



OORLOGSFABRIEK 1944 IN GEULHEM

Rob Odekerken

Het oorlogsmonument Bronsdalgroeve aan de Geulweg te Houthem is reeds in meerdere boeken beschreven, gebaseerd op informatie uit diverse archieven. Het hele complex staat bekend als een ondergrondse oorlogsfabriek, een zogenaamde *“Untertage Verlagerung”*, die in de laatste oorlogsmaanden onder regie van de Duitse bezettingsmacht is gemaakt door dwangarbeiders.

Het NIOD (Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie) geeft de volgende omschrijving:

“Door de intensivering van de geallieerde bombardementen groeide bij de Duitsers de behoefte om hun meest vitale industrieën naar ondergrondse onderkomens over te brengen. Tot de uitgekozen locaties behoorden de mergelgrotten langs de Geul en in de Sint Pietersberg. In het voorjaar van 1944 richtte de Organisation Todt de eerste grotten nabij Valkenburg in. Een tiental Duitse bedrijven, waarvan enkele ook in Nederland gevestigd waren, richtten in Maastricht een bouw bureau in.”

Na de bevrijding is pas echt duidelijk geworden wat hier allemaal gespeeld heeft. Het enige wat is overgebleven is de spookachtige betonconstructie voor de ingang van de groeve. Door de schaarste destijds heeft de lokale bevolking zoveel mogelijk materiaal hergebruikt.



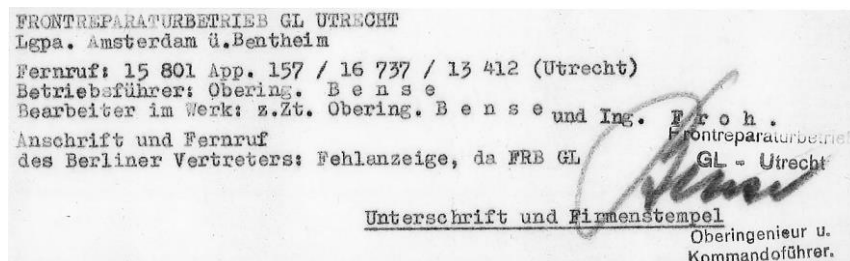
Het laad- en losperron van “Anlage Valerie 15” langs de weg van Meerssen naar Geulhem

Om een zo nauwkeurig mogelijke visuele reconstructie te maken van het buitencomplex en de spoorlijn naar Meerssen is het interessant om eerst de feiten eens op een rijtje te zetten.

In chronologische volgorde:

begin 1942

Bij de Nederlandse firma Jongerius NV aan de Kanaalweg 64 te Utrecht worden enkele fabriekshallen geconfisqueerd door de Duitse bezetters. Hierin wordt het Frontreparaturbetrieb (FRB) Utrecht GL gevestigd, later bekend als de firma Bense & Co. Op de benedenverdieping werden vliegtuigmotoren gerepareerd door de Fa. Klöckner Flugmotorenbau GmbH uit Hamburg, die hooggespecialiseerd was in het reviseren van BMW801 motoren. Op het terrein werden vier proefstanden opgericht waar overdag vliegtuigmotoren werden getest. Dit testen maakte zeer veel lawaai en was in grote delen van Utrecht te horen.



Afschrift uit investeringsvoorstel

11 april 1943

Hitler spreekt de wens uit te zoeken naar bomvrije ruimtes voor zijn oorlogsindustrie.

28 juni 1943

Albert Speer krijgt als oorlogsminister alle volmachten verleend betreffende bomvrije werkplaatsen. Speer was de opvolger van de in 1942 verongelukte Fritz Todt, de oprichter van de Organisation Todt (OT), het beruchte bouwbedrijf van Nazi Duitsland.

24 augustus 1943

Staatsmijnen maakt tekening B.13831 voor de aanleg van een spoorlijn van Geulhem naar station Meerssen, zonder medeweten van de Duitse bezetters.

26/28 augustus 1943

Eerste verkenning van de Limburgse grotten door Dr. Jüngst, een "Wehrgeologe". Hij schrijft over de "Bonsdal Kalksteinbruch". (Dus zonder "r").

oktober 1943

Hermann Göring maakt kenbaar dat de Luftwaffe aanspraak zal maken op de bomvrije werkplaatsen voor de productie/repatrie van onderdelen van jachtvliegtuigen, het zogenaamde Jägerprogramm.

1 maart 1944

Rapport van de Sonderstab Höhlenbau dat het buitenterrein van de "Bonsdalgrube" (6.000 m²) beschikbaar is voor de tussenopslag van de Fieseler 103 (V1-horizontaal vliegende

bom) van Volkswagenwerk Fallersleben. Dit terrein staat bekend onder de codenaam “Gründling”.



Voorbeeld van een Fieseler 103, bemande versie

4 maart 1944

De Speer-Erlass: vrijgave budget 12 miljoen Reichsmark voor de realisatie van ondergrondse reparatie werkplaatsen voor de Luftwaffe onder de vermelding “Jägerstab”.

6 maart 1944

Goedkeuring van de Minister aan Staatsmijnen voor het aanleggen/verbeteren van de spoorlijn tussen Meerssen en Geulhem t.b.v. het mergeltransport volgens tekening B.13831 d.d. 24-08-1943, achteraf met Duitse inmenging.

31 maart 1944

Geologisch rapport van Herr Jüngst betreffende de gesteldheid en bruikbaarheid van de “Bonsdalgrube” (11.000 m²) en Slangenberggroeve (2.000 m²), gericht aan o.a. de OT Bauleiter in Valkenburg (H. Neumann), c.c. Berlijn.

22 april 1944

Vraag van de Bauleiter Neumann (OT Valkenburg) aan de “Oberbauleitung Holland, Abteilung Nachschub” waar de bestelde materialen blijven voor het verlengen van de spoorlijn. (500 m normaalspoor, 3 wissels en bielzen).


Bauleiter.

Juni/juli 1944

De “Bauleitung Valkenburg” wordt overgenomen door het “Feldbauamt der Luftwaffe Oisterwijk” (OT OBL), o.l.v. Herr Klomp.

7 juni 1944

Benoeming Architectenbüro Herbert Rimpl uit Berlijn als planner voor de technische uitvoering van de “Industrieverlagerung” in Nederland en België, met als Einsatzleiter Dipl. Arch. Heinrich Leppla.

17 juni 1944

Uitgave van verordening 33/44: oprichting van de “Stiftung für Industrielle Umsiedlung” te Maastricht, dat de huisvesting van bedrijven in de grotten gaat coördineren, onder

	leiding van Dipl. Ing. Münster en plaatsvervanger August Kubitzka.
23 juni 1944	Sabotagebericht, waarschijnlijk betreffende het afgestorte plafond in de Bronsdalgroeve ("Bonsdalgrube"), zie <i>anekdote Wiel en Math Curfs</i> .
26 juli 1944	Bespreking in Berlijn bij Büro Rimpl met diverse bedrijven over de "interessante Bronsdalgrube" en de bestaande spoorwegaansluiting, en een eventueel bezoek.
7 augustus 1944	Razzia in de Noordoostpolder t.b.v. de Arbeitseinsatz voor een werkobject in Limburg.
10 augustus 1944	Verzoek van Ing. Kropf aan de OT Maastricht om de werkzaamheden aan de "Bonsdalgrube" zo snel mogelijk uit te voeren, en vermelding dat Oberingenieur Bense van Front-reparaturbetrieb (FRB) Utrecht hem op 11 augustus persoonlijk alle gegevens in Maastricht zal overhandigen.
13 augustus 1944	Investeringsvoorstel voor het inrichten van de Bronsdalgroeve, opgesteld door FRB Utrecht/Klößner en de OT Valkenburg, omdat project Natter ('t Rooth te Margraten) vervallen is. Ondertekend door Bense en Leppla.
25 augustus 1944	Bombardement op de Klößner fabrieken te Brünn (Brno, Tsjechië). Deze vestiging werd betrokken in de correspondentie naar Berlijn betreffende de investeringsaanvraag voor de inrichting van de "Bonsdalgrube".
25 augustus 1944	Uitgebreide werkomschrijving van de "Bonsdalgrube" aan de OT-Einsatzgruppe West, Oberbauleitung Limburg, aan Herr Fiebig en Herr Labisch. Er wordt geklaagd dat er dringend tekeningen nodig zijn.
28 augustus 1944	Toezegging Valerie 15 aan FRB Utrecht/Klößner door Herr Münster van de "Stiftung für Industrielle Umsiedlung". " <i>Valerie 15</i> " was de codenaam voor de Bronsdalgroeve. Zo was " <i>Valerie 17</i> " codenaam voor de Geulhemmerberg.
30 augustus 1944	Melding aan de OT Maastricht dat de "Vorplatz" van de "Bonsdalgrube" slecht is, en dat dit moet worden verholpen door bestrating na hoogtebepaling van de spoorbaan, het laadperron en nevenspoor.
4 september 1944	In Lerbeck-Porta Westfalica, nabij concentratiekamp Neuengamme, legt de Luftwaffe beslag op een ondergrondse betongiethal van de Fa. Weber voor inrichting met hooggespecialiseerde machines voor reparatie van BMW801 motoren. Door de oprukkende geallieerden vanuit Noord-Frankrijk volgt een evacuatie van de Fa. Klößner vanuit Utrecht en Geulhem naar Lerbeck (325 km.) onder de naam Fa. Bense & Co.
15 september 1944	Geplande oplevering van ondergrondse werkplaats "Bonsdal"; de evacuatie van apparatuur door de Duitsers naar Lerbeck was echter geslaagd, er is niets achtergebleven.
17 september 1944	Bevrijding van Geulhem en Houthem door de Amerikaanse troepen: 30th infantry "Old Hickory".
1 oktober 1944	Inrichting Aussenlager Lerbeck met barakken voor werkers van Fa. Bense & Co. Nederlandse werkers mochten niet meegenomen worden. Dit lager bestond tot april 1945.

oktober 1944

Hermann Holbein, Manager en Oberingenieur van BMW voor de Frontreparatur bedrijven, maakt de volgende opmerking over het FRB Utrecht:

"Die zunehmende Luftgefährdung des Betriebes Utrecht, der nie unter der Einwirkung von Luftangriffen zu leiden hatte, ließ trotzdem seine Verlegung in bombensichere Räume zweckmäßig erscheinen. Mit großem Eifer wurde die Verlegung des Betriebes nach Margraten bei Maastricht betrieben, wo in einer Höhle auch noch eine kleine Gruppe zum Anlauf kam. Die Entwicklung im Westen gab Gelegenheit, den Betrieb Utrecht in vollem Umfange nach Lerbeck zu verlegen, wo er die Arbeit sehr rasch wieder aufnehmen konnte."

4 november 1944

Het fabrieksterrein van Jongerius in Utrecht wordt gebombardeerd. Dit betekent het definitieve einde van FRB Utrecht.

Op de luchtfoto's van 21 juli 1944 is te zien dat het spoor van Staatsmijnen tot voor de hoofdingang naar de mergelgroeve liep, langs een kieprand, die nu nog zichtbaar is. Van de betonnen laadperrons en het verlengde zijspoor voorlangs het perron was toen nog niet veel te zien.

Conclusie: het buitencomplex is in zeer kort tijdsbestek en hals over kop gemaakt in primitieve vorm, en is nooit helemaal af geweest.



Luchtfoto van de R.A.F. uit 21 juli 1944. Diverse wagons staan op de spoorlijn. Naar boven loopt de Nieuweweg (thans genaamd Groeve Curfsweg)

Voor een reconstructie van het buitendeel van de "Anlage Valerie 15" zijn de volgende gegevens beschikbaar:

- Bestaande betonrestanten
- Tekeningen en beschrijving van de spoorlijn van Staatsmijnen d.d. 24-8-1943
- Beschrijvingen en tekeningen uit het investeringsvoorstel van FRB Utrecht GL d.d. 13-8-1944
- Ooggetuigenverklaringen en anekdotes van Wiel en Math Curfs d.d. okt./nov. 2017
- Filmpjes en foto's van soortgelijke bedrijven
- Luchtfoto's uit 1944
- Tekening van de transformatorruimte d.d. 2-7-1944 van de RWE.

Hieronder een verdere uitwerking van de gegevens:

Interview met ir. M.W.E.E. Reinards, voormalig chef van het Spoorweg- en Expeditiebedrijf van Staatsmijnen

(Bron: De Modelbouwer, december 1991, blz. 613)

"In 1943 hebben wij nog een interessante, nu vergeten, drie kilometer lange lijn aangelegd. Deze liep van het station Meerssen naar Geulhem. In Geulhem lag een mergelgroeve en gemalen mergel is een grondstof voor de kunstmest-industrie. Door de oorlogsomstandigheden konden de vrachtauto's niet meer rijden en moesten wij onze aanvoer voor het SBB (Stikstofbindingsbedrijf) per spoor veilig stellen. Maar je moet toch eens zien wat die moffen voor een organisatie hadden. Ze hadden de aanleg van dit lijntje in de gaten en eisten daarover toegang tot een mergelgrot, een bomvrije ruimte. Ik ben er niet achter gekomen wat ze daar wilden gaan uitspoken. Het is er in ieder geval niet meer van gekomen. In Geulhem kun je nu nog de laadperrons terugvinden".

Brief Staatsmijnen in Limburg aan Den Heer Secretaris-Generaal van het Departement van Waterstaat d.d. 17 februari 1944:

(Bron: NA, toegang 2.16.26.02 inventaris 1862/2 inclusief kaart):

"Ten behoeve van onze kunstmestbereiding betrekken wij reeds vele jaren kalkmergel van een groeve nabij Geulhem. Deze mergel wordt per vrachtauto op ons Stikstofbindingsbedrijf aangevoerd. De onmogelijkheid om op den duur in voldoende mate te voorzien in het onderhoud der vrachtauto's (reservedelen en banden) dreigden deze aanvoer in gevaar te brengen, zoodat wij ten spoedigste maatregelen namen om onafhankelijk te zijn van den aanvoer per as de noodige mergel naar ons Stikstofbindingsbedrijf te vervoeren. Aanvoer per spoor leek hier de eenigste mogelijkheid en aanvankelijk liet deze oplossing zich als zeer eenvoudig en weinig kostbaar aanzien daar er geruimen tijd geleden een spoorwegaansluiting aan station Meerssen had bestaan, waarvan de baan nog aanwezig was en slechts verlengd hoefde te worden om voor ons doel te dienen. Daar wijzelf over de nodige rails, wissels en dwarsliggers beschikten, leek het een zeer eenvoudige zaak de groeve in Geulhem met een spoorlijntje met het station Meerssen te verbinden. Mede met het oog op het tijdelijke karakter van dit werk hebben wij gemeend Uwe voorafgaande goedkeuring hiervoor niet te behoeven.

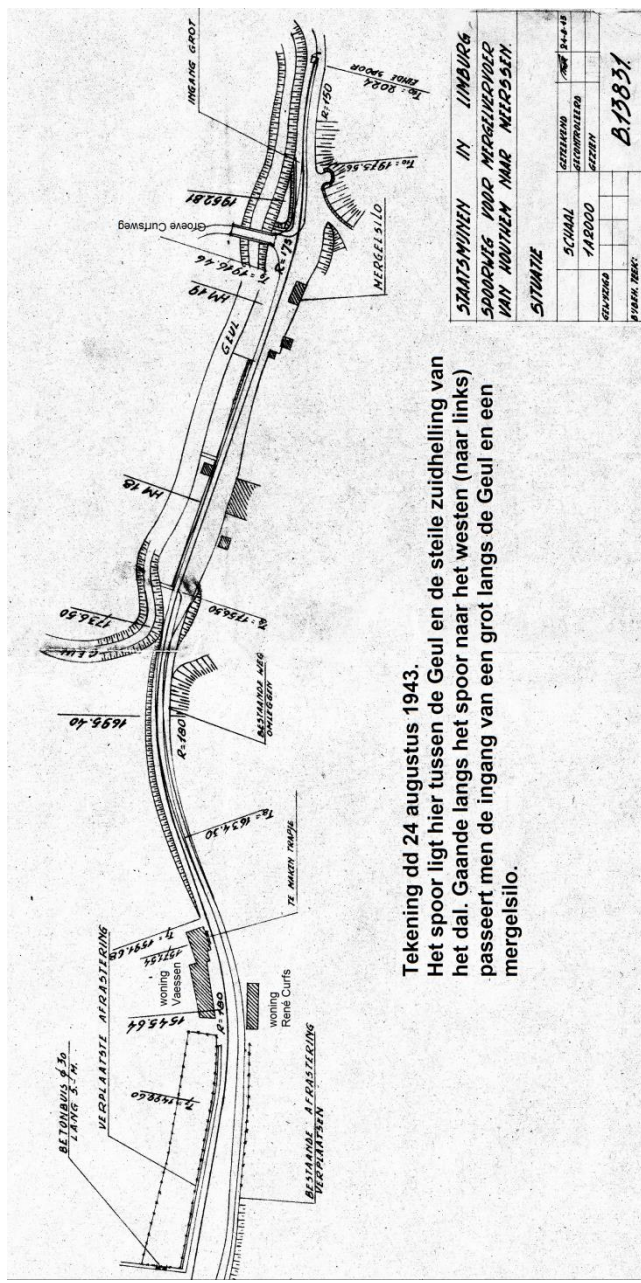
Toen wij echter de plannen tot uitvoering wilden brengen en de diverse vereischte vergunningen daarvoor aanvroegen, bleek ons dat onvoorziene bezwaren hierbij overwonnen moesten worden en dat hier niet met proviso-
rische en hulpmiddelen kon worden volstaan. Zoo is dit aanvankelijk zeer
bescheiden gedachte spoorlijn een volledige spoor-aansluiting voor zwaar loco-
motiefvervoer geworden en zijn dienovereenkomstig de aanlegkosten veel
hooger geworden dan aanvankelijk was geraamd.

Het werk werd spoedshalve met eigen personeel en met eigen materiaal
uitgevoerd. De kosten zullen rond de f 125.000 bedragen; hiervan is echter
slechts een bedrag van f 16.000 voor den aankoop van materialen en voor het
verrichten van werkzaamheden door derden besteed, het resteerende deel
betreft arbeidsloon van eigen personeel en materialen, welke wij in voorraad
hadden.

De aanleg heeft plaatsgevonden op voor den tijd van 2 jaren gehuurde grond.
Hoewel thans niet te voorzien valt hoe lang de noodzakelijkheid of
wenschelijkheid van spoorvervoer der mergel zal blijven bestaan, meenen wij
voorzichtigheidshalve den aanleg op korten termijn te moeten afschrijven, wij
rekenen hiervoor twee jaren."

De goedkeuring van de Minister werd verleend op 6 maart 1944.

MIJNRAAD		's-GRAVENHAGE, 1/3 Maart 1944.	
No. <i>95</i>	Dossier II D.	Jeuzeffs No. 4 Tentoon No. 115576	
Bericht op schrijven van 24 Februari 1944			
no. 821; Bur. Mijnwezen.		Exh. 6 MAART 1944 No. <i>371</i>	
ONDERWERP: spoorwegaansluiting te Meerssen-Staatsmijnen.		Bur. Mijnwezen Doss. <i>45</i>	
Naar aanleiding van nevenaangehaalden brief moge de MIJNRAAD U berichten, dat bij hem geen bezwaren bestaan tegen het voorstel ver- vat in het rechtstreeks van de Directie van de Staatsmijnen in Limburg in afschrift ontvangen aan U gericht schrijven dd. 17 Februari 1944, no. 12276-AD 110/1/1, betreffende spoorweg-aan- sluiting van de kalkmergelgroeve nabij Geulem aan station te Meerssen. De MIJNRAAD geeft U dan ook in overweging aan de Directie van de Staatsmijnen de in haar bovenvermeld schrijven gevraagde machtiging te verleenen.			
D E M I J N R A A D :			
		 Voorzitter.	
		 Secretaris.	
Aan den Heer Secretaris-Generaal van het Departement van Waterstaat.			
14			
(A) 12347 - '41 - K 923			



Tekening dd 24 augustus 1943.
Het spoor ligt hier tussen de Geul en de steile zuidhelling van het dal. Gaande langs het spoor naar het westen (naar links) passeert men de ingang van een grot langs de Geul en een mergelsilo.

linkerdeel van de tekening dd 24 augustus 1943,
met de aansluiting op het spoor richting Meerssen

Opsomming relevante items uit het investeringsvoorstel van 12 augustus 1944 van Frontreparaturbetrieb GL Utrecht gericht aan de Rijksminister voor Luchtvaart, tevens opperbevelhebber der Luftwaffe, in Berlijn. (Göring)

Opdracht:	inrichting/aanleg van een ondergrondse motorenwerkplaats met testfaciliteit
Gebruikersdoel:	reparatie van maandelijks 200 tot 250 BMW801 vliegtuigmotoren
Oppervlakte:	13.000 m ² (11.000 m ² Bronsdalgroeven + 2.000 m ² Slangenberggroeven)
Begin productie:	10% in augustus 1944, volproductie in oktober/november 1944
Personeel:	2 Schichten Betrieb van 700 man, onder te brengen in 8 barakken nabij de Slangenberggroeven
Installaties:	gas, water, licht, elektra, verwarming, kleedruimte, w.c., kantine, keuken, kantoren
Specials:	motorenwasinstallatie, spuitcabine
Veiligheid:	2 vluchtuitslagen en 4 schachten, scherfbestendige deuren aan de ingangen
Verkeer:	aan te leggen: 100 m spoor en 450 m smalspoor en voetpaden
Testfaciliteit:	6 "Doppel-Frei-Prüfstände" met "Beobachtungsraum" buiten de Slangenberggroeven
Kraanbanen:	2 stuks merk DEMAG van elk 2 ton, met diverse kraanrails
Stroomvoorziening:	Transformatorstation oftewel "Umspananlage" 110 kV in "Trafostollen"
Materiaalbehoefte:	staal, hout, edelmetaal; 1000 Kg transformator olie
Codenamen:	Valerie 15, 44 SO j 2

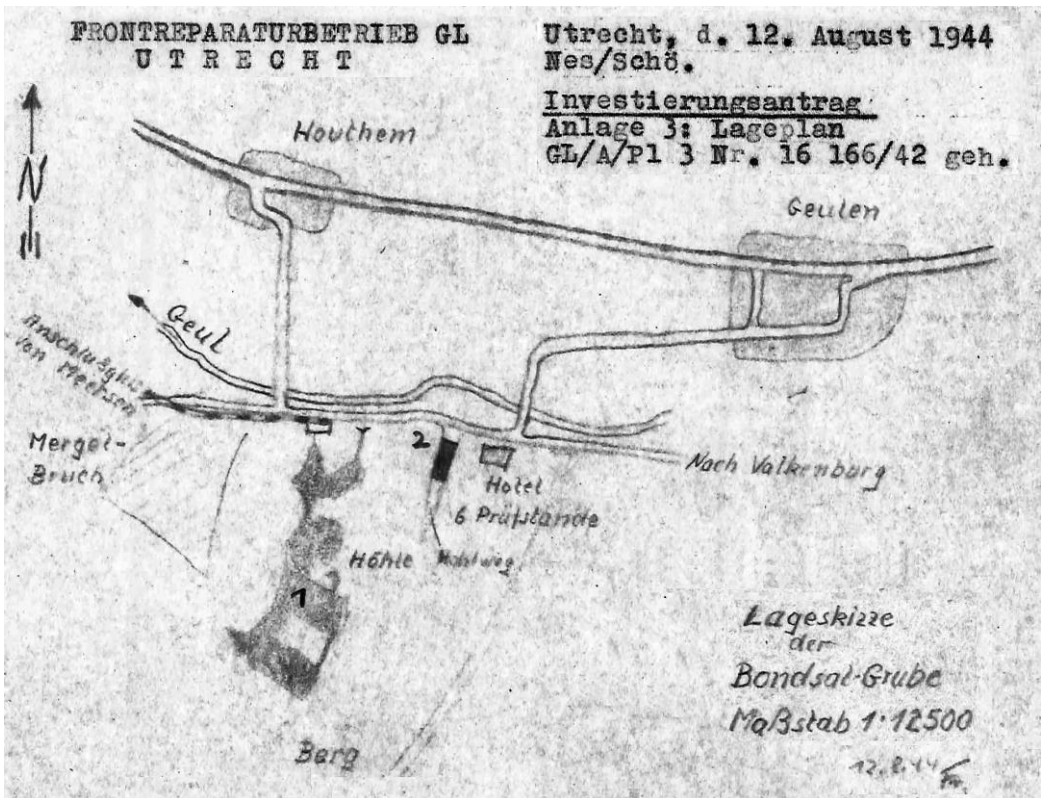
Oberingenieur en Kommandoführer Bense schrijft onder andere het volgende in het investeringsvoorstel:

"In den Eingängen sind Gasschleusen bzw. Türen vorgesehen"

"Die vor dem Haupteingang liegende Verladerampe hat direkten Gleisanschluss, und muss für die Entladung von Lkw. unabhängig vom Eisenbahnverkehr, eine Möglichkeit geschaffen werden. Es ist vorgesehen stirnseitig eine Kopf- und seitliche Rampe auszubauen. An der Verladerampe sind 2 Kranbahnen mit Demagzügen von 4 to. zur Entladung von Waggons, und zum Transport der Motoren zum Prüffeld vorgesehen. Die an der Rampe liegenden Nebenhöhlen, sind für eine Bombensichere Tankanlage, und Abstellboxen für Lkw. auszubauen."

Die Verbindung zum Prüffeld, wird durch eine Schmalspurbahn mit Loren hergestellt, die etwa 250 m westlich des Haupteinganges, in ein vorhandenes natürliches Tal führt. Die 6 Prüfstände sind in Klöckner-Dywidag-Schalenbau-

weise vorgesehen. Sie sind in einer Reihe angeordnet, und haben durch gutem Baumbestand und Buschwerk, an beiden Talhängen, günstiger Tamung”
 “Für die KZ-Leute ist vorgesehen, diese 100 m östlich des Haupteinganges oberhalb der Höhle an einem mit Bäumen bewachsenen Hang in Baracken unterzubringen. Das von Utrecht mitgehende Holländische Fachpersonal, muß in einem Hotel oder geeigneten Haus in der Gemeinde Geulhem oder Houthem, untergebracht werden. Die Deutsche gefolgschaft muß in Privatquartieren oder einem geeigneten Hotel, getrennt von den Holländern, untergebracht werden. Das gegenüber dem Eingang liegende Wohnhaus ist zweckmäßig aus Abwehrgründen zu räumen”. [red.: nu woonhuis Paul Curfs).



Schets uit het Duitse investeringsvoorstel

De proefstanden voor het testen van de BMW801 vliegtuigmotoren zijn daadwerkelijk gebouwd. De restanten zijn op een luchtfoto uit 1949 nog te herkennen.



Boven: Voorbeeld van Motor Prüfstände met inspectieruimte in Rechlin (D.)
 Onder: links de proefstanden bij de Slangenbergr (rechts de Geulhemermolen)
 (luchtfoto 1949)

Ooggetuige Wiel Curfs (* 1933) weet zich het volgende te herinneren (letterlijke citaten uit een opgenomen interview in 2017):

Bouw van het complex

"Hier liep een treintje, tot even voorbij het laatste betonspant op de kademuur langs de weg richting Geulhem. Het is een perron geweest. De grotten naast de Kabouterberg werden als Mack [red. Amerikaanse legertruck] garage en paardenstal gebruikt. Daar stond een oud paard genaamd Lies van 28 jaar, dat was gegeven als een tegemoetkoming aan de mensen waarvan het vee gevorderd was geworden in de 1^e wereldoorlog. Het paard stond op rust, en had het respect van grootvader, maar het had wat aan een poot, en is naar Heerlerheide gebracht door Pierre Notten om hem uit zijn lijden te verlossen - hij is geslacht. De Duitsers hadden in de oorlog naast de grot waar het paard stond een smeerpoot in de berg gemaakt, en hier vanuit kon je weer naar de Kabouterberg." [red.: correctie: smeerpoot gemaakt door Curfs.]

"Het spoor liep langs de betonnen laadrand [red.: gemaakt door Curfs], en maakte een kleine bocht en vervolgde langs de kademuur tot het einde hiervan. Er kan dus nooit een locomotief in de berg hebben gestaan. Wel zijn er tijdelijk kleine draaiplateaus geweest voor smalspoorkarretjes om het losse materiaal uit de berg te krijgen. Dit materiaal werd voor de "locomotiefstalling" handmatig neer gekiept, waardoor dit plateau ook verhoogd is."

"De Duitsers hebben het spoor aangelegd. In Meerssen was een afslag met stootblok, en dat hebben ze gebruikt (verlengd). De brug over de Geul ligt heel eigenaardig ten opzichte van de weg. De huidige brug is aangelegd op de fundamenteën en zware ijzeren balken van de door de Duitsers aangelegde spoorbrug. "

"Ik heb de werkslaven de constructie zien bouwen! Testboxen (red.: nabij de Slangenbergrug) heb ik ook gezien. Na de oorlog kon men uit verschillende documenten opmaken wat de uiteindelijke bedoeling was van de diverse onderdelen." [red.: testboxen zijn zichtbaar op RAF luchtfoto's.]

"Er heeft absoluut nooit dakbekleding op de constructie gelegen, of een kraanbaan ingezeten. Zover zijn ze niet gekomen, omdat de Amerikanen zo fors doorstootten. Het was alles heel primitief, er waren geen hijskranen, alles werd met de hand gelost. Het is zover afgebouwd zoals het er nu staat, dat geraamte. Met een afvoerkanaal naar de Geul."

"Het spoor heeft voorlangs de laadperrons gelopen. Er reed een kleine Oostenrijkse locomotief op en een aantal wagons. Ze brachten stenen en cement, en alle mogelijke dingen. De perrons waren mooi geëgaliseerd met stol. Er heeft nog een tijdje een Duitse Kampfwagen gestaan (Halftrack), op de overgang naar de lange kademuur."

"Het laatste spant is door een sloper gedeeltelijk afgebroken. Hij heeft zijn werkzaamheden gestaakt, omdat het teveel werk was." [Red.: voor de ingang is ook nog een portaal afgebroken: door dezelfde sloper.]

"Ik speelde in de berg, en liep vaker langs de elektriciteitscentrale in de berg. Er stond nog hoogspanning op, je hoorde de trafo zoemen. Totaal onverantwoord. Hier is Sjef Boreas naderhand [red.: 4 december 1944] doodgebleven."

"Onder de werkslaven zaten Belgen, Russen, Algerijnen, etc. De soldaten waren Oostenrijkers, die naderhand vervangen werden door Hollanders, met een geel pakje aan, van de bewaking. Een van de jongens heette Kees. Van de Oostenrijkers had je geen last. Jo Suylen leerde zwemmen in de Geul daar (samen met zijn broers Henk, Wiel en Alex), en een Oostenrijkse soldaat zat dan vaker in de oeverbocht een pijp te roken en riep: "du must schwimmen Johann! So...!""

"Bouwmans en Prevoo waren schietmeesters bij Curfs, en die hebben vele jaren na de oorlog buiten hun werktijd de silo in camouflage geverfd. Op last van de provincie, zodat de lelijke betonklos niet meer zo opviel. Ik heb de verf zelf gehaald bij de Fa. Eijk in Maastricht. De silo is rond 1983 afgebroken. Hierna is er een grote werkplaats gebouwd, die inmiddels ook weer weg is. Er heeft nooit een geschut op gestaan, dat ging helemaal niet, er was geen omgang bovenop."

"In de oorlog zijn beslist geen foto's gemaakt, want de supervisie van de Duitsers was te groot, ze stonden meteen met het geweer paraat. Voor ons was de hele Geulweg afgesloten tot en met de Nieuweweg (Sperrgebiet). De Nieuweweg was wel open voor de mangeltransporten. Ons huis was alleen bereikbaar via de Pasweg."

Toeristenincident bij het complex

"Toen het complex in het beginstadium was, kwamen er ook toeristen. Op een zekere dag waren er jongens met meisjes, foto's aan het maken. Een van de Oostenrijkers had gezien dat er een fotograaf bij was met een goed toestel. Ze wilden het toestel van de jongen in beslag nemen, maar deze weigerde het af te geven. Hij stond inmiddels voor ons huis tegen een muur om neergeschoten te worden. Toen belde pap Curfs Oberst Neumann om raad. Neumann woonde in Valkenburg en had toezicht over de Kommandantur en de werklui. Neumann kwam in de auto er naar toe, en vroeg wat er aan de hand was. Een soldaat stelde voor de fotograaf dood te schieten, maar Neumann zei: "Du hast nichts zu schießen! Du sollst nur den Film in Beschlag nehmen, sonst nichts! Noch Fragen?". Het filmpje zouden ze laten ontwikkelen, en als er niets belastends op stond was alles in orde. De jongen moest zijn adres afgeven, en daarmee was het voorval afgehandeld. Ik stond erbij, en zag Neumann weer weggrijden. De soldaat kreeg een reprimande en werd vervangen."

Sabotage?

"In de ingang van de Bronsdaelgroeve moesten ze gaatjes in de plafond boren voor explosieven. Er is toen een plafond naar beneden gekomen, waardoor de hele ingang versperd was. Ber (Hubert) heeft op 't wit hoes in Maastricht vast gezeten onder verdenking van opzet, terwijl hij er niets aan kon doen."



"De benaming van de grote hal "Ster van Parijs" is van heel veel jaren na de oorlog. Onder supervisie van uitvoerende ingenieur Job Hahn, die uit Indië kwam en in Berg woonde, werden hier champignons gekweekt."

Ooggetuige Mathijs Curfs (* 1942) weet zich het volgende te herinneren (letterlijke citaten uit een opgenomen interview in 2017):

“Hubert Curfs (de vader van Mathijs) heeft eind 1943 de ingang van de Bronsdaelgroeve opgeblazen. Hij was schietmeester in de groeve, en had als enige de patronen. Op het moment dat door het schieten (lees gaten boren en explosieven plaatsen) in de ingang een wand omviel naar binnen werd hem dit niet in dank afgenomen door de Duitsers. Ze hebben hem thuis opgepakt, tot grote schrik van zijn vrouw en de jonge Mathijs. Hij werd naar Mauthausen gebracht (Bergdistrict KZ Oostenrijk –steengroeve met de beruchte trap “Himmelsleiter”)¹. Het heeft echter niet lang geduurd voordat de Duitsers hem hebben teruggehaald, want ze konden niet zonder de mergel. Na een paar maanden was Hubert weer terug, als een van de weinig overlevenden. De toenmalige huisvriend en burgemeester Visschers van Meerssen heeft gezorgd dat hij vrijkwam. Het enige dat Hubert over deze periode kwijt wilde is dat hij op blote voeten heeft moeten marcheren, en dat er scherpe stenen lagen.

De Duitsers hebben de Bronsdaelgroeve enerzijds strategisch gekozen als ondergronds bombestendig frontreparatiebedrijf voor vliegtuigmotoren. Hiervoor is het reeds voorhanden zijnde smalspoor van de kalkkoven van Schunck verlengd en verbreed. Anderzijds kon er uit mergel kalkammonsalpeter en dus ammoniumnitraat worden gewonnen, als springstof voor het Duitse leger. Tevens is 1/3 Ammoniumnitraat gemengd met 2/3 mergel een ideale snelle kunststof voor zure grond met veel mos zoals op veengronden. Het werd veel in het Noorden gebruikt.

Er is voor zover bekend wel materiaal aangevoerd, maar er heeft geen productie plaats gevonden.

Na de oorlog heeft men alle materiaal meegenomen, er is niets achtergebleven.

De bezettingsmacht waren een paar Oostenrijkers, gewone soldaten (geen SS of SD). Er kon best wel wat gezegd worden tegen hen. Ze wilden niet dat er ongelukken gebeurden. Een paar Oostenrijkse soldaten hebben zich na de oorlog hier verloofd en zijn gebleven, in Meerssen en Bunde. Zo hangen aan een boerderij in de Kleinstraat in Berg bloembakken met Oostenrijkse ornamenten, gemaakt door een voormalig Oostenrijkse soldaat uit Bunde.”



Het Geulbruggetje nabij de Veeweg in Meerssen, met links het verlaten spoor en de oude ijzergieterij/smidse

¹ Het verblijf van Hubert Curfs in Mauthausen is onbekend bij Wiel Curfs

De reconstructie

De layout is gebaseerd op een overlay van luchtopnames met een drone, de Algemene Hoogtekaart Nederland (AHN), en luchtfoto's uit 1944 en 1949. De weergegeven rotswand is indicatief, en de weg is zoals hij er nu loopt. De positie en uitvoering van de kraanbanen is een aanname, evenals de exacte uitvoering van het perron. Archeologisch onderzoek zal nog gedaan moeten worden.

Tevens zijn een aantal onderbouwde aannames te maken:

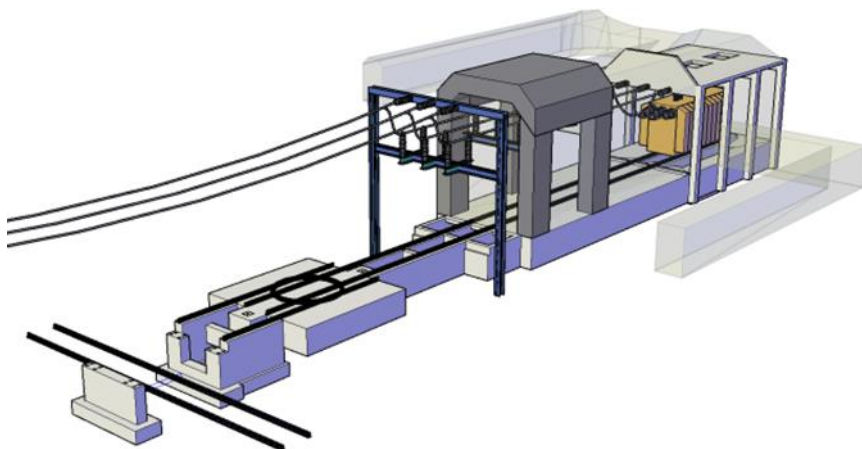
- Dywidag² betonbekisting werd waarschijnlijk ook gedacht voor de daken (dunne betonplaten)
- Boven de kraanbanen was waarschijnlijk geen dak gepland
- Gezien de hoeveelheden staal was er een degelijke constructie en kraanbaan gepland.

De trafo ruimte

Voor de stroomvoorziening van de bewerkingsmachines en installaties was een ondergronds transformatorstation gepland in de Clemensgroeve, naderhand de "Ster van Parijs" geheten. Dit weten we dankzij een tekening die rond 2 juli 1944 is gemaakt door de Bauabteilung van het Rheinisch Westfälisches Elektrizitätswerk (RWE). Jo Wijnands (1886-1966) werkte destijds als vrachtwagenchauffeur aan het Valerie 15 complex, en heeft deze tekening kunnen bemachtigen. Na zijn overlijden is de tekening op zolder bij hem thuis gevonden door Wim Bergsteyn.

Het plan was om 110 kV hoogspanning om te zetten naar 380 V krachtstroom, en dit kon alleen met meerdere olie- en luchtgekoelde transformatoren in cascadeschakeling. Het gehele station moest in de grot worden aangelegd, waarbij de zware transformatoren via de spoorlijn van Meerssen naar Geulhem werden aangeleverd. Voor het afladen was een railsysteem met vijzels en een draaikrans ontworpen, waarbij de transformatoren in de Clemensgroeve konden worden getrokken. Na plaatsing en aansluiting aan het stroomnet zouden de ingangen van de grot worden dichtgemetseld met droog muurwerk. Voor de lucht toe- en afvoer waren diverse luchtkanalen voorzien, inclusief een olie-opvangbak voor de transformatorolie. De grot zelf zou worden voorzien van diverse verstevigingen in de vorm van muren en betonconstructies. Voor zover bekend heeft er alleen een noodtransformator gestaan in de Clemensgroeve, en is de RWE-installatie zoals op tekening staat nooit voltooid. Op basis van deze tekening kunnen we de volgende reconstructie maken:

² *Dywidag staat voor Dyckerhoff Widmann AG, gespecialiseerd in betonbekistingen



De “Umspannanlage” van RWE in de Clemensgroeve. Helemaal links de spoorlijn richting Meerssen, met draaikrans. De transformator opstelplaats bevindt zich helemaal rechts, achterin de grot boven een olieopvangbak met luchttoevoer, boven in de ontluchtingskanalen.



De ingang van de Clemensgroeve anno 2019



De spoorlijn naar Meerssen, met zijspoor voor het mergeltransport. Op de achtergrond de mergelsilo, en kieprand





Links de Clemensgroeve met Trafostation





De mergelsilo (afgebroken omstreeks 1983)

Geraadpleegde bronnen

Peter Jennekens
Matthijs Curfs
Wiel Curfs
Wim Bergsteyn

Frans Bergsteyn
Ralf Senden

Foto's mergelsilo
Interview d.d. 12-10-2017
Interview d.d. 11-11-2017
Tekening Bauabteilung RWE Essen van de
transformator ruimte dd 2-7-1944
Logo "Ster van Parijs"
Luchtfoto's

Bundesarchiv Berlin Lichterfelde

R 50 I	315-316, 317,318,319	OT Einsatzgruppe West (Holland und Belgien)
R 50 I	685	Führerprotokoll dd 11-04-1943
R 3	623, 637	Tätigkeitsberichte der Sonderausschüsse
R 3	1507	Besprechungen des RMRuk mit Hitler
R 3	3304	Unterirdische Kalksteinbrüche im Gebiet von Valkenburg und Maastricht
R 121	1953	Gerätebeschaffung für die U-verlagerungen des Jägerprogramms
R 3101	31173-31192	Valkenburg, Bonsdal, Gründling
R 4606	312, 482	Rimpl, Herbert

Bundesarchiv Freiburg

RH 32	2313, 2314, 3214	Höhlen bei Maastricht (Wehrgeologenstelle 17)
RL 3	1663, 1860, 2107	Frontreparaturbetriebe GL
RL 3	2343	Aufstellung von Frontreparaturbetrieben GL

RL 3	5130	Unterlagen zum Jägerstab
RH 7	1170, 1173	Führerbefehl, plan Speer

Regionaal Historisch Centrum Limburg (RHCL)

40.007A	2585	Vordering van de gemeentegrot door de Organisation Todt, 1943, 1944
21.170	ABC	Familiearchief van Schaik

Nationaal Archief (N.A. Den Haag)

2.16.26.02	1862/2	Brief staatsmijnen en tekeningen spoorverbinding Geulem-Meerssen
------------	--------	--

Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie (NIOD)

249-0605	a15-a16-a23	Dossier Organisation Todt
092	13-14-15	Inrichting grotten in Limburgse Heuvelland
020	1672	Benoeming W. Münster tot Bevoegdvervolmachtigter für Industrielle Siedlung
039	2593	Bevollmächtigte für Industrielle Umsiedlung

National Collection of Aerial Photographs

ACIU 106G_1561_3025	Luchtfoto
---------------------	-----------

Dotka

Kaart 62-038 1949	Luchtfoto
-------------------	-----------

Documentatie

- BMW-archief	Frontreparaturbetriebe im Westraum, september/oktober 1944, 1706/1
- Bettina van Santen	't Komt in orde, het ware verhaal achter Villa Jongerius
- Hans Walter Wichert	Decknamenverzeichnis Deutsche unterirdischer Bauten des zweiten Weltkrieges
- Constanze Werner	BMW: Krise als Dauerzustand
- Till Lorenzen	BMW als Flugmotoren Hersteller 1926-1940
- August J.H. Bauer	Openbare arbeidsbemiddeling gedurende den bezettingstijd (1940-1945)
- Thomas Lange	Die Aussenlager des KZ Neuengamme an der Porta Westfalica
- M.W.E.E. Reinards	Interview in "De Modelbouwer", december 1991, blz. 613
- Visualisaties	Rob Odekerken