



Monumentnummer*: 531091

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* 31 augustus 2012
Kadaster deel/nr 82761/72

Woonplaats* Bunnik, Utrecht
Gemeente* Bunnik
Provincie* Utrecht

Locatiennaam Vechten
Locatieomschrijving tussen Rijnauwen en Vechten

Kadastrale gemeente*	Sectie*	Kadastraal object*	Appartement aanduiding	Grondperceel
Bunnik	A			7019
Bunnik	A			6741
Utrecht	N			1575
Bunnik	A			7020
Bunnik	A			7014
Utrecht	N			1828
Bunnik	C			361
Bunnik	C			360
Bunnik	A			3055
Bunnik	A			2680
Bunnik	A			4961
Bunnik	D			11
Bunnik	A			6187
Bunnik	D			143
Bunnik	C			286
Bunnik	A			3881
Bunnik	D			84
Bunnik	A			5882

* 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>
Bunnik	D			121
Bunnik	D			119
Bunnik	B			645
Bunnik	A			3054

*Omschrijving***

Cluster 41.

Inleiding

BETONBLOKKEN VAN TANKVERSPERRINGEN en TANKHINDERNIS / (ANTI)TANKGRACHT als onderdelen van lineaire en accesverdediging met loopgravenstelsels, groepsnesten, groepsschuilplaatsen, hindernissen en dergelijke. Het opwerpen van hindernissen om het oprukken van vijandelijke troepen te belemmeren of te vertragen kent een lange historie. Belangrijke kunstmatige hindernissen waren van oudsher onder meer grachten, waterlinies, omgehakte bomen en onklaar gemaakte bruggen. Met de opkomst van mechanisch (zoals de stoomtrein) en gemotoriseerd (pantservoertuigen en tank) transport is nog zwaarder materieel ingezet, waaronder de stalen en (gewapend) betonnen versperring. Eén van de vanaf het midden van de jaren '30 toegepaste systemen bestond uit schuin rechtop geplaatste en gepunte, stalen H-profielbalken, die niet alleen de doorgang voor zulke verkeersmiddelen sterk bemoeilijkten, maar die daaraan ook zware schade konden toebrengen. Dergelijke hindernissen werden samengesteld uit één (Type I) dan wel twee rijen (Type II) profielbalken. Tankhindernissen waren gewoonlijk opgebouwd uit samenhangende stelsels van barrières, waarin behalve water (bv. antitankgrachten) ook betonnen en stalen constructies (de echte tankversperringen) de voortgang vertraagden. Een andere hindernis was de tetraëder - een verplaatsbaar driehoekig betonblok dat (additioneel) groepsgewijze ook kon worden toegepast bij controleposten en bruggen. Het Nederlandse leger maakte aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog in de Nieuwe Hollandse Waterlinie onder meer gebruik van antitankgrachten en tankversperringen in de vorm van betonblokken met schuin hierin geplaatste stalen profielbalken. Het aantal aangelegde tankversperringen in de Hollandse Waterlinie is niet bekend; rond het jaar 2000 zijn er nog omstreeks 10 herkenbaar aanwezig, waarvan 1 compleet. Binnen het complex 'Tussenstelling Rijnauwen-Vechten' zijn resten van twee betonnen tankversperringen herkenbaar aanwezig: één in de Rhijnauwenselaan en een tweede in de Rijnsoever. Beide gaan ten dele schuil onder een asfaltlaag. Tankgrachten werden gewoonlijk zo veel mogelijk samengesteld uit bestaande (gegraven) waterlopen, die vaak ten dele verlegd en al dan niet met elkaar in verbinding gebracht een, zo mogelijk, zigzaggend verloop dienden te bezitten om het verdedigend vuur zo efficiënt mogelijk te kunnen benutten en het verband van de vijandelijke opmars te verstoren. Het zigzaggen is in de praktijk relatief schaars, als gevolg van het gebruik van bestaande wateren. Het niet met elkaar in verbinding brengen kon gevolg zijn van verschillende peilen van de desbetreffende grachten of van waterschaarste. De breedten en de taluds werden speciaal voor de verdedigingsfunctie aangepast: verbreding van bestaande waterlopen en het opwerpen van een aarden dekking aan de te verdedigen zijde waren usance. In de meeste gevallen zijn de werken na, of al tijdens de oorlog weer geëffend, waardoor er nu sprake is van zeldzaamheidswaarde. Ook in de Hollandse Waterlinie zijn op vele plaatsen tankgrachten tot stand gebracht. Het beloop van een van die grachten is nog goed herkenbaar in het gebied tussen de Kromme Rijn bij het Fort bij Rijnauwen en het Fort bij 't Hemeltje.

Omschrijving

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



BETONBLOKKEN VAN TANKVERSPERRINGEN en tankhindernis / (anti)tankgracht die als onderdelen van een aaneengesloten tankhindernis in de Rhijnauwenselaan en de Rijnsoever zijn aangebracht. De betonblokken van de tankversperringen dateren van kort voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog. Ter hoogte van resten van voormalige tankgracht in de ongeveer noord-zuid gerichte Rhijnauwenselaan in zowel rijweg als bermen geïncorporeerd, rechthoekig (gewapend) gietbetonnen blok van circa 4,50 x 10,00 m oppervlakte en omstreeks 1,00 m dikte, waarin over de volle breedte van de weg en de bermen twee rijen, rechthoekige, gietijzeren deksels van twee verschillende formaten voorkomen. Vanwege latere asfaltering van het wegdek is een gedeelte thans niet zichtbaar. De ijzeren deksels zijn globaal in vier, respectievelijk zes vierkanten onderverdeeld. In de noordelijke rij zijn de grotere en kleinere deksels twee om twee gerangschikt; in de zuidelijke om en om. Een vergelijkbaar betonblok, maar minder duidelijk herkenbaar, bevindt zich in de noordelijke weg langs de Kromme Rijn, iets oostelijk van Fort Rijnauwen: in de Rijnsoever, dicht bij de kruising Vossegatsedijk / Zandlaan / Vagantenpad. De zichtbare resten bevinden zich in de berm aan de noordzijde van de weg; er zijn vermoedelijk niet zichtbare resten aanwezig onder de asfaltlaag van de Rijnsoever. Na het uitnemen van de deksels en het in sleuven aanbrengen van onder twee verschillende hoeken schuin in het betonnen blok verankerde stalen H-profielbalken (zogenoemde 'asperges') kon de voortgang van voertuigen, waaronder tanks en pantservoertuigen worden belemmerd. De TANKHINDERNIS / (ANTI)TANKGRACHT maakt deel uit van een kilometers lange deels als waterbarrière ingerichte en ten dele uit wegversperringen bestaande hindernis op de Houtense Vlakte. De hindernis is in het laatste jaar voor de Duitse inval, in 1940, gerealiseerd uit aaneensluitende segmenten van verschillende wateren ten zuidoosten van de forten bij Rijnauwen, bij Vechten en bij 't Hemeltje. De tankgracht liep oorspronkelijk vanaf het noordelijke werk van de Werken bij Griftenstein tot voorbij het Fort bij 't Hemeltje. De gracht is later door de aanleg van De Uithof verdwenen; alleen voor de Werken bij Griftenstein liggen verder nog enige restanten. Het duidelijkst herkenbaar gebleven deel, dat aansloot aan de Kromme Rijn, bestaat uit een aantal relatief brede sloten, die in zigzaggend patroon ten oosten van de Tussenstelling Rijnauwen-Vechten van de Kromme Rijn naar de Rhijnauwenselaan lopen. De antitankgracht eindigt hier ter hoogte van de betonnen tankversperring met stalen profielbalken. Behalve de sloten zelf, zijn er weinig of geen sporen van de vroegere graaf- en aardwerken meer aan de oppervlakte herkenbaar, maar mogelijk zijn hiervan beneden het maaiveld nog sporen aanwezig.

Waardering

BETONBLOKKEN VAN TANKVERSPERRINGEN en TANKHINDERNIS / (ANTI)TANKGRACHT zijn van algemeen belang vanwege:

* Cultuurhistorische waarden als onderdelen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie zoals deze is ontworpen door C.R.T. Kraijenhoff en in eerste aanleg vanaf 1815 door hem, Jan Blanken en majoor-ingenieur Willem Offerhaus is gerealiseerd en daarna door anderen gedurende ongeveer 125 jaar versterkt en verbeterd.

* Krijgshistorische waarden als onderdeel van een aaneengesloten militaire verdedigingslinie tussen de voormalige Zuiderzee en de Biesbosch. Deze bestond hoofdzakelijk uit een samenhangend systeem van inundatievelden en bijbehorende inundatiemiddelen en van schootsvelden. Dit systeem werd aangevuld met diverse, uit verschillende perioden daterende typen gebouwde of aangelegde (verdedigings)werken die dienden tot of bijdroegen aan afsluiting van niet te inunderen terreinen of andere accessen.

* Architectuurhistorische waarden, in het bijzonder als uiting van de militair-strategische bouwkunde, die gebaseerd is op: a. het systeem van inundatie en accesverdediging (19de en 20ste eeuw), b. de wedloop met de zich versterkende offensieve middelen (20ste eeuw) c. het systeem van 'levende' veldversterking in de diepte (20ste eeuw)

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



De onderdelen zijn voorbeelden van speciaal ter verdediging tegen aanvalswagens en / of tanks aangelegde en / of ingerichte (anti)tankgracht met bij wegaccessen in gewapend beton, gietijzer en staal uitgevoerde versperringen, die gezamenlijk deel uitmaakten van een lineaire hindernis.

* Ensemblewaarde en situationele waarden als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Tevens vanwege de functionele en fysieke samenhang met de overige onderdelen van het complex en in het bijzonder als van een lineair systeem deel uitmakende fysieke versperringen in het acces van de Houtense Vlake.

* De onderdelen zijn tamelijk zeldzaam geworden en zijn representatief omdat de versperringen en hindernissen in hun fysieke context en samenhang herkenbaar zijn gebleven.

* De onderdelen zijn redelijk, respectievelijk matig gaaf bewaard omdat zowel de betonnen massa's, als een (belangrijk) deel van de constructies en toepassingsmogelijkheden hiervan en de waterlopen in situ waarneembaar en herkenbaar zijn gebleven.

Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

Subcategorie

Versperring

Functie

Tankgracht