

65  
JAAR

Historisch  
tijdschrift  
voor Parkstad  
Limburg

Nummer 4

# HET LAND VAN HERLE

2015



# STATIONSPLANNEN HEERLEN

## ACHT KEER OVER HET SPOOR

Door Ton van Mastrigt\*

Het stationsplan van Heerlen met de mooie naam 'Maankwartier' staat in het middelpunt van de belangstelling. Er is voortdurende media-aandacht. Iedereen praat erover. Dat stimuleert al vele jaren het architectuurdebat over de betekenis van traditionele en moderne bouwstijlen en brengt de geschiedenis dichterbij. Op internet treffen we reacties aan zoals: "Jammer dat zoveel architecten en gemeentebesturen niet vasthouden aan historische gebouwen. Ik raad echt iedereen aan om eens naar oude foto's te kijken, dan weten jullie wat wij bedoelen".<sup>1</sup>

Maar aan welke historische gebouwen hadden zij zich moeten vasthouden? Er zijn tussen 1895 en 2003 minstens acht stationsplannen ontworpen die allen geheel verschillende architectonische opvattingen laten zien. Vier plannen zijn nooit gerealiseerd. Drie plannen zijn gebouwd en weer afgebroken. Ongetwijfeld hebben er op papier nog meer alternatieven en varianten bestaan die niet zijn bewaard of waarvan te weinig bekend is om er iets over te vertellen. De acht stationsplannen vormen een illustratie van de wisselvalligheid waardoor de stadsontwikkeling van Heerlen is getekend. Enkele projecten hebben aansluiting gezocht bij de bestaande omgeving of bij bouwstijlen die in zwang waren. Soms hebben zij het verleden aan hun laars gelapt en de weg vrijgemaakt voor eigenzinnige en verrassende architectonische uitingen. In dit artikel zullen acht stationsplannen van Heerlen de revue passeren. Daarbij wordt iets verteld over de geschiedenis, het tijdsbeeld en de omstandigheden waaronder de plannen zijn gemaakt in relatie met de ruimtelijke context.

### - 1 - Een spoorlijn door Heerlen

Aan het einde van de 19<sup>e</sup> eeuw was Heerlen een regionaal centrum waar de boeren uit de omgeving hun producten naar de markt brachten. Langs een aantal uitvalswegen, zoals de weg naar Valkenburg en de weg naar Aken lag lintbebouwing waarin huizenrijen werden afgewisseld met boerenbedrijven. In 1853 wordt de spoorlijn Maastricht - Valkenburg - Simpelveld - Aken geopend.<sup>2</sup> De aanleg van de infrastructuur in Limburg had tot gevolg dat Oostelijk Zuid-Limburg geïsoleerd raakte ten opzichte van de omringende marktplaatsen. De Heerlense overheid probeerde aanvankelijk zonder veel succes het stadje te verbinden met de infrastructuur in de regio. Dit werd anders toen de spoorwegpionier ir. H.C.I.M. Sarolea, terug uit Nederlands-Indië, plannen maakte voor een spoorwegverbinding naar het noorden en samen met de Hesselle en de gebroeders Honigmann toestemming

## INHOUD

Stationsplannen Heerlen Acht keer over het spoor Door Ton van Mastrigt	145
Kranten over de tewerkstelling van politieke delinquenten in de Nederlands Limburgse steenkolenmijnen na de Tweede Wereldoorlog Een eerste verkenning Door Marcel Krutzen	176
Aangestipt ... Door Roelof Braad, Wim Nolten en Koos Linders	190





Spoorlijn 1896

kregen om met de exploitatie van kolenmijnen te beginnen.<sup>3</sup> De economische betekenis van deze spoorverbinding was enorm.

De in 1896 geopende spoorlijn van Sittard naar Herzogenrath had vooral tot doel een nieuw kolengebied in de zogenaamde Oostelijke Mijnstreek te ontsluiten. De basis werd gelegd voor de 12 steenkolenmijnen die het aanzicht van de streek zouden gaan bepalen. In vergelijking met andere steden ligt in Heerlen het station dicht bij de oude binnenstad. De rails lopen in de periferie van het huidige stadscentrum op circa 500 meter van de middeleeuwse kern.

Oude lanen en landwegen ten noorden van de oude omwalling werden ingrijpend doorsneden. Het Romeinse kruispunt (van Xanten naar Trier en van Boulogne-sur-Mer naar Keulen) werd in de oude stadsplattegrond steeds moeilijker te herkennen. De weg naar Schaesberg was niet meer het vanzelfsprekende verlengde van de Klompstraat. De doorgaande route Bekkerweg, Kruisstraat, Huskensweg kon niet blijven bestaan en werd bij het punt 'Zeswegen' gebarricadeerd. De stationsomgeving van toen was op de eerste plaats een emplacement voor kolentreinen en vormde met het aansluitende mijnterrein van de Oranje Nassau I een barrière in de ruimtelijke beleving. Het lineaire karakter van de nieuwe spoorweg gaf het stratenpatroon scherpe hoeken bij de Esschenderweg / Eikenderweg, Parallelweg / Stationsstraat (Royal-theater) en de Saroleastraat / Stationsstraat.



Station 1903

### Het eerste station

Aan de Parallelweg werd door de Nederlandsche Zuider-Spoorwegmaatschappij in 1894 een eenvoudig stationnetje opgetrokken. Het type was gelijk aan de stations in bijvoorbeeld Schaesberg, Nuth en Hoensbroek. Uniformiteit drukte de bouwkosten en vereenvoudigde het ontwerpproces. Deze stations leken allemaal op het station van Neede in de Gelderse Achterhoek dat in 1883 gebouwd was door de Geldersch-Overijsselsche Lokale Spoorwegmaatschappij (GOLS).<sup>4</sup> Deze stations toonden verwantschap met de late Waterstaatsstations.

Dit type leek op een rechthoekige hoge villa met een flauw hellend zadeldak en een puntgevel tot boven de gootlijn aan de straat- en perronzijde met hoog oprijzende schoorstenen en overstekende dakgoten. Via drie dubbele deuren was het perron te bereiken. De begane grond bestond hoofdzakelijk uit wachtkamers. Op de eerste verdieping trof men vaak een woning voor de stationschef aan. Het type vertoonde enige gelijkenis met de hiërarchische opbouw van andere openbare gebouwen in die tijd, zoals stadhuizen. Kenmerkend daarvoor is de monumentale symmetrische driedeling met twee vleugels, waarbij het middendeel van de gevel een beetje naar voren werd geplaatst. In de geveldriehoeken zaten kleine ronde raampjes. Tussen de gevelopeningen lopen horizontale cordonbanden van lichte mergelsteen zoals ook toegepast bij de huizen in de aangrenzende omgeving. De gemetselde boogjes boven de ramen en deuren zijn opgesloten tussen aanzetstukken in datzelfde materiaal.

Links en rechts werden later naast het hoofdgebouw, evenwijdig aan de spoorrails, bijgebouwen gerealiseerd die in grootte verschillen, afhankelijk van de voorkomende functies. De goederenloodsen van Heerlen en Enschede waren identiek. In 1901 werd een vleugel langer gemaakt ten behoeve van





De opening van het station in 1896.



Werkzaamheden aan het spoor, 1907.

een laad- en losplaats. In 1912 werd aan de Stationsstraat een vleugel gebouwd ten behoeve van vergroting en uitbreiding van wachtkamers.<sup>5</sup> Zo ontstond een gevelwand die lange tijd beeldbepalend zou blijven voor de scheiding tussen het centrum en de noordzijde van het spoor. Op de oude ansichtkaarten oogt de stationsomgeving nog een beetje als buitengebied. De Parallelweg lijkt een landweggetje. De Stationsstraat is niet verhard en trottoirs zoals we die nu kennen ontbreken.



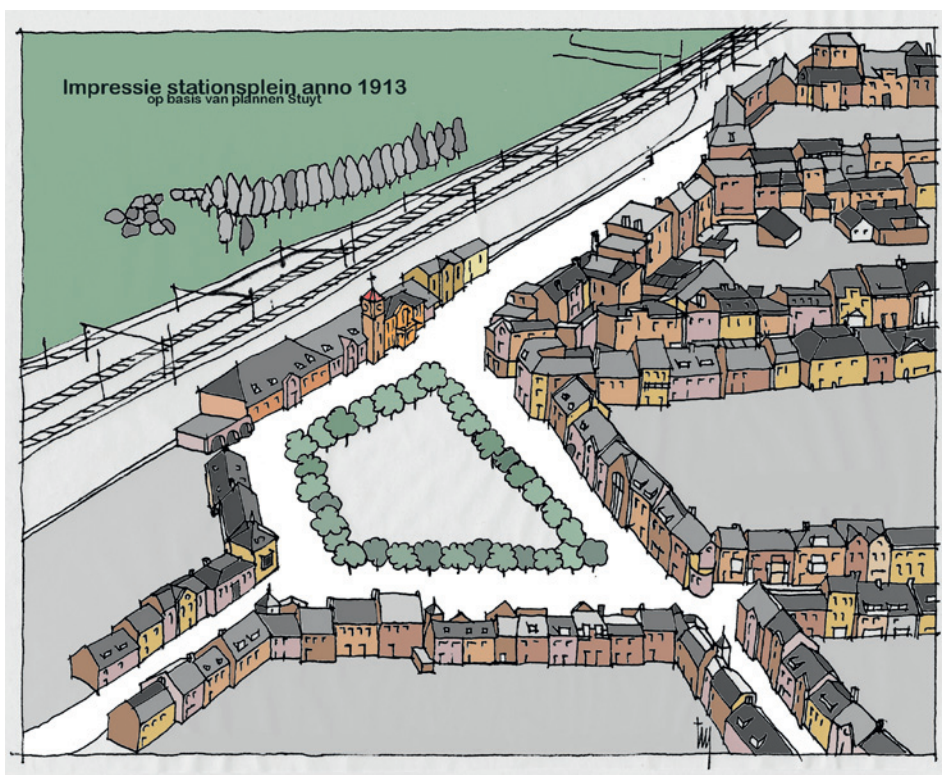
Station 1912

## - 2 - De spoorwegverbinding met Maastricht

De bevolking van de Oostelijke mijnstreek nam aan het begin van de twintigste eeuw als gevolg van de kolenwinning in korte tijd aanmerkelijk toe. Heerlen was in 1900 een dorp met ongeveer 6000 inwoners. Het groeide uit tot een stadje van meer dan 30.000 inwoners in 1930. De grootschalige mijnbouw bracht ingrijpende veranderingen voor de streek met zich mee. In amper twintig jaar werd het agrarische en dun bevolkte Zuid-Limburg het industriële centrum van Nederland. Werkten er tijdens de bouw van het eerste station in 1895 in totaal 424 arbeiders in de mijnen, tijdens de bouw van het tweede station in 1912/1913 waren dat er al 17.000.<sup>6</sup> In de periode 1912 en 1915 kwam een rechtstreekse spoorverbinding met Maastricht tot stand. Er werd een verbinding gemaakt tussen de spoorlijn Maastricht-Aken en de spoorlijn Sittard-Herzogenrath. De Oranje Nassau mijnen waren daardoor makkelijker per trein te bereiken. De behoefte aan mijnwerkers was zo groot dat de treinen enige jaren door de mijnbedrijven werden betaald. Limburg telde veel forenzen. Op het eind van de Eerste Wereldoorlog werkten er ondermeer tweeduizend Maastrichtse mijnwerkers in Heerlen.<sup>7</sup>

Tijdens de bouw van het tweede station in de jaren 1912/1913 is de wereld in beweging. 1913 was het laatste gloriejaar van Europa voordat de oude wereldorde instortte.<sup>8</sup> In welke artistieke context kwam dit station tot stand? De schilderkunst veranderde van figuratieve naar abstracte vormgeving. Bijvoorbeeld Kazimir Malewitsj schilderde in 1913 het 'zwart vierkant'. De bouwkunst vertoonde meer geometrische vormen. In Duitsland kwam in 1913 de Fagusfabriek gereed ontworpen door Walter Gropius. Een modern langgerekt bouwblok met lichte stalen puien die om de hoeken van het gebouwen doorlopen. Iets later begonnen de architecten Brinkmann en van der Vlugt met hun studie voor de beroemde van Nellefabriek in Rotterdam.





Als het tweede station wordt ontworpen, zijn er in Heerlen nog geen voorbeelden van deze veranderingen te zien. De nieuwe gebouwen in Heerlen sloten aan bij de traditionele architectuur van de 19<sup>e</sup> eeuw. In 1913 wordt het Hollandia Theater gerealiseerd aan het centrale marktplein. In datzelfde jaar werden er verschillende villa's gebouwd. De villa 'Zomerweelde' aan de Valkenburgerweg van architect J.W. Hanrath voor de commercieel directeur van de Oranje Nassaumijnen. De bouwstijl was classicistisch met invloeden van de Engelse landhuizen. Dit gold ook voor de ontwerpen van Jan Stuyt, zoals de villa aan de Akerstraat voor de juridisch directeur van de Oranje Nassaumijnen uit dezelfde periode. Kenmerkend waren de klassieke proporties, schilddaken en symmetrie.

#### Stedenbouw volgens Stuyt

De schetsen voor het uitbreidingsplan van 1913 visualiseerden de visie van Stuyt op de Heerlense straten en pleinen. Het stationsplein zelf maakt geen deel uit van dit plan maar de schetsen tonen wel een van alle kanten door bebouwing omsloten stationsplein dat er zou kunnen hebben uitgezien zoals de impressie aangeeft. De stedenbouw van de stationsomgeving van toen leek nog het meeste op het huidige Tempsplein en het huidige De Hesselleplein. Kleinschalige baksteenarchitectuur gebouwd in een streng patroon van rooilijnen en voorgeschreven bouwhoogten. De inrichting omvatte rijen sfeerbepalende straatbomen. Deze vorm van stedenbouw oogst

nog steeds veel waardering.

In de gevels lazen we ambachtelijke details. De Saroleastraat en de Honigmannstraat mondden uit in een trapeziumvormig stationsplein. Het centrum van Heerlen zou volgens Stuyt moeten bestaan uit een stelsel van relatief smalle straten en meerdere romantische pleinen. Meestal georiënteerd op een centrale groenvoorziening in het midden. De compositie had samenbindende hoekoplossingen, uitstulpingen en accenten die een prettig verblijf moesten bevorderen.

Op de looproute (via de Honigmannstraat) van het Tempsplein naar het Stationsplein was nog een derde plein geprojecteerd ter plaatse van de huidige Dautzenbergstraat. Dit plein is nooit gerealiseerd. De contouren van het stationsplein anno 1913, zoals de impressie aangeeft, zouden geen werkelijkheid worden. Wel blijven de gebouwen evenwijdig aan de spoorrails een lange tijd de scheiding tussen het centrumgebied en het noorden van de stad accentueren.

De belangrijkste straten (Honigmannstraat, Saroleastraat en Oranje Nassaustraat) staan haaks op de oude Romeinse weg en monden uit op de Stationsstraat. De stedenbouw van Jan Stuyt lijkt het gordijn te willen sluiten voor het beeldbepalende uitzicht op het mijnterrein van de Oranje Nassau I. Door de Saroleastraat liepen sinds 1922 de tramrails naar Kerkrade en de Locht. In 1923/1924 werd een op- en afrit gemaakt, tussen keermuren een op- en afrit aangelegd van en naar het stationsplein en kon de tram via een spoortunnel naar Sittard en Brunssum rijden.

#### Station met een kapper

Alhoewel de architectuur minder rijk werd uitgevoerd als de oorspronkelijke blauwdrukken laten zien, was Heerlen met dit gebouw zeker niet misdeeld. Op deze blauwdrukken troffen we het jaartal 1912 aan. De naam van de architect ontbreekt. Het onregelmatige en asymmetrische ontwerp zou van Van Heukelom kunnen zijn.<sup>9</sup> Langs het baanvak Schin op Geul-Heerlen werden in 1913 door hem verschillende nieuwe stations ontworpen. Hij zal wellicht invloed hebben gehad op het ontwerp voor het tweede stationsgebouw van Heerlen. Baksteen heeft zijn voorkeur als bouw materiaal (het Spoorwegbouwbedrijf had een eigen baksteenfabriek). De architectuur van zijn stations had vaak een neoclassicistische opzet. Versieringen met afwijkende (geglazuurde) bakstenen verraadden de invloed van Berlage op het werk van Van Heukelom. Zijn ontwerp voor het station van Weert had een met Heerlen vergelijkbare klokkentoren.

Het eerste station stond ongeveer op de plaats waar Wiel Arets in 1994 het huidige politiebureau ontwierp. Direct naast het eerste station werd aan de linkerkant het tweede stationsgebouw gerealiseerd. Het oude station bleef bestaan als een personeelsgebouw. Het was een opmerkelijke aaneenschakeling van maar liefst vijf verschillende bouwmassa's. Centraal domineerde een vierkante toren waarin de trap zat die naar het woongedeelte leidde. Het bovenste gedeelte van de toren was achthoekig gemaakt met kleine afschuiningen. Hierdoor was een elegante geleding gecreëerd. De toren was gemaakt van roodbruine baksteen en versierd met banden en ruiten van





Omstreeks 1925



Omstreeks 1930

een contrasterende gele steen. De toren had een klok met wijzerplaten. Het puntdak had acht vlakken, een windvaan en was gedekt met grijze leien die later vervangen zijn door rode pannen.

Links en rechts waren twee afzonderlijke gebouwen met klassieke proporties zichtbaar. Markant waren het tentdak en de mooi versierde boven de dakgoten opgemetselde gevelementen (risalieten). Aan de meest westelijke kant opende zich een pergola-achtige wandconstructie met drie bogen die de toegang vormden tot het perron. Dit architectonische element koppelde tevens de toiletgebouwen aan de linkervleugel. De gevels hadden een jaarsteen en opschriften. Links met de aanduiding wachtkamer voor houders van weekabonnementen (i.c. de mijnwerkers). In het souterrain bevond zich een kapperszaak. Het eigenlijke stationsgebouw heeft veel versieringen met sluitstenen, aanzetstukken en afdekplaten. Een loggia met zuiltjes en een terras accentueert de asymmetrie. In 1985 werd dit stationscomplex gesloopt om plaats te maken voor het nieuwe station van architect ir. J. Bak.

### - 3 - De 'wederopbouwstijl'

De architectuur van de verschillende stations, al dan niet gebouwd, kan iets vertellen over de tijd waarin de ontwerpen zijn gemaakt. Daarbij komen terloops enkele vragen aan de orde. Welke andere bouwwerken werden in die periode gerealiseerd? Hoe zag de tijdbalk van de geschiedenis eruit? Wat voor een beeldende kunst werd er in die tijd gemaakt? Wat was de historische context van het stationsontwerp van Peutz uit de jaren 1948?

Tijdens de Tweede Wereldoorlog was de infrastructuur vernield. Veel stationsgebouwen, perronkappen en loodsen waren vernietigd of zwaar beschadigd. Met vereende krachten en hulp van anderen (het Marshallplan) werd Nederland weer opgebouwd. In Heerlen viel de schade mee. Vluchtende Duitsers hadden op 17 september 1944 het stationsgebouw in brand gestoken. Het gebouw kon worden hersteld en daardoor bestond na de oorlog geen directe aanleiding tot nieuwbouw. Wel zou de wens tot modernisering de roep naar een nieuw station bevorderen.

De tram was tot 1949 een geliefd onderdeel van het stadsbeeld. Daarna gingen de groene LTM-bussen het overnemen. Ze moesten op de kop van de Saroleastraat manoeuvreren op een betrekkelijk klein plein tussen het busstation en het kantoor van Van Gend & Loos naast het stationsgebouw.

De Nederlandse architectuur wordt getypeerd met het begrip 'wederopbouwstijl'. Voor deze stijl wordt meestal de periode 1940-1965 aangehouden. De stationsarchitectuur in Nederland werd na de bevrijding veelal bepaald door de spoorwegarchitecten. Ir. S. van Ravesteyn realiseerde onder andere in 1933 het seinhuis in Maastricht en in 1957 het Centraal Station van Rotterdam. Hij experimenteerde met ronde vormen en betonnen decoraties. Een andere bekende architect is ir. H.J.G. Schelling met zijn betonnen stations in Enschede (1950) en Hengelo (1951). De torens ervan deden denken aan de betonnen kerk van Heerlerbaan (van architect J. Fanchamps, 1957). Beton



was in de naoorlogse tijd het goedkoopste bouw materiaal. Beton maakte het ook mogelijk expressionistische bouwelementen in het ontwerp op te nemen. Men kon vormen gieten die met de traditionele bouwwijze onmogelijk zouden zijn geweest. Een voorbeeld daarvan zijn de ver uitstekende luifels in gebogen vorm. Als meest opvallend herkenningsteken zien we hier en daar de ranke klokkentoren die vanuit de stad wijst naar de spoorbaan. De architectuurtaal werd geïnspireerd door architect Auguste Perret die veel gebruik maakte van een betonnen skelet van geprefabriceerde opengewerkte betonnen wanden en betonnen zuilen.<sup>10</sup> Oscar Niemeyer ontwierp in 1949 twee huizen in Rio de Janeiro voor zichzelf met veel beton in vrije vormen. In Ronchamps werd de kapel Notre-Dame du Haut gebouwd.<sup>11</sup> De boegvormige gebogen lijnen brachten de beschouwers in verwarring. De Cobragroep (1948-1951) stond symbool voor de vrijheid die de kunstenaars na de oorlog weer konden ervaren.

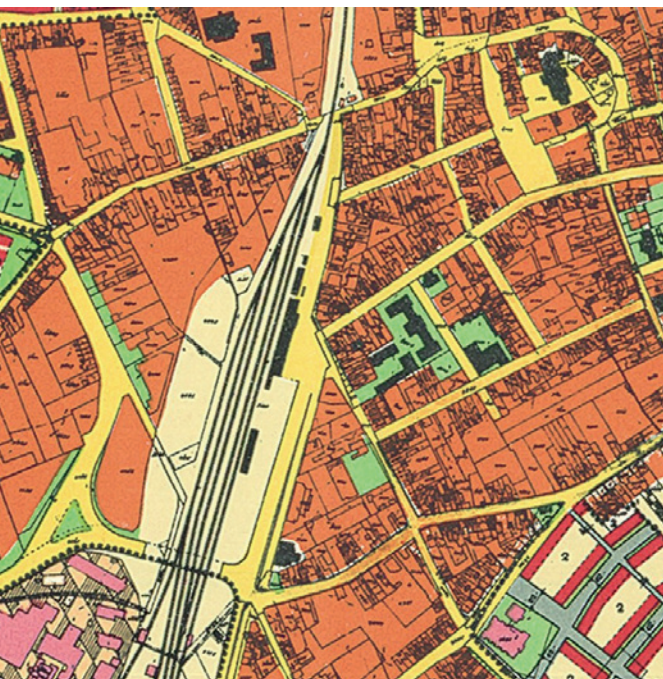
### Nieuwe plannen voor Heerlen

Voor de Tweede Wereldoorlog had Heerlen door een aantal openbare gebouwen van Peutz een modern imago gekregen. Strakke heldere vormen hadden het gewonnen van de traditionele en ambachtelijke bouwstijlen. De drie bekendste voorbeelden zijn het modehuis Schunck, het stadhuis en het retraitehuis.

In de jaren 1930 kreeg ir. J. Klijnen van de gemeente de opdracht een nieuw 'Uitbreidingsplan in hoofdzaak' samen te stellen.<sup>12</sup> Net als Stuyt was ook Klijnen een voorstander van veel groen in de stad. In tegenstelling tot de eerstgenoemde ging hij uit van een compacte stad.<sup>13</sup> Dit is nog steeds een

actueel onderwerp. We kunnen ons nu moeilijk voorstellen dat de spoorlijnen zijn aangelegd op de kale vlakte buiten het centrum. Volgens Klijnen was de Saroleastraat de belangrijkste verkeersader. Omdat te benadrukken brak hij de lintbebouwing langs de Geleenstraat open (naast het huidige H5-theater) en verlengde hij de Saroleastraat naar de (voormalige) HEMA. Hierdoor ontstond een verbindingssas tussen het Raadhuisplein en het Stationsplein. Was in de plannen van Stuyt het stationsplein een onderdeel van een allesomvattend stratenpatroon, Klijnen benadrukte het stationsplein als het begin en het einde van een van de belangrijkste straten: 'de Sarool'.

Hij ontwierp een eivormige vergroting van het plein in het noorden



(stationsomgeving) en een nieuw centrum Coriovallum in het zuiden (hier waren V&D, C&A en de HEMA de trekkers). Wijziging van het stationsplein was nodig uit verkeerstechnische overwegingen. Vooral de aansluiting van het treinverkeer op het auto- en busverkeer zou daarmee worden verbeterd. De stelplaatsen voor autobussen aan de zuidzijde leverden namelijk veel problemen op. De Nederlandse Spoorwegen vonden zijn ontwerp echter te klein.

### Het afgeblazen stationsplan van Peutz

In 1948 deelt burgemeester Van Grunsven mee dat Peutz in opdracht van de NV Spoorweg Opbouw i.o. een ontwerp gaat maken voor een nieuw station. In verband met de materiaalschaarste zou het nog geruime tijd kunnen duren vóór tot definitieve bouw zou worden besloten.<sup>14</sup> Van Grunsven streefde al 25 jaar naar een nieuw modern station. Hij wilde geen groot monumentaal gebouw. De Spoorwegen gaven prioriteit aan het railvervoer en vonden gebouwen maar bijzaak.<sup>15</sup>

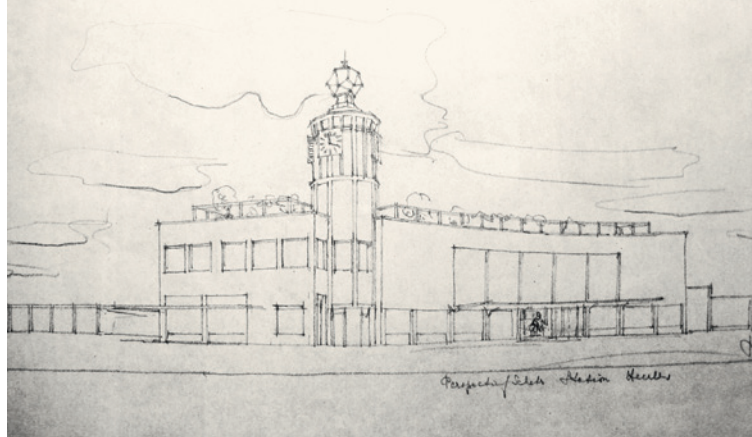
De meeste tekeningen voor het station van Peutz zijn uit 1950. Het ontwerp bestond uit een langgerekte compositie evenwijdig aan de spoorrails met loodrecht daarop een vleugel in de richting van het Royal-theater. De sfeer van de gevelarchitectuur lijkt op die van het voormalige pand van Meulenberg op de hoek van de Akerstraat en de Putgraaf. Duidelijk is dat er samenhang had kunnen ontstaan tussen het nieuwe kantoor van de Staatsmijnen, het Royal theater en het stationsontwerp. In de perspectieven van Peutz zien we nieuwe moderne pleinwanden die de ingang naar de Saroleastraat flankeren.

In het T-vormige concept van het station kwam enerzijds de afscherming van de spoorzone en anderzijds de verbondenheid met het centrum tot uitdrukking. Hierdoor ontstond de mogelijkheid de hal in de zuidoostelijke oksel te situeren. Het stationsplan van Peutz leek vooral mee te willen doen aan het creëren van een nieuw (eivormig) stedelijk plein in de stad. Opvallend is de concave voorgevel, de entree en een grote glazen pui met uitzicht op de Saroleastraat. Voor de pui zat een licht omhoog geknikte luifel die het visuele einde van deze straat accentueerde. Het meest markante onderdeel was een grote klokkentoren aan de linkerzijde van de entree. De toren had een betonnen skelet en een horizontale geleding. Het bovenste gedeelte met de uurwerken was het meest uitbundig vorm gegeven. Dit werd extra versterkt door een versiering met een veelvlakig ornament op de torenspits. De overige gebouwen waren twee lagen hoog en lijken volgens de tekeningen veel op de eenvoudige en strakke kantoorgebouwen uit het late werk van Peutz (zie de tekeningen op de volgende pagina).

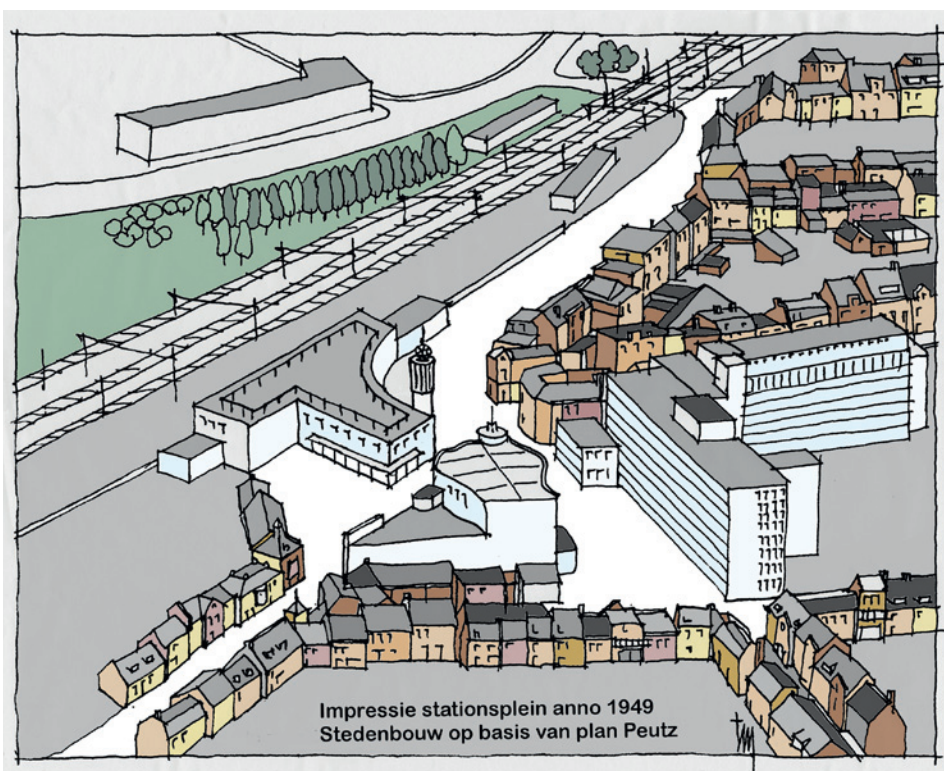
Het dak werd benut als terras en voegde door middel van een pergola een bekroning toe aan de architectonische gelaagdheid. De driehoekige hal was geprojecteerd op precies dezelfde plaats waar het station uit de jaren 1970 werd gebouwd, dat in 2013 is afgebroken. Het programma ging destijds uit van een hal op de begane grond met kleinere winkelruimten waaronder een boekhandel, een Bureau VVV (mogelijk), een stationsrestaurant voor wachtenden, veel controlepoortjes, een lokaal voor gevangenen en een stalling voor 1000 fietsen, enz. In 1952 werd het project in verband met financiële tekorten afgeblazen.<sup>16</sup>



Het plan van Peutz  
uit 1950



Het plan van Peutz  
met de Royal.



#### - 4 - De tijd van de grote projecten

Halverwege de jaren zestig was het aantal inwoners van Heerlen gestegen tot meer dan 75.000. Er was een grote behoefte aan nieuwe woningen. Het particuliere autobezit groeide. Veel mensen pendelden tussen landelijke woonplaatsen en stedelijke werkplaatsen. Draagkrachtige Heerlenaren ontvluchtten de stad, verhuisden naar het rustiger heuvel-land (Voerendaal en Klimmen) en veroorzaakten in de spitsuren verkeersopstoppingen. De zogenaamde suburbanisatie bedreigde de centrale stad. Verondersteld werd dat dit het landschap zou aantasten en een ongezond woon- en leefmilieu met zich mee zou brengen. De (eerste) Nota Ruimtelijke Ordening (1960) probeerde dat door middel van een spreidingsbeleid te voorkomen. Het was de tijd van de grote projecten. Er werden in Heerlen massaal woningen gebouwd, zoals in de uitbreidingsplannen de Vossekuil en de Rukker. Populair waren de hoge galerijflats met ieder 100 woningen. Er ontstonden buitenwijken aan de rand van de stad met uitzicht op het heuvel-land.

Een andere actie was het versterken van het stadshart. Veel steden introduceerden projecten met hoge dichtheden, dichtbij de centrumvoorzieningen en het openbaar vervoer.<sup>17</sup> Er waren in het centrum van Heerlen twee potentiële ontwikkelingsrichtingen: de omgeving van de Stadsschouwburg ('t Loon) met als architect Peter Sigmond<sup>18</sup> en de omgeving van het station (Grasbroekerveld). In die periode groeide ook het verzet tegen onherbergzame en onherkenbare architectuur.<sup>19</sup> Dit zou een decennium later leiden tot meer variatie en een kleinschaliger aanpak.

De architecten lieten zich inspireren door trends die nationaal en internationaal waren te zien. In het buitenland vielen in de jaren zestig grote iconische gebouwen op. De beroemde Twin Towers met het World Trade Center in New York werden in 1965 ontworpen.<sup>20</sup> Kenzo Tange bouwde voor de Olympische spelen in 1964 opmerkelijke architectuur met robuuste constructieve details. Tijd-en-ruimte kunst laat objecten optisch en kinetisch bewegen.<sup>21</sup> Gebouwen werden minder statisch. Van den Broek en Bakema maken in 1964 een studie voor Pampus in Amsterdam. De Gemeentelijke dienst Stadsontwikkeling van Amsterdam ontwierp de Bijlmer. In deze laatste plannen zijn de klassieke straten verdwenen en vormde het openbaar vervoer de verbindende structuur. In de Nederlandse stationsarchitectuur had ir. K. van der Gaast furore gemaakt met onder andere het station van Eindhoven. In de plaats van de gebruikelijke gesloten gevels met ramen ontwierp hij een grote transparante glaswand als venster op de stad.

Ir. C. Douma, bouwmeester bij de Nederlandse Spoorwegen, typeert deze periode met de slagzin 'de façade doorbroken'.

De Spoorwegen verlangden als antwoord op de recessie in het vervoersysteem (de bevolking ging immers steeds meer autorijden) grote projecten om de mensen de trein in te lokken. Verder bracht de ingenieurskunst nieuwe constructieve vindingen waarmee grote overkappingen konden worden gemaakt. In de jaren vijftig hadden de architecten H.A. Maaskant en ir. W. van Tijen naast het Centraal Station in Rotterdam het Groothandelsge-





Omstreeks 1962

bouw ontworpen. Dit gebouw was karakteristiek voor de naoorlogse bouwkunst in Nederland en stond, door de toepassing van geprefabriceerde beton, model voor nieuwe bouwopgaven.

Het bouwkundig denken kwam sterker onder invloed van de stedenbouw te staan. Architecten richtten zich niet uitsluitend op het gebouw zelf maar ook op de plaatsing van het gebouw in relatie tot andere gebouwen. Centraal stond de vraag welke gevolgen de bouwwerken voor de mens en de maatschappij hebben en of het uitsluitend ging over het belang van de opdrachtgever?

De planologie leverde de grondslag voor nieuwe stadsontwikkeling. Veel disciplines zoals sociale geografie, statistiek, economie, milieukunde, psychologie en sociologie zaten mee aan tafel. In die periode gingen architecten meer samenwerken met andere adviseurs zoals stedenbouwkundigen, landschapsarchitecten, betonconstructeurs, verkeers- en vervoersingenieurs.

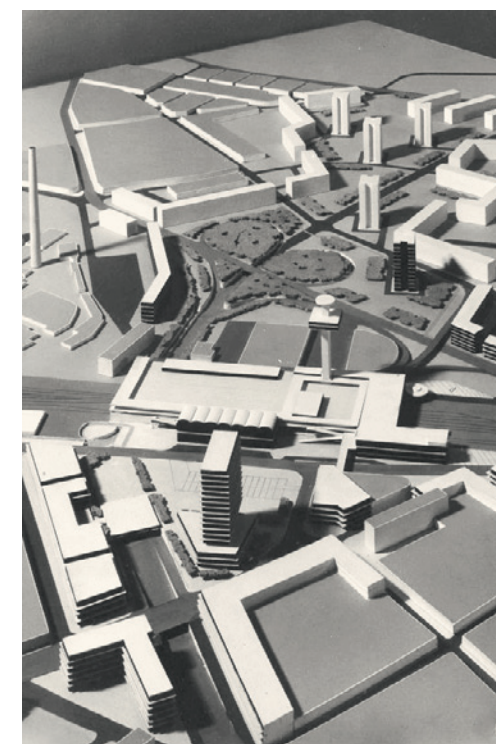
#### Het stationsplan van NV Bofinex

Zo ontstond begin jaren 1960 ook in Heerlen weer behoefte aan een nieuw centrumplan met een nieuw station. De gemeente had in die dagen een eigen stedenbouwkundige afdeling compleet met fotografisch laboratorium en een maquettewerkplaats waar de externe stedenbouwkundig adviseur grote inhoudelijke invloed had. Na het vertrek van prof. G.H. Holt als stedenbouwkundig adviseur werd J. van Poppel aangesteld als zijn opvolger.

NV Bofinex, de Maatschappij tot het doen Bouwen, Financieren en Exploiteren van onroerend goed, kreeg opdracht een plan voor een nieuw station te maken. Het was niet alleen een stationsplan, maar vooral ook een centrumplan voor heel Heerlen waarin wonen, werken, verkeer en recreatie samen vormbepalend waren. De ontwerpers wilden de stad nieuwe kansen geven. Zelfbedieningswinkels en supermarkten kwamen in beeld en de autolobby liet van zich horen. Bovendien werd Master City Planner David A. Jokinen ingeschakeld. Hij had in Den Haag al van zich doen spreken met een stationsplan in 1962.

Bonifex presenteerde het vierde stationsplan in november 1963.<sup>22</sup> Ontwerper was de Maastrichtse architect P. H. Dingemans.<sup>23</sup> Het project omvatte een grote betonnen plaat van 100 bij 300 meter boven het emplacement. De perrons waren toegankelijk met roltrappen. Dit platform was voor reizigers vanuit het centrum te bereiken via een voetgangersbrug over de Stationstraat. Hierop waren een winkelcentrum gedacht en halteplaatsen voor de LTM-bussen. De garage voor de autobussen was gepland aan de achterkant van het emplacement. De grote betonnen rechthoekige plaat was geprojecteerd evenwijdig aan de spoorlijnen en globaal gesitueerd tussen het verlengde van de Saroleastraat en het hoofdkantoor van de Oranje Nassaumijnen (architect D. Roosenburg, 1931). De maquettefoto's toonden een architectonische aanpak met modern materiaalgebruik in lichte kleuren. Karakteristiek voor het ontwerp was de horizontale gelaagdheid.

De sfeer en allure van het plan etaleerden een voortvarende wederopbouwstijl. Het beeldbepalende element bestond uit een grote 'doos' met daarop een zevental booggewelven die de ingang van het station een extra accent zouden geven. De ingang lag tegenover het Gezellenhuis 'Ons Thuis', later Terminus, aan de Parallelweg. Dat was ongeveer dezelfde plaats als waar de tijdelijke toegang tijdens de bouw van het 'Maankwartier' lag. Het hele complex was meer in westelijke richting geprojecteerd, in het verlengde van de Honigmannstraat. Het station had net als het romantische station uit 1913 en het niet gerealiseerde ontwerp van Peutz uit 1949 een toren. Deze torens waren nog te associëren met kerktorens. De nieuwe toren in het Bofinexplan leek echter meer op een betonnen verkeerstoren van een luchthaven en was bestemd voor een restaurant met uitzicht. Deze toren was duidelijk bedoeld als herkenningsteken en was gesitueerd precies in het ver-



Het Bonifex-plan 1963



lengde van de Saroleastraat. Aan de Stationstraat was ter plaatse van de (later gesloopte) muziekschool een hotel gepland in een oprijzend blok van 60 meter hoog uitkijkend op de tunnel-ingang en naar het noorden van de stad. Op deze plek kwam later de cityring.

Er staan nu nog enkele bomen in een door verkeerswegen afgesneden driehoekig parkje. De stedenbouwkundige lay-out probeerde ondanks de grote schaa sprong toch aansluiting te zoeken bij het kleinschalige Heerlen van de jaren zestig. Zo stond de genoemde hoteltoeren nauwgezet haaks op de spoorlijn gepland. De geprojecteerde gebouwen achter het Royaltheater kozen ook voor deze richting. In het verlengde van de Honigmannstraat lag een plein dat als het ware een introductie vormde van de straten van het centrumgebied.

Centraal thema in dit plan was het oplossen van de verkeersproblemen.

De Geerstraat werd vanaf het van Grunsvenplein verdiept doorgetrokken, via de bestaande spoortunnel dwars door de Sittarderweg naar het natuurgebied Grasbroekerveld in de richting van de kerk van Schandelen. Hier bevond zich de steenfabriek van Beckers-Koten, de tramremise van de LTM en vanaf 1972 de zogenaamde LTM-vijver. De geprojecteerde verkeersontsluiting aan de noordzijde werd gedomineerd door opritten en afritten met klaverbladvormige krullen royaal ingepakt met flinke groenvoorzieningen. Het parkachtig groengebied strekte zich uit van de Stationsomgeving tot bij de Caumerbeek, de Palemigerboord en de Heldevierlaan. Het groen werd geflankeerd door middelhoge etagebouw. In het park stonden vijf grote Corbusiaanse torenflats van veertien bouwlagen met aan de voet de noodzakelijke omvangrijke parkeerterreinen. Ook deze torens staan georiënteerd loodrecht op de spoorlijn en 'kijken' naar de stationstoren. Het gehele plan zou uiteindelijk niet doorgaan. Het accent zou worden gelegd op 't Loon, het pleinenplan en de oost-westas.

## - 5 - Plan Station en omgeving, inspraak en nog eens inspraak

De stedenbouw van de jaren zeventig werd weleens aangeduid met nieuwe kneuterigheid. Tezamen met verspringende gevels, bakstenen en houten decoraties en de kruip-door-sluip-door stedenbouw met veel woonerven, doodlopende straten en woonpaden veranderde het beeld van de Nederlandse woningbouw radicaal.<sup>24</sup> Een ander begrip was het structuralisme, een architectuurstroming uit de jaren zestig en zeventig, die zich vooral in Nederland afspeelde. De stroming werd gekenmerkt door grote gebouwen opgedeeld in kleine eenheden, zodat een labyrintische opbouw ontstond: alsof het gebouw een stad binnen de stad is.<sup>25</sup> In Heerlen ontwierp Laurens Bisscheroux gebouwen met lokale identiteit en kleur. Het CBS bouwde een interessant nieuw kantorencomplex in de stationsomgeving.<sup>26</sup>

De stationsomgeving was een van de drukste punten in de stad en bij uitstek interessant om de attractiviteit van Heerlen te verbeteren. In de jaren 1970 was het stationsplein in Heerlen een onontwarbare verkeerskluwen geworden. Veel verkeer werd door de Saroleastraat gepompt. Adequate voorrijd- en

parkeermogelijkheden ontbraken. Belangrijk discussiepunt was de barrièrewerking van het spoor in de binnenstadsbeleving van Heerlen. Als oplossing werd de cityring gepromoot waardoor het station en de binnenstad beter ontsloten konden worden en je makkelijk te voet naar de autovrije winkelstraten zou kunnen lopen. Dit centrifugale voetgangersgebied moest bereikbaar zijn zonder in conflict te komen met het autoverkeer op de cityring.

Tijdens het 'Binnenstadscongres Heerlen' gehouden op 13 december 1975 werd de uitholling van de belevingswaarde van de oudere binnenstad gesignaleerd. De vraag rees of de consument zich nog wel thuis voelde in de binnenstad.

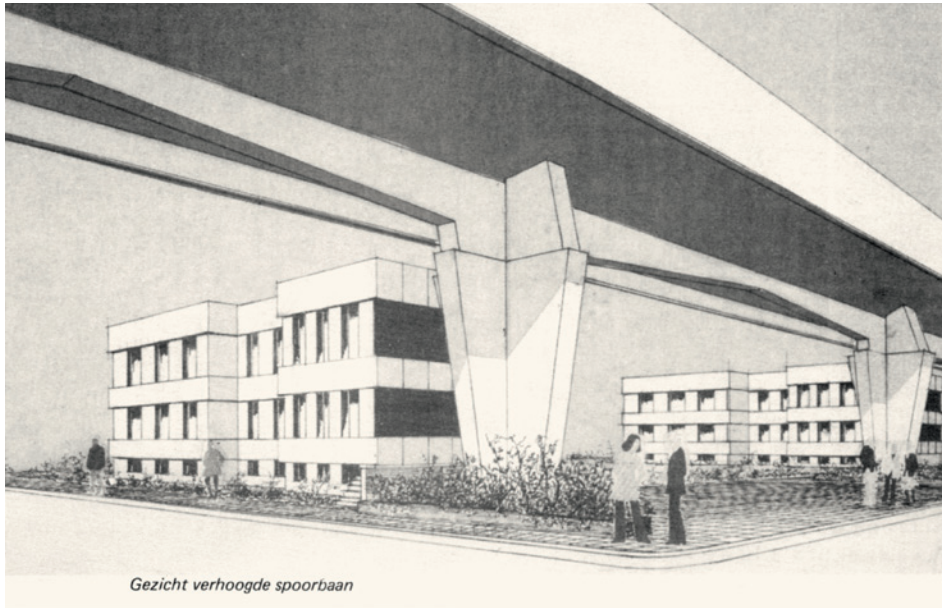
De importantie van het station als centraal vervoersknooppunt in het hoofdcentrum van de oostelijke mijnstreek werd toen nog niet uitgesproken. Duidelijk werd dat hetgeen uiteindelijk tot stand kwam, altijd de sporen zou dragen van intensieve inspraak en het karakter van een compromis, want de plannen werden onderwerp van gecompliceerde inspraakprocedures. De gemeente probeerde vaart te zetten achter het nieuwe station.<sup>27</sup> Het sluiten van de mijnen, de groei van de particuliere automobiliteit en de rol van het wegtransport veroorzaakten een financiële achteruitgang bij de NS. Stations werden soberder en steeds kleiner uitgevoerd. De burgers waren op veel plaatsen actief. In Amsterdam verzetten de bewoners van de Nieuwmarktbuurt zich tegen de aanleg van de Metro. In Heerlen verzette een actiegroep zich tegen de aanleg van de cityring.

Passend bij de menselijke maat en het zuinige opdrachtgeverschap werden de stationsplannen in Heerlen ook kleiner uitgevoerd. Het station kon ternauwernood aansluiten bij de hoogte van de omringende bebouwing. Aan beide zijden van het spoor was bouwmasa vereist om 'het binnenkomen' in een stedelijk gebied stedenbouwkundig vorm te geven. Aan de noordzijde werd een groot rechthoekig plein geprojecteerd. Het plan speelde in op de aanwezige ruimte en de bestaande gebouwen. Een nieuw geprojecteerd kantoorgebouw, het door Peutz ontworpen LTM-kantoor en het voormalige hoofdkantoor van de van de Oranje Nassau-mijnen vormden samen de nieuwe visuele begrenzing van dit plein. De stationsgebouwen zouden de vorm krijgen van een bajonet evenwijdig aan de Kempkensweg en evenwijdig aan de Stationsstraat. Het plein zou omsloten worden met gevelwanden en een fraaie stedelijke inrichting krijgen met bomenrijen, kunst- en architectuurelementen. Hier kwam weinig van terecht. Uiteindelijk werd alleen een stalen overkapping gerealiseerd voor het busstation die ook weer snel afgebroken werd.

### Een omstreden voetgangerstunnel

Op welk niveau kon men het beste de spoorkruisende verbinding maken? Architect J.H. v.d. Burgt presenteerde een alternatief plan voor een hoog spoor. In zijn alternatief zou de spoorbaan over een lengte van 2900 meter van 'In de Cramer' tot aan 'De Kissel' worden opgetild boven het bestaande maaiveld. Hij vond het aanleggen van een tunnel geen oplossing voor het geïsoleerde gebied aan de Noordzijde. Zijn ideeën vonden geen gehoor.<sup>28</sup>





Gezicht verhoogde spoorbaan

Er waren grote verschillen van inzicht over de locatie van het busstation. De gemeente wilde dat aan de achterzijde en de NS aan de voorzijde. Na veel studie koos de gemeente samen met de NS voor een onderdoorgang in de vorm van een tunnel. Het belangrijkste argument was dat het fysieke hoogteverschil bij een tunnel veel kleiner is dan bij een brug. Uit oogpunt van sociale veiligheid bleek dat achteraf gezien geen gelukkige keuze.<sup>29</sup>

Een voetgangerstunnel vormde de verbinding in noord-zuidrichting en moest alle belangrijke looproutes bundelen. Aan de Zuidzijde zou een markant nieuw station komen als ruimtelijke beëindiging van de Saroleastraat met een ruime stationshal op tunnelniveau.

In de periode 1968-1973 werden acties gevoerd door het Kommunaal, Kunstenaars Kollektief.<sup>30</sup> Dit wilde meer kwaliteit bij de inrichting van de openbare ruimte. De gemeente formuleerde de wens meer kunstenaars in te schakelen. De aankleding van de tunnelmond was een kans. Met een kiosk, eenabri, bloembakken, zitbanken, muurtjes met ronde en piramidale elementen introduceerde men de menselijke maat. In de gemetselde keermuren werd een patroon van geel en zwart geglazuurde bakstenen aangebracht dat verwees naar plantenresten uit het carboon. De laatste mijensteun uit de ON III werd ter plaatse op advies van Nic. Tummers ingemetseld. Er werd veel aandacht besteed aan de bestratingspatronen. Lijnen geïnspireerd door motieven uit de natuur versierden het gewelfde trottoir dat naar de tunnelingang liep. De middenstand verdedigde de centraliteit en complexiteit van het stadshart en zag de ring als een knellende band die de ontwikkeling van het voetgangersgebied zou beperken. Het gevaar van barrièrevorming en schaalvergroting was niet ondenkbeeldig. Er zou discriminatie ontstaan van de achter het spoor gelegen gebieden.



Station 1985

### Het derde station

In oktober 1977 werd de eerste paal geslagen voor een nieuw kantoorgebouw bij de noordelijke toegang tot het station. Het ontwerp was van ir. J. Bak, architect bij B.V. Articon, een bureau gelieerd aan de NS. Het omvatte 6400 m<sup>2</sup> en 8 bouwlagen. De architectuur werd gekenmerkt door prefab-elementen van beton met uitgewassen maasgrind en lang doorlopende bandvensters. Het gebouw stond op poten. Daardoor leek het alsof het geheel van de grond was getild. In dit nieuwe kantoor was het busstation van de LTM ondergebracht.

Verder werd als onderdeel van dit plan 'Station en omgeving' uit de jaren zeventig het stationsgebouw zelf gerealiseerd. Dit kwam gereed in 1985 naar een ontwerp van eveneens Ir. J. Bak die ook standaardstations voor de NS had ontworpen. Het oude bakstenen station werd gesloopt omdat het niet meer aan de wensen van de tijd voldeed. De stationshal van het nieuwe station was verdiept aangelegd met een loketwand, een restaurant, het grenswisselkantoor en enkele winkels. De hal en de tunnel waren versierd met tegels in groene, bruine en blauwe tinten. Boven het straatniveau domineerden kantoren en de fietsenstalling. Een groot raam gericht op de middagzon moest in de hal een feest van licht en kleur te weeg brengen met als titel 'reizen en aankomst in de stad' (glas-in-lood van Hans Truyen). De opvallende architectuur met twee rode deuren in een interessante transparante constructie was niet goed genoeg om aan de vraag naar iets nieuws tegemoet te komen. Het station had een betrekkelijk geringe bouwmasa in vergelijking met de gewenste stedenbouwkundige afmetingen. Daardoor heeft dit derde station nooit de waardering gekregen die het op grond van de architectuur op zich zelf eigenlijk wel verdiende.



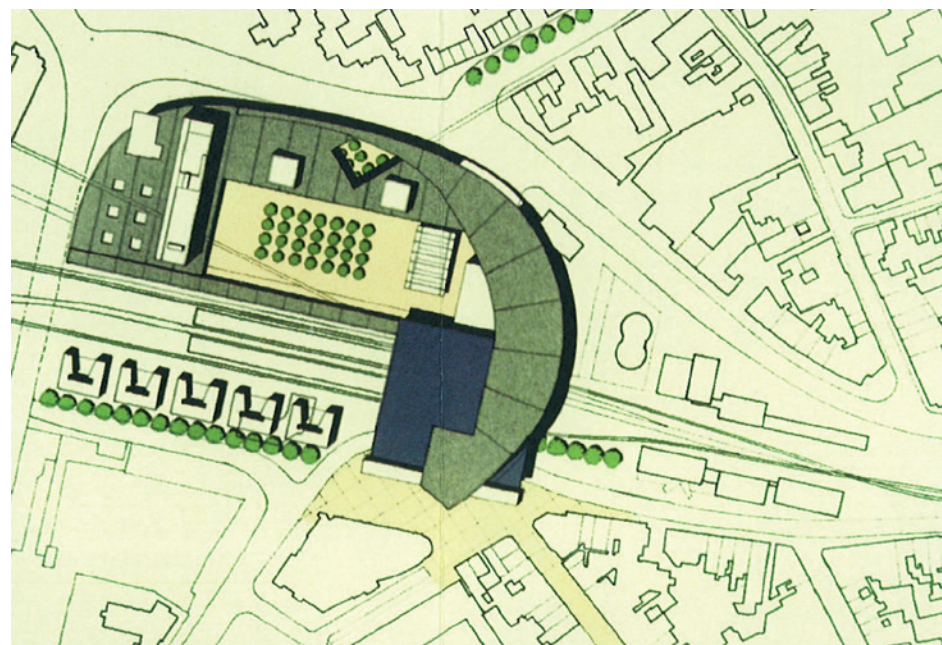
## - 6 - Het stationsplan van Jo Coenen

Door handel in drugs was het station van Heerlen aan het einde van de vorige eeuw een plaats geworden waar de reizigers zich onveilig voelden. Wat gebeurde er nog meer in die tijd? 1995 was het jaar waarin Herman Herzberger het Chassé Theater in Breda bouwde. In Maastricht, aan de Avenue Ceramique, ontwierp Aldo Rossi het Bonnefantenmuseum.

In de jaren negentig wilde het gemeentebestuur de stationsomgeving aanpakken zodat het weer een plek zou worden waar Heerlenaren graag komen. 'Station Heerlen' werd opnieuw onderwerp van studie. Het drugsmilieu in Heerlen concentreerde zich in hoge mate rond het station.<sup>31</sup> De gevoeligheid voor drugsproblematiek, de herbergzaamheid en openbare veiligheid waren de belangrijkste beoordelingscriteria voor een nieuw station; geen nisjes, geen achterafjes en geen doolie hoeken meer. Uiteraard was ook de mobiliteit een thema. Een derde van alle bezoekers bereikte de Heerlense binnenstad via het stationsgebied, hetzij met de auto, hetzij per bus of trein. Het stationsplein was nog steeds een van de drukste punten in de stad.

Na een selectieprocedure met verschillende bureaus in het begin van 1995, kreeg het bureau van Jo Coenen samen met een bureau voor marktonderzoek opdracht een plan te maken. Het gemeentebestuur was overtuigd van de ontwerpvaardigheid van Jo Coenen maar onzeker over de haalbaarheid. Welke eindgebruikers zouden zich daadwerkelijk in het plangebied gaan vestigen? Lagen er voldoende kansen voor nieuwe stadsuitbreiding in de stationsomgeving? Wat kon Heerlen erbij hebben? Veel van deze vragen konden nog niet helder beantwoord worden. Daarom werd gelijktijdig het in Rotterdam gevestigde adviesbureau Kolpron Consultants ingeschakeld om een realistisch programma van eisen te schrijven. Dit adviesbureau was wereldwijd werkzaam op het gebied van onderzoek, consultancy en programmamanagement waarbij de nadruk lag op beleid en strategie. Beide bureaus werkten een klein jaar samen aan het stationsplan. De presentatie aan het gemeentebestuur van Heerlen vond plaats in december 1995.

Het stationsgebied werd als een belangrijke poort tot de stad gezien. Er werden twee varianten uitgewerkt: een introvert plan met een 'Colosseum' aan de noordzijde en een extravert plan met een brug over het spoor. Het eerste voorstel omvatte een brug haaks op de sporen. Omdat deze brug aansloot op een hal van ongeveer 25 m breed was het noodzakelijk het bestaande station af te breken. Het busstation bleef bestaan. De brug mondde uit aan de zuidzijde tegenover het Royal-theater. Dit werd mogelijk door in het voorstel de cityring op die plaats een beetje te verleggen. In een groot bouwwerk aan de noordzijde, het zogenaamde 'Colosseum' beweegt zich een sliert van openbare en private activiteiten omhoog door een voetgangerspassage. In het tweede voorstel wordt uitgegaan van een transparante brug en blijft niet alleen het busstation, maar ook het bestaande station gehandhaafd. Door het open karakter waren de verbindingen met de omringende wijken en kantoorgebieden gemakkelijk te overzien en te

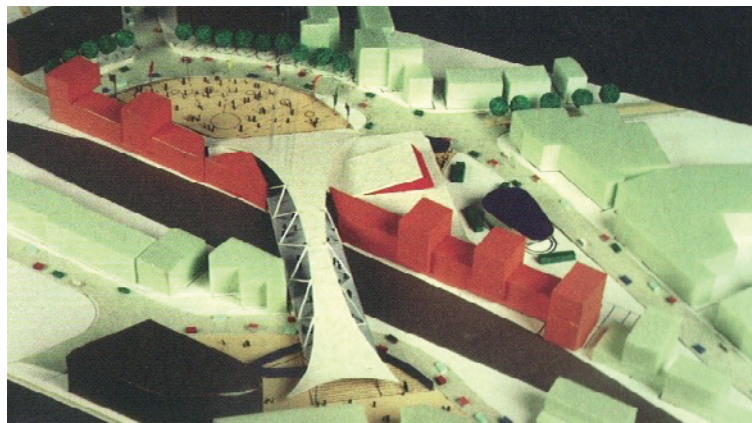
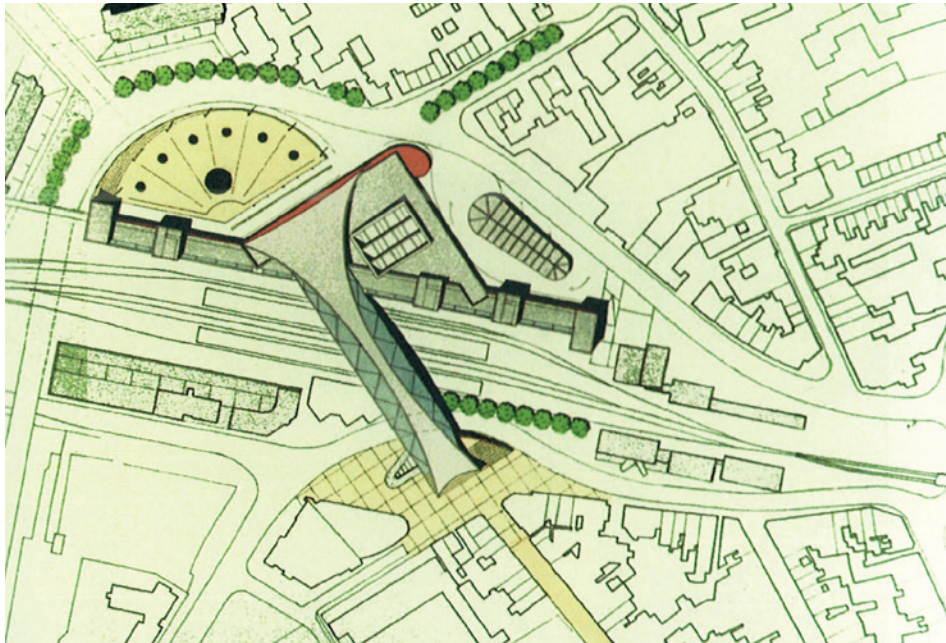


Het plan met maquette van Jo Coenen uit 1995.

begrijpen.<sup>32</sup> Deze laatste variant had de voorkeur. Vooral de omvang van deze variant was bescheiden en bood mogelijkheden voor invullingen in de toekomst die toen nog niet bekend waren. Het publiek applaudisseerde massaal voor dit stationsplan dat er echter nooit zou komen. In het plan dat de voorkeur had, werd de Saroleastraat als het ware doorgetrokken, waarbij aan beide kanten van het spoor twee gelijkwaardige en volwaardige 'voorzijden' zouden ontstaan. Het plan kreeg de titel mee: 'Brug naar Noord-Poort tot de stad'.

Een langgerekt en smal gestileerd gebouw flankeerde het spoor aan de noordzijde. Een ijle brug, te vergelijken met de vorm van een gebogen tralieligger, overspande het spoor en de ontsluitingsweg aan de zuidzijde. De brug was in beginsel tamelijk smal maar de aanzetten naar de twee voet-





gangerspleinen werden verbreed tot royale loopvlakken. De constructie landde aan de zuidzijde op een voetgangersplein voor het Royal-theater. Hier zou dit monument van Peutz beeldbepalend blijven. Aan de noordzijde werd een nieuw 'driekwart-rond plein' geformeerd. Het monumentale voormalige hoofdkantoor van de Oranje Nassaumijnen kon zo samen met nieuw geprojecteerd kantoorgebouwen aan de overkant van de Kloosterweg aan een grote stedelijke ruimte komen te liggen. Hier zouden, naar Eindhoven's model, de bussen uit een verdeckte opstelling komen voorrijden. De reizigers zouden vanuit het station op grote 'screens' de vertrektijden aflezen. Via de brug voor fietsers en voetgangers zou men, volgens Coenen, via het Grasbroekpark zijn weg kunnen vervolgen naar de bestaande groenzone van de beide beekdalen en de reeds bestaande

wandelroutes tot bij Kasteel Hoensbroek. Op die manier kon men vanaf het station ook het nu moeilijk bereikbare Mijnmuseum ontsluiten en verder wandelen tot aan de oude Watertoren van de Oranje Nassau-mijn I. Zijn voorstellen gingen vergezeld van schetsen die het respect lieten zien voor de bestaande straatprofielen en de openbare pleinen in het centrum. Coenen maakte de architectuur van het station ondergeschikt aan die van de historische binnenstad en sloot aan bij de belangrijkste plekken: het Kerkplein, het Schouwburgplein en het Stationsplein. Op de Coenenschetsen werden de drie gebouwen van Peutz, het Glaspaleis Schunck\*, het Royal-theater en de Schouwburg, in de looplijnen van en naar het station opgenomen. Ook de nauwkeurige notatie van de vorm van de pleinen: cirkelvormig rondom de Sint Pancratiuskerk, vierkant voor de Schouwburg en een driehoekig bij het station maakte deel uit van zijn visie over het stationsgebied.

#### **“Als ik aan de Schouwburg en ‘t Loon denk”**

Alleen met vloeiende verbindingen met de binnenstad kunnen nieuwe en bestaande gebieden volledig tot bloei komen. Coenen vond het moeilijk om in Heerlen herkenbare oriëntatiepunten te vinden. De mijn was immers in de stationsomgeving jarenlang het sterkste oriëntatiepunt geweest. In veel stedelijke perspectieven stonden de Lange Jan en de Lange Lies prominent in beeld. Het was betrekkelijk eenvoudig om zonder grote investeringen de variant met de brug te realiseren. Bovendien zou, bij een aantrekkelijke economie, de verbinding tussen de Saroleastraat en het oude ON I-terrein op flexibele manieren kunnen worden ingevuld. Toch werd er in de periode 1995-2001 voortdurend aan het ontwerp gesleuteld. Coenen werd in november 2000 benoemd tot Rijksbouwmeester en moest toen op nationaal niveau gaan adviseren over het architectuurbeleid, maar ook waken over de architectonische kwaliteit van de rijksgebouwen. Vanaf dat moment werd het moeilijk zijn rol als praktiserend architect te combineren met zijn werkzaamheden in Den Haag. Zijn bureau participeerde nog wel enige tijd in het speciaal opgerichte ontwerpteam.

De laatste schetsen van Coenen voor het Stationsplan lieten zien dat hij aan de noordzijde de wegen naar souterrain-niveau wilde verleggen om daarboven een optimistisch nieuw stadsbeeld te organiseren. Hij zocht naar gelijkens met het Heerlens karakter uit de jaren zestig en schreef in zijn schetsboek bij tekeningen voor het station: “Als ik aan de Schouwburg en ‘t Loon denk”. In het ontwerpteam werd een aantal stedenbouwkundige afspraken gemaakt: het herstellen van de straatwanden langs de Spoorring; het inrichten met boulevard-achtige bomenrijen; het doortrekken van de Saroleastraat; de Stationsstraat (de cityring) mag geen barrière meer zijn en het aanleggen van een grote esplanade aan de noordzijde op het niveau van de huidige spoorrails. In 2001 vergrootte de ontwerpogave zich van een stationsplan en het verbeteren van de sociale veiligheid naar de economische ontwikkeling van de gehele spoorzone inclusief de terreinen van het CBS.

## - 7 - Stadspark Oranje Nassau

In de Vierde nota over de ruimtelijke ordening (1988-1989) werd Maastricht samen met Heerlen aangewezen als stedelijk knooppunt. In deze nota kreeg het versterken van de centrumfunctie van een aantal stedelijke knooppunten in Nederland prioriteit en werd het openbaar vervoer als criterium bij de keuze van woningbouwlocaties benadrukt.<sup>33</sup> Optimisten noteerden deze nieuwe dubbelstad op de vijfde plaats in de volgorde van Nederlandse steden. Zowel Heerlen als Maastricht zetten in op hun stationsomgeving. Het ging daarbij niet alleen over het stationsgebouw zelf, maar over de hele vastgoedpositie rond het station.

Het herstructureringsplan Heerlen van 1989 gaf voorrang aan het op orde brengen van de binnenstad. De bestaande winkelcircuits werden versterkt door herinrichting van de Promenade. In het centrum werden gaten gevuld en nieuwe woningen gebouwd. Op het DSM-terrein opende het Corio Center. Dit project is met 15000 m<sup>2</sup> winkeloppervlak een belangrijke stepstone tussen het oude centrum en het station. Het gemeentebestuur wilde volgens dit herstructureringsplan de stationsomgeving aan de noordzijde pas aanpakken nadat de invullingen voor het centrumgebied gereed waren. In deze visie paste het beeld van een station aan het einde van de Saroleastraat en een doorlopend groengebied aan de noordzijde. Studenten van de Technische Universiteit Eindhoven zouden deze opvattingen enkele jaren later vertalen in stationsplannen met veel groen aan de noordzijde van het spoor.<sup>34</sup>

Hoe zag de 'architectuurkalender' eruit rond de eeuwwisseling? In 1999 ging het Politiebureau van Wiel Arets gekenmerkt door een minimalistische, mondiale en sobere architectuur de stationsomgeving bepalen. Het was een toonaangevend project. Maar ook de historiserende vormtaal steekt er en der de kop weer op. Romantische details zijn populair in deze periode. Kennelijk werd veel moderne bouwkunst als koud, hard en afstandelijk ervaren en bleven de designers zoeken naar herkenbare bouwvormen uit het verleden. Architecten trokken met sterk uiteenlopende hedendaagse vormen de aandacht. Het woonblok de 'walvis' in het oostelijke havendistrict van Amsterdam, ontworpen door Frits van Dongen in 2000 werd een van de belangrijkste Nederlandse gebouwen van het jaar 2000. Spraakmakend was de nieuwe Nederlandse Ambassade in Berlijn van Rem Koolhaas uit 2002.

Het stationsplan van Heerlen kwam tot stand als deel van een veel grotere opgave. Er waren toen drie hoofdrolspelers: Multi Vastgoed BV, de Gemeente Heerlen en NS Vastgoed. Peter Trimp was de directeur van T+T Design uit Gouda, het architectenbureau van Multi Vastgoed BV, dat tekende voor de vele impressies voor het station als deel van Stadspark Oranje Nassau. Hij legde de nadruk op de culturele potentie van de spoorzone.

### Planologische kapstok

Dit was vaker gebeurd in de geschiedenis van Heerlen. Aan een project dat in de belangstelling stond probeerde men van alles op te hangen. Nog niet volledig uitgekristalliseerde initiatieven liften maar al te graag mee op het

succes van een toplocatie. Men was bereid ideeën op te tuigen zodat ze in de formule van het te ontwikkelen project pasten. Het stationsgebied is een kansrijke vastgoedlocatie.

Primaire doelstelling was het veranderen van de sfeer in en om het station. In den beginne wilde men af van het negatieve imago door overlast van drugshandel en kleine criminaliteit. Later werd het station gezien als de dynamo voor een economisch, ruimtelijk en sociaal herstructureringsproces. De goede bereikbaarheid zou een stimulans zijn voor nieuwe werkgelegenheid. De verwachting was dat het succes van het station spin-off voor andere bedrijven in de omgeving met zich mee zou brengen. Uitgaande van een parkachtige omgeving groeiden tegelijkertijd de ideeën met betrekking tot milieuzorg, afvalinzameling, waterbeheer en nieuwe energie uit mijnwater. Het station zou de natuurlijke en uitnodigende overgang worden tussen het nieuwe stadspark met eindeloos groen en het aloude centrum.

In juni 2000 stelde de gemeenteraad voor stadspark Oranje Nassau een functioneel programma vast van maximaal 175.000 vierkante meter met 3000 parkeerplaatsen. In de omschrijvingen staat: park en parking.

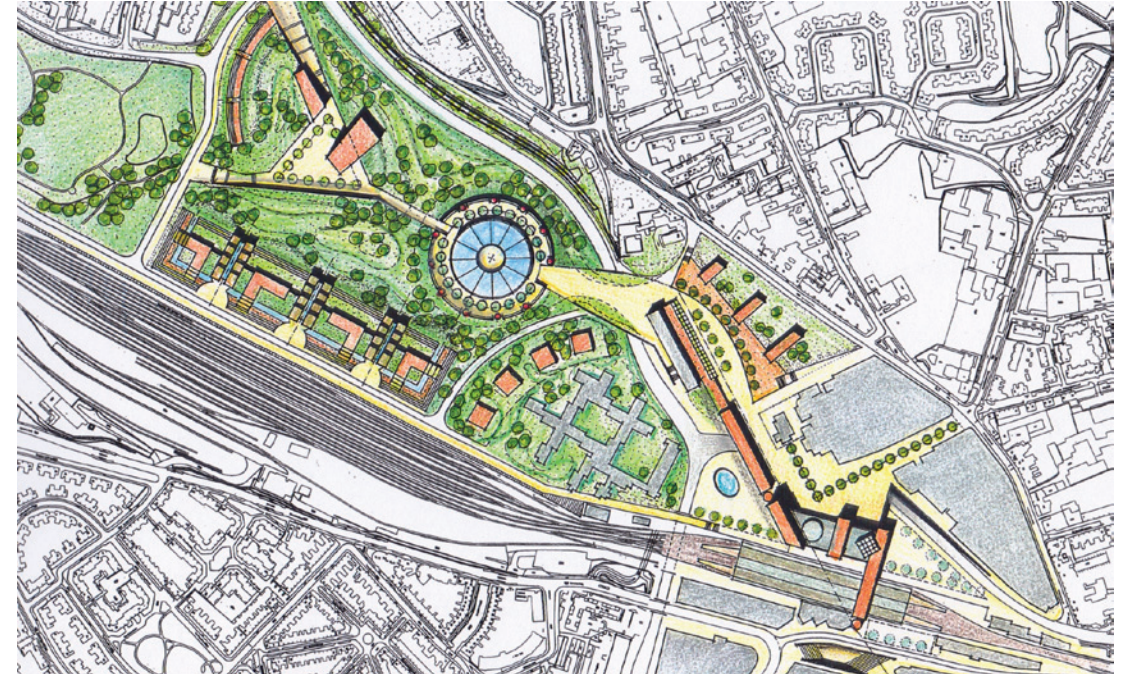
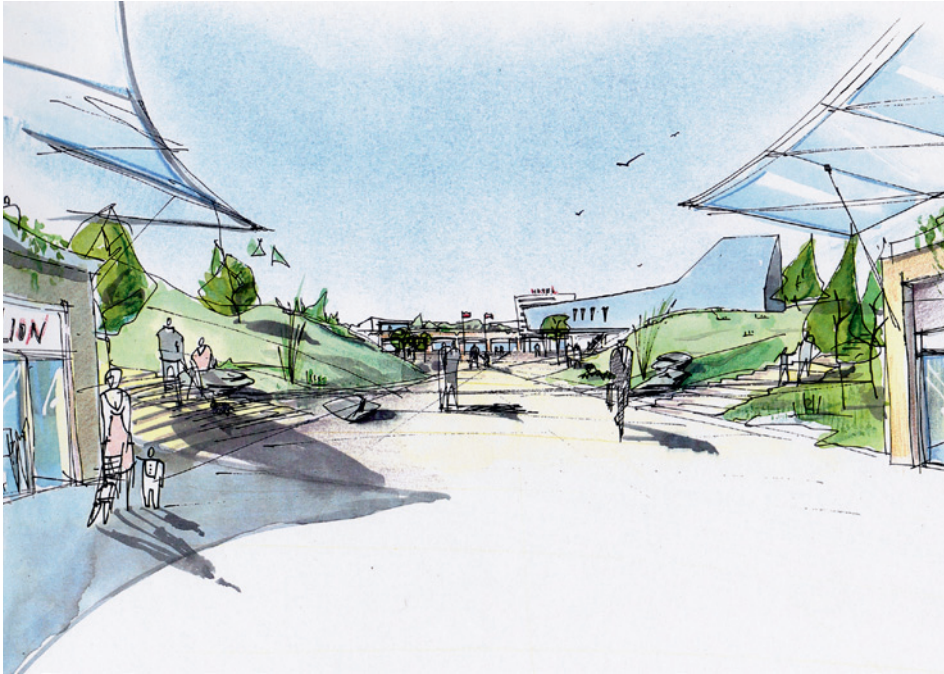
In april 2001 werd een groots plan gepresenteerd gericht op de verbetering van Centrum-Noord en tegelijk Heerlen-Centrum. Het Masterplan van Jo Coenen werd al dan niet met zijn goedvinden als onderlegger gebruikt. Het plan met veel wonen en kantoren had pretpark-achtige componenten zoals een megabioscoop met een multi-screen en 4000 zitplaatsen. Je kon er kiezen uit 14 films. Geen horizonbeperkende architectuur, maar een samenvloeiend ontwerp in een omringende park. Het concept zoekt naar cultuur en ontspanning tussen de bomen. Muziektheater en/of andere culturele voorzieningen werden in petto gehouden. Verder gingen de plannenmakers uit van het feit dat Heerlen als een van de acht Nederlandse steden was aangewezen als nieuwe vestigingsplaats voor een World Trade Centrum. Tenslotte was er 10.000 m<sup>2</sup> gereserveerd voor Grootchalige Detailhandels Vestigingen.<sup>35</sup>

### Brede onderdoorgang

Het plan van T+T Design ging uit van een 40 meter brede stationsingang. De Saroleastraat ging licht glooiend over in een enorme passage die overzichtelijk onder de vernieuwde perrons doorloopt. Van alle kanten stroomt het daglicht binnen. Meer licht meer toezicht meer veiligheid. Links en rechts een grote verscheidenheid aan winkels. De passage komt uit op het noordelijke verlaagde Stationsplein dat voorzien is van zonnige terrassen. Een grote uitnodigende entree naar Stadspark Oranje Nassau.

In februari 2002 werden, in overleg met de bevolking, een aantal belangrijke verbeteringen aangebracht in het ontwikkelingsplan Stadspark Oranje Nassau. Alles wat tot levendigheid bijdraagt werd opgeschoven in de richting van het station. De architectuur van het station, de toegangen, onderdoorgang en pleinen moesten zorgen voor een extra uitnodiging om het stadspark te bezoeken. Functies werden beter aan elkaar gekoppeld. Het WTC kon bijvoorbeeld gebruik maken van de zalen in de bioscoop. De beschikbare ruimte voor detailhandel werd vergroot naar 20.000 m<sup>2</sup>. Er komt





Stadspark Oranje Nassau 1999

meer grondoppervlakte ter beschikking om een praktijkschool in te passen. De herinnering aan de Lange Jan en de Lange Lies kreeg gestalte in de vorm van twee woontorens (maar het zouden ook folies kunnen zijn) die op de oorspronkelijke locatie van het mijngebied werden geprojecteerd. Nog meer onderdelen, zoals het CBS-gebied, de omgeving van het belastingkantoor en het scholenterrein maakten integraal deel uit van de landschapsarchitectuur van het stadspark.

Het busstation werd parallel aan de noordzijde van het spoor gesitueerd zodat er geen hinder ontstond voor het winkelend publiek. Het verdiepte stationsplein onder het busstation schiep ruimte voor detailhandel. De grote trekker in het conceptplan bleef de megabioscoop. Die werd echter uiteindelijk in 2013 gerealiseerd bij het Parkstad Limburg Stadion in Kerkrade.

### Bijzondere beeldkwaliteit

In veel documenten werd opgeroepen er architectonisch een bijzonder plan van te maken. Het ging daarbij steeds minder over het stationsgebouw en steeds meer over alles wat er bij kwam: 'Waar glorieus verleden en veelbelovende toekomst elkaar rondom de mijnzetel ontmoeten'.<sup>36</sup> De architectuur van de mijn, de schoorstenen Lange Jan en Lange Lies het schachtbok, het ophaalgebouw, de letters ON en de koeltoren, vormden het referentiekader voor de beeldkwaliteit van de nieuw te realiseren gebouwen. De mijnindustrie kende niet alleen statische bouwkundige constructies maar ook veel zichtbare werktuigbouwkundige dynamiek. Het beeldkwaliteitsplan voor Stadspark Oranje Nassau gaf de volgende aanknopingspunten: kleinscha-

lige bouwmaterialen gestapeld tot herkenbare elementen zijn zichtbaar op ooghoogte van voorbijgangers; oplossingen met baksteen of natuursteen worden gebruikt in een hedendaagse stijl; de staalskeletten op het mijnterrein zijn een uitdaging voor een bouwstijl die zich losmaakt van de klassieke voorbeelden; opengewerkte constructies, zichtbare installaties en glas kunnen als inspiratie dienen.

De kale ingenieurskunst van de koeltoren introduceerde een nieuw logo van een geheel andere allure dan de kubussen, prisma's en bollen die al eeuwenlang inhoud gaven aan vernieuwende architectonische concepten. Zij bestonden uit strakke betonconstructies met in het zicht blijvende naakte beton. Aanwijzingen voor deze architectuur zijn te vinden in het minimalistisch werk van Tadao Ando en Luis Barragán. De torens van de mijn vormden de hoogste oriëntatiepunten in Zuid-Limburg. Ze stonden onuitwisbaar gegrift op het netvlies van veel Limburgers. Ze herinnerden aan een periode waarin de hoge schoorstenen een soort haat-liefdeverhouding symboliseerden. Het industriële erfgoed van de ON I was de drager van de economie, maar ook de vervuiler van de dagelijkse leefomgeving. Het plan had architectonische landmarks ter plaatse van de oude schoorstenen. Tenslotte konden de letters ON uit het logo van stadspark Oranje Nassau als voorbeeld worden gebruikt voor reclame. Ze waren ondergeschikt aan de architectuur van de schacht en ondanks een felle kleur toch van een opvallende en autoriteit-uitstralende bescheidenheid. Dit vormconcept voor teksten op gebouwen lag overigens al jaren ten grondslag aan de stijl waarmee NS de stationsgebouwen gebouwen van belettering voorzag.





Een illustratie van het Maankwartier uit 2011.

## - 8 - Maankwartier

Het achtste stationsplan is het in aanbouw zijnde 'Maankwartier'. Dit plan is niet alleen een vervoersknooppunt met een aantakking op het TGV-station van Aken, maar ook een geheel nieuwe stadswijk in de periferie van het centrum. Het station is een zwaarwegend punt voor Parkstad Limburg. De gemeenten Heerlen, Kerkrade, Landgraaf, Brunssum, Nuth, Voerendaal, Simpelveld en Onderbanken vormen met in totaal circa 250.000 inwoners vanaf 1998 samen Parkstad Limburg. Deze naam verwijst naar de karakteristieke, ruimtelijke ordening van de mijnkoloniën die onderling gescheiden zijn door groen in een dicht bevolkt stedelijk gebied. Parkstad Limburg heeft het centrum van Heerlen aangewezen als haar hoofdcentrum en roept de gemeente Heerlen op ontwikkelingen buiten het centrum te laten vallen ten gunste van ontwikkelingen in het centrum. Daarbij zijn hoge dichtheid, moderne en gewaagde architectuur, stedelijk groen en water belangrijk. Voorrang wordt gegeven aan uitvoeren van het stationsplan boven het spoor en aan het Zuidplein en inrichting van de omgeving van het spoor als stadspark.<sup>37</sup>

Bij de presentatie maakte het Maankwartier deel uit van het plan 'Stadspark Oranje Nassau'. Michel Huisman, een beeldhouwer van poëtische objecten werd gevraagd zijn visie te geven op het station. Hij zag vanuit gedrevenheid de dingen anders en maakte gevoed door passie, een unieke en verbazingwekkende maquette. Het plan Maankwartier was nagenoeg gereed eind januari 2002. De formele presentatie vond plaats op 14 juli 2002 in de Schouwburg.<sup>38</sup> De zwarte mijnberg uit het verleden werd een witte berg van de toekomst. Huisman tilt een verblijfsgebied als een citadel boven het niveau van de stad. Door koppeling van de op dit gebied geprojecteerde bouwvolumes ontstaat één monoliete vorm met twee naar binnen ge-

keerde kernen. Een rechthoekig plein boven de rails, met arcades, kleine winkeltjes en bovenwoningen, gaat over in een half rond plein met oude bomen en terrassen aan de noordzijde. Het Maankwartier welft organisch over spoorlijn en station heen. Een nieuwe aorta. De architectuur onderscheidt zich van wat gebruikelijk is. Geen kubus, geen doos, maar ronde en gebogen vormen bepalen het beeld. Een hommage aan de vorm van de maan. De menselijke maat en warme tinten om trots op te zijn. Gloedvolle ornamenten bevestigden de sfeer. 'Vooral bij volle maan'. Een groot kunstwerk midden in Heerlen dat zélf weer een centrum is van Parkstad Limburg. Bij het project zouden verschillende bouwmeesters worden betrokken. Gaudi en Hundertwasser hebben Huisman ervan overtuigd dat wat gewild en blijvend is geen leegstand kent. Met liefde en enthousiasme weet hij Heerlen te overtuigen voor deze stad in de stad. De bijzondere architectuur en de combinatie van wonen en werken zouden bijdragen aan de verlevendiging in het algemeen en het veiligheidsgevoel in het bijzonder.

"Op deze wijze wordt de stedenbouwkundige splijting, ontstaan door de spoorbaan, met een gebaar van schoonheid en ruimte ongedaan gemaakt. De doorstroming van de stad is hersteld en krijgt ter plaatse van de brug een intieme kern die een eigen aantrekkingskracht heeft."<sup>39</sup> De brug is niet alleen de verbinding tussen zuid en noord maar is zelf ook een verblijfsgebied.

### Citadel

De door Michel Huisman geformuleerde en uitgewerkte sleutelbegrippen voor de stedenbouwkundige en architectonische voorhouding zijn: "een berg, twee delen, een brug, een markt, een straat, een station, een maan, een gezicht, een nieuwe jurk, een stadswijk, een hart, een nieuwe historie, een wandelroute, een signaal, mijnen, fossielen, carboontijdperk, het zuiden, Romeinen citadel, binnen buiten, de overkant de burens"<sup>40</sup>

Volgens de Vitruviaanse opvattingen leggen architecten graag de relatie tussen de vorm en de functie. De vorm en de maat van bijvoorbeeld gevelopeningen kon in die benaderingswijze worden afgeleid uit de activiteit die er achter plaatsvindt. Op die manier wordt de functionaliteit van het gebouw en de bedoeling voor de beschouwer duidelijk. Het 'maankwartier' volgt deze denkwijze niet en heeft een geheel eigen vormtaal met grote en kleine, rechte en gebogen lijnen. De kunstenaar geeft veel aandacht aan de details, hij lijkt te strijden tegen vervlakking en gaat niet onmiddellijk uit van standaardoplossingen. Trespas en kunststof zijn verboden materialen. De straatverlichting met speciaal ontworpen armaturen moet de sfeer tussen de huizen gezellig maken. Groen, kunst, straatmeubilair en bestrating moeten de potentie van dit 'andere Heerlen' manifesteren. Meer dan de helft van de bouwkaal zal als park, plantsoen of plein worden ingericht. Er is ook kritiek. In november 2003 verschijnt een manifest van de bekende grafisch ontwerper Piet Gerards. Hij geeft zeer beknopt samengevat vier redenen waarom Heerlen dit plan er niet nog bij kon hebben: tenenkrommende projectontwikkelingstaal, Efteling-architectuur, geen mens loopt door naar de achterkant en het centrum wordt opnieuw groter in plaats van kleiner gemaakt.





Opvallend in het project is de kleur wit. In mediterrane streken wordt wit aangebracht om het zonlicht te reflecteren. Op zoek naar de warmte en naar de sfeer van het zuiden? Waarom is er witte architectuur: het Witte huis in Washington, de Witte Dame in Eindhoven, White Cars aan de Spoorring in Heerlen, het Glaspaleis en de witte boerderij? Het is architectuur die tot de verbeelding spreekt. Richard Meier, de architect van het stadhuis van Den Haag, bouwt zo graag met wit om de contrasten te laten zien. De witte vlakken zijn permante projectieschermen voor de schaduwen van de zon. Jan de Bouvrie vindt dat wit aansluit bij een internationale stijl en rust uitstraalt. Soms is wit het symbool van onberispelijkheid, zoals bij de witte villa van de mijn directeur aan de Akerstraat. In het witte stadje Thorn was vroeger de hoogte van de belasting gebaseerd op het aantal ramen. Om minder te moeten betalen ging men ramen dicht metselen. Om de littekens van deze ingrepen te verbergen werd alles wit geschilderd. Soms pikte men bouwstenen bij de burens en verdween het bewijs van de diefstal onder een laag witkalk. Maastricht liet in het verleden gevels wit schilderen om energie te sparen. Een witte straat reflecteerde meer licht en had dus minder lantaarns nodig.

De morfologie van dit laatste stationsplan van Heerlen, met de metafoer van zwart naar wit, heeft bij het grote publiek applaus opgewekt. Of het Maankwartier kan worden bijgeschreven op de lijst van betekenisvolle moderne architectuur zal de toekomst van Heerlen vertellen.

*\* Ton van Mastrigt is stedenbouwkundige en voormalig stadsbouwmeester van Heerlen.*

#### Noten:

1. Website [www.heerlenvertelt.nl](http://www.heerlenvertelt.nl), Christine Krutzen, 13 februari 2013.
2. In Valkenburg staat het oudste nog bestaande stationsgebouw in Nederland uit 1853, in een bouwstijl die geïnspireerd lijkt op het paleis van koning Willem II in Tilburg.
3. J.C.G.M. Jansen, *Heerlen: marktcentrum, mijnstad, agglomeratie*, [Heerlen 1998].
4. H. Romers, *Spoorwegarchitectuur in Nederland, 1841-1938*, [Zutphen 2000].
5. *Station Heerlen*, uitgave van NS Stations, 1996.
6. Femke Deen, 'Het 'zwarte verleden' van Limburg', in: *Historisch Nieuwsblad* [2002 nr. 9].
7. Wim van der Linde, *Migratie Nederlanders via het Ruhrgebied naar Zuid-Limburg*, Tijdschrift Heemkundevereniging Geleen [Geleen 2003 - 2008].
8. Florian Illies, *1913 het laatste gouden jaar van de twintigste eeuw*, [Londen 2013].
9. Ir. George Willem van Heukelom (1870 -1952), Nederlands ingenieur en architect, bekend van stationsarchitectuur. In 1913 werd hij chef van de Dienst van Weg en Werken bij de Staatsspoorwegen.
10. Auguste Perret (1874-1954), Frans architect, gespecialiseerd in gewapend beton. Sinds 2005 staat zijn ontwerp voor de stad Le Havre op de Werelderfgoedlijst van de UNESCO.
11. Le Corbusier, *Chapelle Notre-Dame du Haut* (1950-1954).
12. Rijckheydt, 016 Archief Gemeente Heerlen 1919-1981, dossiers, inv.nrs. 1322 t/m 1334.
13. Antoine Dohmen, *Visie en doorbraak, het centrum van de mijnstreek in het spoor van de avant-garde* [Heerlen 1996].
14. *Limburgs Dagblad*, 19 mei 1948.
15. Rijckheydt, 016 Archief gemeente Heerlen 1919-1981, Verslag van de bespreking, gehouden d.d. 8 november 1949 des voormiddags in het gemeentehuis te Heerlen, omtrent aangelegenheden betreffende de Nederlandse Spoorwegen.
16. Rijckheydt, Archief F.P.J. Peutz, besteknummer 0217.
17. In Utrecht, bijvoorbeeld, kwam Bouwbedrijf Bredero met plannen voor Hoog Catharijne [1962].
18. Sigmond (1932) studeerde aan de Technische Universiteit van Boedapest. Hij vluchtte in 1956 naar Engeland (Londen).
19. Alexander Mitscherlich, *Die Unwirtlichkeit unserer Städte*, [Frankfurt an Main 1965].
20. Minoura Yamasaki, WTC dat 11-9-2001 werd vernietigd.
21. Zoals de De Strawinski-fontein bij het Centre Georges Pompidou gemaakt door Jean Tinguely (1925-1991) en zijn vrouw de Niki de Saint Phalle (1930-2002).
22. *De Nieuwe Limburger*, 3-12-1963.
23. Architect Pieter Hendrik Dingemans (1910-1970).
24. Paul Groenendijk, *De Nederlandse architectuur in een notendop* [Amsterdam 2004].
25. Toon aangevende architecten waren: Aldo van Eyck (1918-1999) en Herman Herzberger (\*1932).
26. In 1974 bouwde het CBS een nieuw kantorencomplex met Gerard (Gerhardus Johannes Wilhelmus) Snelder als architect.
27. Hub Savelsbergh: "Plannen maken is mooi. Maar je moet ze op den duur ook uitvoeren", *Limburgs Dagblad*, 22 april 1978.
28. *Tijdschrift TH Aken*, uitgave van de Stichting Nederlandse afgestudeerden en studenten van de T.H. Aken [nr. 18 1976].
29. C. Douma, *Stationarchitectuur in Nederland 1938-1998* [Zutphen 1998].
30. Kommunaal Collectief Kunstenaars had als doel om tot een betere stadsplanning van de stad Heerlen te komen. Het hield o.a. een tentoonstelling over de steenberg van de mijnen en de koeltorens.
31. Benti Banach, *Limburgs Dagblad*, 12 november 1994.
32. *Het station is ook van u, Krant voor bewoners*, december 1995.
33. Kamerstukken Tweede Kamer, vergaderjaar 1988-1989, 20490, nrs. 9-10.
34. Maarten Wilms en Wouter van Balveren, *Heerlen Centraal*, [Eindhoven 2005].
35. *Stadspark Oranje Nassau! Kijk eens hoe het wordt!* [Heerlen 2001].
36. *Ontwikkelingsplan Stadspark Oranje Nassau* [Heerlen 2002].
37. *Intergemeentelijke structuurvisie Parkstad Limburg* [Heerlen 2009].
38. Michel Huisman, *Het wal-onderzoek*, [Heerlen, januari 2004].
39. *Maankwartier De nieuwe stationsomgeving van Heerlen*, [Heerlen 2003].
40. Studio SK, *Uitwerking maankwartier Heerlen*, [Utrecht 2005].

# KRANTEN OVER DE TEWERKSTELLING VAN POLITIEKE DELINQUENTEN IN DE NEDERLANDS LIMBURGSE STEENKOLENMIJNEN NA DE TWEEDE WERELDOORLOG

## EEN EERSTE VERKENNING

Door Marcel Krutzen\*

'Politieke delinquenten in de mijnen' vormt een onderbelicht thema in de geschiedenis van de Nederlands-Limburgse mijnindustrie. Archiefstukken betreffende dit onderwerp zijn niet of beperkt openbaar. Wel vrijelijk toegankelijk zijn de dagbladen uit die tijd. Hierin staan verschillende artikelen over genoemd item. Via 'Delpher', de digitale zoekdienst voor historisch bronnenonderzoek van de Koninklijke Bibliotheek, kunnen deze artikelen getraceerd worden.<sup>1</sup> In onderstaande tekst treft u een min of meer chronologische weergave van de inhoud van deze artikelen aan. Soms gaat deze weergave gepaard met reacties van mensen op mijn websiteartikel over strafkampen voor 'foute Nederlanders'.<sup>2</sup> Deze reacties staan schuingedrukt. Door de presentatie van deze krantenberichten als informatiebronnen in dit artikel hoop ik meer inzicht te bieden in de fascinerende geschiedenis van 'gestraften in de mijnen'. Het is, zoals in de titel staat aangegeven, een eerste verkenning. Verder onderzoek is wenselijk en noodzakelijk, liefst door professionele historici.

### Inleiding

Meteen na de bevrijding – in Oostelijk Zuid-Limburg vanaf september 1944 – ontstaat overal in Nederland een klopjacht op iedereen die met nazi-Duitsland heeft geheuld of daarvan verdacht wordt. Al dan niet vermeende NSB'ers, Waffen-SS'ers en andere collaborateurs of verraders worden gearresteerd. De Bijzondere Rechtspleging wordt van kracht. Bijna 200.000 'foute Nederlanders' moeten geïnterneerd worden. Daarvan worden uiteindelijk 66.000 mensen door tribunalen en gerechtshoven tot een gevangenisstraf veroordeeld. 144.000 verdachten worden na hun voorarrest in vrijheid gesteld, al dan niet voorwaardelijk. De Stichting Toezicht Politieke Delinquenten (STPD), een niet-confessionele reclasseringsorganisatie onder leiding van Jaap le Poole, opgericht in september 1945 en opgeheven in december 1949, houdt via plaatselijke vrijwilligersafdelingen toezicht op voorwaardelijk veroordeelde politieke delinquenten en hun gezinnen. Ook in Heerlen bevindt zich een afdeling.<sup>3</sup> In rap tempo ontstaan overal in den lande strafkampen; meer dan honderd vaak provisorisch ingerichte strafinrichtingen. In 1946 openen in Zuid-Limburg mijnkampen. In deze strafkampen zijn politieke delinquenten geïnterneerd die als ondergronds mijnwerker in de plaatselijke steenkolenmijnen werkzaam zijn. Mede door het ontslag van Rijksduitsers en collaborateurs, en het vertrek van onderduikers die tijdens WO II in de mijnen werkzaam waren, bestaat er een groot gebrek aan mijnwerkers en is er een catastrofale productiedaling opgetreden.

Politieke delinquenten vullen het tekort aan mijnwerkers aan en leveren een belangrijke bijdrage aan het verhogen van de kolenproductie, hetgeen dringend noodzakelijk is voor de wederopbouw van het naoorlogse Nederland.

### Berichten en reacties

In februari 1946 berichten Limburgse kranten dat de socialistische politicus en oud-verzetsman Koos Vorrink (1891-1955) tijdens een vergadering van de Partij van de Arbeid te Maastricht gezegd zou hebben dat de Nederlandse overheid voornemens is NSB'ers en Duitsers in Limburgse steenkolenmijnen te laten werken. Over hun eventuele arbeidsprestaties laat hij zich sceptisch uit.<sup>4</sup>

Enkele weken later blijken er ongeveer 220 NSB'ers en andere politieke delinquenten in de mijn 'Willem Sophia' te Kerkrade werkzaam te zijn. Gezien de overwegend positieve resultaten van dit 'experiment' zijn de bevoegde instanties – het Directoraat-Generaal van de Bijzondere Rechtspleging (mr. Ter Veer) en de beheerder van de Nederlandse Steenkolenmijnen (dr. ir. Groothoff) – 'voornemens om nog meer politieke delinquenten op geheel vrijwillige basis in gescheiden diensten en in aparte pijlers aan het kolenfront aan het werk te zetten.'<sup>5</sup>

Korte tijd later biedt de Directeur-Generaal van de Bijzondere Rechtspleging alle politieke delinquenten in den lande de mogelijkheid zich vrijwillig aan te melden voor arbeid in de Limburgse steenkolenmijnen. Bijna 1800 delinquenten geven te kennen in de mijnindustrie arbeid te willen verrichten. Na een voorlopige (medische) keuring wordt ongeveer 30% van de sollicitanten (fysiek) geschikt geacht mijnwerker te worden. Omdat er op de 'Willem Sophia', bij 'Laura & Vereniging' (Eygelsloven) en op de 'Domaniale' (Kerkrade-Bleijerheide) inmiddels al 500 politieke delinquenten werkzaam zijn, vragen de bevoegde instanties aan 'gewone mijnwerkers' begrip voor de beweegredenen en inzet van hun gedetineerde collega's.<sup>6</sup>

In september 1946 zijn circa 2000 politieke delinquenten in de Limburgse mijnen aan het werk. Dr. Groothoff vraagt de regering nog meer gedetineerden – 7000 in totaal – mijnarbeid te laten verrichten. Na het aannemen van de eerste 2000 politieke delinquenten stopt de tewerkstelling van nieuwe gedetineerden tijdelijk. Dit om de kampen de mogelijkheid te bieden niet alleen de geestelijke en sociale verzorging, maar ook de kampbewaking beter te organiseren.<sup>7</sup> In de regel worden langer gestraften – onder meer gewezen SS'ers en ex-leden van de Duitse Marine (Kriegsmarine) – op de mijnen aangenomen. Zij worden streng, doch menselijk behandeld, zo wordt gezegd. Ook zouden zij terdege voorbereid worden op een verantwoorde terugkeer in de vrije samenleving.<sup>8</sup>

Op 22 september 1946 vindt er aan de Akerstraat te Heerlen een massale meeting plaats van de Katholieke Vereniging van Mijnbeambten. Voorzitter A. Hennekens geeft tijdens deze bijeenkomst duidelijk te kennen dat het Limburgse mijnbedrijf niet tot een strafkolonie mag (ver)worden door het aanstellen van grote aantallen politieke delinquenten. Tien tot vijftien procent gestraften zou kunnen, maar meer ook niet. Het is sowieso een grof



schandaal dat men onlangs in landelijke dagbladen heeft kunnen lezen dat SS'ers de kolenslag zullen winnen, aldus Hennekens.<sup>9</sup>

In Kasteel Hoensbroek zijn tijdelijk politieke delinquenten ondergebracht. Zij zullen weldra naar elders verhuizen. In verband hiermee zijn er besprekingen gaande tussen de Staatsmijnen en de vereniging Ave Rex Christi, de eigenaresse van het kasteel. Het feit dat de Staatsmijnen bemoeienis hebben met de delinquenten die ondergebracht zijn op Kasteel Hoensbroek duidt erop dat deze geïnterneerden mijnarbeid verrichten.<sup>10</sup>

*'Inderdaad hebben op Kasteel Hoensbroek SS'ers gevangengezeten, waaronder ikzelf. Van daaruit heb ik gewerkt in Staatsmijn Hendrik, Brunssum. Hoofdzakelijk op afdeling P (636 meter diepte), alwaar in 1947 een brand gewoed heeft waarbij doden te betreuren vielen. Na ontsnapt te zijn uit Russische krijgsgevangenschap, na omzwervingen door een deel van Europa, ben ik uiteindelijk omstreeks oktober 1945 in Nederland teruggekeerd via Eindhoven. Toen werd ik geïnterneerd in een oude peperkoek fabriek te Geldrop. De kampcommandant noemde men 'de Turk'. Hij droeg een soort Engels uniform, liep op klompen, had een smerige baard vol etensresten en stonk naar alcohol. Dat konden we goed ruiken als hij bij ons kwam staan om ons te verwensen en te vervloeken. Het leegschieten van zijn machinepistool was zijn grootste vreugde. (Wat hij met gedetineerde vrouwen van NSB'ers en vermeende NSB'ers deed zal ik maar niet zeggen). Juist voor Kerst '45 ben ik naar kamp Standdaarbuiten overgebracht, onderdeel van kamp Hoogerheide. Veel van de bewakers kende ik persoonlijk; een stelletje 'ongeregeld'. Na een maand of vijf hoorden wij van de mogelijkheid in de mijnen te gaan werken. Daarvoor hebben wij ons ook opgegeven. Zodoende zijn wij in Kasteel Hoensbroek terechtgekomen. Later zijn wij ondergebracht in een speciaal mijnkamp: 'Verblijfskamp HENDRIK'. Kampcommandant was de heer P. Meijs.' (J.v.T.)<sup>11</sup>*

Enkele politieke delinquenten verongelukken tijdens het verrichten van ondergrondse mijnarbeid.<sup>12</sup> In de mijn Laura te Eygelshoven vindt op 2 oktober 1946 een instorting plaats in een pijler waarin politieke delinquenten werken. Daarbij komen vijf gedetineerde mijnwerkers om het leven en raakt er één zwaar gewond. De namen van de vijf slachtoffers zijn: B. Theelen, ongehuwd, 26 jaar, uit Mheer-Banholt; L.J. Kerstgens, ongehuwd, 37 jaar, uit Simpelveld; J.A. Giele, ongehuwd, 22 jaar, uit Boschkapelle; J.Th. van de Wiel, gehuwd, 26 jaar, uit Tilburg; Th. Beemer, ongehuwd, 24 jaar, uit Utrecht.<sup>13</sup>

In februari 1947 brengen minister-president L. Beel, minister G.W.M. Huysmans van Economische Zaken en minister J.H. van Maarseveen van Justitie enkele werkbezoeken aan de Limburgse Mijnstreek.<sup>14</sup> Zij spreken met dr. ir. Groothoff, de beheerder van de Limburgse Steenkolenmijnen, over opvoering van de kolenproductie. De tot nu toe behaalde productie blijkt geenszins voldoende. "Ik moet komen tot 12 miljoen ton. Dan kan het land zich redden", aldus Groothoff. Om dit doel te bereiken worden verschillende mogelijkheden besproken: verlengen van de reguliere werktijd, verhogen van de individuele productie en uitbreiden van het aantal mijnwerkers. Wat dit laatste punt betreft krijgt Groothoff van minister Van Maarseveen alle medewerking om maximaal 2500 politieke delinquenten extra naar de

mijnen te halen.<sup>15</sup> Groothoff krijgt van Van Maarseveen toestemming enkele duizenden 'Andersen-Polen' – soldaten die tijdens WO II onder generaal W. Anders gediend hebben – naar ons land te halen om de kolenproductie flink te verhogen. Dit bericht veroorzaakt onder mijnwerkers en hun vertegenwoordigers (vakbondsleiders) de nodige commotie. Volgens hen zou het grote tekort aan mijnwerkers anders aangevuld kunnen of moeten worden, bijvoorbeeld door Nederlandse mijnwerkers die in Duitsland werken. Uiteindelijk wordt een gering aantal Polen, maximaal 200, in de mijnen te werk gesteld.<sup>16</sup> Later worden opnieuw Poolse mijnwerkers geworven. Poolse mijnarbeiders verblijven, samen met tal van andere buitenlandse collega's, in gezellenhuizen maar ook in barakkenkampen, onder meer in 'De Dem', een barakkenkamp te Hoensbroek, vlakbij de Staatsmijn Emma.<sup>17</sup> In juni 1947 berichten lokale kranten dat er een onbekend aantal politieke delinquenten in de Nutsschool te Treebeek verblijft. Deze zijn bij de Staatsmijnen te werk gesteld. De minister van Justitie wordt gevraagd deze geïnterneerden zo spoedig mogelijk naar elders over te brengen opdat er in het schoolgebouw (eindelijk) onderwijs gegeven kan worden. Dit zou zijn ambtsgenoot van Onderwijs en Wetenschappen al ter vergadering van de Tweede Kamer op 18 december 1946 hebben toegezegd. Overigens, in 1947 worden Bewarings- en Verblijfskamp 'Hendrik' te Brunssum en Rijks-werkinrichting (RWI) 'De Passart' te Treebeek in bedrijf genomen als mijnkampen voor politieke delinquenten die in de Staatsmijn Hendrik en in de Staatsmijn Emma werken.<sup>18</sup>

Op 1 juli 1947 wordt kamp 'Julia' te Eygelshoven in gebruik genomen. De heer Chr. A. Arnoldus, gevangenisdirecteur der 1<sup>e</sup> klasse, wordt algemeen directeur van het Gevangeniswezen in de Mijnstreek. Voor wat betreft mijnkamp Julia wordt hij geassisteerd door directeur P.J.L. Soons en adjunct-directeur H.W. Vervelde. Kamp Julia zal door 500 delinquenten worden bevolkt. Aan hun reclassering zal bijzondere aandacht worden geschonken.<sup>19</sup> In augustus 1947 bericht het *Limburgsch Dagblad* dat er in de naaste toekomst geen aanzienlijke toename valt te verwachten van het aantal politieke delinquenten dat werkzaam is in de Limburgse mijnen. De Gooi- en Eemlander van 5 september 1947 bericht onder meer over de terechtzitting van Gooise SS'ers werkzaam in de mijnen. Hiernaast volgt als afbeelding het betreffende verslag van de zitting van de rechtbank betreffende één van hen.

Anton E. te Hilversum was lid van de N. S. B. evenals zijn ouders. Van beroep zee-man, zeide hij in Februari 1941 bij de Waffen S.S. te zijn gegaan voor de strijd tegen de communisten.

President: „Je bent helemaal verkeerd, toen was Duitsland nog in bondgenootschap met Rusland, eerst in Juni 1941 vielen de Duitsers Rusland binnen.

Bij het verdere verhoor bleek dat verdachte aan verschillende fronten heeft gestreden en tot aan de bevrijding bij de vijand in dienst was gebleven.

Hij heeft uit de Oekraïne aan een meisje geschreven, dat er 300 Joden waren ingesloten en dat er fijn op kon worden geschoten, en later, dat er helaas geen Joden meer waren om op te schieten. Ook werd hem ten laste gelegd, zoals een vriend aan het meisje schreef, dat verdachte hem had verteld, twee vrouwen in het water te hebben gemikt, met kleren en al.

Hij werkt thans sedert 14 maanden in de Limburgse mijnen.

Het O. M. zeide dat het gelukkig voor verdachte is dat hij in Polen en Hongarije optrad en niet in Nederland, want dan waren er getuigen.

Toch wilde de Procureur-fiscaal rekening houden met de inhoud der brieven aan het meisje. Hij eiste 15 jaar gevangenisstraf met ontzetting uit de burgerrechten.

Uitspraak over 14 dagen.

Gedetineerde mijnwerkers genieten zekere privileges. Vandaar ook dat betrekkelijk veel politieke delinquenten graag mijnarbeid willen verrichten. Wij treffen onder meer volgend, officieel bericht aan:<sup>20</sup>





Kamp De Dem



Kamp Passart



Kamp Eygelshoven

„Het is inderdaad juist, dat de politieke delinquenten, die in de mijnen werken, verschillende voordelen hebben. Zij ontvangen dezelfde lonen als de vrije arbeiders, krijgen dezelfde toeslagen voor zware en zeer zware arbeid en profiteren van de extra-rookartikelen. Zij kunnen — na inhouding van f 3.— per dag voor voeding en huisvesting — hun loon naar huis sturen. Gemiddeld liggen deze geldzendingen voor hun verwanten tussen de f 120.— en f 300.— per maand, terwijl een enkeling zelfs tot f 400.— komt. Eens per veertien dagen mogen zij een pakket van 1 kg ontvangen. Hierin mag, naast fruit en versnaperingen, zoveel rookgerel zitten als in een 14-daagse periode voor de burgers beschikbaar wordt gesteld. Verder mogen zij gedurende een half uur per twee weken bezoek ontvangen en er wordt getracht hieraan uitbreiding te geven. Ook mogen deze politieke delinquenten om de twee weken een brief ontvangen en er een schrijven.

Wanneer politieke delinquenten de overtuiging hebben dat toezeggingen niet nagekomen worden, ontstaat er protest. Zo breekt in er september 1947 in het mijnwerkerskamp te Valkenburg aan de Geul, gevestigd in het Jezuïetenklooster 'Ignatiuscollege', een staking uit. Naar aanleiding van deze gebeurtenis vindt er op kasteel Amstenrade, alwaar het hoofdkwartier van de Limburgse (mijn)kampen is gevestigd, een langdurige vergadering plaats met de ministers Van Maarseveen (Justitie), Lieftinck (Financiën), Huysmans (Economische Zaken) en andere autoriteiten.<sup>21</sup> Alle 'Valkenburgse delinquenten' (1100) worden vervolgens onder militaire escorte naar andere straffkampen in den lande getransporteerd.<sup>22</sup> In oktober wordt een geselecteerd gezelschap van 79 delinquenten weer in interneringskamp Valkenburg teruggeplaatst. Hun aantal zal de daarop volgende weken geleidelijk weer toenemen.<sup>23</sup>



„De Leender Choralen”

Er heerst niet alleen onvrede onder kampbewoners, maar ook vreugde en blijdschap. Dit is bijvoorbeeld het geval tijdens het bezoek van de 'Leender Choralen', een jongenskoor uit de mijnwerkerskolonie 'Leenhof' (Schaesberg) onder leiding van de pater Monfortaan Hans Ogg, aan verschillende mijnkampen gedurende de kerstdagen van 1947. Hun kerstliederen weten vele delinquenten te ontroeren.<sup>24</sup>



De Directeur-Generaal van het Gevangeniswezen in Nederland heeft ons uitgenodigd om door middel van ons blad het Nederlandse volk te laten zien, hoe de politieke delinquenten, die in de kolenmijnen zijn te werkgesteld, leven en werken. Naar aanleiding van dit vererende verzoek hebben wij twee van onze beste verslaggevers MAUK RECKMAN en HENK NIEUWENHUYS opdracht gegeven een bijzondere en uitgebreide reportage aan dit onderwerp te wijden. Nog nimmer tevoren is het leven van politieke delinquenten zo juist en volledig belicht als in dit relaas met foto's. Wij mogen er daarom wel de bijzondere aandacht van onze lezers voor vragen.



Kompel, zeg voel je de Lente niet komen  
Kom dan naar buiten, ontwaak en geniet  
Zie je 't dan niet aan het bollen der bomen  
Hoor je 't dan niet aan het vogelenlied?  
De Lente gaat komen en noodt aan haar dis  
Ontwaak uit je dromen,  
Nu de Lente geboren is.

**T**WINTIG, dertig mannen, voornamelijk nog jonge kerels zingen dit lied zo ontroerend mooi, dat ik even vergeet wie die voortreffelijke zangers zijn en wie het eenvoudige, doch schoon klinkende lied met zijn kernachtige melodie heeft gecomponeerd. Toch zijn het gewezen S.S.-ers, N.S.B.-ers, Landwachters of hoe zij allemaal enkele jaren geleden nog mochten heten. Nu zijn zij gevangenen in een mijnkamp te Eygelshoven of juister gezegd in een Rijks-werkinrichting. Mijnwerkers die zich aanboden om mede te helpen de kolenslag voor Nederland te winnen.

Twee volle dagen te midden van zestienhonderd gevangenen, twee dagen te midden van hun werk en dus in de gelegenheid op ongedwongen wijze met de gestraften te spreken, hun gedachten te peilen en te zoeken naar het „hoe“ en „waarom“ zijn ook in het leven van een journalist een bijzondere gebeurtenis, waarvan hij bij de vele indrukken slechts één wens meedraagt n.l.: Nederland te vertellen, hoezeer al die, in de bezettingstijd zo gevreesde mannen, veranderd zijn.

Het is bijna niet meer te geloven, dat ook zij het waren, die in 1940-1945, toen ons land overweldigd was door een oppermachtige vijand, de ideologieën van de wrede bezetter volgden en veelal in gesloten formaties, gestoken in zwarte uniformen en zwarte laarzen de straten beheersten... Het zwarte uniform der W.A., het grauw-grijze

Een voormalige N.S.B.-er, pas in de mijn aangekomen, ontvangt de instructies, die voor het leren van zijn werk noodzakelijk zijn.

uniform van de S.S.-er of Landwachter, al dan niet voorzien van het ijzeren kruis met het eikenloof of de zwaarden, is verwisseld voor een eenvoudig, weinig flatterend mijnwerkerspak met rode mijnwerkersdas als bescherming tegen het fijne kolengrijs. Wanneer zij naar hun werk, daar diep onder de grond vertrokken, dragen zij nog een grauwe oude soldaten-jas die bij de meeste gevangenen wat slordig om het lichaam hangt. Maar, hoe hard en lang de zware gevangenisstraffen, die aan deze mensen door de Bijzondere Gerechtshoven werden opgelegd, ook mogen zijn, hoe hard en moeilijk het leven ook voor hen is geworden, de eerlijkheid gebiedt niet te verzwijgen, dat zij vrijwel allen hun straffen als kerels dragen.

En wanneer een enkeling, in een vertrouwelijk gesprek van man tegenover man zijn nood klaagt, dan is het niet de straf die hem 't meeste kwellt, ook al smaakt hij naar de vrijheid, doch dan is het vooral de ongelijkheid in strafmaten die gegeven werden door de Bijzondere Gerechtshoven in Nederland...

Het is overbekend, dat deze Gerechtshoven in het Noorden van ons land, veel zwaarder straffen en nog straffen dan de Gerechtshoven elders in het land. Het is geen zeldzaamheid bij de Bijzondere Rechtspleging dat een verdachte die aanvankelijk tot de doodstraf werd veroordeeld en reeds op het einde van zijn leven wachtte, later de vrijheid herkreeg.

Wie met diepe haatgevoelens, de drie kampen in de mijnstreek binnengaat en zich niet de moeite neemt, gesprekken te voeren met de hier gevangen gehouden Politieke Delinquenten, komt zeker niet achter de gevoelens van onrecht die vele derz menen bezielt. Want ze zijn gesloten, wantrouwend aanvankelijk tegenover de mannen van buiten het kamp.

Maar wanneer ge dan wijst op het verraad dat zij destijds pleegden jegens de goede Nederlandse zaak, dan zullen zij U vergeefs trachten duidelijk te maken dat zij het beste met hun Vaderland wilden, doch hoe zij, senmaal gestuwd in de richting van het Nationaal Socialisme, niet meer terug dachten te kunnen en doorvochten tot het bittere einde. Tot diep onder de grond der Limburgse mijnen.... Toch zingen zij telkens weer op die korte wan-

deling van het kamp naar de mijn, streng bewaakt door bewakers met stenguns het vrolijke lied van Melchert Schuurman:

Kompel, wij trekken langs heuvels en dalen,  
Zingend ons lied dat daar schallend weerklinkt;  
Morgen als wij weer de kolen gaan halen  
Is 't of de zon nog het duister doordringt....

Wie ooit met een snelle lift afdaalde in een Limburgse kolenmijn en de mijnwerkers daar diep onder de grond zag ploeteren in die duistere benauwde onderwereld, kreeg waardering voor die eenvoudige kerels die dag in dag uit, acht uren achtereen hun beste krachten geven voor het delven der kolen.

Uren achtereen in gebukte, hurkende of liggende houding, bovend in een kolenlaag, zwoegend tegen een niet al te stevig dak, vechtend met een stukgeslagen transportband is het een arbeid waarvoor men respect zal hebben.

Het is warm, benauwend warm in de donkere aarde bij het zwarte goud. Een onwezenlijke wereld vol geheimzinnige gangen en gaten, een wereld vol zwarte vuile gezichten, toebehorend aan flinke kerels die in allerlei uithoeken van de mijn soms enige kilometers van de hoofdschacht de kostbare steenkool uit de miljoenen jaren oude aardkorst loswerken. Een moeizaam en gevaarlijk werk dat ondanks de beste veiligheidsmaatregelen toch niet zelden mensenelevens vraagt. Voor de mijnwerker van beroep die reeds als jongeling

Een lange rij mannen, gehuld in oude soldatenjassen, op weg naar hun werk in de mijn „Emma“. Op de voorgrond het prikkeldraad, op de achtergrond de mijn... dit zijn de twee polen, waartussen het leven voor de politieke delinquenten zich afspeelt.



Hieronder: een gedeelte van de oproep, die werd gericht tot alle p.d. welke ervoor in aanmerking kwamen om zich te melden voor arbeid in de kolenmijnen. Een groot aantal heeft aan deze oproep gevolg gegeven.

Hier ligt een taak en een toekomst

Kolennood! thuiskomen in een koud huis, waar vro...



Begin 1948 telt de Limburgse Mijnstreek inmiddels zes mijnkampen. Het zijn vaak kampen bestaande uit houten barakken met een omheining van prikkeldraad, gewapende bewaking, op loopafstand van de werkplek van de gedetineerden: onder meer de mijnen 'Julia', 'Laura', 'Emma' en 'Maurits'. In deze zes kampen verblijven 2025 politieke delinquenten in totaal, van wie er 1609 als ondergronds mijnarbeider werken. De rest werkt als kampwerker op het interneringskamp zelf.<sup>25</sup>

In april 1948 is de geestelijke, sociale en culturele verzorging in de mijnkampen op peil. Pater Van Wezel, die samen met dominee Van der Linden verantwoordelijk is voor de geestelijke verzorging binnen de kampen, laat weten dat op elke 750 gedetineerden één priester en predikant beschikbaar is. Is het totaal aantal gedetineerden groter dan 750, dan wordt er een assistent aangesteld. De heer De Bruijn, sociale verzorger in kamp Lindenheuvel (Geleen-Lutterade), geeft te kennen dat gedetineerden de mogelijkheid hebben om taalcursussen te volgen, het middenstandsdiploma te behalen en zich te bekwamen in kunst en cultuur. Gedetineerden krijgen ook de mogelijkheid voor eigen ontspanning te zorgen, bijvoorbeeld door toneelavonden, filmvoorstellingen, zang- en muziekbijeenkomsten te organiseren. Ook kunnen zij een sport beoefenen: voetballen, hardlopen, kogelstoten, verspringen, discuswerpen en boksen.<sup>26</sup>

Binnen de mijnwerkerskampen vinden uiteraard wel eens misstanden plaats, zoals het treiteren van bezoekende gezinsleden van geïnterneerden door de kampcommandant, het door bewakers mishandelen van delinquenten, het door delinquenten ontvreemden van staatseigendom en het door de kampleiding plegen van fraude. Onder het bewakings- en administratief personeel van 'kamp Amsterrade' te Amsterrade wordt op grote schaal corruptie gepleegd.<sup>27</sup> Ook sommige personeelsleden van kamp 'De Passart' in Treebeek blijken zich reeds langere tijd crimineel te gedragen.<sup>28</sup> Overigens, personeelsleden die delicten plegen, worden gearresteerd en door de rechtbank te Maastricht berecht en veroordeeld en krijgen strenge straffen opgelegd.

Op 14 april 1948 verschijnt er een artikel in het *Limburgsch Dagblad* over de geestelijke en lichamelijke zorg in de mijnkampen. Hierin staat onder meer dat in kamp Lindenheuvel (Geleen-Lutterade) – evenals in andere kampen – een ziekenbarak gevestigd is. 'Lichte' ziektegevallen worden in de ziekenbarak behandeld. 'Zware gevallen' worden naar het 'centrale ziekenhuis' in kamp Ignatiuscollege te Valkenburg getransporteerd. Dit 'ziekenhuis' beschikt niet alleen over 168 bedden, maar ook over een aparte operatiezaal. Alle behandelende artsen, specialisten en chirurgen zijn politieke delinquenten. Dr. Aalders, chef medische dienst van de mijnkampen, is daarentegen geen delinquent. Als röntgenfoto's gemaakt moeten worden, dan wordt uitgeweken naar ziekenhuis Calvariënberg te Maastricht, zo staat in het artikel aangegeven.

Ook in Rumpen (Brunssum) ligt een barakkenkamp voor politieke delinquenten. Deze mannen zijn vooral werkzaam in de Staatsmijn Hendrik. Het kamp ligt aan de Venweg. Pater B. Haazevoet, Lazarist, rector te Rumpen, verschijnt wel eens in het kamp. Hij draagt in de kampkapel hoogmissen op,

waarna het Allerheiligste ter aanbidding wordt uitgesteld.<sup>29</sup>

Vele tientallen jaren (2009) vermeldt het *Limburgs Dagblad* dat Brunssummer Jack Aldewereld als Joodse kleuter in september 1943 bij pleegouders terecht komt die aan de Venweg wonen.<sup>30</sup> Vanuit zijn zolderkamertje heeft hij na de oorlog zicht op het barakkencomplex. Hij vertelt hoe de geïnterneerden de barakken vroeg in de ochtend verlaten. Onder zware bewaking worden zij door de straten van Brunssum richting de mijn geleid, waar ze te werk zijn gesteld. Later maken 'foute Nederlanders' plaats voor buitenlandse mijnwerkers, met name Polen en Italianen.

Eind 1948 is het aantal politieke delinquenten dat in de Limburgse mijnen arbeid teruggelopen tot circa 1500. Onder degenen die de mijnen verlaten, zijn betrekkelijk veel delinquenten die gratie hebben gekregen omdat zij gedurende enkele jaren zware, gevaarlijke mijnarbeid verricht hebben en zich fatsoenlijk gedragen hebben.

Circa 20% van de delinquenten die in de mijnen werken geeft te kennen na ontslag uit detentie graag als 'vrije mijnwerker' te willen werken. Ongeveer de helft daarvan blijkt na voltooiing van hun straf nog in de mijnen te arbeiden.<sup>31</sup>

Vermeldenswaard is het gegeven dat er eind jaren veertig ook 'Indië-weigeraars' in de mijnkampen verblijven. Het zijn vaak jonge mensen die stevast weigeren als dienstplichtig militair deel te nemen aan de 'politieacties' in Nederlands-Indië. Tot deze weigeraars behoren betrekkelijk veel communisten. 'Indië-weigeraars' zijn afkomstig uit het militair detentiekamp Schoonhoven in Zuid-Holland. In de mijnen moeten zij samenwerken met voormalige NSB'ers, Waffen-SS'ers en andere politieke delinquenten. Ook de 'weigeraars' verrichten op vrijwillige basis arbeid in de mijnen, wordt althans beweerd.<sup>32</sup>

Begin jaren vijftig neemt het aantal politieke delinquenten dat werkzaam is in de Limburgse mijnindustrie verder af. Kampen als Rijkswerkinrichting 'Wilhelmina' te Terwinselen en Rijkswerkinrichting 'De Passart' te Treebeek worden opgeheven. Justitiepersoneel met tientallen dienstjaren wordt vroegtijdig gepensioneerd. Personeelsleden met minder dienstjaren moeten een andere baan zoeken.<sup>33</sup>

Mijnkamp 'Julia' te Eygelshoven blijft echter nog enkele jaren voortbestaan. Met de 'buitenwereld' bestaan goede contacten. Zo geeft een groot trommel- en fluitcorps in mei 1951 binnen het kamp een concert, hetgeen door de aanwezige delinquenten zeer gewaardeerd wordt.<sup>34</sup> Ook worden er wel eens voetbalwedstrijden gespeeld tussen kampbewoners en niet-kampbewoners.<sup>35</sup> Het kamp krijgt ook te maken met ontsnappingen van 'zware jongens'. Via het riviertje de Worm weten zij naar Duitsland te ontkomen. Over hun ontsnappingen worden kritische Kamervragen gesteld.<sup>36</sup> In 1955 wordt mijnkamp 'Julia' grotendeels opgeheven.<sup>37</sup> Tot het najaar van 1957 verblijven nog enkele politieke delinquenten in kamp Julia. Daarna wordt het kamp in gebruik genomen als open gesticht voor volwassen wetsovertreders.<sup>38</sup> Met het in gebruik nemen van de eerste open gevangenis voor volwassen criminele gevangenen komt er een einde aan de tewerkstelling van politieke delinquenten in de Limburgse mijnen. Sinds 1946 hebben





Gedetineerden op weg naar de Staatsmijn Emma.

ruim 13.000 politieke delinquenten op basis van vrijwilligheid in de mijnen arbeid verricht.<sup>39</sup> Na het verdwijnen van deze instelling maken plaatselijke verenigingen van de kampfaciliteiten gebruik.

*'Dank voor dit stukje geschiedenis over kamp Julia. Ik ben in Eygelshoven geboren uit Amsterdamse ouders. Mijn vader was in strafkamp Julia geïnterneerd tot 1955. Dit vanwege zijn diensttijd bij de 5de SS-Pantserdivisie 'Wiking'. Na zijn straftijd was het niet meteen mogelijk terug te keren naar Amsterdam, maar moest hij nog even doorwerken. Dientengevolge mocht ik het licht aanschouwen in Eygelshoven. Verschrikkelijke dingen heeft mijn vader nooit beleefd. Waarschijnlijk omdat hij zich niet liet tarten en over een uitstekende fysieke gezondheid beschikte. Hij liet zich niet koeioneren. In kamp Vught heeft men dit wel eens geprobeerd. Zoals hij altijd lachend vertelde waren de 'helden' echter gauw vertrokken. Daarna mocht hij met blote handen mijnen ruimen in Zwolle. Ook dat heeft hij overleefd door ervaringen opgedaan aan het oostfront. Eygelshoven vond mijn vader een prettig plaatsje, ondanks het zware en ongezonde werk dat hij mocht verrichten. Zodra hij meer bewegingsvrijheid kreeg, is mijn moeder met de kinderen naar Eygelshoven verhuisd. De eerste negen jaren van mijn leven heb ik hier heerlijk genoten. Ik denk daar met plezier aan terug.'* (A.d.V.)

*'Wij, André en ik, hebben veel gemeenschappelijks. Beiden zijn wij geboren uit niet-Limburgse ouders. Onze vaders waren kameraden uit dezelfde SS-divisie. Vrijwel zeker kenden zij elkaar, of zij vrienden waren is de vraag. Beiden werden wij in Limburg geboren. Ik in Ubach over Worms vanwege vaders detentie: vreemde krijgsdienst. Geen van mijn ouders heeft ooit iets gezegd over hun behandeling na afloop van de oorlog, anders dan dat deze niet bepaald vriendelijk was. Wij, de kinderen, zijn pas vrij laat, ergens in de jaren 90, begonnen het oorlogsverleden van mijn vader te achterhalen. Hij was daarin erg behulpzaam, gaf zijn toestemming de archieven door te spitten, vertelde honderduit. Bij die gelegenheid is zijn detentieperiode in Nederland niet werkelijk ter sprake gekomen. De excessen van vlak na de bevrijding en gedurende de eerste tijd van zijn internering werden door hem afgedaan met: "Ik had niet anders verwacht van dat schorem." Daarmee velde hij meteen een oordeel over het kamppersoneel. Mijn ouders zijn in 1949 getrouwd. Vrijwel onmiddellijk zijn zij in Lauradorp gaan wonen. Pa werkte tenslotte op de Laura. Tot 1960 is hij daar gebleven. Een poging in 1954 om te emigreren mislukte. De mijnwerkers verrichtten belangrijk werk en hij kreeg geen uitreisvisum. Als dat anders geweest was, waren*

*mijn broers in Nieuw Zeeland geboren. Nu dus in Lauradorp. En pesten? Ik ben waarschijnlijk meer gepest dan mijn vader. In 1971 solliciteerde ik bij de Rijks-politie. Na een zware, meerdaagse selectie, werd ik tot slot geïnterviewd. Toen de interviewer mijn vaders verleden hoorde werd mijn sollicitatiegesprek direct beëindigd.'* (H.v.K.)

*'Na 1954 heb ik een tijdje in Eygelshoven gewoond. Ik kan mij het mijnkamp Julia nog heel goed herinneren. Er zaten toen nog enkele mensen gevangen. Ik had de indruk dat ze redelijk vrij waren. Ze arbeidden in de mijn, werden hiervoor ook betaald, konden het kamp in en uit. Ik weet niet met welke vrijheidsbeperkingen zij in het kamp te maken hadden. Bewaking of kampleiding heb ik nooit gezien. Leegstaande barakken werden door plaatselijke verenigingen gebruikt. Ik weet nog dat ik in het kamp regelmatig tafeltennis speelde met leden van de KAJ (Katholieke Arbeidersjeugd).'* (B.B.)

Begin jaren vijftig zijn nagenoeg alle andere interneringskampen voor politieke delinquenten in de mijnstreek verdwenen. Sommige kampen worden ingericht als wooncomplex. Zo verrijzen er op het voormalig terrein van Rijkswerkenrichting 'De Passart' te Treebeek een 70-tal arbeiderswoningen.<sup>40</sup> De barakken van het mijnkamp aan de Venweg in Brunssum, een kamp in de onmiddellijke omgeving van Staatsmijn Hendrik, worden gedurende dertien jaar door de plaatselijke scouting gebruikt.<sup>41</sup> In kamp Lindenuel-Graetheide (Geleen), een kamp voor politieke delinquenten werkzaam op de Staatsmijn Maurits, verblijven sinds eind 1948 Italiaanse mijnwerkers. Op 1 juli 1950 wordt ook dit kamp opgeheven en worden de Italiaanse gastarbeiders elders ondergebracht.<sup>42</sup> Vanaf 1951 wonen er Molukkers in de barakken: oud-KNIL-militairen en hun gezinsleden. Omstreeks 1960 verhuizen zij, al dan niet daartoe gedwongen, naar speciaal voor hen gebouwde woningen in de gemeente Geleen.

### Samenvatting

Op basis van de geraadpleegde krantenberichten kunnen de volgende voorlopige conclusies worden getrokken. Zoals eerder aangegeven: nader (archief)onderzoek is zeker nodig. Gedurende het tijdvak 1946-1958 zijn circa 13.000 politieke delinquenten – onder meer gewezen NSB'ers en Waf-fen-SS'ers – op vrijwillige basis, in aparte diensten, ploegen en pijlers in de Zuid-Limburgse steenkolenmijnen werkzaam. Vaak verbleven zij in omheinde en bewaakte barakkenkampen. Door overheid en mijn-directie werd hun (ondergrondse) arbeid gewaardeerd: zij vulden immers het nijpend tekort aan mijnwerkers aan en verhoogden de kolenproductie, hetgeen dringend noodzakelijk was voor de wederopbouw van het naoorlogse Nederland. Vanwege nut en noodzaak van mijnarbeid kregen zij zekere voorrechten, iets wat betrekkelijk veel politieke delinquenten aanspoorde zich tijdens landelijke wervingsacties aan te melden als aspirant-mijnwerker. Aan hun resocialisatie werd door geestelijken, sociale werkers en reclasseringsmedewerkers de nodige aandacht geschonken. Na gratie- of ontslagverlening vestigden sommige ex-delinquenten zich als vrije mijnwerker in Zuid-Limburg. Gedurende de jaren vijftig verdwenen gaandeweg alle Limburgse mijnkampen voor politieke delinquenten. In 1958 kwam er een einde aan

de tewerkstelling van politieke delinquenten in de Limburgse mijnen. Sommige barakkenkampen kregen tijdelijk een andere bestemming, bijvoorbeeld als huisvesting voor vrijgezelle buitenlandse mijnarbeiders: Polen, Italianen, Marokkanen, enzovoort. Andere kampen verdwenen definitief. Inmiddels zijn de voormalige mijnkampen in de Limburgse mijnstreek in de vergetelheid geraakt. Vandaar deze publicatie.

\* Marcel Krutzen is beoefenaar van de regiogeschiedenis.

Als reclasseringsmedewerker werkzaam in het arrondissement Maastricht gaat zijn belangstelling vooral uit naar de geschiedenis van het reclasseringswezen in Nederland, in het bijzonder in Limburg.

Ik dank Helen Grevers, historica, voor het kritisch becommentariëren van dit artikel. Gedurende de periode 2008-2012 was zij als onderzoekster verbonden aan het NIOD. In 2013 promoveerde zij op het proefschrift *Van landverraders tot goede vaderlanders. De opsluiting van collaborateurs in Nederland en België, 1944-1950*. Thans is zij werkzaam aan de Universiteit Gent (B). In haar e-mail van 19 oktober 2015 aan schrijver dezes schrijft zij onder meer het volgende: "Op uw verzoek heb ik uw artikel 'Over de tewerkstelling van politieke delinquenten in de Nederlands-Limburgse steenkolenmijnen' gelezen. In mijn onderzoek (gepubliceerd als 'Van landverraders naar goede vaderlanders') naar de opsluiting van collaborateurs ben ik deze boeiende geschiedenis destijds ook tegengekomen. Met name in de archieven van het Directoraat Generaal voor de Bijzondere Rechtspleging (Nationaal Archief in Den Haag) kon ik hierover een en ander terugvinden. Veel was het echter niet en (lokale) mediaberichten hierover lijken mij een hele mooie aanvulling op de meer institutionele archiefstukken. In uw artikel staan (voor zover ik weet) geen feitelijke onjuistheden en ik heb er zelf een hoop van bijgeleerd. (...) Ik wens u veel succes met uw boeiende onderzoek!"

#### Noten:

Behalve de in de navolgende noten genoemde krantenartikelen heb ik onder andere ook de volgende bronnen geraadpleegd:

A.D. Belinfante, *In plaats van bijtjesdag. De geschiedenis van de bijzondere rechtspleging na de Tweede Wereldoorlog* [Amsterdam 2006].

Marcel Krutzen, 'Over strafkampen voor 'foute Nederlanders' en het mijnkamp Julia te Egelshoven [1947-1957]', in: *LvH* 55 [2010] 4.

Marcel Krutzen, 'Rijkswerkinrichting (RWI) 'De Passart' te Treebeek (1947-1951)'. Dit artikel is op 15 februari 2015 op de website van De Mijnen geplaatst: [www.demijnen.nl](http://www.demijnen.nl).

Serge Langeweg, *Mijnbouw en arbeidsmarkt in Nederlands-Limburg. Herkomst, werving, mobiliteit en binding van mijnwerkers tussen 1900 en 1965* [Hilversum 2011].

*Oranje-Nassau Post, extra-editie voor het personeel van de Oranje-Nassau Mijnen* [Heerlen, december 1971], 16-25.

Hinke Piersma, *Op Oorlogspad. Jaap le Poole, verzetsman voor het leven* [Amsterdam 2006].

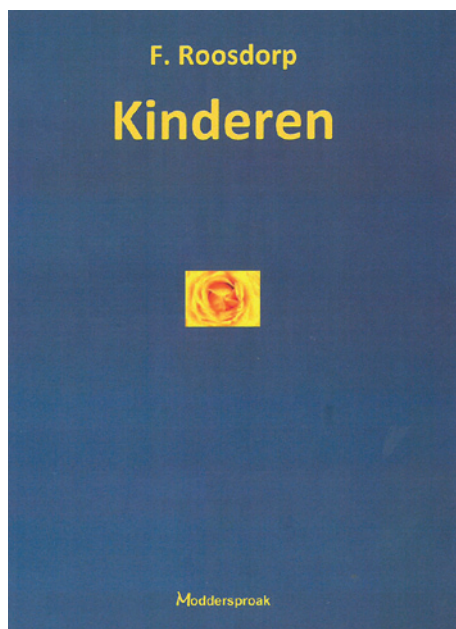
Recent zijn gegevens over de diverse genoemde onderwerpen en personen geverifieerd en aangevuld op de websites van [www.heerlenvertelt.nl](http://www.heerlenvertelt.nl); [www.rijkshet.nl](http://www.rijkshet.nl); [www.shcl.nl](http://www.shcl.nl) en [www.wikipedia.nl](http://www.wikipedia.nl).

1. Zie: [www.delpher.nl](http://www.delpher.nl)
2. Zie: <http://www.heerlenvertelt.nl/2011/03/over-strafkampen/>
3. Deze is gevestigd aan de Geerstraat. Katholiek geestelijke Toine van den Bosch (1901-1953) was een belangrijk vertegenwoordiger van STPD-Heerlen. Als pastor en als hulpverlener, werd hij dikwijls geconfronteerd met armoede, verpaupering, dakloosheid, relatieproblemen en gezinsontwrichting van politieke delinquenten. In het artikel 'Probleem der politieke delinquenten' (*Limburgsch Dagblad*, 10 december 1946) kaart hij de moeilijkheden aan waarmee tal van politieke delinquenten en hun gezinnen kampen en doet hij een indringend beroep op menswaardige hulp en steun vanuit overheid en burgerij. Daarbij weet hij zich gesteund door de katholieke bisschoppen.
4. Zo verhaalt het *Limburgsch Dagblad* van 9 juni 1980 in een artikel over de cyclus 'Gestraften in de mijn' van Radio Omroep Zuid (ROZ).
5. *Limburgsch Dagblad* van 27 maart 1946.
6. *Limburgsch Dagblad* van 7 mei 1946.
7. Regelmatig wisten gedetineerden uit het kamp te ontvluchten en spoorloos te verdwijnen. Zo ontsnapte in mei 1946 de beruchte Duitse mijnbedrijfsleider Reckert uit het kamp aan de Esschenderweg te Heerlen. Zie: *Limburgsch Dagblad* van 29 mei 1946.
8. Zo laat de *Leeuwarder Koerier* in het artikel 'Zevenduizend SS'ers naar de mijnen' van 10 september 1946 weten.
9. *Limburgsch Dagblad* van 23 september 1946.
10. *Limburgsch Dagblad* van 26 september 1946.
11. Het is bekend dat er onmiddellijk na de bevrijding een hoop misstanden waren in interneringskampen, maar daar zijn kanttekeningen bij te plaatsen. Verhalen hierover moeten in hun context bekeken worden, aldus dr. Helen Grevers in haar e-mail van 19 oktober 2015 aan schrijver dezes.
12. Dit blijkt onder meer uit een kort bericht in het *Limburgsch Dagblad* van 4 oktober 1946.
13. Zie: <http://www.koelpiet.nl/1946doden.html>
14. Justitieminister Van Maarseveen (1946-1948) besloot in augustus 1946 op grond van barmhartigheid tot vrijlating van lichtere gevallen onder de politieke delinquenten. Het Nederlandse episcopaat steunde hem.
15. *Nieuwsblad van het Zuiden* van 27 februari 1947.
16. *Limburgsch Dagblad* van 15 mei 1947.
17. *Limburgsch Dagblad* van 8 mei 1954.
18. *Limburgsch Dagblad* van 6 juni 1947.
19. *Limburgsch Dagblad* van 7 juli 1947.
20. *Limburgsch Dagblad* van 6 april 1948.
21. *Limburgsch Dagblad* van 8 september 1947.
22. *De Waarheid* van 8 september 1947.
23. *Limburgsch Dagblad* van 9 oktober 1947.
24. *Limburgsch Dagblad* van 30 december 1947.
25. *Nieuwsblad van het Noorden* van 3 april 1948.
26. *Limburgsch Dagblad* van 8 april 1948.
27. *Limburgsch Dagblad* 7 mei 1947.
28. *Heerenveensche Koerier* van 18 september 1948, *Limburgsch Dagblad* van 20 maart 1947.
29. *Limburgsch Dagblad* van 24 oktober 1947.
30. *Limburgsch Dagblad* van 24 juli 2009.
31. *Limburgsch Dagblad* van 7 december 1948.
32. In 'Schoonhovense jongens in de mijnen' besteedde *De Waarheid* van 12 januari 1950 aandacht aan dit thema.
33. *Leeuwarder Courant* van 14 maart 1951.
34. *Limburgsch Dagblad* van 17 mei 1951.
35. *Limburgsch Dagblad* van 30 juli 1954.
36. *De Tijd* van 7 februari 1953.
37. *Limburgsch Dagblad* van 17 november 1955.
38. *Limburgsch Dagblad* van 25 juli 1958.
39. Bericht van het Algemeen Nederlands Persbureau (ANP) van 21 mei 1958 naar aanleiding van het bezoek van minister van Justitie I. Samkalden aan de gevangenis te Egelshoven.
40. *Limburgsch Dagblad* van 7 november 1951.
41. *Limburgsch Dagblad* van 13 juli 1962.
42. *Limburgsch Dagblad* van 23 november 1948, 4 februari 1949 en 15 juni 1950.



## AANGESTIPT ...

Door Roelof Braad, Wim Nolten en Koos Linders



### Kinderen

Door F. Roosdorp. Met een Woord vooraf door Jean Frins [Amsterdam 2015], 52 blz. ISBN 978-90-824187-0-5. Prijs: € 10.

Stichting Os Modderspraak uit Landgraaf tekent voor de heruitgave van 'Kinderen' van Frits Roosdorp. Het is de eerste, integrale herdruk van deze bundel met negen prozagedichten uit 1898. Daarin opgenomen is een niet eerder bij deze bundel gepubliceerd voorwoord van Lodewijk van Deyssel uit 1942, bedoeld voor een op last van de bezetter niet gerealiseerde herdruk. Frederik Cornelis Marie Schröder (1874-1898), zoals Roosdorps doopnaam is, geldt min of meer als een leerling van Frans Erens. Ook de andere Tachtigers waardeerden zijn laatste bundel prozagedichten (Roosdorp overleed kort na het verschijnen van deze bundel op 15 juni 1898 op 24-jarige leeftijd). In de heruitgave is de spelling gemoderniseerd. Leuk om deze oude hoog-literaire gedichten bij de open haard te lezen. Aanbevolen voor onder de kerstboom! [RB]

### Broeder Aloysius' Troost der zieken

Facsimile-uitgave door Rob Hamers; met een levensbeschrijving van Broeder Aloysius in relatie tot orde-stichter Mgr. Savelberg [Landgraaf, Uitgeverij Aloysius Kruiden, 2015], 176 pp., geïll., ISBN 978-90-817456-2-8. Prijs: € 37,45.

In het boek publiceert Rob Hamers een handgeschreven manuscript van Broeder Aloysius (Eduard Vrijens) dat aan de basis gelegen moet hebben van de 2<sup>e</sup> druk in 1912. Dat is te herkennen aan het 'Voorbericht voor de 2<sup>de</sup> uitgaaf'. In de gedrukte uitgave uit 1912 zit een Ten geleide van pastoor Kneipp dat helaas niet bij het manuscript in particulier bezit is aangetroffen en daarom hier niet mee is afgedrukt. Kneipp zegt daar: "Dieser man hat so herrliche Kenntnisse über meine Methode ... ich habe kein besseren Arz in diesem...". In de tweede druk is ook de beschrijving van de waterkuur in het derde deel opgenomen.

Rob Hamers deelt in het Vooraf van het boek een eerder in het Jaarboek OCGL van 2007 gepubliceerd artikel van zijn hand "Mgr Petrus Savelberg en Broeder Aloysius". Helaas gaat hij in het biografische deel over de kruidenbroeder niet



in op het waarom van zijn vertrek naar Heel. Vier jaar na het verschijnen van de tweede druk verschijnt er in het *Nederlandsch tijdschrift voor geneeskunde* 60 [1916], 2410-2411 een artikel 'Een bron van kwakzalverij gestopt'. Dat gaat over de Kneipp-inrichting en broeder Aloysius. Een onderzoekscommissie moest beoordelen of broeder Aloysius niet te ver was gegaan met zijn kruidenadviezen e.d. en eerder mensen had moeten doorverwijzen naar de reguliere geneesheren. Het gevolg was dat

bij de Kneipp-inrichting in 1916 een geneesheer-directeur werd benoemd, als eerste dokter Van der Wijst, die praktiserend arts was in de plaats Zeeland (Noord-Brabant). Dat werd overigens geen succes, zo meldt broeder Polycarpus in zijn artikel 'Broeder Aloysius: Uit het archief' in: *Savelberg* 60 [2007] 3, 43-44. "Want zeiden de mensen: als we een arts nodig hebben, hadden we thuis kunnen blijven". Resultaat was dat het bisdom bepaalde dat de zetel van de congregatie naar Heel verplaatst moest worden. De waterkuur stopte in 1922, maar de kruidenapotheek bleef bestaan. In 1939, toen het moederhuis de zetel weer in Heerlen kreeg, mocht broeder Aloysius de leiding van de apotheek weer overnemen. De naam van de Kneippinrichting bleef tot 1957 bestaan. Het veel vertaalde en best verkochte kruidenreceptenboek is gezien de ervaring ook van de Kneippkuur nu weer actueel. Zeker als je bedenkt dat wetenschappelijk onderzoek recent heeft aangetoond dat een koele omgeving zoals die heerst bij koudwaterbaden diabetes 2 kan afremmen. Lezenswaard, helaas met een pittig prijskaartje. [RB]

### Cuypers & Stuyt in Klimmen

Door Frans Crutzen [Klimmen-Ransdaal 2015], 304 p., geïll., geb., ISBN 978-90-821329-3-9. Prijs € 29,90. Er zijn nog exemplaren te koop via: [h.houpermans@hotmail.com](mailto:h.houpermans@hotmail.com)

Eerder, in 2014, verscheen 'Klimmens kerk: een topmonument': een topmonument van dezelfde auteur dat vooral de bouwgeschiedenis tot en met de 19de eeuw behandelde. Dit boek is een vervolg op dit uitgebreide werk, waarin de realisatie van de restauratie en de uitbreiding van de kerk in de 20ste eeuw in alle details verder is beschreven. Uitgebreid komen de verhoudingen tussen de architecten en monumentenzorg met hun visie op de architectuur voor kerk en pastorie aan bod. De tijdelijke breuk in de samenwerking tussen Pierre Cuypers en Victor de Stuers wordt in deze uitstekende publicatie nauwkeurig beschreven. Hun meningsverschil over de vormgeving van de nieuwe apsis (recht gesloten of halfronnd) betekende tijdelijk het einde aan een decennia lange samenwerking en vriendschap tussen beide heren... 'Cuypers en Stuyt in Klimmen' behandelt vooral de belangwekkende uitbreiding en restauratie van 1906-1908 door Joseph Cuypers en de bouw van de pastorie naar ontwerp van Jan Stuyt in 1905/6.

## Cuypers & Stuyt in Klimmen



Frans Crutzen

Het hele proces van het herstel en de vergroting van de kerk van Klimmen en de bouw van een nieuwe pastorie is op grond van nog nooit gebruikt archiefmateriaal door de auteur uitvoerig geanalyseerd. Gaandeweg het bouwen en restaureren werden de plannen tot driemaal toe gewijzigd. Ook de kerkwijding en consecratie en de nieuwe inrichting van de kerk passeren de revue en er wordt duidelijk gemaakt waarom er staat wat er nu staat.

Deze bijdrage geeft een uitzonderlijk goed inzicht in de restauratiepraktijk rond 1900, waardoor enerzijds het kerkgebouw is bewaard gebleven, anderzijds veel oorspronkelijk materiaal verloren is gegaan. De achtergronden van de tijdgeest, de toenmalige overheersende visie op het restaureren – beter gezegd: het corrigeren en complementeren – van oude gebouwen worden uitvoerig toegelicht en beschreven, net als de personen en instanties die er bij betrokken waren: geestelijkheid, bouwcommissieleden, architecten, toezichthouders op het werk, de aannemer en de burgerlijke overheid. Bewaard gebleven correspondentie van de uit Klimmen geboortige priester Xaverius Horsmans (1850-1920) geeft inzicht in hoe de geloofsgemeenschap over de uitbreiding en restauratie dacht en welke problemen, ruzies en verdeeldheid het project met zich meebracht.

In een afsluitend hoofdstukje 'Het vervolg' komt de bouwgeschiedenis van erna kort aan bod. Het karakter van de kerk verandert niet meer, wel heeft er laatstelijk in 1984-1985 een renovatie plaatsgevonden die in feite een inhaalslag was voor groot achterstallig onderhoud. Frans Crutzen raadpleegde ook voor dit boek vele archieffondsen, collecties en literatuur en het werk is weer degelijk geannoteerd. Chapeau! Dit boek is een must voor bouwhistorici, architectuurminnaars, kerkhistorici en alle andere historische geïnteresseerden. En leest lekker weg... [RB]

### Vrienden van Jan Stuyt en Louise Barozzi: Bijdragen aan een album anno 1928

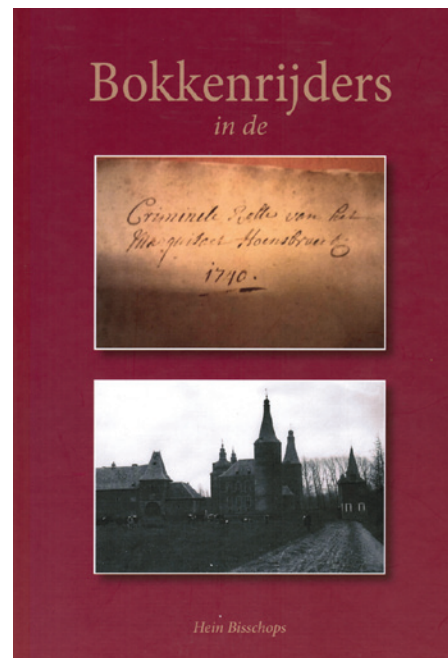
Agnes van der Linden. Nijmegen, 2015. Cahier 22 in de serie Nijmeegse Kunsthistorische Cahiers. 172 pg. Geill. ISBN 978-94-91226-00-7. prijs: € 14,50.

In dit verzorgd vormgegeven boek leren we de architect Jan Stuyt kennen als kunstenaar onder kunstenaars. De hoofdstukken 1 en 2 schetsen Stuyt als schrijver over en verzamelaar van kunst en bieden een inzicht in het



kunstapect van zijn architectonisch werk. In de nalatenschap van zijn echtgenote, de in 1873 in Boekarest geboren Louise Barozzi, is een verzameling losse bladen aangetroffen waarop soms een stukje tekst, dan weer een stuk muziek of een tekening staat. Waarschijnlijk waren de losse bladen bedoeld om een album samen te stellen, iets wat in die periode (de twintiger jaren van de 20<sup>e</sup> eeuw) meer gebeurde. Deze albums met bijdragen en handtekeningen van vooraanstaande personen werden dan bij opbod voor een goed doel verkocht. De verzameling losse bladen biedt een goed inzicht in de kring van kunstenaars, politici en kerkelijke ambtsdragers met wie Stuyt in contact stond. Van alle contribuanten aan het 'album' geeft de schrijfster een korte biografie. Zo ook van M.A.M. Waszink, die van 1913 tot 1926 burgemeester van Heerlen was en met wie Stuyt in zijn Heer-

lense periode veel samenwerkte. Waszink vereert Stuyt met een gedicht van Joost van den Vondel. Een opmerkelijk boek dat belangrijke informatie toevoegt aan datgene, wat over Stuyt als architect in de Oostelijke Mijnstreek al bekend was. (KL)



### Bokkenrijders in de Criminele Rollen van het Marquisaet Hoensbroek 1740

Door Hein Bisschops. Hardcover, 145 x A4, zwart-wit/kleur geill. Met tekeningen van Jan Creusen [Hoensbroek 2014].

Prijs € 19,95, verkrijgbaar bij de auteur Schuttersweide 14, Hoensbroek, tel. 06-25395129; email: h.bisschops@kpn.nl.

Ruim 20 jaar geleden nam wijlen Clement Palmen (lid LvH) het initiatief tot het opstellen van een literatuuroverzicht over de 'Bokkenrijders'. Inmiddels werd dit door recensent aanmerkelijk uitgebreid en kan nu weer aangevuld met een *nieuwe* bijdrage van auteur Hein Bisschops. Hij is een fervent beoefenaar van de geschiedenis van en over Hoensbroek. Reeds eerder publiceerde hij i.s.m. Hein Giesen: *De Nieuwstraat van Flattestraat tot Nieuwstraat*, en *Sj lakke- en Mettebuule* (zie LvH 2014, 48), en recentelijk *Mariarade Van*



*Kloosterkolonie tot Mariarade.* In maart 2014 verscheen zijn boek over de bokkenrijders onder bovenstaande titel. Conform het gezegde 'Beter laat dan nooit', willen wij er achteraf toch aandacht voor vragen. Het werk bevat 21 hoofdstukken (p. 10-130) met een opgave van literatuur en bronnen (p. 131-145). Door wijlen Jan Creusen, uit Hoensbroek, geïllustreerd met zeer fraaie pentekeningen.

Zoals de titel aangeeft gaat de auteur dieper in op de achtergronden van criminelen, lees 'Bokkenrijders', waarbij hij Hoensbroek als de 'geboorteplaats' aanmerkt.

De militaire invloed wordt uitgebreid belicht, een niet onbelangrijk onderdeel in het leven van deze lieden. Uiteraard ook het 'gerecht', de rechtsgang en rechtspraak alhier met haar functionarissen in de personen van schout, schepenen en veld- en gerechtsboden.

Opmerkelijk is overigens dat pastoor A. Daniels van Schaesberg, ook Hoensbroekenaar was en al publiceerde over dit onderwerp in 1779. Verder zijn er twee lijsten van 34 personen die bezweken zijn aan de martelingen en 24 ontsnapt, naast een opsomming van personen die opgehangen en/of geëxecuteerd werden. Zeer uitvoerig wordt uiteraard de zeer bekende familie Ponts ten tonele gevoerd met diverse aanvullende gegevens die voorheen niet bekend waren. Bij de onderlinge verwantschappen wordt de uitvoerige publicatie van René Lauwers uit Sittard niet vermeld. Hij heeft zeer uitgebreid, tot wel in de 3e generatie, onderzocht hoe men onderling aan elkaar verwant was (LTvG 1982, 82 e.v.). Voor geïnteresseerden in het onderwerp 'Bokkenrijders', met name in Hoensbroek en directe omgeving, heeft dit werk zeker een toegevoegde waarde. [WN]



### **Hoeve Overhuizen VERLEDEN ontmoet TOEKOMST**

#### **Baronnen, boeren en bankiers in Bochoholtz**

Uitgegeven bij gelegenheid van de officiële opening van het Adviescentrum van Rabobank Centraal Zuid-Limburg op 1 september 2015. Adres: Overhuizerstraat 4, 6351 BE Bochoholtz. Auteur: drs. Luc Wolters. ISBN / EAN: 978-90-815398-3-8. info@centraalzuidlimburg.rabobank.nl / www.rabobankcentraalzuidlimburg.nl

In dit bijzonder fraai vormgegeven boek van 90 pagina's, in full colour, wordt in 21 thema's het wel en wee van hoeve Overhuizen in Bochoholtz beschreven. Op een dubbelpagina

(6 en 7) staan in kleur de locaties aangegeven, die dan afzonderlijk toegelicht worden. Sommige thema's zelfs met aanvullende informatie (18/19, 24-29, 42-45, 48/49). Vanaf thema 21 volgt een uitgebreid verhaal inzake wegen, bronnen, eigenaars en pachters: veel interessante gegevens wor-

den hier weergegeven. Het geheel wordt afgesloten met een chronogram (80/81) en uiteraard een toelichting op het ontstaan van dit eigentijds Adviescentrum. Ook een lijst van medewerkers, archieven en geraadpleegde literatuur ontbreekt niet. *Advies: aanschaffen.* [WN]



### **Brede Maatschappelijke Voorziening. Ontmoeting en veelkleurigheid op Molenberg**

Uitgave van de gemeente Heerlen. Heerlen, 2015, 128 pg, geïll. Prijs: (gratis uitgegeven aan relaties en bewoners van Molenberg)

Op 16 oktober 2015 werd in de wijk Molenberg te Heerlen de Brede Maatschappelijke Voorziening geopend. Deze BMV is gevestigd in het voormalige Broederklooster en de daaraan verbonden Broederschool. In de BMV zijn 2 basisscholen ondergebracht: de katholieke Broederschool en Vrije School Helianthus. Ook is er plek voor kindcentrum Het Rozenpoortje, BSO De Rozenpoort en Peuterspeelzaal 't Meuleke. In de nieuwe sporthal en het Broederhuis kunnen (sport)verenigingen en

bewoners uit de buurt naschoolse activiteiten organiseren. Ook krijgt de Stichting Buurtbeheer Molenberg (SBM) een plekje in de BMV. Bij gelegenheid van de opening is dit boek verschenen. Het is bijzonder fraai geïllustreerd en toont in de foto's niet alleen het hele restauratie- en bouwproces, maar ook het uiteindelijke resultaat, dat er zijn mag. Voor een beschrijving van de geschiedenis van het complex ('Van Onze Lieve Vrouweschool tot Broederschool') tekent Roelof Braad. Mark Feron beschrijft de architectonische geschiedenis van dit Peutz-gebouw en bespreekt de visie van waaruit de huidige restauratie en bouw hebben plaatsgevonden. Verder komen de 'bewoners' van de BMV aan het woord. Het boek is een aanwinst voor de 'bibliotheek over Heerlen', omdat het een 100-jaar oude bekende wijk van de stad, ontworpen naar een plan van architect Jan Stuyt, weer mooi op de kaart zet. (KL)

### **Settela en Willy... het geheim van de Heksenberg**

Rob Hendriks, met medewerking van Marouska Steinbach. Heerlen, 2015. 395 pg., Geïll. zwart-wit en kleur. ISB 978-90-822416-3-1. Prijs: € 29,-.

Dit indrukwekkende boek vormt een waardige nagedachtenis aan de in de Nazivernietigingskampen omgekomen Limburgse en Heerlense Sinti. Het vertelt het verhaal van twee achterkleinkinderen van de 'alte Mutter





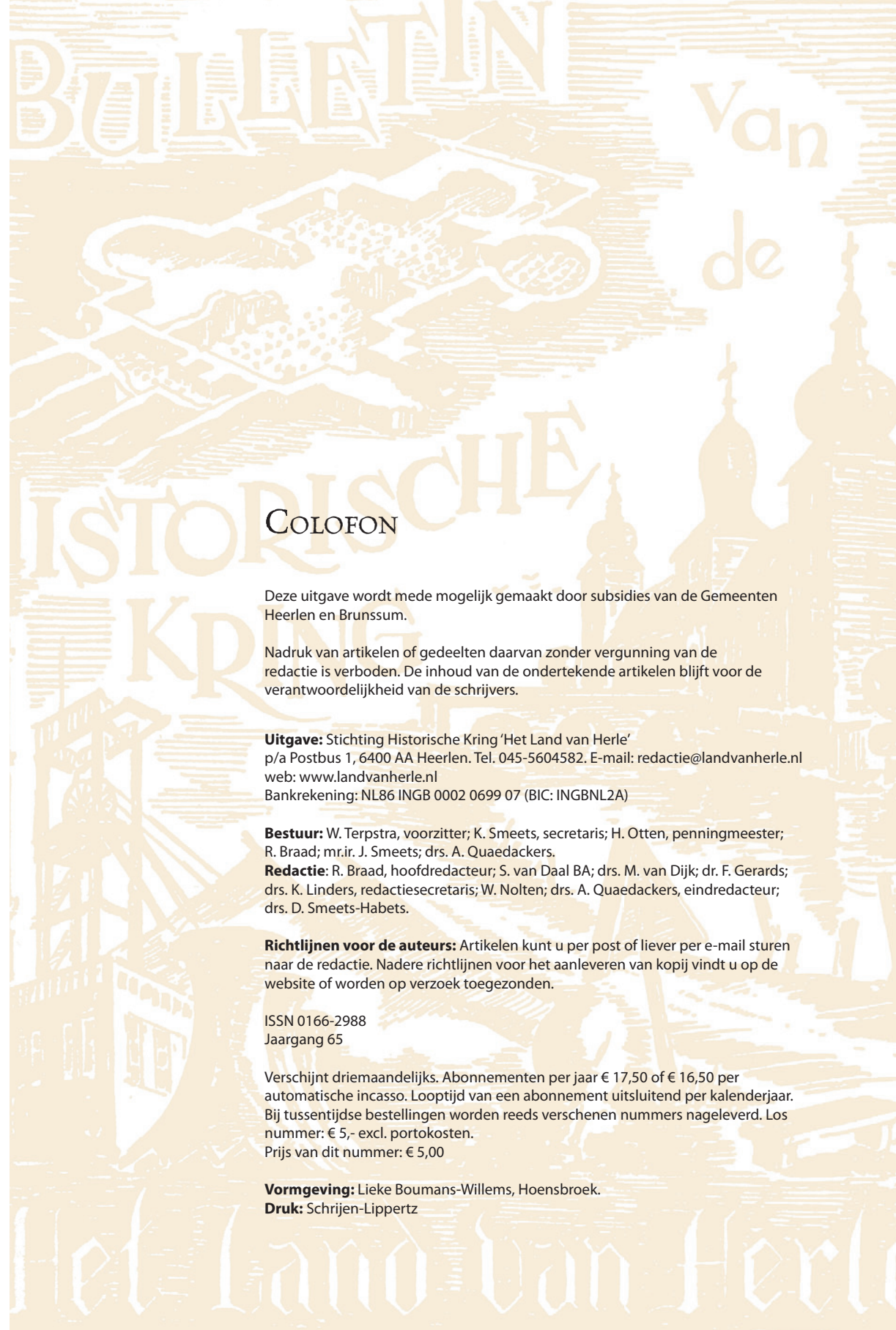
Steinbach', stammoeder van de Sinti die regelmatig op het woonwagenkamp aan de Heksenberg in Heerlen verbleven. Een van deze achterkleinkinderen is Anna Maria, beter bekend als Settela. Zij werd gefilmd op het moment dat een trein vanuit Westerbork naar Auschwitz vertrok en zij vanuit de deuropening van een goederenwagon naar buiten kijkt, recht de lens in. Haar foto is een iconisch monument geworden voor de deportatie naar de vernietigingskampen. Willy is minder bekend geworden. Deze getalenteerde jonge violist, geboren in het kamp op de Heksen-

berg, is evenals Settela in Auschwitz omgekomen.

Het boek biedt in het eerste deel de uitstekend gedocumenteerde stambomen en de tragische levensverhalen met dodelijke afloop van de Steinbachs en aanverwante families. Het tweede deel is opgebouwd rond Willy en geeft een beeld van de geschiedenis van de regio Heksenberg met de nadruk op het verblijf van nomaden en reizigers in het kamp dat in 1923 in gebruik genomen werd. Het geeft ook een helder overzicht van de geschiedenis van het woonwagenkamp zelf. De vestiging van een eigen katholieke 'parochie' wordt uitvoerig beschreven, waarbij de rol van pater Justus Merks ofm goed uitgelicht wordt. Pater Merks was van 1915-1934 onderwijzer aan de Voorbereidende Klas van het Bernardinuscollege in Heerlen, later verhuisde hij naar het minderbroedersklooster aan de Sittarderweg omdat hij meer en meer belast werd met het pastoraat op het woonwagenkamp. In juli 1942 werd het kamp op last van de bezetter ontruimd.

*Settela en Willy...* heeft een aantrekkelijke vormgeving en nodigt uit tot lezen, herlezen en vooral: naar de foto's kijken, die hun eigen verhaal vertellen. Hendriks putte voor de foto's niet alleen uit archieven, maar kreeg ze ook van woonwagenbewoners en van Sinti zelf. Bijzonder is de vondst van een aantal originele glasplaatnegatieven van Spaarnestadfotograaf Jan de Jong. De Jong maakte foto's van Sinti in het kamp, die in een bijlage 'historische fotocollage' in het boek zijn opgenomen.

Het boek is een belangrijk document zowel voor de geschiedenis van de voormalige Mijnstreek, in het bijzonder de Heksenberg in Heerlen, als voor de geschiedenis van de deportaties in de Tweede Wereldoorlog. Het verdient daarom een ruimere verspreiding dan tot nu toe. Zeer aanbevolen. De boodschap van het boek blijft lang hangen. (KL)



## COLOFON

Deze uitgave wordt mede mogelijk gemaakt door subsidies van de Gemeenten Heerlen en Brunssum.

Nadruk van artikelen of gedeelten daarvan zonder vergunning van de redactie is verboden. De inhoud van de ondertekende artikelen blijft voor de verantwoordelijkheid van de schrijvers.

**Uitgave:** Stichting Historische Kring 'Het Land van Herle'  
p/a Postbus 1, 6400 AA Heerlen. Tel. 045-5604582. E-mail: [redactie@landvanherle.nl](mailto:redactie@landvanherle.nl)  
web: [www.landvanherle.nl](http://www.landvanherle.nl)  
Bankrekening: NL86 INGB 0002 0699 07 (BIC: INGBNL2A)

**Bestuur:** W. Terpstra, voorzitter; K. Smeets, secretaris; H. Otten, penningmeester; R. Braad; mr.ir. J. Smeets; drs. A. Quaedackers.

**Redactie:** R. Braad, hoofdredacteur; S. van Daal BA; drs. M. van Dijk; dr. F. Gerards; drs. K. Linders, redactiesecretaris; W. Nolten; drs. A. Quaedackers, eindredacteur; drs. D. Smeets-Habets.

**Richtlijnen voor de auteurs:** Artikelen kunt u per post of liever per e-mail sturen naar de redactie. Nadere richtlijnen voor het aanleveren van kopij vindt u op de website of worden op verzoek toegezonden.

ISSN 0166-2988  
Jaargang 65

Verschijnt driemaandelijks. Abonnementen per jaar € 17,50 of € 16,50 per automatische incasso. Looptijd van een abonnement uitsluitend per kalenderjaar. Bij tussentijdse bestellingen worden reeds verschenen nummers nageleverd. Los nummer: € 5,- excl. portokosten.  
Prijs van dit nummer: € 5,00

**Vormgeving:** Lieke Boumans-Willems, Hoensbroek.  
**Druk:** Schrijen-Lippertz



