



Monumentnummer*: 531765

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* 28 november 2014
Kadaster deel/nr 82971/197

*Woonplaats** Geldermalsen
*Gemeente** West Betuwe
*Provincie** Gelderland

Locatiennaam Acquoy
Locatieomschrijving Diefdijk

<i>Kadastrale gemeente*</i>	<i>Sectie*</i>	<i>Kadastraal object*</i>	<i>Appartement aanduiding</i>	<i>Grondperceel</i>
Beesd	L			795
Beesd	L			797
Beesd	L			254
Beesd	L			253
Beesd	L			726

*Omschrijving***

Cluster 65.

NIEUWE HOLLANDSE WATERLINIE

Inleiding

BRUG EN KRAANBRUG als toegangsbrug over de gracht rond het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk. Het ophalen of verwijderen / vernietigen van bruggen is sinds de oudheid een probaat middel om indringers te weren. Niet alleen werd zo de doorgang of overtocht over een waterloop, een droge of een natte gracht of een terreindiepte belemmerd of vertraagd, maar ook moest een aanvaller zelf zorgen voor middelen om de barrière eventueel zelf te nemen. Houten bruggen waren relatief snel te vernietigen, desnoods door ze in brand te steken. Stenen bruggen vergden een grotere en meer tijdrovende ingreep, al kon een springlading soms snel het gewenste effect sorteren. Met de komst van ijzeren bruggen - in de loop van de 19de eeuw op grote schaal toegepast in vele verschillende

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



varianten - bleef de tweede mogelijkheid bestaan, maar verdween de eerste. Bovendien was het opblazen van bruggen ook een grove manier van kapitaalvernietiging. Een van de manieren waarop ijzeren bruggen afgesloten konden worden was die van het uitnemen of ontoegankelijk maken van kleine delen ervan. Dit gebeurde vanaf het derde kwart van de 19de eeuw - behalve door ophalen - onder andere door de defensieve toepassing van zogenoemde kraanbruggen, zowel in wegen als in spoorwegen. Zulke kraanbruggen konden via verticale assen opzij worden geklapt om zo een open ruimte te maken. Civiele kraanbruggen waren eerder toegepast bij kruisingen van waterwegen en spoorlijnen, maar ze zijn onder meer ook in de Nieuwe Hollandse Waterlinie gebruikt bij de Diefdijk en bij Naarden. Kraanbruggen zijn een Nederlandse uitvinding van omstreeks 1845, die op naam staat van ir. F.W. Conrad.

Zowel aan de frontzijde als aan de keelzijde van het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk vond het grootste deel van de overspanning van het water plaats door middel van bruggen met onderspannen vakwerk en hooggelegen rijvloer; een kleiner deel van de overbrugging van de gracht door spoorweg en rijweg werd afgesloten door middel van kraanbruggen. De brug aan de frontzijde, over de Acquoyseweg, is al lang geleden opgevolgd door een dam. Mogelijk zijn resten van de landhoofden en de pijler in de huidige dam bewaard. De spoorbrug aan de keelzijde is vermoedelijk rond 1958 opgevolgd door een ander exemplaar en in 2008 is ook deze brug weer vervangen. De in 1958 vervangen spoorwegkraanbrug (of mogelijk het exemplaar dat aan de frontzijde lag) - die van een veel zwaarder uitvoering was dan die in de rijweg - werd hergebruikt als 'passeerbrug' naast het spoor. Deze brug is in 2008 eveneens uitgenomen en vervangen; dit brugdeel is opgeslagen in afwachting van mogelijk hergebruik. Nu resteren alleen nog de kraanbrug en de vaste vakwerkbrug in de rijweg aan de keelzijde in situ. Kraanbruggen zijn uiterst zeldzaam geworden; voor zover bekend is dit het enige complete, authentieke exemplaar. Brug en kraanbrug in de rijweg / toegangsweg zijn in 2011 gerestaureerd.

Omschrijving

BRUG EN KRAANBRUG aan de westzijde van het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk, die samen de toegang tot het kleine fort vormen. De gracht van het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk wordt overspannen door een verkeersbrug en een spoorbrug. De verkeersbrug bestaat uit een rond 1880 gebouwde vaste brug en een kraanbrug.

De vaste BRUG rust aan de westzijde op het landhoofd en aan de andere zijde op een hoog opgemetselde pijler. De vleugels staan in lijn met de landhoofden. Zowel in de pijler als in de beide landhoofden zijn, naast het bakstenen metselwerk, natuursteenblokken gebruikt. De vaste brug is een onderspannen vakwerkliggerbrug met hooggelegen rijvloer van omstreeks 20 m lengte. De brug is uitgevoerd in enkelvoudig vallend vakwerk met alleen in de middenvelden gekruiste diagonalen.

De uit dezelfde tijd daterende KRAANBRUG is geconstrueerd uit geklonken plaat- en hoekprofielijzeren delen en overspant circa 7 m. Deze aan de oostzijde van het water, aan het hoog opgaande metselwerk van het landhoofd gemonteerde brug kon opzij worden gedraaid door middel van een kwartronde heugel, nadat een planken vloer was uitgenomen. De brug rust aan de losse westkant, behalve op het landhoofd, op vier diagonaal naar het draaipunt geplaatste profielijzers. De kraanbrug van het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk vertegenwoordigt een hoge typologische en technische / cultuurhistorische zeldzaamheidswaarde.

Waardering

BRUG EN KRAANBRUG zijn van algemeen belang vanwege:

* Cultuurhistorische waarden als onderdeel 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

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



gedurende ongeveer 125 jaar is versterkt en verbeterd.

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

Het betreft hier een onderdeel uit de periode 1880-1885, namelijk een aan de militair-strategische bouwkunde gerelateerde uiting van historische waterbouwkunde, dienende als tweevoudige brug, bestaande uit een onderspannen vakwerkbrug met hoog rijdek en een hiermee in serie geschakelde complete kraanbrug.

* 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.

* Het onderdeel kraanbrug is zeldzaam geworden en representatief (karakteristiek) omdat slechts enkele vergelijkbare typen - maar incompleet - bewaard zijn gebleven; het onderdeel onderspannen vakwerkbrug met hoog rijdek is representatief omdat het een goed voorbeeld is van toepassing van dit type brug in een militaire situatie.

* Het onderdeel is gaaf bewaard omdat vrijwel alle essentiële onderdelen in situ en in functie zijn gehandhaafd.

Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

Subcategorie

Fort, vesting en -onderdelen

Functie