



## Monumentnummer\*: 531897

Smallepad 5  
3811 MG Amersfoort  
Postbus 1600  
3800 BP Amersfoort  
[www.cultureelerfgoed.nl](http://www.cultureelerfgoed.nl)

T 033 421 74 56  
E [info@cultureelerfgoed.nl](mailto:info@cultureelerfgoed.nl)

Status rijksmonument  
Inschrijving register\* 30 januari 2015  
Kadaster deel/nr 82963/71

Woonplaats\* Vuren  
Gemeente\* West Betuwe  
Provincie\* Gelderland

Kadastrale gemeente\* Vuren  
Sectie\* S  
Kadastraal object\*  
Appartement aanduiding  
Grondperceel 750

### Omschrijving\*\*

Cluster 73.

NIEUWE HOLLANDSE WATERLINIE

#### Inleiding

BRUG, KRAANBRUG EN BRUGHOOFD (west), als onderdelen van de toegang tot het Fort bij Vuren. 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 19e eeuw op grote schaal toegepast in vele verschillende 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 19e eeuw - behalve door ophalen - onder andere door de defensieve toepassing van zogenoemde kraanbruggen, zowel in wegen als in spoorwegen. Zulke kraanbruggen konden via een verticale as 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, zoals bij de Diefdijk, te Naarden en bij het Fort bij Vuren. Bij het Fort bij Vuren lagen aanvankelijk twee afzonderlijke bruggen die onder een stompe hoek van

\* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



ongeveer 600 ten opzichte van elkaar samenkwamen op hetzelfde landhoofd aan de buitenzijde van de gracht. De zuidelijke kruiste de torengracht en de noordelijke de keelgracht van de (vroegere) lunet. De eerste is in een later stadium verwijderd. De andere, die ook een zogenoemde kraanbrug omvatte, is ten dele gehandhaafd. Het grootste deel van de overspanning van het water bij het Fort bij Vuren vond plaats door middel van een ijzeren brug met leuning en met gekruiste of spinwebverbindingen tussen de stijlen; een kleiner deel werd afgesloten door middel van een kraanbrug maar de kraanbrug werd feitelijk buiten gebruik gesteld en is deels vervangen. Het geheel dateert vermoedelijk uit de periode 1850-1880. De drie hoofden zijn in later jaren overspannen door een brug op ijzeren balken, waarbij de kraanbrug ten dele is gehandhaafd. De kraanbrug en de liggerbrug zijn inmiddels gerestaureerd en deels gereconstrueerd.

#### Omschrijving

BRUG, KRAANBRUG EN BRUGHOOFD (west), toegang gevend tot het Fort bij Vuren en bestaande uit twee afzonderlijke overbruggingen van de gracht. De twee brughoofden en het tussenhoofd van de brug over de keelgracht zijn gehandhaafd; de liggerbrug en de kraanbrug zijn gereconstrueerd en / of gerestaureerd. Zuidelijk hiervan ligt ook het brughoofd of landhoofd van de niet meer bestaande brug naar de toren, een combinatie van ontsluitingen die zeldzaam was.

De keelgracht van het Fort bij Vuren werd aan de keelzijde overspannen door een ongeveer 4 m brede toegangsbrug bestaande uit een ca. 8 m lange, vaste brug, uitgevoerd als liggerbrug aan de landzijde (westzijde) en in het verlengde hiervan een kraanbrug van ruim 4 m lengte aan de fortzijde. De brug omvat twee landhoofden en een tussenhoofd.

De aan de oostzijde van het water aan het hoog opgaande metselwerk van het landhoofd op verticale stangen gemonteerde KRAANBRUG kan opzij worden gedraaid door middel van een kwartronde heugel, nadat de houten vloer is uitgenomen. Aan de losse kant rust de kraanbrug op een gemetselde, afgeronde pijler, terwijl het opzij klappen plaatsvindt op diagonaal naar het draaipunt geplaatste stangen. Het dek uitgevoerd in ijzer met H-profiel. De leuning is vermoedelijk uitgevoerd in hout.

De vaste BRUG is uitgevoerd als een vaste liggerbrug waarvan de uiteinden rusten op het landhoofd (west) en een afgeronde, gemetselde pijler (in het midden). De ijzeren leuning is voorzien van spinwebvormige verbindingen tussen de stijlen. Aan de westzijde is de brug afsluitbaar door middel van gepunt hekwerk.

Aan de zuidzijde van de vaste brug bevindt zich nog het BRUGHOOFD of landhoofd van de sinds de samenvoeging van de twee fortdelen, rond 1875, niet meer bestaande afzonderlijke brug naar de toren. Het hoofd is enigszins naar het zuidoosten gericht.

#### Waardering

BRUG, KRAANBRUG EN BRUGHOOFD (west) van het Fort bij Vuren 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 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).

\* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



Het betreft een ensemble van aan militair-strategische bouwkunde gerelateerde uitingen van historische waterbouwkunde die oorspronkelijk vermoedelijk dateerden uit de periode 1850 -1880 en die een zeldzaam voorbeeld omvatten van een kraanbrug en een liggerbrug, gecombineerd met een brughoofd van een niet meer bestaande brug die de ontsluiting vormde van de toren.

\* Ensemblewaarde en situationele waarden als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en vanwege de functionele en fysieke samenhang met de overige onderdelen van het complex.

\* Het onderdeel kraanbrug en de combinatie, waarvan ook het hek deel uitmaakt, zijn zeer zeldzaam geworden omdat vrijwel alle vergelijkbare bruggen in de loop der tijd zijn gesloopt of verwijderd.

\* Het onderdeel is redelijk bewaard omdat kenmerkende onderdelen en herkenbaarheid van de functie bewaard zijn gebleven en zijn versterkt door restauratie.

*Hoofdcategorie*

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

*Subcategorie*

Fort, vesting en -onderdelen

*Functie*