische positie aanpakten wat ze konden, of het nu om handel of vervoer in graan of in steenkool ging.

### Reconstructie van de kinkenroutes

Een twintigtal wegtracés verspreid over het onderzoeksgebied draagt nu nog de naam Kinkenweg of Aubelsweg (of een variant daarop). Dit laat zien dat het kinkensysteem als vervoerseconomisch verschijnsel in het verleden bekend moet zijn geweest in een gebied dat de huidige en vroegere territoriale grenzen oversteeg. De stukken weg die op basis van hun naam in verband kunnen worden gebracht met het kinkensysteem variëren in lengte van 71 meter (Kinkestraat in Beek) tot circa 5 kilometer (het tracé tussen Nuth en Valkenburg). Het gaat dus om relatief korte stukken. Ook de tracédichtheid (het aantal wegstukken per vierkante kilometer) is in de meeste delen van het studiegebied onvoldoende hoog om alleen op basis daarvan de kinkenroutes – dat wil zeggen het hele traject van begin- tot eindpunt – op een plausibele manier ruimtelijk te kunnen reconstrueren. Gelukkig geeft een aantal gepubliceerde bronnen informatie over de plekken waar graan werd

55 Deze analyse is gebaseerd op een vergelijking met de relatieve ouderdomskaart die Hans Renes heeft opgesteld voor het Zuid-Limburgse wegenet: J. Renes, *De geschiedenis van het Zuidlimburgse cultuurlandschap* (Assen/Maastricht 1988) 13-14, 218 en kaartbijlagen.

56 RHCL, 08.001 Nieuw Rechterlijke Archieven, inv.nr. 522. Processtukken met getuigenverklaring Johan Hendrik Wery (1797).



Figuur 6. Kaart van de gereconstrueerde kinkenroutes met als achtergrond de hoogtekarte en de huidige administratieve grenzen. De totale lengte van deze hypothetische routes bedraagt 137 kilometer. Dit is exclusief de tracés met de namen Kinkenweg, Kremersweg, Aubelsweg, Korenweg, Eijkerweg, Eekerweg en Koolweg, waarvan (vrijwel) vaststaat dat ze onderdeel waren van kinkenroutes.

ingekocht en weer werd verkocht en, anderzijds, waarheen Kerkradse steenkool werd getransporteerd. Deze informatie heeft het mogelijk gemaakt een aantal kinkenroutes te reconstrueren. Figuur 6 toont het resultaat van de route-reconstructie. De door mij gevolgde werkwijze bij deze constructie wordt toegelicht in bijlage 2.

## De kinkenvoerders: een sociaaleconomische profielschets

Om de sociale positie, het grond- en huizenbezit, de (familie)herkomst en de woonlocatie van de kinkenvoerders te onderzoeken, zijn voor de periode 1830-1850 gegevens uit het Kadaster en de Burgerlijke Stand met elkaar in verband gebracht. Uit de literatuur is bekend dat het kinkensysteem in deze periode nog volop in bedrijf was.<sup>57</sup> Ik beperk mij in deze analyse vrijwel geheel tot het huidige Zuid-Limburg, omdat voor dit gebied het archief van de Burgerlijke Stand via <https://www.wiewaswie.nl/> op beroepsnaam doorzocht kan worden. Anders dan in achttiende-eeuwse processtukken bleken de beroepsaanduidingen 'kink', 'kinker(t)', 'kinkenvoerder' of 'kolengids' niet voor te komen in de Burgerlijke Stand, en evenmin in de Oorspronkelijke Aanwijzende Tafels van het Kadaster.<sup>58</sup> Kennelijk behoorden deze termen in de negentiende eeuw tot het domein van de spreektaal en niet tot dat van de ambtelijke stukken. Het was dus zaak te zoeken naar synoniemen voor 'kinkenvoerder' of 'kolengids'.

Daarbij heb ik gezocht naar beroepsaanduidingen met betrekking tot handel en vervoer. Immers, uit de regionale literatuur komt het beeld naar voren dat kinkenvoerders en kolengidsen zich zowel met de handel als met het vervoer van hun handelswaar hebben beziggehouden, al is niet duidelijk in hoeverre beide beroepen door dezelfde personen werden uitgeoefend.<sup>59</sup> Om redenen van beperkte analysetijd, heb ik mij beperkt tot resultaten uit Zuid-Limburgse gemeenten ten oosten van de Maas, dus exclusief de stad Maastricht. Tabel 1 laat zien op welke zoektermen ik heb gezocht en hoeveel treffers dit heeft opgeleverd.

57 Schrijnemakers, 'De Kinkenweg', 89.

58 Ik heb haast bij toeval één vermelding van de beroepsnaam 'kinkert' gevonden in het archief van de Burgerlijke Stand van Mheer. Bij de invoer in <https://www.wiewaswie.nl/> is deze beroepsnaam abusievelijk geïnterpreteerd als een tweede voornaam: RHCL, Burgerlijke Stand Mheer, geboorten 1832.

59 Ecrevisse, 'De Bokkenryders', 130; Vromen, 'Schinveld's verleden', 36; Boileau, 'Toponymie', 81; Lemmerling, 'Keenkersj', 23-25; Schrijnemakers, 'De Kinkenweg', 81-83.

Tabel 1. Beroepsaanduidingen (incl. synoniemen) waarop het archief van de Burgerlijke Stand (1830-1850, provincie Limburg) digitaal is doorzocht.

beroeps-aanduiding	aantal treffers	beroeps-categorie	opmerking	relevante treffers in Zuid-Limburg incl. Maastricht
gra*	29	handel	gaat om beroepsnamen als: koopman in granen, graankoopman, maar ook graanmolenaar (niet relevant)	19
vru*	0	handel	gaat om beroepsnamen als: koopman in vruchten	0
voerder	0	vervoer	buiten geselecteerde periode 1 treffer in Limburg (Kerkrade)	0
kool*	207	handel/ vervoer	waarvan 172 treffers voor koolwerker (dat wil zeggen: mijnwerker)	207
kolen*	9	handel/ vervoer	gaat om beroepsnamen als kolenkoopman, kolenman, etc.	6
drijver	0	vervoer	buiten geselecteerde periode 1 treffer in Limburg (Venlo): machinedrijver	0
paarden-drijver	2	vervoer	buiten geselecteerde periode 2 aanvullende treffers, beide in Zuid-Limburg	2
voerman	97	vervoer	onder de resultaten vooral voerlieden in de steden in Limburg	29

In hoeverre ging het bij de gevonden handelaren en transporteurs daadwerkelijk om kinkenvoerders, dat wil zeggen lieden die waren betrokken bij de graanhandel gericht op het Land van Herve of bij de regionale distributie van steenkool uit de omgeving van Kerkrade? Om daar meer zicht op te krijgen, heb ik ook andere kenmerken onderzocht, met name de materiële welstand, de woonlocatie, het (an)alfabetisme, en familiebanden met bewoners van het Land van Herve.

Binnen de onderzochte groep liep de waarde van het individuele grond- en woningbezit sterk uiteen (zie bijlage 3).<sup>60</sup> De twee personen met het meeste grondbezit binnen hun gemeente, hadden ongeveer 10 hectare in eigendom.<sup>61</sup> In het onderzoeksgebied waren landbouwbedrijven aan het einde van het Ancien Régime meestal niet groter dan 5-10 hectare.<sup>62</sup> De meeste onderzochte personen zaten

60 Een aantal personen uit de akten van de Burgerlijke Stand heb ik niet teruggevonden in de Oorspronkelijke Aanwijzende Tafel van hun woonplaats. Deze mensen zullen hun woning hebben gehuurd en eventuele grond hebben gepacht. Voor zover bekend kwamen zij oorspronkelijk van elders.

61 De toevoeging 'binnen hun gemeente' is in dit verband van belang. Het is immers mogelijk dat een grondeigenaar ook land bezit in naburige gemeenten. Het valt dus niet uit te sluiten dat het daadwerkelijke grondbezit in één of meer gevallen groter was dan weergegeven.

62 Rutten, 'Overlevingslandbouw', 270.

daar qua grondbezit flink onder. In bijlage 3 valt op dat vrijwel alle onderzochte personen meerdere beroepsaanduidingen hadden. De minder welgestelden combineerden hun graankoopmanschap vaak met werk als dagloner, voerman of arbeider. Voor hen was een combinatie van verschillende werkzaamheden bittere noodzaak, want beneden de 5 hectare was het vrijwel onmogelijk een boerderij rendabel te exploiteren.<sup>63</sup> De kinkenvoerders moeten naar mijn mening in deze groep worden gezocht. Zij werkten voor eigen rekening en risico en gingen waarschijnlijk zelf op pad met het graan of de steenkool die moest worden vervoerd. Mogelijk werkten zij soms alleen als voerman in opdracht van een grote graankoopman en niet als handelaar. Mogelijk combineerden deze personen niet op elk moment van hun arbeidzaam leven deze beroepen, maar richtten ze zich bijvoorbeeld vooral op de graanhandel in die perioden waarin dit financieel het meest aantrekkelijk was.

De meer welgestelden combineerden het koopmanschap met een eigen middelgroot landbouwbedrijf, waarbij hun handel wellicht voor een belangrijk deel werd gedreven op basis van het graanoverschot uit het eigen bedrijf. Het is goed denkbaar dat deze relatief vermogende personen het vervoer van het graan naar de markten in het Land van Herve aan anderen hebben uitbesteed. 'Groot' zette 'klein' in als tussenpersoon in de handel of puur als transporteur, zonder eigen rol als koopman. De kosten die dit met zich meebracht wogen voor de grote handelaren ongetwijfeld op tegen de voordelen: in plaats van zelf het tijdrovende en inspannende transport te moeten verzorgen, konden zij zich volledig richten op de handel en het eigen landbouwbedrijf. Daarnaast bood het werken met tussenpersonen de kans om een groter netwerk van inkoopadressen voor graan op te bouwen en te onderhouden. Immers, iedere tussenpersoon had zijn eigen netwerk van familie en zakenrelaties en de tussenpersonen konden ook op verschillende plaatsen wonen, waardoor het netwerk van grote handelaren zich indirect over een groter gebied kon uitstrekken dan als ze al het werk zelf of met eigen gezinsleden zouden doen.

De vraag of er eenzelfde mate van variatie in materiële welstand bestond binnen het kolenkinkensysteem, is op grond van de hiervoor besproken resultaten niet beantwoord. Uit de geraadpleegde bronnen rijst het beeld dat het bij de kolengidsen in zijn algemeenheid ging om arme sloebers die met pakdier of paard en kar zelf de steenkool verhandelden én uitventten in de regio.<sup>64</sup> Gales beschrijft hun rol in de totale kolenafzet zelfs als gering.<sup>65</sup> Daarvan uitgaande zijn er in het

63 *Ibidem*, 271.

64 Ecrevisse, *De Bokkenryders*, 130; Dorren, 'Limburg', 679.

65 Gales, *Delven en slepen*, 220.

verhandelen van de Kerkraadse kolen dus vrijwel zeker grotere spelers geweest. Wellicht kwam het voor dat zij kolengidsen inhuurden voor het transport van partijen steenkool.

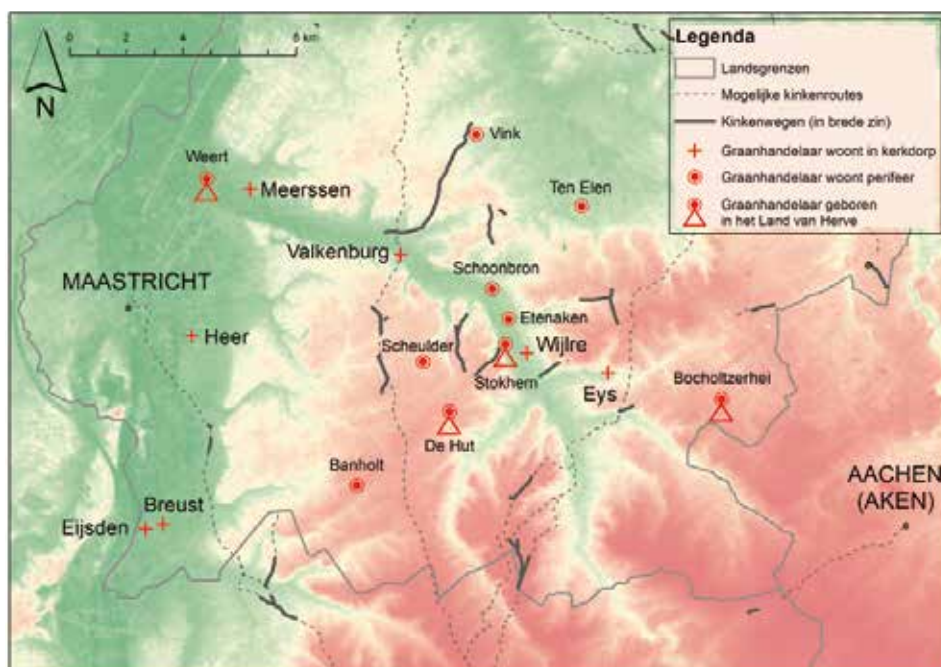
Uit bijlage 3 blijkt dat de minder welgestelden betrekkelijk vaak perifeer woonden binnen hun gemeenten, in relatief kleine gehuchten en buurtschappen als Bocholtzerheide, De Hut bij Gulpen en Stokhem bij Wijlre (zie ook figuur 7). Ook sommige van de meer vermogende graanhandelaren woonden in de periferie, zoals L'Ortye (in Vink bij Wijnandsrade) en Maenen (in Weert bij Meerssen). De grootste graankoopman, Lodewijk Smeets, woonde weliswaar in het stadje Valkenburg, maar had ook een huis in het gehucht Scheulder. Er lijkt binnen de onderzochte groep geen duidelijke relatie te bestaan tussen materiële welstand en analfabetisme. Of iemand kon schrijven, heb ik afgeleid uit de gevonden akten in de Burgerlijke Stand. Onder de lagere sociale groepen kwam analfabetisme in de eerste helft van de negentiende eeuw nog vrij veel voor in Zuid-Limburg, maar ook de relatief welgestelde landbouwer-graanhandelaren L'Ortye en Maenen konden niet schrijven. Dit in tegenstelling tot de minder vermogende dagloners-graanhandelaren Odekerken en Van Loo, die hun akten wel konden ondertekenen.

In de onderzochte groep kwam het in een vijftal gevallen voor dat de betreffende persoon in het Land van Herve, of in de directe omgeving daarvan, was geboren. Dit is een interessante aanwijzing dat we daadwerkelijk van doen hebben met personen die actief waren in het graankinkensysteem gericht op Aubel en omgeving. Overigens komen ook de voorouders van de welgestelde landbouwer-graanhandelaar Henri L'Ortye uit het Land van Herve. In 1690 heeft een voorouder met zijn gezin als pachter een kasteelhoeve in de gemeente Wijnandsrade betrokken.<sup>66</sup> In de zeventiende eeuw kwam het vaker voor dat Waalse pachters grote pachthoeven in Zuid-Limburg betrokken.<sup>67</sup> Volgens bijlage 3 kwamen directe familiebanden met het Land van Herve echter vooral voor onder de minder welgestelden. Zij waren zelf in die regio geboren en hadden daardoor geen eigen familiebezit in hun Zuid-Limburgse woonplaatsen. Ook hun partners kwamen in de meeste gevallen van elders.

Het beeld van de graanhandelaren en (mogelijke) kinkenvoerders dat hieruit ontstaat is dat rijkere graanhandelaren meestal ook landbouwer waren. De minder welgestelden, waarschijnlijk de eigenlijke kinkenvoerders, combineerden hun graankoopmanschap met werk als dagloner, voerman of arbeider; zij woonden niet in de kern dorpen, maar in perifere gehuchten en buurtschappen en hadden vaak directe familiebanden met het Land van Herve.

66 J. L'Ortye, 'De laatste L'Ortye's van Brommelen; oftewel de L'Ortye's van Nuth', *Bulletin Wijnandsrade* 26 (2007) 23.

67 Rutten, 'Overlevingslandbouw', 273.



Figuur 7. Woonplaatsen van met het kinkensysteem in verband gebrachte graanhandelaren en voerlieden in de periode 1830-1850. Tevens is aangegeven of een graanhandelaar is geboren in het Land van Herve of direct aangrenzende gebieden zoals het Maasdal bij Luik en de noordrand van de Ardennen.

## De ondergang van het graankinkensysteem

De komst van de spoorwegen en betere wegverbindingen heeft de balans geleidelijk maar definitief laten verschuiven van vervoer per lastdier naar vervoer per as. Dit proces begon in het onderzoeksgebied in 1843 met de opening van de spoorlijn Luik-Verviers-Aken. Deze volgde de zuidrand van het Land van Herve. Sommigen voorzagen toen al het onvermijdelijke einde van de graanmarkt van Aubel en het daaraan gekoppelde kinkensysteem. De Belgische senator baron De Schiervel voorspelde al in 1844: 'Vroeger of later zal de verstoring van [bestaande] handelsrelaties die [de komst van] de spoorwegen met zich meebrengt [de markt van Aubel] bereiken'. Hij vergeleek de situatie van Aubel met die van Sint-Truiden in de Haspengouw. Deze plaats was volgens hem zijn graanmarkt kwijtgeraakt aan naburige stadjes met een spoorwegstation. 'Je zou kunnen zeggen dat bijna elk spoorweg-

station in de Haspengouw een graanmarkt is geworden'.<sup>68</sup> Toch bleef de markt van Aubel de eerste jaren na de opening van de spoorlijn Luik-Verviers-Aken nog vitaal. In 1845, twee jaar na het gereedkomen van de spoorlijn, werd nog volop graan aangevoerd naar Aubel, dat op dat moment nog geen eigen spoorverbinding had.<sup>69</sup> Het plateau van Herve zelf kreeg gefaseerd een spoorverbinding tussen 1869 en 1895 en de lijn bereikte Aubel in 1881.<sup>70</sup>

Naast de verbetering van het wegennet in het district Verviers en de aanleg van een spoorweg van Brussel en Luik naar die stad, heeft ook de afscheiding van het oostelijk deel van Limburg van België in 1839 eraan bijgedragen dat de graanhandel van Zuid-Limburg met het Land van Herve steeds verder afnam. De nieuwe staatsgrens tussen de vijandige burens België en Nederland bracht de graanmarkt van Aubel in een precare positie. Weliswaar stond de Belgische wet van 6 juni 1839 de jaarlijkse invoer toe van 6.000 ton graan vanuit het 'afgestane deel van Limburg' naar het arrondissement Verviers (met daarin het grootste deel van het Land van Herve) tegen een kwart van de vastgestelde invoerrechten,<sup>71</sup> maar in de praktijk zette deze als verzachtende maatregel bedoelde wet toch druk op de graanhandel met Aubel, want al gauw bleek het jaarlijkse invoerplafond te laag. Reeds in 1840 werd een noodwet van kracht die tijdelijk een extra aanvoer van 500 ton graan per maand toestond vanuit het hertogdom Limburg. In 1844 ontstond opnieuw schaarste en verzocht de gemeenteraad van Aubel de Belgische regering passende maatregelen te nemen om afdoende bevoorrading van de plaatselijke graanmarkt mogelijk te maken.<sup>72</sup>

In het debat dat hierover in het Belgische parlement plaatsvond in 1844, werd ook stilgestaan bij een ander ongewenst effect van de wet van 1839. Handelaren en transporteurs die vanuit Nederlands-Limburg graan naar Aubel wilden vervoeren, moesten de lokale herkomst van dat graan door middel van certificaten bevestigen.

Volgens senator De Schiervel, die ook gouverneur was van Belgisch-Limburg en zich in het parlementaire debat verzette tegen een voorkeursbehandeling voor de graanmarkt van Aubel, had sinds de invoering van de wet van 1839 de fraude toegeslagen en was de wet vooral ten goede gekomen aan de handel in buitenlandse granen en niet aan het district Verviers, noch aan 'enkele oude [Limburgse]

68 Belgische Senaat, zitting van 26 december 1844, [https://sites.google.com/site/bplenium/proceedings/1844/k00890522/k00890522\\_02](https://sites.google.com/site/bplenium/proceedings/1844/k00890522/k00890522_02), geraadpleegd op 24 oktober 2014.

69 Schrijnemakers, 'De Kinkenweg', 89.

70 Charles e.a., *Pays de Herve*, 61.

71 De Belgische senator baron De Schiervel omschreef deze wet in 1844 als voortgekomen uit 'dankbaarheid en sympathie voor onze aan Holland afgestane broeders in Limburg en Luxemburg'. Belgische Senaat, zitting van 26 december 1844.

72 Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers, zitting van 23 november 1844, [https://sites.google.com/site/bplenium/proceedings/1844/k00890113/k00890113\\_00](https://sites.google.com/site/bplenium/proceedings/1844/k00890113/k00890113_00), geraadpleegd op 16 juni 2015.

landgenoten'. De Schiervel wees in zijn betoog op een circulaire van de gouverneur van het hertogdom Limburg, Gericke van Herwijnen, gedateerd 18 november 1844 en gericht aan de gemeentebesturen van het hertogdom. Daarin werd geconstateerd dat enkele gemeentebesturen certificaten van lokale herkomst hadden afgegeven voor graan geïmporteerd uit Pruisen of het Oostzeegebied. Op deze manier zouden aanzienlijke hoeveelheden graan via de centrale grensovergang bij De Planck naar Aubel zijn uitgevoerd. Gericke van Herwijnen wees erop dat dit in het nadeel was van de landbouw in Limburg zelf en spoorde de lokale overheden in zijn hertogdom aan alles in het werk te stellen deze fraude te vermijden.<sup>73</sup>

Door de (handels)politieke constellatie vanaf 1839 werd de aanvoer van graan vanuit Nederlands-Limburg naar de markt van Aubel hoe dan ook wettelijk begrensd. Het ligt voor de hand dat de bewoners van het Land van Herve zich meer dan voorheen gingen oriënteren op nieuwe aanvoermogelijkheden van graan vanuit het Belgische binnenland, bijvoorbeeld via de spoorweg van Brussel en Luik naar Verviers. Hoewel dit alles niet meteen het einde heeft betekend van de graanmarkt van Aubel, hebben deze politieke en vervoerseconomische ontwikkelingen ongetwijfeld bijgedragen aan de definitieve neergang ervan.

Voor de periode na 1845 heb ik weinig contemporaine verwijzingen naar het kinkensysteem meer gevonden. Onduidelijk is vooralsnog in hoeverre in die tijd nog enige graanhandel met de markt van Aubel is blijven bestaan vanuit Nederlands-Limburg. In 1871 was volgens de tolpachtster te Schilberg bij Noorbeek 'de graanmarkt te Aubel zoodanig verminderd [...] dat weinig voertuigen den tol meer voorbij komen en zij derhalve verplicht is gezegde tol [...] op te zeggen'.<sup>74</sup> Wellicht heeft de grote landbouwcrisis van de jaren rond 1880 de definitieve nekslag gegeven aan de Nederlandse graanhandel op Aubel. Deze crisis, die in 1878 door dalende graanprijzen werd ingeluid en die samenhang met het ontstaan van een wereldwijde graanmarkt, had een grote impact op de Zuid-Limburgse boerenbedrijven, die sterk waren gericht op graanteelt.<sup>75</sup> De protectionistische toltarieven die België en Duitsland instelden als reactie op de crisis maakten het probleem alleen maar groter voor de Limburgse boeren, die traditioneel veel graan over de grens afzetten.<sup>76</sup>

Het einde van het kolenkinkensysteem dat rond de mijnen bij Kerkrade was georganiseerd, is mogelijk bespoedigd door toedoen van de komst van de spoorwegen in Zuid-Limburg. In 1853 werd de spoorlijn Aken-Maastricht (via Simpel-

73 Belgische Senaat, zitting van 26 december 1844.

74 RHCL, 04.01 Provinciaal Bestuur Limburg, inv.nr. 7738.

75 Bieleman, *Boeren in Nederland*, 360-362.

76 Th.J.A.H. Claessens, 'Een nieuwe landbouwstructuur in wording 1875-1914', in: J.F.R. Philips, J.C.G.M. Jansen en Th.J.A.H. Claessens, *Geschiedenis van de landbouw in Limburg 1750-1914* (Assen 1965) 211-212.

veld en Valkenburg) geopend. De Aken-Maastrichtsche Spoorweg-Maatschappij werd in 1846 pachter van de Domaniale Mijn in Kerkrade en ging de stations op de lijn gebruiken als verkooppunt van de in de Kerkradse mijn gewonnen steenkool.<sup>77</sup> Daardoor daalde de verkoop aan de mijn vrijwel direct met 20 procent. Het mijnterrein was ook het startpunt van de regionale distributie van steenkool door de kolengidsen. Deze laatsten hebben wellicht een gevoelige klap gekregen door de nieuwe concurrentie van de spoorwegen.<sup>78</sup> Maar in 1880 werd nog steeds ongeveer de helft van de kolenverkoop direct aan de mijn gerealiseerd.<sup>79</sup> Het lijkt er dus niet op dat de komst van de spoorwegen alleen verantwoordelijk is geweest voor het einde van het gilde der kolengidsen. Mogelijk hebben verbeteringen aan het wegensysteem in de tweede helft van de negentiende eeuw ertoe bijgedragen dat de klassieke kolendistributie met behulp van pakpaarden definitief is verdwenen ten gunste van vervoer per as.

## Conclusie

In dit artikel heb ik geprobeerd op basis van uiteenlopend bronnenmateriaal een overkoepelend en ruimtelijk beeld te schetsen van de geschiedenis van de Kinkenwegen en kinkenvoerders. Behalve de Kinkenwegen konden in het onderzoeksgebied ook Aubelswegen, Eekerwegen, Eijkerwegen, Koolwegen, Korenwegen en Kremerswegen met het kinkensysteem in verband worden gebracht. Veel van de ongeveer 40 gevonden tracés van deze wegen lijken Middeleeuws of ouder. In het algemeen vermijden ze de oude dorpscentra en grotere beekdalen. Veel van de tracés liggen nog steeds als onverharde wegen in het landelijk gebied. In het verstedelijkte noorden van het onderzoeksgebied zijn ze deels in de twintigste-eeuwse stadsuitbreidingen opgenomen of verdwenen. De tracés zijn meestal hooguit enkele honderden meters tot kilometers lang. De verspreiding ervan over het onderzoeksgebied is niet gelijkmatig maar geclusterd, waarbij op relatief korte afstand tracés in elkaars verlengde liggen of parallel lopen. Dit, samen met informatie uit regionaal-historische en heemkundige publicaties, heeft het mogelijk gemaakt om met hulp van oude topografische kaarten een aantal waarschijnlijke kinkenroutes over de volledige lengte te reconstrueren. Het gaat om routes van Maaseik, Sittard, Heerlen en Maastricht naar Aubel

77 Dorren, 'Limburg', 677-678; Gales, *Delven en slepen*, 295-297.

78 Dorren, 'Limburg', 679, geeft aan dat door de komst van de spoorlijn Aken-Maastricht de wijze van kolenvervoer 'eenigszins' veranderde.

79 Gales, *Delven en slepen*, 293.



voor het graantransport en van Kerkrade naar Sittard en de veerpont bij Berg aan de Maas voor het vervoer van steenkool. Overigens waren het graan- en kolenkinkensysteem ruimtelijk maar ook in de persoon van kinkenvoerders met elkaar verknoot.

Het transport van graan en steenkool vond vaak plaats met lastdieren. Het gebruik van pakpaarden op deze schaal lijkt uniek voor Nederland, maar sluit aan bij soortgelijke vervoersystemen die tot de negentiende eeuw in zwang waren in heuvelachtige gebieden in omliggende landen. De combinatie van slechte wegen en het reliëf maakte het pakpaard tot een aantrekkelijk alternatief voor het vervoer per as. Het maakte kortere en snellere routes mogelijk, omdat vervoerders niet waren gebonden aan goed ingereden sporen en relatief flauwe hellingen. Daarnaast bood het gebruik van lastdieren meer transportzekerheid. Omdat het hier om een transportsysteem ging op regionale schaal (circa 25-100 kilometer), was het van belang zoveel mogelijk uit te sluiten dat men door slechte wegen een grote omweg moest maken. Tenslotte bood het gebruik van lastdieren vervoerders extra flexibiliteit. De inkoopadressen voor graan en de afzetadressen voor steenkool waren hoogstwaarschijnlijk frequent aan verandering onderhevig. Met pakpaarden kon een kinkenvoerder hier moeiteloos op inspelen. Steile hellingen en smalle paadjes op de route waren geen probleem.

Het einde van het kinkensysteem moet worden gezocht in de periode circa 1850-1870. Het systeem is ten onder gegaan door een combinatie van vervoers-economische en politieke oorzaken. Door de komst van de spoorwegen, de verdichting van het netwerk van verharde wegen en de handelseconomische spanningen tussen Nederland en het jonge België kwam de graanmarkt van Aubel in een moeilijke positie en ging het Land van Herve zich op andere herkomstgebieden van en transportmiddelen voor zijn broodgraan richten. De komst van de spoorwegen en betere wegverbindingen lijken ook het einde van de kolenkinken met hun pakpaarden te hebben bespoedigd.

Onderzoek naar met de graanhandel verbonden personen uit de eerste helft van de negentiende eeuw liet een tweedeling in rijkere en minder welgestelde graanhandelaren zien. Zowel in Aubel als in de rest van het onderzoeksgebied waren relatief grote en welgestelde graanhandelaren actief. In Zuid-Limburg waren dat boeren met een vrij groot landbezit, die daarmee waarschijnlijk de overschotten van hun eigen bedrijf verhandelden naar het Land van Herve. Daarnaast was er een grote groep van kleine graanhandelaren die we in andere akten ook als dagloner of arbeider tegenkomen. Hen beschouw ik als de echte kinkenvoerders. Zij werkten voor eigen rekening en risico en gingen waarschijnlijk zelf op pad met het te vervoeren graan. Mogelijk werkten zij veelal als voerman

(en niet als handelaar) in opdracht van een grote graanhandelaar. Het springt in het oog dat zeker de minder welgestelden vaak perifeer woonden binnen hun gemeenten, in relatief kleine gehuchten en buurtschappen. In veel gevallen woonden zij in de directe nabijheid van Kinkenwegen. Vooral onder de minder welgestelde kinkenvoerders bestonden directe familiebanden met het Land van Herve.

## Bijlage 1. Over de herkomst en de betekenis van de term ‘kink’

In bijgevoegd overzicht staan de relevante termen met de stam ‘kink’ die ik heb gevonden in de literatuur en in archiefstukken. Waar dat mogelijk was, heb ik de betekenis toegevoegd die door de betreffende bron aan de term wordt gegeven. Schrijnemakers gaat ervan uit dat ‘kink’ een verbasterd leenwoord is uit het Frans. Volgens hem is de benaming ‘kink’ afgeleid van het Franse *quincailliers*, waarmee oorspronkelijk handelaren in kleine metaalwaren werden aangeduid en waarvan de betekenis later is verbreed tot ‘met een of meer paardjes rondtrekkende kleinhandelaren’ en weer later specifiek tot ‘handelaren in steenkool of graan die gebruik maken van pakpaarden’.<sup>80</sup> Deze verklaring sluit aan bij die van de sinds de achttiende eeuw gedocumenteerde Duitse term *Kinkerlitzchen* (dat onder meer betekent: snuisterijen, kleinigheden, prullen, rommel).<sup>81</sup> Dit woord is waarschijnlijk ontleend aan het Franse *quincaille*, dat oorspronkelijk betekende: ijzer- of kopergeroi en in figuurlijke zin werd gebruikt om prullen, klatergoud, waardeloos spul aan te duiden.<sup>82</sup>

Een andere verklaring van de term ‘kink’ gaat uit van een oorsprong in de Germaanse talen. Volgens deze uitleg is ‘kinker’ een Zuid-Nederlandse variant van ‘kinkel’ (boerse lomperd, onbehouwen persoon).<sup>83</sup> ‘Kinkel’ en ‘kinker’ zouden zijn afgeleid van ‘kink’, in de betekenis draai, kronkel, terwijl een andere betekenis van kink is: slag of stomp met de hand of vuist.<sup>84</sup> Een oorsprong in de Germaanse talen is volgens de Leidse taal- en naamkundige M.A.C. de Vaan het meest waarschijnlijk. De afleiding van ‘kink’ en ‘kinker’ (‘vervoerder, handelaar, boer’) van het Frans *quincaillier* is volgens hem moeilijk te aanvaarden, omdat Franse leenwoorden vanaf de Hoge Middeleeuwen normaliter hun Franse klemtoon behouden. ‘Kinker’ heeft echter een beginklemtoon en lijkt daarom eerder een inheems woord. Hoewel De Vaans redenering mij aannemelijk lijkt, is de eerder genoemde verklaring van het Duitse *Kinkerlitzchen* (ook met beginklemtoon) uit *quincaille* dan des te opvallender. Ook werden in Zuid-Limburgse dialecten de namen van enkele in de regio bekende naburige en vanouds Franstalige plaatsen,

80 Schrijnemakers, ‘De Kinkenweg’, 82-83.

81 F.C.M. Stoks, *Van Dale Handwoordenboek Duits-Nederlands* (Utrecht/Antwerpen 2000<sup>3</sup>) 379.

82 G. Drosdowski, *Duden. Das große Wörterbuch der deutschen Sprache*. Band 4 (Mannheim 1978) 1467.

83 A. Beets en J. Heinsius, *Woordenboek der Nederlandsche taal*. Zevende deel (‘s-Gravenhage/Leiden 1941) 3094.

84 P.A.F. van Veen en N. van der Sijs, *Etymologisch woordenboek. De herkomst van onze woorden* (Utrecht/Antwerpen 1997) 456; Beets en Heinsius *Woordenboek*, 3087-3089, vermelden slag of stomp als eerste betekenis van kink. Ik sluit niet uit dat de betekenis van kinkel, onbehouwen persoon, juist hiervan is afgeleid.

zoals Battice en Visé, wel uitgesproken met beginklemtoon.<sup>85</sup> Ik schuif daarom Schrijnemakers’ hypothese niet geheel terzijde.

Beide verklaringen van de term ‘kink’ (als in graankink of kolenkink) hebben gemeen dat ze de beroepsmatige of persoonlijke eigenschappen van de betreffende handelaren of kramers typeren. Ze verwijzen dus niet primair naar eigenschappen van Kinkenwegen of kinkenpaarden. Toch lijkt het er op dat ‘kink’ soms juist wél primair betrekking had op het paard of de weg. Is een ‘kinkenvoerder’ een voerman die met ‘kinken’ (in de betekenis kleine, magere, armoedige dieren) werkte,<sup>86</sup> of wordt hiermee letterlijk de combinatie handelaar-voerman uitgedrukt, aansluitend bij de twee bovenbeschreven verklaringsrichtingen?

Voor de *Kinkebahn* bij Raeren houdt de naamkundige Kohnemann, naast een naamsverklaring gebaseerd op vervoer per lastdier door kinkenvoerders, ook rekening met de mogelijkheid dat ‘kink’ hier naar een bocht of kromming in de weg verwijst.<sup>87</sup> We zagen al dat draai of kronkel inderdaad een van de basisbetekenissen is van het Nederlandse woord kink. Maar bochten of kronkels zijn geen opvallend kenmerk van de Kinkenwegen in het onderzoeksgebied. Helemaal recht is hun verloop nooit, maar dat geldt voor bijna alle oude wegen in het onderzoeksgebied. Naar mijn mening zegt kink in de naam Kinkenweg daarom niet primair iets over de weg zelf, maar over de voormalige weggebruikers.

85 Voor het voorbeeld van Visé: *Nederlandse Dialectenbank: Eijsden*, <http://www.meertens.knaw.nl/ndb/soundbites.php?p=Q198p>, geraadpleegd op 10 augustus 2015. De dialectspreker is geboren in 1902.

86 J. Molemans en J. Goossens, *Woordenboek van de Limburgse dialecten. I. Agrarische terminologie*. Aflevering 9: *Het paard* (Assen 1994) 16, 60.

87 Kohnemann, *Flurnamen*, 292-293.

### Overzicht van termen met de stam 'kink-', gevonden in literatuur en archiefstukken

Term	Bron	Betekenis volgens of afgeleid uit bron	Specificatie verspreidingsgebied term <sup>1</sup>
(Etymologische) woordenboeken Nederlands of Duits			
kink	Beets en Heinsius, Woordenboek, 3087-3089	1. slag of stomp, met hand of vuist; 2. draai, kronkel (vgl. kink in de kabel); 3. pink, kleinste vinger (gebruikt door kinderen, in Noord-Nederland onbekend)	
kinkel	Beets en Heinsius, Woordenboek, 3090-3092	1. draai, kronkel, kink (in touwwerk); 2. boerse lomperd, man zonder opvoeding/zonder behoorlijke manieren/zonder geestelijke beschaving; 3. vierkant stukje spek	3. uit Noord-Duitsland
kinkel	Van Veen en Van der Sijs, Etymologisch woordenboek, 456	botterik; 1544 'kinckelboer', lomperd; 1612 'kinkel'; afgeleid van 'kink', kronkel	
kinker	Beets en Heinsius, Woordenboek, 3094	gewestelijk (Vlaams) voor 'kinkel', lomperd, onbeschaafd, onbehouden persoon	Vlaanderen
Kinkerlitzchen	Drosdowski, Duden, 1467	(in de omgangstaal) kleinigheden, onnozelheden; sinds 18e eeuw gedocumenteerd; etymologie: waarschijnlijk ontleend aan Frans quincaille, oorspronkelijk: ijzer-/kopergerei; overdrachtelijk: prul, klatergoud, waardeloos spul	Duitsland/ Duitse taalgebied
Dialectwoordenboeken, regionaal-historische studies en archiefstukken			
keenk	G. Jaspars, Groëselder diksjenër. Woordenboek van het Gronsvelds dialect (Gronsveld 1979) 205	pink	Gronsveld
kink	J.C.P. Kats, Remunjs waardeboek (Roermond 1985) 131	pink, kleinste vinger	Roermond
kink	P.J.G. Schelberg, Woordenboek van het Sittards dialect, met folkloristische aantekeningen en een historische bijdrage van N.G.H.M. Eussen, gemeentearchivaris. Zittesj wie men 't sjprjik en sjrif (Amsterdam 1979) 177	1. pink; 2. graankoper uit 'Wijtre en omstreken' die naar (markt)plaatsen als Sittard kwam om van daar graan 'naar Aubel e.o.' te vervoeren	Sittard

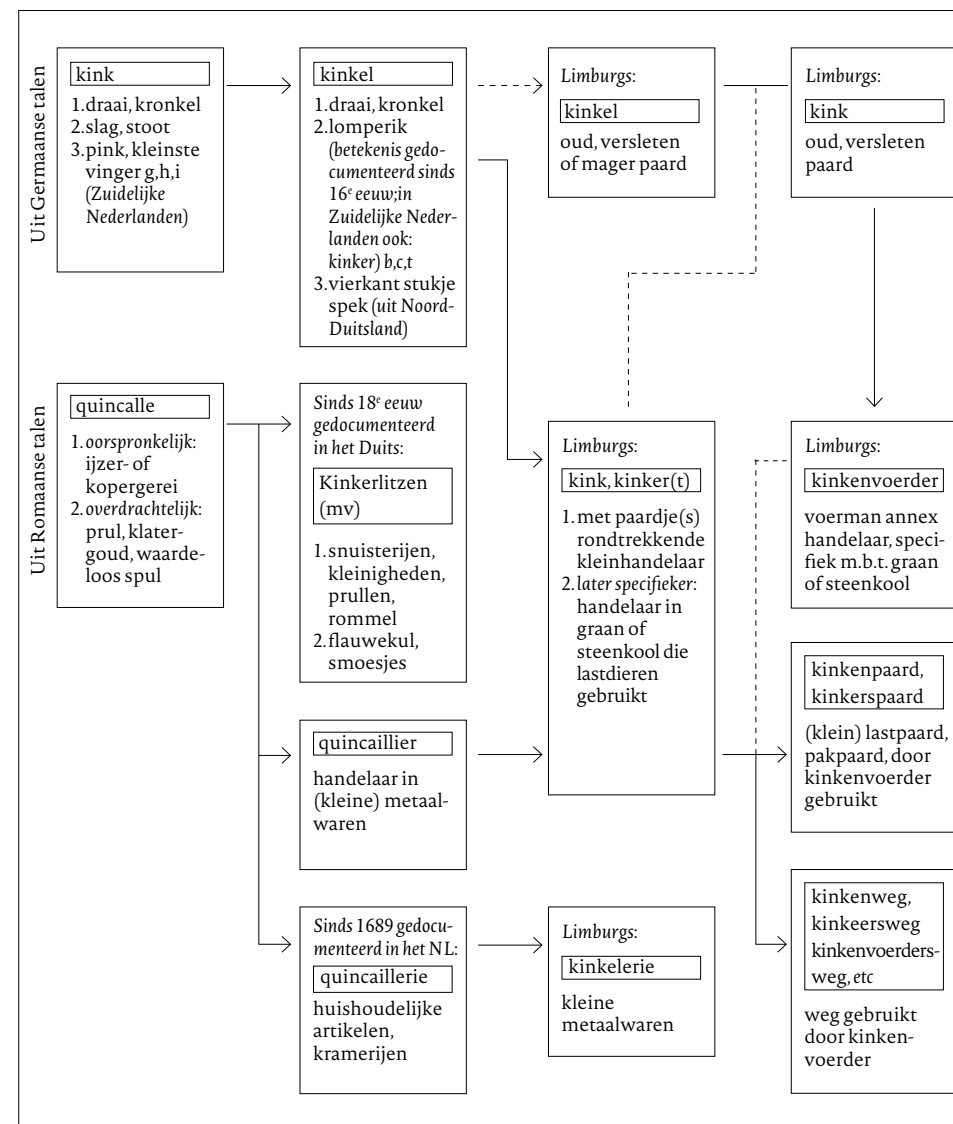
kink	Schrijnemakers, 'De Kinkenweg', 89	graanhandelaar uit de omgeving van Aubel	Geleen
kink	Ibidem, 82-83	'kink' afgeleid uit quincailleurs, handelaren in metaalwaren	
kink	De Vallekebergens dieksjenaer (Valkenburg 2012) 240	reizend koopman, (mars)kramer	Valkenburg
kink	Molemans en Goossens, Woordenboek, 16	oud, versleten paard	omgeving Roermond
kinkel	Ibidem	oud, versleten paard	omgeving Roermond en Bocholt bij Bree
kinkel, magere	Ibidem, 60	mager paard	Zolder (Belgisch-Limburgse Kempen)
kinker	Lemmerling, 'Keenkersj', 24-25		Nederlands Zuid-Limburg
Kinker	S. Theissen, Neues Wörterbuch der Eupener Mundart (Eupen 2013)	stommeling, sufferd	Eupen
kinkert	RHCL, 12.067 Burgerlijke Stand Mheer, geboorten 1832	niet nader omschreven beroepsaanduiding	Mheer
kinkert	Boileau, Toponymie, 81	muiliedrijver, muileldrijver (verouderde term)	Limburgs dialectgebied in het Land van Herve (in brede zin)
Kinkert	Rheinisches Wörterbuch. Kinkert II bis Kinnbackblock (Bd. 4, Sp. 494 bis 496), Universität Trier – Trier Center for Digital Humanities, <a href="http://woerterbuchnetz.de/RhWB/?sigle=RhWB&amp;mode=Vernetzung&amp;hitlist=&amp;patternlist=&amp;lemid=RK05218">http://woerterbuchnetz.de/RhWB/?sigle=RhWB&amp;mode=Vernetzung&amp;hitlist=&amp;patternlist=&amp;lemid=RK05218</a> , geraadpleegd op 24 oktober 2014	voerman die de vracht op de rug van paarden liet dragen en gewoonlijk 5-6 paarden achter elkaar dreef	Eupen
Kinkert	A. Tonnar en W. Evers, Wörterbuch der Eupener Sprache (Eupen 1899) 80	drijver van een lastpaard; afgeleide betekenis 'kinker'/'kinkel', onbeschoft persoon	Eupen
kinket	H.M.H. Goossens, Ubach over Worms, van Overworms kwartier tot gemeente Landgraaf. Woordenlijst (Ubach over Worms 1981), 18	voerman die de vrachten alleen per paard vervoert	Ubach over Worms

keenkefòtsj	Jaspars, Groëselder diksjenèr, 205, 593	mager paard, scharminkel, minderwaardig paard	Gronsveld
kinkepaard	Lemmerling, 'Keenkersj', 25		Nederlands Zuid-Limburg
kinkepaertje	Schelberg, Woordenboek van het Sittards dialect, 177	klein paard of grote pony	Sittard
kinkerspaardje	Molemans en Goossens, Woordenboek, 4	klein paard, hit, pony ('verouderde term')	Maastricht
Kinkeschperd	Tonnar en Evers, Wörterbuch, 80	lastpaard, pakpaard	Eupen
kin(c)kevoerder	RH, 001 Schepenbank Heerlen, inv. nr. 1026	graantransporteur/graanhandelaar (1740)	Heerlen
'Heintje van Aelbeek, eenen kinkevoerder [...] op eenen maendag van Aubel door Walem passerende'	RHCL, 01.075 Landen van Overmaas, inv. nr. 7909	voerman (1776)	Amstenrade
'vrugten dewelke hij aen de kinkevoerders verkogt hadde'	Ibidem, inv. nr. 8165	voerlieden/graankooplieden (1773)	Land van Valkenburg
Op den Kinkerwegh	L. Raeven, 'Veldnamen in Aalbeek en de Heek', Geulrand 8 (1984) 97.	vermelding veldnaam (1614)	Hulsberg

**Figuur 1b. Overzicht van de betekenis en herkomst van termen met de stam 'kink-'.**

Deze figuur is gebaseerd op bovenstaande tabel. De cursieve letters in de figuur verwijzen naar de volgende gepubliceerde bronnen: a: Beets en Heinsius, Woordenboek, 3087-3089. b: Van Veen en Van der Sijs, Etymologisch woordenboek, 456. c: Beets en Heinsius, Woordenboek, 3094. d: Ibidem, 3090-3092. e: Drosowski, Duden, 1467. f: Stoks, Van Dale, 379. g: Jaspars, Groëselder diksjenèr, 205. h: Kats, Remunjs waordebook, 131. i: Schelberg, Woordenboek van het Sittards dialect, 177. j: Schrijnemakers, 'De Kinkenweg', 89. k: De Vallekebergens dieksjenaer, 240. l: Ibidem, 82-83. m: Molemans en Goossens,

Woordenboek, 16, 60. n: Dikke Van Dale online woordenboek Nederlands, <http://surfdiensten2.vandale.nl/zoeken/zoeken.do>, geraadpleegd op 24 oktober 2014. o: Lemmerling, 'Keenkersj', 24-25. p: Boileau, Toponymie, 81. q: Rheinisches Wörterbuch. Kinkert II bis Kinnbackblock (Bd. 4, Sp. 494 bis 496). r: Tonnar en Evers, Wörterbuch, 80. s: Goossens, Ubach over Worms, 18. t: Theissen, Neues Wörterbuch. Theissen geeft als actuele betekenis van kinker: 'stommeling, sufferd'. u: Jaspars, Groëselder diksjenèr, 205, 592-593. v: Molemans en Goossens, Woordenboek, 4. w: deze herkomstverklaring van kink- is volgens De Vaan aannemelijker dan die uit quincailier (M.A.C. de Vaan, persoonlijke mededeling aan auteur, 2015).



## Bijlage 2. Reconstructie van de kinkenroutes

Om tot een reconstructie van het verloop van de kinkenroutes te komen ben ik als volgt te werk gegaan:

1. De op basis van bronnen bekende begin- en eindpunten van de routes zijn in ArcGIS zo nauwkeurig mogelijk ingetekend.
2. Tussen de met elkaar te verbinden begin- en eindpunten zijn rechte hulplijnen getrokken. De kortste afstand is een belangrijk criterium om de waarschijnlijke route(s) tussen twee plaatsen te vinden in een stelsel van (oorspronkelijk) onverharde wegen, zoals in dit onderzoek.<sup>88</sup> In gevallen waar wegen met een relevante naam (zoals Kinkenweg) ongeveer met de hulplijn samenvallen, heb ik aangenomen dat deze wegen onderdeel uitmaakten van de route. In die gevallen heb ik doorgaans extra hulplijnen naar de uiteinden van deze wegtracés getrokken.
3. Als achtergrond in GIS heb ik een kaartbeeld genomen met het wegennet uit de periode circa 1770-1810 (op basis van de Tranchot- en Ferraris-kaarten). De gereconstrueerde kinkenroutes heb ik ingetekend door zo dicht mogelijk bij de hulplijn te blijven. De ingetekende routes heb ik, net als de Kinkenwegtracés, zoveel mogelijk gegeorefereerd op het huidige wegennet (OpenStreetMap). Het intekenen is handmatig gebeurd, op basis van visuele analyse en zonder in detail rekening te houden met de kortste afstanden. Soms waren er duidelijk een of meer alternatieven voor een deel van de gereconstrueerde route. In dit geval zijn deze alternatieven in eerste instantie ingetekend. Vervolgens heb ik parallelle routetracés zoveel mogelijk 'ontdubbeld', met als doel alleen het meest waarschijnlijke alternatief weer te geven. In principe heb ik hierbij steeds het alternatief met de kortste tracélengte gekozen. Van deze regel ben ik afgeweken in het geval dat het kortste alternatief een relatief jonge steenweg betrof. In die gevallen heb ik de voorkeur gegeven aan het oudere, oorspronkelijke alternatieve tracé. Bij het intekenen is verder rekening gehouden met de resultaten van de analyse van de landschappelijke situering van de Kinkenwegen: de ingetekende routes vermijden in principe de beekdalen en dorpskernen.

<sup>88</sup> Volgens F.H Horsten, *Doorgaande wegen in Nederland, 16e tot 19e eeuw. Een historische wegenatlas* (Amsterdam 2005), 14, werd pas bij de aanleg van straatwegen minimalisatie van de aanlegkosten belangrijker dan het criterium dat het tracé de kortste weg volgt.

Bij de tracés die niet konden worden opgenomen in een gereconstrueerde route, was het soms toch mogelijk om althans een korte voortzetting te karteren als mogelijke kinkenroute. Het betrof in die gevallen direct aansluitende tracés, die weliswaar niet op grond van hun wegnaam konden worden herkend als onderdeel van een kinkenroute, maar die daar wel toe behoord moeten hebben, omdat ze – zonder onderbreking door een kruispunt of splitsing – de directe voortzetting vormden van een Kinkenweg.

### Bijlage 3.

Biografische gegevens van handelaren en transporteurs in Zuid-Limburg ten oosten van de Maas (exclusief de stad Maastricht) die in de periode 1830-1850 vermoedelijk betrokken waren in het graankinkensysteem, gericht op het vervoer van graan naar het Land van Herve

Achternaam	Voornaam	Woonplaats	Gemeente (1840)	Beroepsaanduiding	Kan schrijven?		Geboorteplaats en -jaar	Geboorteplaats partner(s)	Beroepsaanduiding partner	Grondbezit (hectare)	Waarde grondbezit (guldens)	Waarde huizenbezit (guldens)	Bijzonderheden
Smeets	Lodewijk	Valkenburg stad	Valkenburg	vruchtenkoopman (1818), rentenier (1840)	ja		Amby, 1783	Mesch	zonder beroep	8,7	288,96	90	bezat ook huis te Scheulder gem. Wijlre, aldaar overleden
L'Ortye	Hendrik	Vink	Wijnandsrade	landbouwer (1840), graanhandelaar (1871), zonder beroep (1882)	nee		Wijnandsrade, 1814			11,1	228,34	62	voorouders afkomstig uit Land van Herve
Spauwen	Hendrik	Breust	Eijsden	koopman in granen (1837), landbouwer (1840), akkerbouwer (1875)			Breust, 1799	Eijsden	zonder beroep (1837), akkerbouwster (1875)	3,2	158,48	21	
Crutzen	Christiaan	Heer dorp	Heer en Keer	graanhandelaar (1829), winkelier (1840), landbouwer (1853)	ja		Margraten, 1778	Maastricht resp. Heer	zonder beroep	2,6	127,05	99	
Creusen	Jan Leonard	Eys	Wittem	koopman in granen, schepen (1840)			Eys, 1791	Bocholtz	zonder beroep	3,8	104,67	27	
Frijns	Christiaan	Etenaken of Wijlre	Wijlre	koopman in granen (1825), landbouwer (1840)			Heer en Keer, 1790	Wijlre	zonder beroep	2,7	97,69	0	
Maenen	Lodewijk	Weert bij Meerssen	Meerssen	graankoopman (1810), landbouwer (1840, 1861)	nee		Meerssen, 1781			3,3	92,15	24	
Leufkens	Nicolaas	Ten Elen	Voerendaal	koopman (1840), graankoopman (1859, 1863), grondeigenaar (1862), landbouwer (1833, 1843, 1877)	nee		Voerendaal, 1803			4,1	89,89	0	
Loomans	Jan Leonard	Eijsden dorp?	Eijsden	koopman in granen (1833), schepen (1840)			Roosteren, 1797	Amby	bierbrouwster	1,7	72,49	0	
Creusen	Jan Mathijs	Wijlre dorp	Wijlre	koopman (1840), graankoopman (1838, 1873)	ja		Wijlre, 1804			1,9	49,15	9	
Soesman	Leijser	Meerssen dorp	Meerssen	graankoopman (1813), slachter (1840), zonder beroep (1877)	ja		Waalwijk, 1786	Sittard	zonder beroep	1,2	46,04	90	joodse achtergrond

Odekerken	Leonard	Schoonbron	Wijlre	dagloner (1840), landbouwer (1840), graanhandelaar (1847)	ja		Hulsberg, ca. 1775	Wijlre	landbouwster (1807), zonder beroep (1847)	1,0	26,35	9	in 1797 veroordeeld tot 6 maanden detentie wegens geweldsmisdrijf
Leclercq	Pieter	De Hut	Gulpen	landbouwer (1840, 1846), voerman (1852), koopman (1860), koopman in granen (1860)			Wandre bij Luik, ca. 1797	Gulpen	landbouwster (1846), zonder beroep (1852), koopvrouw (1860), huishoudster (1860)	1,2	25,38	0	geboren in België, in nabijheid Land van Herve
Thoor, van	Mathijs	Susteren	Susteren	koopman in granen			Susteren, ca. 1790	Susteren	winkelierster	0,4	6,06	6	
Raedemaekers	Cornelis	Banholt	Mheer	paardendrijver			Mheer, 1806	Mheer	naaister (1836)	0,2	5,65	6	
Conrad	Hubert	Bocholtzerhei (daarvoor Vaals en Mechelen-Wittem)	Bocholtz	koopman (1840), koopman in granen (1842), zonder beroep (1844, 1854)			Moresnet (Land van Herve), ca. 1774	Baesweiler (Rijnland)	huisvrouw	0,1	1,78	0	14-jarige dochter overleden in Aubel 1845
Loo, van	Pieter Caspar	Etenaken	Wijlre	graanhandelaar (1835), dagloner (1839, 1840)	ja		Wijlre, 1803			0,1	1,57	3	
Rademaekers	Nicolaas	Banholt	Mheer	dagloner (1836), paardendrijver (1838)			Mheer, ca. 1774	Mheer	zonder beroep	<0.1	0,92	3	
Angenot	Toussaint Joseph	Weert bij Meerssen	Meerssen	lakenwever (1832), koopman in granen (1856), koopman en herbergier (1857)			Theux bij Verviers, 1806	Veldwezelt bij Maastricht	huishoudster (1832), zonder beroep (1856, 1857)	niet gevonden in OAT	niet gevonden in OAT	niet gevonden in OAT	geboren in België, in nabijheid Land van Herve
Franzen	Jan Jozeph	Stokhem	Wijlre	graankoopman	nee		Lontzen (Land van Herve), ca. 1782	Saint-Jean-Sart (Land van Herve)		niet gevonden in OAT	niet gevonden in OAT	niet gevonden in OAT	echtgenoot van M.E. Janssen
Janssen	Maria Elizabeth	Stokhem	Wijlre	graankoopvrouw	nee		Saint-Jean-Sart (Land van Herve), 1799	Lontzen (Land van Herve)		niet gevonden in OAT	niet gevonden in OAT	niet gevonden in OAT	echtgenote van J.J. Franzen
Schoonbroedt	Christiaan		Mheer	dagloner (1830), kinkert (1832)	nee					niet gevonden in OAT	niet gevonden in OAT	niet gevonden in OAT	

Bronnen: BS (geraadpleegd via <https://www.wiewaswie.nl>); OAT (via <http://watwaswaar.nl>);

RHCL, NRA, inv.nr. 512 (veroudering Leonard Odekerken).