



**Monumentnummer\*: 532372**

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\* **11 november 2016**  
Kadaster deel/nr **82769/175**

*Woonplaats\** **De Bilt, Utrecht**      *Gemeente\** **De Bilt, Utrecht**      *Provincie\** **Utrecht**

<i>Kadastrale gemeente*</i>	<i>Sectie*</i>	<i>Kadastraal object*</i>	<i>Appartement aanduiding</i>	<i>Grondperceel</i>
De Bilt	C			2192
De Bilt	C			2194
De Bilt	C			2196
De Bilt	C			2204
De Bilt	C			2252
De Bilt	M			222
De Bilt	M			223
De Bilt	M			224
De Bilt	C			2198
De Bilt	C			2199
De Bilt	M			148
De Bilt	M			149
De Bilt	C			2197

*Omschrijving\*\**

Cluster 37. Tankhindernis / (anti) Tankgracht.

NIEUWE HOLLANDSE WATERLINIE

Inleiding

\* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



Resten van een TANKHINDERNIS / (ANTI)TANKGRACHT, als onderdeel van een lineaire en accesverdediging met loopgravenstelsels, kazematten, (groeps)schuilplaatsen, versperringen en dergelijke, hier behorend tot het complex Werken bij Griftensteijn. (Anti)tankgrachten werden gewoonlijk zo veel mogelijk samengesteld uit bestaande (gegraven) waterlopen, die vaak ten dele verlegd, verbreed 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, het beloop daarvan te camoufleren 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 wateren 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 Nieuwe Hollandse Waterlinie zijn in 1939-1940 (anti)tankgrachten tot stand gebracht. Eén hiervan liep oorspronkelijk vanaf het noordelijke einde van de Werken bij Griftenstein tot voorbij het Fort bij 't Hemeltje in het zuiden. De gracht is later door de aanleg van De Uithof grotendeels verdwenen; alleen ten (zuid)oosten van de Werken bij Griftensteijn en in het Kromme Rijngebied liggen nog restanten. Het geheel maakte deel uit van een kilometers lange, deels als waterbarrière ingerichte en met wegversperringen aangevulde, reeds bestaande keten van hindernissen op de Houtense Vlakte en het gebied ten oosten van Utrecht. De tankhindernis is in het laatste jaar voor de Duitse inval gerealiseerd door het verbinden van segmenten van verschillende, in hoofdzaak aanwezige wateren ten oosten en ten zuidoosten van Utrecht. De hindernis diende om eventueel oprukken van gevechtswagens via wegaccessen of over de (droge) agrarische gronden tegen te gaan.

Het opwerpen of graven 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. Het Nederlandse leger maakte aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog in de Nieuwe Hollandse Waterlinie onder meer gebruik van (anti)tankgrachten 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 waren er nog omstreeks 10 herkenbaar aanwezig, waarvan 1 compleet, maar in de eerste jaren van de 21ste eeuw zijn meerdere exemplaren 'herontdekt'. Binnen het complex 'Werken bij Griftensteijn' zijn echter geen zichtbare resten van een betonnen versperring meer aanwezig, wat tot gevolg heeft dat de doorlopende barrière niet goed herkenbaar meer is.

#### Omschrijving

Resten van een TANKHINDERNIS / (ANTI)TANKGRACHT, hier behorend tot het complex Werken bij Griftensteijn. Het beloop van de (anti)tankgracht bij Griftenstein is nog herkenbaar in het gebied tussen de huidige A 28 ten oosten van Knooppunt Rijnsweerd tot voorbij de N 237 (de Utrechtseweg / Biltsestraatweg). Door aanleg van dwarsverbindingen vormden bestaande sloten hier over een afstand van ongeveer 1 kilometer een doorlopende, min of meer zigzaggende hindernis. Behalve deze sloten zelf, zijn er weinig of geen sporen van vroegere graaf- en aardwerken meer aan de oppervlakte herkenbaar, maar mogelijk zijn hiervan beneden het maaiveld nog wel sporen of resten aanwezig.

#### Waardering

\* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



De resten van een TANKHINDERNIS / (ANTI)TANKGRACHT ten oosten van de Werken bij Griftensteijn 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.

\* 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).

Het onderdeel is een voorbeeld van een speciaal ter verdediging tegen aanvalswagens en / of tanks aangelegde en / of ingerichte (anti)tankgracht die deel uitmaakte van een veel langere 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 een van een lineair systeem deel uitmakende fysieke hindernis ten oosten en ten zuidoosten van Utrecht.

\* Het type onderdeel is tamelijk zeldzaam geworden en is representatief omdat de tankhindernis in zijn fysieke context en samenhang herkenbaar is gebleven.

\* Het onderdeel is redelijk gaaf bewaard gebleven, wat betekent dat een deel van de toepassingsmogelijkheden van de waterlopen in situ waarneembaar en herkenbaar is gebleven.

*Hoofdcategorie*

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

*Subcategorie*

Gracht (B)

*Functie*