



Monumentnummer*: 532344

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

T 033 421 74 56
E info@cultureelerfgoed.nl

Status rijkmonument
Inschrijving register* 16 september 2016
Kadaster deel/nr 82772/26

Woonplaats* Gemeente* Provincie*
Utrecht Utrecht Utrecht

Locatiennaam Locatieomschrijving
Utrecht Fort Blauwkapel

Kadastrale gemeente*	Sectie*	Kadastraal object*	Appartement aanduiding	Grondperceel
Utrecht	H			1800
Utrecht	H			2208
Utrecht	H			2179
Utrecht	H			2217
Utrecht	H			1624
Utrecht	H			203

Omschrijving**

Cluster 33. Betonblokken van (Tank)versperringen.

NIEUWE HOLLANDSE WATERLINIE

Inleiding

6 BETONBLOKKEN VAN (TANK)VERSPERRINGEN als resten van hindernissen voor verkeer aan de uiterste noord- en zuidzijden van het fort, waarvan twee, mogelijk drie van Nederlandse en twee van Duitse origine en uitgevoerd als betonblokken voor de plaatsing van stalen profielbalken ('asperges'). Tevens een versperring uitgevoerd als betonblok voor fixatie van tetraëders. 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.

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



Met de opkomst van mechanische (zoals de stoomtrein) en gemotoriseerde (pantservoertuigen en tank) verkeersmiddelen 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 konden worden samengesteld uit één (Type I) dan wel twee rijen (Type II) profielbalken. Na het uitnemen van de gietijzeren deksels en het in sleuven aanbrengen van schuin in het betonnen blok verankerde, gepunte, stalen profielbalken (zogenoemde 'asperges') kon de voortgang van voertuigen, waaronder tanks en pantservoertuigen worden belemmerd. Tankhindernissen waren gewoonlijk opgebouwd uit samenhangende stelsels van barrières, waarin behalve water (waaronder vooral antitankgrachten) ook betonnen en stalen constructies (de tankversperringen) de voortgang moesten vertragen. Een andere bekende hindernis was de tetraëder - een verplaatsbaar driehoekig betonblok (ook wel een stalen constructie), dat groepsgewijze kon worden toegepast bij controleposten, wegdoorgangen en bruggen. Het Nederlandse leger maakte aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog in de Nieuwe Hollandse Waterlinie onder meer gebruik van antitankgrachten en betonblokken met stalen profielbalken. Het aantal aangelegde tankversperringen in de Nieuwe Hollandse Waterlinie is niet bekend; rond het jaar 2000 waren er nog ongeveer 10 herkenbaar aanwezig, waarvan 1 compleet. In de volgende jaren zijn er op meerdere plaatsen exemplaren (opnieuw) aangetroffen, die ten dele aan dit aantal zijn toe te voegen. Behalve door de Nederlandse verdediging, zijn in 1944-1945 ook vanwege de Duitse troepen twee tankversperringen op Fort Blauwkapel gemaakt. Binnen het complex Fort Blauwkapel zijn hierdoor resten van vier (tank)versperringen herkenbaar; een vijfde ligt onder het asfalt ten noordoosten van het werk. Het duidelijkst zijn de twee Duitse versperringen aan de noordzijde en de zuidzijde van het fort, beide in de Kapelweg. De noordelijke (nr. 1) ligt nabij de samenkomst met de Bastionweg en de zuidelijke (nr. 2) nabij de (nieuwe) toegangsbrug tot het fort. Deze beide betonblokken zijn nog voorzien van ingebetonneerde stukken spoorrails in de berm van de Kapelweg. Pal naast de noordelijke Duitse tankversperring ligt het betonblok van een Nederlandse tankversperring (Type II) (nr. 3). Ook aan de zuidzijde van het fort - voor de brug naar het reduit - is nog een betonblok aanwezig; hiervan zijn alleen nog indirecte sporen waarneembaar (nr. 4). Dit betreft een betonnen fundering met een aantal ogen, waaraan door middel van kettingen tetraëders konden worden bevestigd. In de weg ten noordoosten van het fort ligt onder het asfalt bovendien nog de fundering van een Nederlandse tankversperring (nr. 5), die aansluit op een met een haakse knik aangelegde, maar intussen verlande tankgracht uit 1939-1940, die was gelegen tussen deze weg en de spoorlijn Utrecht-Hilversum. In de Bastionweg, nabij de toegang tot het reduit bevinden zich in de weg sporen die kunnen duiden op een betonblok van een tankversperring (nr. 6).

Omschrijving

6 BETONBLOKKEN VAN (TANK)VERSPERRINGEN die vijandelijke doorgang in beide richtingen langs de Kapelweg en via de aan de zuidzijde rond het fort gelegde omleidingsweg moesten (ver)hinderen. 1. De Duitse versperring in de Kapelweg aan de noordzijde van het fort wordt geflankeerd door de fortgracht ter plaatse, die aldus deel uitmaakte van de hindernis. Het werk bestaat uit een betonblok dwars over de weg (ca. 12 x 3 m), dat deels schuil gaat onder asfalt, maar waarvan ter weerszijden van het wegdek delen zichtbaar zijn en waarin aan beide zijden stalen, naar het noorden gerichte profielbalken voorkomen. 2. Ook de Duitse versperring in de Kapelweg aan de zuidzijde van het fort wordt geflankeerd door de fortgracht ter plaatse, waarmee deze dus deel uitmaakte van de hindernis. Het werk bestaat uit een betonblok dwars over de weg (ca. 10 x 3 m), dat deels schuil gaat onder asfalt, maar waarvan ter weerszijden van het wegdek delen zichtbaar zijn en waarin aan beide zijden stalen, naar het zuiden gerichte profielbalken voorkomen. 3. Direct zuidelijk naast de Duitse tankversperring no. 1 ligt een betonblok van een Nederlandse tankversperring (Type II), waarin stalen (H-)profielbalken konden worden geplaatst. 4. Een versperring aan de zuidzijde van het fort in de met hardstenen behakte keien (kinderhoofdjes) geplaveide toegang tot het reduit. De versperring gaat geheel schuil onder het wegdek maar is in de bermen wel

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



zichtbaar. Deze versperring was niet voorzien van balken, maar bestond uit een betonnen fundering met een aantal nog zichtbare ogen, waaraan door middel van kettingen tetraëders konden worden bevestigd. 5. Een aan de noordoostzijde van het fort onder het asfalt van de Bastionweg gelegen, onzichtbaar geworden betonnen fundering / betonblok van een Nederlandse versperring Type I of II, aansluitend op het verlande restant van een tankgracht uit 1939-1940, gelegen tussen deze weg en de spoorlijn Utrecht-Hilversum. 6. Een versperring type I of II aan de zuidzijde van het fort, zuidelijk van het reduit in de Bastionweg, ter plaatse van de afsplitsing van het westelijk onderhoudspad. Ook dit exemplaar gaat geheel schuil onder het wegdek en het aangrenzend plaveisel. De locatie van het werk is indirect waarneembaar door de overgang van type wegdek en schade daaraan.

Waardering

6 BETONBLOKKEN VAN (TANK)VERSPERRINGEN op Fort Blauwkapel 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 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 en 20ste eeuw), b. de wedloop met de zich versterkende offensieve middelen (19de en 20ste eeuw), c. het systeem van 'levende' veldversterking in de diepte (20ste eeuw).

Het betreft hier twee of drie onderdelen uit de periode 1935-1940 en twee van 1944-1945 die voorbeelden zijn van speciaal ter verdediging tegen aanvalswagens en / of tanks aangelegde gewapend betonnen, gietijzeren en stalen versperringen, die deel uitmaakten van verder uit een natte gracht of een inundatiezone bestaande hindernissen. En het gaat verder om één zeldzaam voorbeeld is van een Nederlandse versperring uit de vooroorlogse periode, die bestond uit een betonblok met stalen ringen waarmee betonnen tetraëders door middel van kettingen gefixeerd konden worden.

* 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.

* Archeologische waarden vanwege de (mogelijk) in de bodem aanwezige resten en/of sporen van (deze en andere) versperringen, waarvan zeker (no. 5) één in de weg ten noordoosten van het fort ligt onder het asfalt, bestaande uit de fundering van een vijfde, Nederlandse, tankversperring, die aansluit op het verlande restant van een tankgracht uit 1939-1940 tussen deze weg en de spoorlijn Utrecht-Hilversum en mogelijk één in de Bastionweg ten zuiden van het fort (no. 6).

* De onderdelen zijn (relatief) zeldzaam geworden en representatief omdat de versperringen in fysieke context en ten dele compleet met profielbalken in situ en naar functie herkenbaar zijn gebleven.

* Drie van de onderdelen zijn redelijk gaaf bewaard omdat zowel hun betonnen massa, als (belangrijke) delen van de constructie en van de toepassingsmogelijkheden in situ waarneembaar en herkenbaar zijn, terwijl twee ervan slechts indirect waarneembaar, maar wel in situ bewaard zijn.

Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

Subcategorie

Versperring

Functie

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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