



Monumentnummer*: 529782

Smallepad 5
3811 MG Amersfoort
Postbus 1600
3800 BP Amersfoort
www.cultureelerfgoed.nl

T 033 421 74 56
E info@cultureelerfgoed.nl

Status **rijksmonument**
Inschrijving register* **21 december 2012**
Kadaster deel/nr **82941/1**

*Woonplaats** **Arnhem** *Gemeente** **Arnhem** *Provincie** **Gelderland**

Locatiennaam **Arnhem** *Locatieomschrijving*

<i>Kadastrale gemeente*</i>	<i>Sectie*</i>	<i>Kadastraal object*</i>	<i>Appartement aanduiding</i>	<i>Grondperceel</i>
Arnhem	A			1448
Otterlo	I			44
Otterlo	I			40
Arnhem	A			1618
Arnhem	A			1721
Otterlo	C			665
Arnhem	A			1597
Arnhem	A			1284
Arnhem	A			1605
Arnhem	A			1722
Arnhem	A			1617
Otterlo	C			760
Arnhem	A			1719
Arnhem	A			1723
Arnhem	A			1613
Arnhem	A			1720
Otterlo	I			41
Arnhem	A			1336

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

** Dit is een registergegeven voor zover noodzakelijk voor de identificatie van het rijksmonument



<i>Kadastrale gemeente*</i>	<i>Sectie*</i>	<i>Kadastraal object*</i>	<i>Appartement aanduiding</i>	<i>Grondperceel</i>
Arnhem	A			1718
Arnhem	A			1326
Arnhem	A			1616
Otterlo	I			43
Otterlo	I			42
Otterlo	C			702
Otterlo	C			696
Otterlo	C			759
Arnhem	A			1374
Otterlo	I			45

*Omschrijving***

Omschrijving

TERREIN met AANLEG. Het door de Duitse bezetter in de jaren 1940-1945 ontwikkelde vliegterrein van Vliegveld Deelen werd aangelegd op de Kemper Heide, met enige uitlopers op de Deelensche Start en de Arnhemsche Heide. De bodem waarop het eigenlijke vliegterrein tot stand kwam, bestaat uit zand en maakt deel uit van een relatief vlak gedeelte van de door gletsjerijs opgestuwde zuidelijke Veluwe. Het maaiveld ligt gemiddeld op circa 45 m + NAP, waarbij het oppervlak licht helt van noordoost naar zuidwest. Het terrein was rond 1940 nog een groot aaneengesloten heideveld, dat beperkt met bomen was begroeid en dat aan de zuid- en zuidwestzijde en in het noordoosten werd begrensd door percelen cultuurbos. Het terrein werd doorsneden door een beperkt aantal gefixeerde wegen en een web van organisch gegroeide en aan de omstandigheden aanpasbare zandwegen. De bijbehorende, ook onder de Duitse bezetter gebouwde, militaire kampementen zijn tot stand gekomen binnen de 19e- en vroeg-20e-eeuwse ontginningen aan de randen van deze heidegebieden. Het vliegterrein ligt noordelijk van de reeds van oudsher kaarsrechte Koningsweg en ten westen van de huidige Hoenderloseweg, die pas in de 19e en de 20e eeuw in fasen zijn huidige beloop kreeg. De Koningsweg zou in rudimentaire vorm dateren uit het laatste kwart van de 17e eeuw - de tijd dat stadhouder Willem III koning van Engeland was. De Koningsweg is nog steeds als belangrijke verbinding en als een ruimtelijk structurerend element aanwezig, vooral ook doordat hij als nederzettings- en ontginningsbasis functioneerde. De Hoenderloseweg werd in de loop van de 19e eeuw van een slingerend zandpad opgewaardeerd tot onderdeel van een half verharde landweg van Hoenderlo naar Arnhem. Deze had een beloop dat onder meer samenviel met de huidige, kaarsrechte Deelenseweg. De aanleg maakte deel uit van de grote ontginningen in dit deel van de zuidelijke Veluwe. De constructie van het vliegveld verliep volgens een bestaand ideaalplan, maar is vrijwel zeker ook naar de plaatselijke situatie voorbereid geweest. Start- en landingsfaciliteiten waren al kort na de bezetting operationeel en de plattegronden van de infrastructuur van kampementen waren voor het eind van 1940 voor een belangrijk deel ingevuld. Het vooroorlogse ideaalplan laat zich goed herkennen bij Fliiegerhorst Deelen, waar bovendien een hoog gelegen commandocentrum werd gebouwd op de Kop van Deelen. De technische functies en het eigenlijke vliegterrein of rolveld zijn vrijwel allemaal ten noorden van de Koningsweg gesitueerd, terwijl de woon- en verblijfsruimten, de wegtransportsector en de recreatieve voorzieningen, enz. vrijwel alle ten zuiden van de weg werden gebouwd. Bij de aanleg van het vliegterrein werd de daar bestaande verkeersinfrastructuur voor een deel dankbaar gebruikt:

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

** Dit is een registergegeven voor zover noodzakelijk voor de identificatie van het rijksmonument



meerdere wegen en paden werden verbreed en/of verbeterd. Bovendien is het aanwezige opgaande groen optimaal benut voor camouflagedoeleinden en werd er op de Kemper Heide een grootschalige ontginning uitgevoerd en werden er diverse gewassen ingezaaid, uit zowel economische als camouflage overwegingen. De egalisering van het rolveld en de aanleg van start- en landingsbanen en rol- en taxibanen op de Kemper Heide werd in verschillende, elkaar deels overlappende fasen gerealiseerd tussen mei 1940 en mei 1941. Binnen een jaar ontstonden vier start- en landingsbanen, waarvan de oudste ongeveer oost-west was gericht. De eerste werken werden al in mei en juni 1940 uitgevoerd; deze omvatten onder meer het egaliseren en weer bruikbaar maken van het door de Nederlanders omgeploegde terrein, waarbij een ongeveer oost-west gerichte, half of niet verharde vliegstrip tot stand is gekomen, die zich westelijk van de Kop van Deelen bevond. Het beloop hiervan is niet bekend, maar denkbaar is dat hij valt te vereenzelvigen met de vooroorlogse, kaarsrechte, nu nog slechts rudimentair aanwezige weg van Kop van Deelen naar Deelensche Start, die aansloot op een bosweg naar het zuidwesten, de huidige Karitzkyweg. Een tweede vooroorlogse verbinding op het tot ontwikkeling te brengen vliegterrein was de noord-zuid gerichte, toenmalige, vrijwel kaarsrechte Hoenderlosche Weg, waarvan nog resten in het terrein aanwezig zijn en waarvan enkele gedeelten in en na de oorlog zijn benut bij de aanleg en de verdere ontwikkeling van het vliegveld. Daarna werd een meer definitieve aanleg begonnen: van juli tot en met oktober 1940 is gewerkt aan twee start- en landingsbanen: de oost-westbaan en de noord-zuidbaan - beide zuidelijk van de provisorische eerste en vervolgens kwam in de periode november 1940 tot en met februari 1941 de derde baan tot stand, van zuidoost naar noordwest. Hiermee was het driehoekige banenstelsel compleet, dat - op de kaart of vanuit de lucht gezien - een op zijn rechter been liggende hoofdletter A vormt. Er vond stenen en betonnen verharding van de drie 50 m brede banen plaats, terwijl links en rechts ook nog een veiligheidsstrook van 25 m in acht werd genomen. Als markering zijn reflecterende stenen toegepast. De oost-west gerichte baan was het belangrijkste en deze werd aan weerszijden voorzien van betonnen afwateringsgoten, een soort riolering dus. Min of meer tegelijkertijd werden ook rolbanen rond het vliegterrein aangelegd, waardoor de koppen van de start- en landingsbanen met elkaar werden verbonden en de vliegtuigen dus posities konden kiezen. Het rolbaanstelsel werd zo veel mogelijk onder dekking van de bestaande begroeiing rond het terrein gerealiseerd door verbreding van de paden, terwijl ook daarbuiten soms gebruik werd gemaakt van de aanwezige infrastructuur. Dit laatste was onder meer het geval bij de uit de 19e eeuw daterende Rijdersweg en bij de weg van Kop van Deelen naar Deelensche Start en de aansluitende Karitzkyweg. Het rolveld en het stelsel van rolbanen, hadden niet de in het ideaalplan geschetste cirkelvorm, maar een spiegelbeeldige hoofdletter B-vorm, waaraan in het noorden nog enkele lussen waren toegevoegd. De omstreeks 15 m brede rolbanen waren uitgevoerd in verschillende materialen, waaronder baksteenklinkers en beton en ze waren omzoomd door betonnen banden, terwijl ze op meerdere plaatsen ook werden voorzien van afwateringsgoten.

De uit de oorlogsjaren daterende start- en landingsbanen zijn grotendeels nog goed herkenbaar. De banen volgen de lichte glooiingen van het terrein en zijn kennelijk bij de aanleg niet geheel uitgevlakt. Van de oorspronkelijk uit de 19e en het begin van de 20e eeuw daterende Hoenderlosche Weg en de vrijwel haaks hierop staande en mogelijk als provisorische startbaan gebruikte weg van Kop van Deelen naar Deelensche Start en verder richting Karitzkyweg zijn nog in het veld herkenbare langere en kortere relictten aanwezig. Terwijl de noord-zuidbaan is verlengd en geasfalteerd en aan de westzijde is voorzien van een taxibaan, zijn de beide 'benen' van de liggende letter A voor een groot deel intact gebleven. De banen zijn weliswaar deels voor de helft (d.w.z. in de breedte) afgegraven en deels overwoekerd met gras, maar het tracé en de lengte zijn grotendeels gehandhaafd, terwijl ook het plaveisel en de afwateringsgoten nog voor een belangrijk deel zichtbaar aanwezig zijn, zelfs bij het half afgegraven deel van de baan, waar de goten nog vrij in het terrein liggen. De banen zijn kennelijk uitgevoerd in parallel gelegde betonstroken, die zijn gescheiden door banden klinkers en / of keien, terwijl op meerdere plaatsen zichtbaar herstelwerkzaamheden zijn uitgevoerd in andere materialen. De goten zijn eveneens in beton uitgevoerd en ze worden afgedekt door betonnen deksels met dwarse gaten. Een markant punt is de samenkomst aan de oostzijde van het stelsel (de top van de letter A), waar beide banen over de volle breedte aanwezig zijn en een

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

** Dit is een registergegeven voor zover noodzakelijk voor de identificatie van het rijksmonument



groot, kruislings door scheidende banden doorsneden 'plein' vormen. De gemoderniseerde en verlengde noord-zuidbaan is voorzien van een nieuwe slijtlaag, maar volgt nog wel het uit de oorlogsjaren daterende tracé.

De rolbanen / taxibanen, die de koppen van de start- en landingsbanen verbonden, alsmede de banen waarlangs de vliegtuigen taxieden of konden worden opgesteld, werden - zoals voorzien in het ideaalplan - zo veel als mogelijk langs de bosranden geleid. Aan de zuid- en de westzijde van het vliegveld was dit mede mogelijk geworden door de annexatie van ruim 2000 ha van de aan de heide grenzende bossen van het park De Hoge Veluwe. Een belangrijk deel van de huidige fiets- en rijroutes binnen het oostelijk deel van het nationaal park gaat dan ook direct terug op deze uit de oorlog stammende rolbanen. Duidelijke voorbeelden zijn te vinden aan de noord- en westzijde van het terrein; ze bevinden zich direct aan de grenzen van het vliegveld. In het zuiden viel de rolbaan samen met de op 850 m van de Koningsweg lopende achtergrens van de ontginningen van onder meer de goederen Vrijland en Petersburg, die al spoedig werden gevorderd. In het oosten en noordoosten was de rolbaan iets minder goed beschermd, maar in het noordwesten boden de bossen van Deelensche Start zelfs voldoende dekking voor een tweetal parallelle taxibanen. In het bijzonder in dit gebied hield men tot op detailniveau rekening met de aanwezige begroeiingszones: de banen werden dicht tegen de uit de 19e eeuw stammende, als wind- en zandsingels aangelegde en rond 1940 nog steeds in vergelijkbare vorm aanwezige, langgerekte bosschages gesitueerd.

De rolbanen zijn net als de start- en landingsbanen nog goed in het veld herkenbaar en zijn ten dele in hun oorspronkelijke vorm behouden. In het bijzonder in het zuidelijk en zuidwestelijk deel van het terrein zijn gedeelten op volle breedte en in het originele materiaal behouden. Ook bij de rolbanen zijn beton en baksteen toegepast tussen smalle betonnen banden en hier en daar zijn nog delen van de afwateringsgoot zichtbaar. Het oorspronkelijke, vermoedelijk omstreeks 15 m brede wegprofiel is (vanwege hergebruik en winst in agrarische grond) niet overal meer aanwezig; specifieke plaatsen zijn het van zuidwest naar noordoost gerichte deel van de rolbaan ten noorden van de drie voormalige verwarmde hangars van het adres Koningsweg 17 c (de Reynouthoeve) en een ongeveer oost-west gericht deel ten noorden van het kamp de Zeven Provinciën. Beide fragmenten zijn buiten het huidige vliegveld gelegen, evenals enige onderdelen op het terrein van Nationaal Park De Hoge Veluwe; van deze laatste is het profiel overigens vrijwel overal versmald. Ze dienen thans als fietsroute en hiertoe zijn deze trajecten bovendien van een asfalt slijtlaag voorzien. Het gaat verder ook om een aantal thans op de hekken rond het vliegveld doodlopende - en daar voorbij, op het terrein van de Hoge Veluwe, opgebroken - fragmenten van eveneens als rolbaan aangelegde (of gebruikte voormalige land)wegen. De aansluiting van dit deel van de rolbaan aan het zuidelijk gedeelte - ongeveer op de achtergrens van de 19e-eeuwse ontginningen - wordt gevormd door een opvallende driehoekige wegstructuur, die (hoewel nu geasfalteerd) teruggaat op een aanleg uit de Tweede Wereldoorlog. Van het zuidelijk gedeelte van de rolbaan is aan het eind van de 20e eeuw een deel integraal opgeruimd ten behoeve van de aanplant van hoog opgaand groen, met als doel 'teruggave aan de natuur'. Van het oostelijk en noordoostelijk gedeelte van de rolbaan werden de breedte en het verloop weliswaar gehandhaafd, maar vanwege gebruik als ontsluitingsweg en taxibaan naar een aantal operationele gebouwen is hier meestal een asfalt slijtlaag aangebracht.

Langs de rolbanen werden in totaal vele tientallen technische ruimten gebouwd, hangars geconstrueerd of open scherfvrije vliegtuigopstelplaatsen gemaakt - zogenoemde 'Splitterboxen' (Duits) of 'funnels' (Engels). In principe werd hierbij voor de beschutting van begroeiing gekozen, maar soms ook doelbewust voor solitaire bouw in het open veld. In het laatste geval kan dat nauwelijks anders dan uit een oogpunt van 'afleiding' van de werkelijke concentraties van materieel zijn geweest. In vrijwel alle gevallen werd een vorm van camouflage toegepast, hetzij met netten, hetzij door het kiezen van bouwtypen die een agrarische functie simuleerden. Van de verschillende typen vliegtuigopstel- en werkplaatsen zijn vooral de zogenoemde 'Splitterboxen' of 'funnels' in een wijde kring

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

** Dit is een registergegeven voor zover noodzakelijk voor de identificatie van het rijksmonument



rond het vliegveld aangelegd. Daar waar van nature reeds hoog opgaande begroeiing aanwezig was werden open plekken gehakt en oneffenheden geëgaliseerd, waarbij het vrijkomende zand en andere materialen als bescherming tegen bomscherven en als camouflage konden worden toegepast door ze rondom in walletjes op te werpen.

In totaal moeten zo'n 75 werk- en opstelplaatsen zijn aangelegd, maar van de rond 60 buiten de 'Werft Vrijland-Noord' - het technische centrum - gelegen overdekte exemplaren zijn er slechts vijf over. Van de gebouwde verwarmde werkplaatsen en montagehallen ('Wärmehallen'), zijn de meeste vanuit camouflageoverwegingen als boerderij of schuur uitgevoerd. Niet zelden waren ze zelfs ook opzichtig op het land geplaatst, voorzien van een zadeldak (met wolfseind) en beschilderd met schijnvensters en schijndeuren. Naast zulke nadrukkelijk door de bouwwijze en de locatie gecamoufleerde opstelplaatsen zijn er ook hangars op het terrein gebouwd, waarvan er één relatief gaaf is bewaard. Enkele exemplaren van de expliciet als boerderij gecamoufleerde opstelplaatsen, alsook een voormalige locomotiefloods, zijn na de oorlog hergebruikt - toen écht als boerderij of schuur. Met name vier boerderijen uit de wederopbouwperiode - ze hebben de namen van de legendarische Vier Heemskinderen gekregen - spreken wat dit betreft tot de verbeelding, ook door hun nu niet streekeigen vormgeving en bepleistering. Bij verschillende opstel- en werkplaatsen waren wasplaatsen ingericht; ten minste één ervan bleef herkenbaar bewaard bij de boerderij Reynouthoeve. Naast deze opstelplaatsen zijn ook enige technische gebouwen en installaties op het vliegterrein verzezen, waarvan een deel in de jaren kort na de oorlog.

Een aantal nog bestaande - meer of minder complete of gave - hangars en Wärmehallen wordt hierna afzonderlijk beschreven. Van de Splitterboxen zijn absoluut én naar verhouding meer resten in het terrein herkenbaar gebleven, al zijn er wel verscheidene - meer of minder opzettelijk - overwoekerd geraakt. Van de Splitterboxen zijn nog vrij veel voorbeelden op en rond het huidige vliegveld te herkennen. Verscheidene van deze opstelplaatsen langs de (buitenste) rolbanen zijn nu met begroeiende wallen omzoomde velden; in enkele gevallen zijn ze als picknickterrein ingericht. Enkele van de meest duidelijke bevinden aan de noordwestzijde van de rolbaan, langs het van zuidwest naar noordoost gerichte deel ten noorden van de boerderij Reynouthoeve, maar ook ten oosten van deze boerderij zijn er enige. Weer enkele andere liggen aan het zuidelijk deel van de rolbaan, ongeveer ten noorden van het kamp Koningsweg-Noord en ook enige iets oostelijk hiervan, precies in de zone waar de rolbaan 'aan de natuur is teruggegeven'. Wat minder herkenbaar zijn de Splitterboxen in het noordelijk deel van het vliegterrein en ook die welke thans binnen het Nationale Park De Hoge Veluwe liggen. Ze zijn - vrijwel zonder uitzondering - in de loop der tijd wel verwilderd, maar zelfs het aantal op de kaart herkenbare exemplaren is sedert omstreeks 1955 nauwelijks meer veranderd.

Een belangrijk onderdeel van de infrastructuur werd gevormd door het in de periode juni 1941 tot februari 1942 tot stand gebrachte zogenoemde Bommenlijntje, een spooraansluiting vanaf Station Wolfheze, die het vliegveld vanuit het zuidwesten bereikte en enige vertakkingen kende. De spoorbaan bereikte het vliegveld uit het zuidwesten, het gebied van de Kemperberg en boog dan vrij scherp af naar het oosten om in een rechte lijn langs de zuidzijde van de rolbaan uit te komen. Er was een aftakking richting de bunker Diogenes en ook één in noordelijke richting - ten dele dwars over het zuidelijk deel van het vliegveld - naar het 'Luftminenlager', de bommenopslag.

Van de spoorlijn zijn relatief weinig zichtbare resten meer aanwezig. Het meest in het oog springend is de voormalige locomotiefloods, nu onderdeel van de boerderij Ritsaerthoeve; het van zuidoost naar noordwest lopende pad hierlangs maakte deel uit van het spoor. Verder is er nog een loswal aan de rolbaan en bovendien zijn hier en daar relicten van het voormalig tracé te herkennen. Dit is met name het geval op het terrein van Nationaal Park De Hoge Veluwe, waar ongeveer in het verlengde van de oost-west gerichte startbaan nog een licht gebogen aardebaan herkenbaar is.

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

** Dit is een registergegeven voor zover noodzakelijk voor de identificatie van het rijksmonument



Ook van andere structuren en elementen zijn nog een of meer voorbeelden op of nabij het vliegterrein voorhanden. Moeilijk herkenbaar zijn de nu op het terrein van De Hoge Veluwe gelegen voormalige munitieopslagplaatsen, waarvan de meeste fysieke onderdelen zijn gesloopt. Van een voormalige hangar in het noorden van het huidige vliegterrein zijn alleen de fundamenteën en de rails van de schuifdeuren nog goed in het veld waarneembaar: in de oksel van de verlengde startbaan en de meest noordelijke aansluiting hiervan op de nieuwe rolbaan met opstelplaatsen. Verder kwamen er onder meer een grote kompascompenseerschijf, een brandstofopslag en een aantal geschutsofstellingen op het rolveld tot stand, die met enige moeite terug te vinden zijn.

Als een van de meest wezenlijke aspecten van het vliegterrein en annexen moeten ten slotte het open karakter en de visuele en herkenbare ruimtelijk en functionele samenhang van de structuren en elementen worden genoemd. Het complex van weidse openheid, van start- en landingsbanen, rolbanen en opstelplaatsen en hangars van verschillende functie en omvang, van technische installaties en dergelijke ontleent zijn grootste monumentale en historisch-ruimtelijke betekenis aan de ruimtelijke en functionele samenhang ervan.

Waardering

TERREIN met AANLEG van het vliegterrein van Vliegveld Deelen, van algemeen belang als relatief gaaf onderdeel van een uit de Tweede Wereldoorlog stammend en door de Duitse bezetter opgezet groot militair vliegveld, vanwege: architectuurhistorische, stedenbouwkundige, historisch-geografische, techniekhistorische, krijgs- en cultuurhistorische en complex- en ensemblewaarden, die onder meer kunnen blijken uit de in belangrijke mate op lokale vormen geïnspireerde traditionalistische bouwtrant, uit de voor de bouwtijd kenmerkende onderdelen en details, uit de aanwezigheid van een grotendeels compleet en in ieder geval goed als zodanig herkenbaar stelsel van start- en landingsbanen en andere voor een vliegveld noodzakelijke onderdelen, uit de in het concept verwerkte, grotendeels reeds vooraf in het landschap aanwezige en grotendeels daarop geïnspireerde elementen, uit het quasi-authentieke beloop en de dito uitvoering van wegen en paden en de benutting van een deel hiervan in de rolbanen en de start- en landingsbanen, uit de quasi-agrarische functies van bebouwing en gronden, uit de relictten van technische innovatie - zoals de afwatering van het vliegterrein - uit de kunstmatig opgezette landelijke structuur met als doel tot in detaillering doorgevoerde camouflage, uit de op een reeds voor de oorlog gerealiseerd ideaalplan gebaseerde ruimtelijke hoofdlijnen en onderdelen van het vliegterrein en uit de interne samenhang van het vliegterrein met het totale militaire vliegveldconcept van Deelen, alsmede uit de onderlinge verwantschap van de hierbij toegepaste vormen, onderdelen en structuren.

Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

Subcategorie

Open verdedigingswerk

Functie

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

** Dit is een registergegeven voor zover noodzakelijk voor de identificatie van het rijksmonument