



**Complexnummer: 531760**

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

T 033 421 74 56  
E info@cultureelerfgoed.nl

#### Complexnaam

NHW-Werk op de Spoorweg by Diefdijk

#### Aantal complexonderdelen

7

#### Monumentnummers van complexonderdelen

531761, 531762, 531763, 531764, 531765, 531766, 532025

#### Woonplaats

Acquoy

#### Gemeente

West Betuwe

#### Provincie

Gelderland

#### Locatie van het hoofdoject

Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk, Geldermalsen

#### Complexomschrijving

Cluster 65. Complexomschrijving. Zie ook objectnummer 531766.

NIEUWE HOLLANDSE WATERLINIE

COMPLEX WERK OP DE SPOORWEG BIJ DE DIEFDIJK

#### Inleiding

De Nieuwe Hollandse Waterlinie vormde van 1815 tot februari 1940 de hoofddefensielinie van het Koninkrijk der Nederlanden. De 85 kilometer lange verdedigingslinie die is gebaseerd op een uitgestrekte waterbarrière gesteund door militaire versterkingen, strekte zich uit van de Zuiderzee bij Muiden tot aan de Biesbosch bij Werkendam. De breedte varieerde van slechts enkele honderden meters ten oosten van Utrecht, tot 7,5 km en zelfs meer dan 10 km in de Vijfheerenlanden. Het typisch Hollandse defensiesysteem van inundaties was de verbeterde voortzetting van de eens zo succesvolle (oude) Hollandse Waterlinie uit 1672. Het concept voor een waterlinie dateert al uit 1589, toen prins Maurits opdracht kreeg van de Staten van Utrecht en Holland om te onderzoeken hoe de jonge Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden op een zo efficiënt mogelijke manier kon worden verdedigd. Door een optimaal gebruik van de geografische omstandigheden kon een bijzondere verdedigingslinie worden aangelegd. Daar waar hoog Nederland overgaat in het laag gelegen poldergebied is het tamelijk eenvoudig om land onder water te zetten met behulp van sluizen of het doorsteken van dijken. Aan de tastbare onderdelen van deze voornamelijk 'papierene tijger' werd eeuwenlang gesleuteld. Na WOII speelde de Nieuwe Hollandse Waterlinie geen rol van betekenis meer in de hoofddefensie. En in 1951 werden veel onderdelen van de Linie

\* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



gedeclassificeerd, waarmee de opheffing van de Linie als zodanig een feit was.

#### Een verbeterde Waterlinie

De grond- en waterslag voor een verbeterde nieuwe Hollandse Waterlinie werd gelegd in de Franse tijd in 1796/97 door de directeur der Hollandse Fortificatiën C.R.T. Kraijenhoff. In zijn Memorie betreffende de eerste of capitale Waterlinie beschrijft Kraijenhoff gedetailleerd hoe de (oude) Hollandse Waterlinie er toen voorstond en geeft hij aan hoe deze Linie verbeterd zou moeten worden. Tevens bepleit hij een oostwaartse verlegging van de Linie om de stad Utrecht binnen de Linie te brengen, beschermd door een aaneenschakeling van voorposten. Niet alleen omdat Utrecht een belangrijke garnizoensstad was, maar vooral om te voorkomen dat de vijand de waterhindernis zou kunnen aftappen. De aanbevelingen die hij deed vormden het concept voor wat later de Nieuwe Hollandse Waterlinie gaat worden. In 1811 werden de plannen zelfs door Keizer Napoleon goedgekeurd: *La ligne de Naarden à Gorcum doit donc être considérée comme la vraie ligne de l'Empire*. Mede vanwege militaire en politieke ontwikkelingen werd het plan echter niet verder uitgewerkt. Na het vertrek van de Fransen, bij de aanloop tot het nieuwe Koninkrijk der Nederlanden in het najaar van 1814, diende Kraijenhoff opnieuw een nota in, waarin zijn voorstellen uit 1796 en 1811 waren geactualiseerd. Daarop besloot Koning Willem I in het voorjaar van 1815 tot de aanleg van een nieuwe Waterlinie, toen nog 'Utrechtse Linie' genoemd. De militaire en waterstaatkundige werken voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie zouden het grootste en duurste infrastructurele project worden dat ooit in Nederland is uitgevoerd.

#### Bouwen aan een perfect systeem

Evenals de 'Oude' Hollandse Waterlinie steunde de 'Nieuwe' op uitgebreide - maar nu beter beheersbare - inundaties, waarbij forten en batterijen de inlaatpunten (sluizen) beschermden en de niet te inunderen terreinstroken en andere accessen afsloten. Samen met de waterbouwkundige Jan Blanken, inspecteur-generaal van Waterstaat, ontwikkelde Kraijenhoff als inspecteur-generaal der Fortificaties (1814-1826) de 'natte' plannen voor de Nieuwe Waterlinie en werd opdracht gegeven aan majoor-ingenieur Willem Offerhaus voor de bouw van een fortenkring om Utrecht. Tot aan Nieuwersluis werd het tracé van de (oude) Hollandse Waterlinie langs de Vecht aangehouden. Vanaf Nieuwersluis volgde de nieuwe linie de Vecht, tot enkele kilometers ten noorden van Utrecht. Daar moest de linie oostelijk om de stad heen buigen, om vervolgens langs de Vaartse Rijn verder te gaan tot aan de sluizen van Vreeswijk aan de Lek. Voorts sloot de nieuwe Waterlinie aan op het zuidelijke tracé dat in 1787 was verplaatst naar de Diefdijk en de Linge. Er dienden vijf zogenaamde 'inundatiekommen' te komen met op de accessen permanente verdedigingswerken. Op een zestal cruciale plekken werden door Blanken ontworpen waaiersluizen gebouwd. Deze sluizen, die zelfs tegen hoog water in geopend konden worden, waren ideaal voor militaire inundaties. De inrichting van een optimaal inundatiestelsel en de aanleg van de onmisbare permanente verdedigingswerken duurden, met onderbrekingen, van 1815 tot 1886. Dat de realisatie van de nieuwe Waterlinie zoveel tijd kostte, had alles te maken met de (internationale) politieke en militair-technische ontwikkelingen en de ingrijpende infrastructurele en waterstaatkundige veranderingen gedurende de negentiende eeuw. We kunnen in die eeuw een viertal bouwperiodes onderscheiden. In de eerste fase van 1815-1826 werden de versterkingen rondom Utrecht gerealiseerd. Vervolgens bouwde de Dienst der Fortificatiën van 1841 tot 1864 de torenforten bij de rivieraccessen en tussen 1867-1872 vonden overal in de Linie verbeteringen plaats. Ten slotte werden tussen 1871 en 1886 de laatste forten van de Linie gebouwd. In de twintigste eeuw veranderden de militaire tactieken drastisch en werden veldversterkingen tussen de forten aangelegd met diverse werken van gewapend beton.

#### Bouwfasen in de negentiende eeuw

---

\* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



Gedurende de eerste bouwphase werd tussen 1816 en 1826 op de kwetsbare accessen rondom Utrecht een vijftal forten gebouwd. De eenvoudige werken bestonden uit aarden omwallingen, die precies in het hart van de te beveiligen weg of kade waren gelegen. De forten werden omgeven door een gracht en op de hoofdwal was de opstelplaats voor het geschut. De vorm en de omvang van de forten werden bepaald door de breedte van het acces en de ligging van de inundatiemiddelen. Op de hoog gelegen - en dus niet te inunderen - Houtense Vlakte werden vier lunetten gebouwd. Deze V-vormige versterkingen werden voorzien van zware bakstenen bekledingsmuren. Ten zuiden van Utrecht bouwde men ter bescherming van de inundatiesluizen forten bij Jutphaas, Vreeswijk en Culemborg. De volgende bouwphase diende zich aan nadat Nederland in 1839 België als onafhankelijke staat had erkend. Reorganisatie en vernieuwing van het verdedigingsstelsel waren nodig. Koning Willem II besloot tot een geconcentreerde verdediging, met de Nieuwe Hollandse Waterlinie als hoofddefensielinie. De vestingen en linies aan de landsgrenzen dienden om een eventuele vijandelijke opmars te vertragen, zodat de inundaties van Waterlinie tijdig konden worden gerealiseerd. De tweede actieve bouwperiode van de waterlinie duurde van 1841 tot 1864 en vond plaats, ondanks ingrijpende bezuinigingen op defensie (de omvang van het leger werd gehalveerd). Onder leiding van genieofficier Merkes van Gendt werden op de dijkaccessen langs de rivieren torenforten gebouwd. Bij de rivieraccessen van de Vecht, Lek, Linge en Waal verrezen ronde bakstenen torenforten. In diezelfde periode kregen veel kleinere werken van de linie 'bomvrije' gebouwen o.a. in de vorm van vierkante wachthuizen binnen de redoutes. Met de Napoleontische term 'bomvrij' (à l' épreuve de bombe) bedoelde men dat ze bestand waren tegen contemporain geschut. Het waren veelal wachthuizen met zware, gemetselde muren. Enige versterkingen op de dijkaccessen in het Vechtplassengebied, die nog uit de Franse tijd dateerden, werden vervangen door eenvoudige forten of redoutes. In 1853 werd de Kringenwet ingevoerd die bepaalde dat er binnen cirkel van 1000 meter van de forten beperkte bouw- en beplantingsvoorschriften golden i.v.m. een vrij schootsveld. Binnen deze kringen vinden we dan ook soms houten bebouwing. In 1951 werd de Kringenwet opgeschort en in 1963 ingetrokken. Omstreeks 1864 leek de Nieuwe Hollandse Waterlinie min of meer voltooid. Maar ontwikkelingen voor en tijdens de Frans-Duitse oorlog van 1870 brachten talloze tekortkomingen aan het licht, zowel op bouwkundig en wapentechnisch, als op tactisch gebied. Kolonel Kromhout kreeg de taak om de organisatie van de Waterlinie beter te structureren. Er waren veel te weinig bomvrije onderkomens voor manschappen en bomvrije magazijnen voor munitie. Bovendien bleken de zware muren van de hoge torenforten lang niet zo 'bomvrij' als ze heetten te zijn. Maar ook de nieuwe en de verbeterde 'bomvrije' forten bleken kort na oplevering alweer verouderd. In de daaropvolgende jaren werden de kwetsbare torens daarom beveiligd. Om de torens tegen directe treffers te beschermen, werd een zogenaamde 'contrescarp' aangebracht, een halfgrondgaande aanaarding van een dik kleipakket of een gemetselde en aangeaarde galerij die los stond van de toren en daar in een ruime halve cirkelvorm omheen lag. Ook veel andere bomvrije wachthuizen kregen een stevige aarden dekking. De derde bouwperiode (1867 - ca. 1872) volgde o.a. na de uitvindingen van geschut met een getrokken loop (ca. 1860). Dit ver dragende en nauwkeuriger geschut maakte duidelijk dat de werken in de Waterlinie toch zeer kwetsbaar waren. De forten misten dekkingsmogelijkheden voor manschappen en materieel. Er was behoefte aan bomvrije remises voor geschut en bomvrije kazernes voor de manschappen. Bovendien dienden de wallen te worden verzaaid. Door de toegenomen reikwijdte van de projectielen moesten de steden Naarden en Utrecht, die in de frontlinie kwamen te liggen, op grotere afstand worden verdedigd. Daarom werden vooruitgeschoven posten aangelegd. Het centraal gelegen Utrecht was al een kruispunt van wegen, maar werd sinds de jaren '60 ook een knooppunt van een nieuwe vorm van infrastructuur: de spoorwegen. De ring van zes oudere forten die Utrecht beschermde, lag ten opzichte van de mogelijke posities van vijandelijk geschut te dicht bij de stad. Daarom werd nog verder oostwaarts van de Domstad een tweede, vooruitgeschoven fortenkring aangelegd. Verder vonden langs de Lek verbeteringen plaats voor mogelijke onderwaterzettingen rond Utrecht: er kwam een nieuwe inlaatsluis bij Wijk bij Duurstede en er vonden verbeteringen plaats bij Honswijk. Begin jaren '70 realiseerde de regering zich dat het Nederlandse defensieapparaat de afgelopen dertig jaar sterk onder de bezuinigingen had geleden. Daarom diende de Minister van Oorlog de Vestingwet van 1874 in. Deze kende o.a. prioriteit toe aan de verbetering en vernieuwing van de Nieuwe Hollandse Waterlinie als hoeksteen van de Nederlandse verdediging. Binnen acht

\* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



jaar moesten nieuwe werkzaamheden voor de hoofdverdedigingslinie worden verwezenlijkt (ruim 10 miljoen gulden). Daarmee gingen men de vierde bouwperiode (ca. 1871-1886) in, die in feite een voortzetting was van de derde, maar op andere gronden. De Waterlinie was nog maar amper ingericht volgens de laatste eisen van een grote defensieve kracht, of in 1885 werd de brisantgranaat ingevoerd. Tegen dit explosieve projectiel was geen fort bestand. L'histoire se repète: op slag waren de forten van de gemoderniseerde Waterlinie weer verouderd en dus onbruikbaar. De geschiedenis van de vestingbouw leert dat de ontwikkelingen van de verdedigingsmethoden voortdurend achterlopen op die van de aanvalswapens. De forten bleken niet meer geschikt als opstellingsplaats voor vestinggeschut. Om trefkans te voorkomen, moesten manschappen en geschut worden gespreid in het linielandschap. De forten vervulden nog wel een rol als stormvrij infanteriesteunpunt. Sindsdien speelde 'maskering'(camouflage) door beplantingen op en bij de forten een rol. In deze periode werden op veel forten, behalve fortwachterswoningen, ook houten genie- en artillerieloodsen gebouwd om het materieel in vreedstijd vochtvrij te stallen. Ondertussen vond toch op grote schaal nieuwbouw plaats in de Waterlinie. Van noord tot zuid verrezen nieuwe forten en batterijen in de Linie om een aaneengesloten 'snoer' van steunpunten op bepaalde afstand van elkaar te realiseren. Daarna kwam de fortbouw tot stilstand. Het nut en de kracht van de kostenverslindende en snel verouderende forten van de Waterlinie stonden aan het eind van de negentiende eeuw ter discussie. Het accent werd van de zogenaamde 'dode weermiddelen' verlegd naar de levende, mobiele strijdkrachten die verspreid in veldversterkingen in de Linie zouden moeten opereren om een stormaanval met de nieuwste wapens te weerstaan.

## WOI en WOII

Tijdens de mobilisaties van WOI en WOII werd een groot aantal veldversterkingen voor artillerie, infanterie en munitieopslag aangelegd. Loopgravenstelsels, groepsnesten, prikkeldraadversperringen, gevechtswagenversperringen en tankgrachten bepaalden het gezicht van de jongste Waterlinie. Ook bouwde men honderden betonnen groepsschuilplaatsen en vele mitrailleurkazematten tussen de forten in het linielandschap. Op en bij de forten verschenen de moderne golfplaten Nissen-hutten en Romney-loodsens voor diverse doeleinden.

## WERK OP DE SPOORWEG BIJ DE DIEFDIJK

### Inleiding complex

Het complex WERK OP DE SPOORWEG BIJ DE DIEFDIJK dateert in eerste aanleg uit het laatste kwart van de 19de eeuw; het werd aangelegd in de periode 1880-1885. Het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk dankt zijn naam aan de ligging bij de kruising van de Diefdijk met de in dezelfde periode tot stand gebrachte spoorverbinding Dordrecht-Gorinchem-Geldermalsen-Elst. De spoorlijn doorsnijdt het fortterrein in de noordelijke helft; hiertoe waren oorspronkelijk twee afsluitbare, samengestelde ijzeren spoorbruggen over de gracht geconstrueerd en hiernaast een samengestelde brug met kraanbrug als toegangsbrug; deze laatste is nog aanwezig. De Diefdijk vormde de westgrens van de eventueel te inunderen voorgelegen polders, waarbij de dijk tevens als hoofdverdedigingslijn fungeerde. Bij de eerste aanleg van Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk is een omgracht, ruwweg D-vormig aardwerk ontstaan, dat enige jaren later is aangevuld met enige bomvrije gebouwen en een betonnen borstwering. In latere fasen werd aan het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk zelf relatief weinig gewijzigd, maar in de nabijheid zijn in de jaren 1939-1940 verschillende kleine (gewapend) betonnen werken tot stand gebracht. Het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk is tegenwoordig ten dele in gebruik als woning.

### Ligging en relatie met andere complexen

\* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



Het fort / werk is aangelegd op een strategische plaats: de spoorweg en los daarvan de spoordijk, maar ook de Diefdijk zelf waren mogelijke accessen. Het werk ligt aan de oostzijde van de Diefdijk en is hiervan gescheiden door de gracht rond het fort, die op zijn beurt deel uitmaakt van het inundatiestelsel. Het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk kon flankerend vuur geven aan (aarden) werken langs de Diefdijk, naar het noorden richting Fort Everdingen en zuidwaarts richting Fort Asperen. Deze beide forten fungeerden onder meer als verdediging van een waterinlaat. Het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk kon in de aanloop tot de Tweede Wereldoorlog ondersteund worden door in de nabijheid gebouwde kleine betonnen verdedigingswerken.

#### Omschrijving complex

Het complex WERK OP DE SPOORWEG BIJ DE DIEFDIJK is een ongeveer 6 ha beslaand, klein fort dat ruwweg wordt gevormd door een D-vormig aardlichaam met afgeronde begrenzingen, dat vrijwel totaal is omgeven door een natte gracht en waarop onder meer enige bomvrije gebouwen en betonnen borstweringen voorkomen. De grootste lengte is circa 165 m; de grootste breedte bedraagt circa 100 m. Direct buiten de natte gracht bevinden zich de buitenoevers (Diefdijk en kade) met hierop delen van (openbare) (omleidings)wegen. Over het westelijk deel van de gracht ligt een samengestelde ijzeren brug, waarvan een gedeelte tot het uiterst zeldzame brugtype 'kraanbrug' behoort. Typologisch zeldzaam is ook de fort- annex brugwachterswoning met onderliggend artilleriemagazijn. De reden tot aanleg - de spoorweg - en de belangrijkste omgevingsfactoren, waaronder schootsveld en inundatiezone, zijn nog aanwezig en/of goed herkenbaar.

De bescherming van het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk betreft de volgende complexonderdelen:

- \tFORTAANLEG EN AARDWERKEN, WAARIN RESTEN VAN GESCHUTSOPSTELPLAATSEN , RELICT BETONNEN BORSTWERING, NATTE GRACHT MET BUITENOEVERS, MET (OMLEIDINGS- EN ONDERHOUDS-)WEGEN EN MET DOOR GRENSPALEN AANGEDUIDE ZONE - DIE OOK HET TERREIN MET DE FORTWACHTERSWONING MET ARTILLERIEMAGAZIJN OMVAT

- \tBOMVRIJ BOUWWERK A / WACHTHUIS

- \tBOMVRIJ BOUWWERK C / KEUKEN MET KANTINE

- \tBOMVRIJ BOUWWERK D / REMISE (zuidzijde)

- \tBOMVRIJ BOUWWERK B / REMISE / TELEGRAAFGEBOUW (noordzijde)

- \tBRUG EN KRAANBRUG

- \tFORTWACHTERSWONING EN ARTILLERIEMAGAZIJN

#### Waardering complex

Het Complex WERK OP DE SPOORWEG BIJ DE DIEFDIJK is 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 aangelegd en daarna door anderen gedurende meer dan 125 jaar is versterkt en verbeterd.

---

\* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



\* 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 complex dat in eerste aanleg een voorbeeld is van een klein, uit aard- en metselwerk samengesteld fort, dat tot stand kwam in het kader van de verdediging van een acces gevormd door nieuwe verkeersinfrastructurele werken en dat stamt uit de jaren 1880-1885.

\* Krijgshistorische en systeemwaarden 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 en verdediging van niet te inunderen terreinen of andere accessen.

\* Ensemblewaarde en situationele waarden vanwege zijn ligging binnen het systeem van de Nieuwe Hollandse Waterlinie in het algemeen en in het bijzonder in de directe relatie tot de spoorweg die het werk doorsnijdt en tot de kleine betonnen werken langs de Diefdijk. Tevens vanwege de functionele en fysieke samenhang tussen de onderdelen van het complex. Ten slotte is hier sprake van een tamelijk gave relatie met het schootsveld en de inundatiezone.

\* Het complex is representatief (karakteristiek) omdat het nog steeds de eigen fysieke kenmerken en de belangrijkste omgevingskenmerken vertoont die destijds tot de bouw aanleiding waren, namelijk de spoorweg - inclusief de fort- en brugwachterswoning - en het schootsveld en de inundatiezone.

\* Het complex is tamelijk gaaf bewaard omdat qua structuur en fysiek voorkomen meerdere hoofdzaken van de toestand in de jaren '80 van de 19de eeuw zijn bewaard.



## Monumentnummer\*: 531761

Status rijksmonument  
Inschrijving register\* 28 november 2014  
Kadaster deel/nr 82974/18

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

Locatiennaam Locatieomschrijving  
Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk, Geldermalsen

Kadastrale gemeente*	Sectie*	Kadastraal object*	Appartement aanduiding	Grondperceel
Beesd	K			48
Beesd	L			253
Beesd	L			726
Beesd	L			254
Beesd	L			725

### Omschrijving\*\*

Cluster 65.

NIEUWE HOLLANDSE WATERLINIE

#### Inleiding

FORTAANLEG EN AARDWERKEN, WAARIN RESTEN VAN GESCHUTSOPSTELPLAATSEN, RELICT BETONNEN BORSTWERING, NATTE GRACHT MET BUITENOEVERS, MET (OMLEIDINGS- EN ONDERHOUDS-)WEGEN EN MET DOOR GRENSPALEN AANGEDUIDE ZONE - DIE OOK HET TERREIN MET DE FORTWACHERSWONING MET ARTILLERIEMAGAZIJN OMVAT - als basale onderdelen van het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk. Het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk is te beschouwen als een klein fort en in de aanleg omvat het als zodanig verschillende daarvoor kenmerkende onderdelen.

Forten en vergelijkbare werken werden gewoonlijk geconstrueerd op basis van vooraf aangebrachte aardlichamen, die als een fundering fungeerden en die wegzakken in (een natte en slappe) bodem moesten voorkomen. Bij de bouw van de werken is, behalve dit gewoonlijk tactisch 'voorgevormde' aardlichaam - dat op zichzelf reeds een weerbare rol vervulde of kon vervullen - een specifieke aanleg gerealiseerd die bedoeld was om de defensieve kracht te vergroten, de veiligheid van de bezetting te waarborgen en intern en extern transport en verkeer te vergemakkelijken. Zo ontstonden er onder meer aarden dekkingen voor verschillende bouwwerken, om

\* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



ze minder kwetsbaar te maken voor inslagen van vijandelijk vuur, aarden wallen die de bebouwing en open terreinen dekten en de contouren bepaalden, gedekte toegangen, bestrate paden en appelplaatsen. De aardwerken zijn in sterk van elkaar verschillende grondplannen aangelegd, vaak met een of meer bastions, die eveneens in vorm konden verschillen. Rond het aardlichaam kwam - indien mogelijk - een natte gracht te liggen, terwijl de werken gewoonlijk waren omgeven door een militaire zone - de militaire landsgrond - die was aangeduid met grenspalen. Over de gracht lag gewoonlijk een (beweegbare) brug - verschillende typen komen voor - maar soms bestond een vaste oeververbinding, bijvoorbeeld in de vorm van een dam, die deel (kunnen) uitmaken van het wegstelsel. Langs de buitenzijde van de grachten lag vaak een weg of pad, dat zowel in de vorm van een gedekte weg kon zijn aangelegd, maar die ook wel gelijk met, of zelfs boven maaiveldniveau lag. Deze wegen of paden konden verschillende functies hebben, uiteenlopend van openbare weg tot onderhoudspad, en ook van militaire gedekte weg tot exclusieve toegangsweg naar het fort.

Het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk is voorzien van een lage aarden omwalling en omvat tevens resten van een betonnen borstwering, mede aangelegd vanwege deze relatief lage aarden omwalling. Het werk wordt van oost naar west doorsneden door de enkelspoors railverbinding Elst-Geldermalsen-Leerdam-Gorinchem-Dordrecht, die de gracht aan weerszijden kruiste door middel van twee bruggen, die lateraal konden worden verplaatst. Na de opheffing van de militaire functie van het werk is de oostelijke spoorbrug over de gracht verwijderd en vervangen door een aarden dam. De westelijke is in 2008 opgevolgd door een modern exemplaar.

#### Omschrijving

FORTAANLEG EN AARDWERKEN, WAARIN RESTEN VAN GESCHUTSOPSTELPLAATSEN, RELICT BETONNEN BORSTWERING, NATTE GRACHT MET BUITENOEVERS, MET (OMLEIDINGS- EN ONDERHOUDS-)WEGEN EN MET DOOR GRENSPALEN AANGEDUIDE ZONE - DIE OOK HET TERREIN MET DE FORTWACHTERSWONING MET ARTILLERIEMAGAZIJN OMVAT - van het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk. Het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk bestaat thans in hoofdzaak uit een ruwweg D-vormig, maar niet geheel symmetrisch aardwerk met verschillende niveaus, waarvan het buitentalud afgeronde vormen kent. Het werk, dat zijn grootste lengte in de noord-zuidas bezit, wordt van oost naar west doorsneden door de enkelspoors railverbinding Elst-Dordrecht. Het grootste deel van het aardwerk ligt ten zuiden van het spoor; hier bevinden zich enkele aardgedekte, bomvrije bouwwerken en resten van de borstwering. Deze bestaan uit in lijn opgestelde betonnen blokken en vormen een bescherming voor erachter opgesteld(e) artilleristen en / of geschut. Hier en daar zijn relicten van de borstwering in het aardlichaam herkenbaar; mogelijk zijn nog meer betonnen blokken onder begroeiing aanwezig. Het terrein is vanaf de Diefdijkzijde toegankelijk via de toegangsbrug met kraanbrug en van daaraf over min of meer haaks daarop staande paden, waarlangs de bomvrije gebouwen en andere functies en onderdelen aan de zuidzijde bereikbaar zijn. Aan de noordzijde van het spoor ligt één aardgedekt bomvrij bouwwerk, dat thans door afrasteringen moeilijk bereikbaar is. De natte gracht van het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk is nog voor een groot deel aanwezig en vormt een ruime omkadering van de aanleg van het fort. Alleen het meest oostelijke deel, waar de spoorbrug is vervangen door een aardlichaam, bestaat niet meer. De natte gracht maakte deel uit van de zogeheten Kuilenburgsche Vliet, waarin het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk als een eilandje was opgenomen. Vanaf de Diefdijk, aan de westzijde, was het werk van oudsher via een parallel met de spoorbrug liggende, ijzeren vakwerkbrug en een daarop aansluitende kraanbrug over de gracht bereikbaar. De openbare weg maakt ten noordwesten van het werk scherpe bochten rond een zogenoemd 'wiel' (gevolg dijkdoorbraak), maar liep voor het overige kaarsrecht over de Diefdijk. Het wiel vormde een noordelijke uitloper van de natte gracht. Aan de oostzijde ligt de omleidingsweg op de kade (nu Acquoyseweg) langs de Kuilenburgsche Vliet. De relatie van aanleg en aardwerken met het schootsveld en inundatiezone is nog goed herkenbaar. Het werk is het enige fort dat wordt doorsneden door een spoorweg en het vertegenwoordigt mede hierdoor een grote zeldzaamheidswaarde. De oorspronkelijk met grenspalen als zodanig aangemerkte zone waarover het Ministerie van Oorlog zeggenschap had, de

\* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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





zogenoemde Militaire Landsgrond, is op de bij dit document behorende kaart aangeduid. Bijzonder is het separate deel van de Militaire Landsgrond aan de westzijde van de Diefdijk, waarop de Fortwachterswoning annex Artilleriemagazijn is gelegen.

#### Waardering

De FORTAANLEG EN AARDWERKEN, WAARIN RESTEN VAN GESCHUTSOPSTELPLAATSEN, RELICT BETONNEN BORSTWERING, NATTE GRACHT MET BUITENOEVERS, MET (OMLEIDINGS- EN ONDERHOUDS-)WEGEN EN MET DOOR GRENSPALEN AANGEDUIDE ZONE - DIE OOK HET TERREIN MET DE FORTWACHTERSWONING MET ARTILLERIEMAGAZIJN OMVAT - van het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk is 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 meer dan 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 onderdeel is een voorbeeld van een aarden aanleg met wegen- en padenstelsel, aarden dekking voor verschillende functies, borstwering, gracht, omleidingsweg en door middel van grenspalen aangeduide militaire zone uit de periode 1880-1885.

\* Ensemblewaarde en situationele waarden vanwege zijn ligging binnen het systeem van de Nieuwe Hollandse Waterlinie in het algemeen en in het bijzonder door de situering op en als verdediging van een spoorbaan en door de vrijwel gave relatie met het schootsveld.

\* Het onderdeel is representatief en uitzonderlijk omdat het de verdediging van een spoorwegacces in een slechts weinig geschonden fysieke omgeving laat zien. Het vertegenwoordigt verder grote zeldzaamheidswaarde als enig voorbeeld van een door een spoorweg doorsneden fortlichaam, alsmede vanwege de separate ligging van een deel van de Militaire Landsgrond met bebouwing.

\* Het onderdeel is vrij goed bewaard omdat hier het systeem van accesverdediging door middel van een fort goed zichtbaar is en omdat het grondplan, de gracht, de toegang en de wegen grotendeels onveranderd bewaard zijn gebleven.

#### Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

#### Subcategorie

Fort, vesting en -onderdelen

#### Functie

\* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



## Monumentnummer\*: 531762

Status rijksmonument  
Inschrijving register\* 28 november 2014  
Kadaster deel/nr 82972/1

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

Kadastrale gemeente\* Sectie\* Kadastraal object\* Appartement aanduiding Grondperceel  
Beesd L 725

### Omschrijving\*\*

Cluster 65.

### NIEUWE HOLLANDSE WATERLINIE

#### Inleiding

BOMVRIJ BOUWWERK A / WACHTHUIS, centraal gelegen op het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk en van een type dat aan drie zijden en bovenop is voorzien van een aarden dekking en dat alleen een gevel aan de keelzijde bezit. Met de toename van de draagwijdte van het geschut, de kracht van de inslagen van projectielen en de explosieve kracht van (brisant)granaten werd het steeds moeilijker weerstand te bieden tegen beschietingen. Verzwaring van metselwerk, toepassing van schokabsorberende metselsystemen (onder meer door middel van bogen), flauwe hellingshoeken en gebogen of juist puntige vormen, gebruik van beton - en later van gewapend beton - in steeds zwaardere uitvoering, was een van de manieren om de vestingwerken bestand te houden tegen toenemende aanvalskracht. Bovendien was het aanbrengen van aarddekkingen een goed middel gebleken om de energie te absorberen of te dempen. Dit is de reden waarom vele gemetselde of betonnen werken van een aardlaag of een frontbescherming van zand of aarde zijn voorzien. Afhankelijk van de periode van ontstaan - en daarmee van de te verwachten inslagkracht van projectielen - werd van 'bomvrije gebouwen' gesproken, wanneer ze werden geacht bestand te zijn tegen een van tevoren bepaald aantal inslagen van zwaar kaliber. Aan de zuidzijde grenst het bouwwerk aan Gebouw C, uit omstreeks 1886.

Het bouwwerk is thans ten dele in gebruik als woning en is om die reden aangepast; er zijn onder meer met roeden verdeelde beglazing en toegangsdeuren ingebracht.

#### Omschrijving

BOMVRIJ BOUWWERK A / WACHTHUIS schuin tegenover de toegang tot het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk is een eenlaags gebouw met zichtbare gevel aan de westzijde. Het rond 1880 gerealiseerde gebouw wordt gedekt door een aardlaag, die alle zijden,

\* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



behalve de bakstenen westgevel, aan het zicht onttrekt. De aardlaag is aangebracht als bescherming tegen inslagen van projectielen. De gevel is vrij hoog en heeft een sobere en functionele architectuur. Aan de uiteinden gaat de iets achterwaarts krommende gevel deels schuil achter de aflopende aanaarding; op het dak bakstenen schoorstenen. In de gevel het jaartal 1880. Twee brede, getoogde gevelopeningen (centraal en links van het midden) zijn relatief recent voorzien van beglazing en toegangsdeuren; rechts twee toegangsoeningen, getoogd en half rond en enkele kleinere gevelopeningen met luiken, alle met groen geschilderde deuren. Volgens ontwerp tekening een rechthoekige plattegrond. Het interieur bestaat uit vertrekken met gedrukte gemetselde tongewelven. Het gebouw is op twee niveaus onderkelderd. Aan de rechterzijde (zuidzijde) het omstreeks 1886 gerealiseerde Gebouw C, met vier rechthoekige toegangen met ijzeren deuren.

#### Waardering

Het BOMVRIJ BOUWWERK A / WACHTHUIS van het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk is 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).

Het betreft hier een onderdeel van omstreeks 1880, namelijk een voorbeeld van een gemetseld en aardgedekt, bomvrij gebouw, (met aan de zuidzijde een uitbreiding: Gebouw C).

\* 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 is redelijk representatief omdat het, ondanks de woonfunctie, in verschijningsvorm de kenmerken vertoont die het toenmalige defensieve doel herkenbaar maken.

\* Het onderdeel is redelijk bewaard, omdat dat het in de loop der tijd weliswaar enige aanpassingen heeft ondergaan, maar de oorspronkelijke structuur heeft behouden.

#### Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

#### Subcategorie

Bomvrij militair object

#### Functie

\* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



## Monumentnummer\*: 531763

Status rijksmonument  
Inschrijving register\* 28 november 2014  
Kadaster deel/nr 82972/7

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

Locatiennaam Acquoy  
Locatieomschrijving Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk

Kadastrale gemeente\* Beesd  
Sectie\* L  
Kadastraal object\*  
Appartement aanduiding  
Grondperceel 725

### Omschrijving\*\*

Cluster 65.

### NIEUWE HOLLANDSE WATERLINIE

#### Inleiding

BOMVRIJ BOUWWERK D / REMISE (zuidzijde van het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk) van een type bomvrije bouwwerken dat aan drie zijden en bovenop is voorzien van een aarden dekking en dat alleen een gevel aan de keelzijde bezit. Met de toename van de draagwijdte van het geschut, de kracht van de inslagen van projectielen en de explosieve kracht van (brisant)granaten werd het steeds moeilijker weerstand te bieden tegen beschietingen. Verzwaring van metselwerk, toepassing van schokabsorberende metselsystemen (onder meer door middel van bogen), flauwe hellingshoeken en gebogen of juist puntige vormen, gebruik van beton - en later van gewapend beton - in steeds zwaardere uitvoering, was een van de manieren om de vestingwerken bestand te houden tegen toenemende aanvalskracht. Bovendien was het aanbrengen van aarddekkingen een goed middel gebleken om de energie te absorberen of te dempen. Dit is de reden waarom vele gemetselde of betonnen werken van een aardlaag of een frontbescherming van zand of aarde zijn voorzien. Afhankelijk van de periode van ontstaan - en daarmee van de te verwachten inslagkracht van projectielen - werd van 'bomvrije gebouwen' gesproken, wanneer ze werden geacht bestand te zijn tegen een van tevoren bepaald aantal inslagen van zwaar kaliber.

#### Omschrijving

Het BOMVRIJ BOUWWERK D / REMISE (zuidzijde van het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk) is een eenlaags gebouw met de gevel

\* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



aan de westzijde. Het rond 1885 gerealiseerde gebouw is opgetrokken in trasbeton en wordt gedekt door een aarden laag, die alle zijden, behalve de bakstenen gevel, aan het zicht onttrekt. De aarden laag is aangebracht als bescherming tegen inslagen van projectielen. De gevel, waarin enkele getoogde gevelopeningen, is circa 4 meter hoog en heeft een sobere en functionele architectuur. De gevel eindigt aan weerszijden in schuin aflopende keermuren voor de aanaarding. Het interieur is niet bezocht.

#### Waardering

Het BOMVRIJ BOUWWERK D / REMISE (zuidzijde van het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk) is 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).

Het betreft hier een onderdeel van omstreeks 1885, namelijk een voorbeeld van een hoofdzakelijk trasbetonnen, deels bakstenen en aardgedekt, bomvrij gebouw.

\* 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 is representatief (karakteristiek) omdat het in verschijningsvorm de kenmerken vertoont die het toenmalige defensieve doel onderstrepen.

\* Het onderdeel is goed bewaard omdat het in de loop der tijd weinig wezenlijke aanpassingen heeft ondergaan en het de oorspronkelijke structuur heeft behouden.

#### Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

#### Subcategorie

Bomvrij militair object

#### Functie



## Monumentnummer\*: 531764

Status rijksmonument  
Inschrijving register\* 28 november 2014  
Kadaster deel/nr 82971/193

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

Locatiennaam Locatieomschrijving  
Acquoy Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk

Kadastrale gemeente\* Sectie\* Kadastraal object\* Appartement aanduiding Grondperceel  
Beesd K 48

### Omschrijving\*\*

Cluster 65.

### NIEUWE HOLLANDSE WATERLINIE

#### Inleiding

BOMVRIJ BOUWWERK B / REMISE / TELEGRAAFGEBOUW (als enig bouwwerk noordzijde van het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk) van een type bomvrije bouwwerken dat aan drie zijden en bovenop is voorzien van een aarden dekking en dat alleen een gevel aan de keelzijde bezit. Met de toename van de draagwijdte van het geschut, de kracht van de inslagen van projectielen en de explosieve kracht van (brisant)granaten werd het steeds moeilijker weerstand te bieden tegen beschietingen. Verzwaring van metselwerk, toepassing van schokabsorberende metselsystemen (onder meer door middel van bogen), flauwe hellingshoeken en gebogen of juist puntige vormen, gebruik van beton - en later van gewapend beton - in steeds zwaardere uitvoering, was een van de manieren om de vestingwerken bestand te houden tegen toenemende aanvalskracht. Bovendien was het aanbrengen van aarddekkingen een goed middel gebleken om de energie te absorberen of te dempen. Dit is de reden waarom vele gemetselde of betonnen werken van een aardlaag of een frontbescherming van zand of aarde zijn voorzien. Afhankelijk van de periode van ontstaan - en daarmee van de te verwachten inslagkracht van projectielen - werd van 'bomvrije gebouwen' gesproken, wanneer ze bestand te zijn werden geacht tegen een van tevoren bepaald aantal inslagen van zwaar kaliber. Het bouwwerk kende onder meer een speciale functie als telegraafgebouw.

#### Omschrijving

Het BOMVRIJ BOUWWERK B / REMISE / TELEGRAAFGEBOUW (aan de noordzijde van de spoorweg door het Werk op de Spoorweg bij

\* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



de Diefdijk) is een eenlaags gebouw met een gevel aan de westzijde. Het bouwwerk kende onder meer een functie als onderkomen voor de telegraaf(dienst), die samenhang met de spoorweg en eventuele noodzaak van brugbediening. Het rond 1886 gerealiseerde gebouw is opgetrokken in trasbeton en wordt gedekt door een aarden laag, die alle zijden, behalve de westgevel, aan het zicht onttrekt. De aarden laag is aangebracht als bescherming tegen inslagen van projectielen. De gevel is relatief hoog en heeft een sobere en functionele architectuur, waarin latere wijzigingen zichtbaar zijn, mogelijk in samenhang met de functie als telegraafgebouw en/of het opheffen hiervan. Gevelopeningen zijn alle dichtgezet, maar links zijn twee latere gevelopeningen aangebracht - beide gesloten met ijzeren luiken. De gevel eindigt aan weerszijden in schuin aflopende keermuren voor de aanaarding; de linkse keermuur knikt iets achterwaarts vanuit de rooilijn. Het interieur is niet bezocht.

#### Waardering

Het BOMVRIJ BOUWWERK B / REMISE / TELEGRAAFGEBOUW (noordzijde van het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk) is 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).

Het betreft hier een onderdeel van omstreeks 1885, namelijk een voorbeeld van een trasbetonnen en aardgedekt, bomvrij gebouw met daarin een telegraaffunctie in verband met de spoorweg.

\* 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 met de spoorweg en de eventuele (nood)bediening van de bruggen.

\* Het onderdeel is (in het exterieur) redelijk representatief omdat het, in verschijningsvorm wel kenmerken vertoont die het toenmalige defensieve doel onderstrepen, maar deze kenmerken niet zichtbaar herinneren aan de functie als telegraafonderkomen.

\* Het onderdeel is matig bewaard omdat het in de loop der tijd zichtbare aanpassingen heeft ondergaan.

#### Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

#### Subcategorie

Bomvrij militair object

#### Functie

\* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



## Monumentnummer\*: 531765

Status rijksmonument  
Inschrijving register\* 28 november 2014  
Kadaster deel/nr 82971/197

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

Locatiennaam Acquoy  
Locatieomschrijving Diefdijk

Kadastrale gemeente*	Sectie*	Kadastraal object*	Appartement aanduiding	Grondperceel
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 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

\* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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





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 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 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*



## Monumentnummer\*: 531766

Status	rijksmonument
Inschrijving register*	05 december 2014
Kadaster deel/nr	82837/3

<i>Woonplaats*</i>	<i>Gemeente*</i>	<i>Provincie*</i>
Leerdam	Vijfheerenlanden	Utrecht

<i>Kadastrale gemeente*</i>	<i>Sectie*</i>	<i>Kadastraal object*</i>	<i>Appartement aanduiding</i>	<i>Grondperceel</i>
Leerdam	B			3891
Leerdam	B			3928

### *Omschrijving\*\**

Cluster 65. Fortwachterswoning en Artilleriemagazijn. Zie ook complexnummer 531760.

### NIEUWE HOLLANDSE WATERLINIE

#### Inleiding

De Nieuwe Hollandse Waterlinie vormde van 1815 tot februari 1940 de hoofddefensielinie van het Koninkrijk der Nederlanden. De 85 kilometer lange verdedigingslinie die is gebaseerd op een uitgestrekte waterbarrière gesteund door militaire versterkingen, strekte zich uit van de Zuiderzee bij Muiden tot aan de Biesbosch bij Werkendam. De breedte varieerde van slechts enkele honderden meters ten oosten van Utrecht, tot 7,5 km en zelfs meer dan 10 km in de Vijfheerenlanden. Het typisch Hollandse defensiesysteem van inundaties was de verbeterde voortzetting van de eens zo succesvolle (oude) Hollandse Waterlinie uit 1672. Het concept voor een waterlinie dateert al uit 1589, toen prins Maurits opdracht kreeg van de Staten van Utrecht en Holland om te onderzoeken hoe de jonge Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden op een zo efficiënt mogelijke manier kon worden verdedigd. Door een optimaal gebruik van de geografische omstandigheden kon een bijzondere verdedigingslinie worden aangelegd. Daar waar hoog Nederland overgaat in het laag gelegen poldergebied is het tamelijk eenvoudig om land onder water te zetten met behulp van sluizen of het doorsteken van dijken. Aan de tastbare onderdelen van deze voornamelijk 'papieren tijger' werd eeuwenlang gesleuteld. Na WOII speelde de Nieuwe Hollandse Waterlinie geen rol van betekenis meer in de hoofddefensie. En in 1951 werden veel onderdelen van de Linie gedeclasseerd, waarmee de opheffing van de Linie als zodanig een feit was.

#### Een verbeterde Waterlinie

De grond- en waterslag voor een verbeterde nieuwe Hollandse Waterlinie werd gelegd in de Franse tijd in 1796/97 door de directeur der Hollandse Fortificatiën C.R.T. Kraijenhoff. In zijn Memorie betreffende de eerste of capitale Waterlinie beschrijft Kraijenhoff

\* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



gedetailleerd hoe de (oude) Hollandse Waterlinie er toen voorstond en geeft hij aan hoe deze Linie verbeterd zou moeten worden. Tevens bepleit hij een oostwaartse verlegging van de Linie om de stad Utrecht binnen de Linie te brengen, beschermd door een aaneenschakeling van voorposten. Niet alleen omdat Utrecht een belangrijke garnizoensstad was, maar vooral om te voorkomen dat de vijand de waterhindernis zou kunnen aftappen. De aanbevelingen die hij deed vormden het concept voor wat later de Nieuwe Hollandse Waterlinie gaat worden. In 1811 werden de plannen zelfs door Keizer Napoleon goedgekeurd: *La ligne de Naarden à Gorcum doit donc être considérée comme la vraie ligne de l'Empire*. Mede vanwege militaire en politieke ontwikkelingen werd het plan echter niet verder uitgewerkt. Na het vertrek van de Fransen, bij de aanloop tot het nieuwe Koninkrijk der Nederlanden in het najaar van 1814, diende Kraijenhoff opnieuw een nota in, waarin zijn voorstellen uit 1796 en 1811 waren geactualiseerd. Daarop besloot Koning Willem I in het voorjaar van 1815 tot de aanleg van een nieuwe Waterlinie, toen nog 'Utrechtse Linie' genoemd. De militaire en waterstaatkundige werken voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie zouden het grootste en duurste infrastructurele project worden dat ooit in Nederland is uitgevoerd.

### Bouwen aan een perfect systeem

Evenals de 'Oude' Hollandse Waterlinie steunde de 'Nieuwe' op uitgebreide - maar nu beter beheersbare - inundaties, waarbij forten en batterijen de inlaatpunten (sluizen) beschermden en de niet te inunderen terreinstroken en andere accessen afsloten. Samen met de waterbouwkundige Jan Blanken, inspecteur-generaal van Waterstaat, ontwikkelde Kraijenhoff als inspecteur-generaal der Fortificaties (1814-1826) de 'natte' plannen voor de Nieuwe Waterlinie en werd opdracht gegeven aan majoor-ingenieur Willem Offerhaus voor de bouw van een fortenkring om Utrecht. Tot aan Nieuwersluis werd het tracé van de (oude) Hollandse Waterlinie langs de Vecht aangehouden. Vanaf Nieuwersluis volgde de nieuwe linie de Vecht, tot enkele kilometers ten noorden van Utrecht. Daar moest de linie oostelijk om de stad heen buigen, om vervolgens langs de Vaartse Rijn verder te gaan tot aan de sluizen van Vreeswijk aan de Lek. Voorts sloot de nieuwe Waterlinie aan op het zuidelijke tracé dat in 1787 was verplaatst naar de Diefdijk en de Linge. Er dienden vijf zogenaamde 'inundatiekommen' te komen met op de accessen permanente verdedigingswerken. Op een zestal cruciale plekken werden door Blanken ontworpen waaiersluizen gebouwd. Deze sluizen, die zelfs tegen hoog water in geopend konden worden, waren ideaal voor militaire inundaties. De inrichting van een optimaal inundatiestelsel en de aanleg van de onmisbare permanente verdedigingswerken duurden, met onderbrekingen, van 1815 tot 1886. Dat de realisatie van de nieuwe Waterlinie zoveel tijd kostte, had alles te maken met de (internationale) politieke en militair-technische ontwikkelingen en de ingrijpende infrastructurele en waterstaatkundige veranderingen gedurende de negentiende eeuw. We kunnen in die eeuw een viertal bouwperiodes onderscheiden. In de eerste fase van 1815-1826 werden de versterkingen rondom Utrecht gerealiseerd. Vervolgens bouwde de Dienst der Fortificatiën van 1841 tot 1864 de torenforten bij de rivieraccessen en tussen 1867-1872 vonden overal in de Linie verbeteringen plaats. Ten slotte werden tussen 1871 en 1886 de laatste forten van de Linie gebouwd. In de twintigste eeuw veranderden de militaire tactieken drastisch en werden veldversterkingen tussen de forten aangelegd met diverse werken van gewapend beton.

### Bouwfases in de negentiende eeuw

Gedurende de eerste bouwperiode werd tussen 1816 en 1826 op de kwetsbare accessen rondom Utrecht een vijftal forten gebouwd. De eenvoudige werken bestonden uit aarden omwallingen, die precies in het hart van de te beveiligen weg of kade waren gelegen. De forten werden omgeven door een gracht en op de hoofdwal was de opstelplaats voor het geschut. De vorm en de omvang van de forten werden bepaald door de breedte van het acces en de ligging van de inundatiemiddelen. Op de hoog gelegen - en dus niet te inunderen - Houtense Vlakte werden vier lunetten gebouwd. Deze V-vormige versterkingen werden voorzien van zware bakstenen bekledingsmuren. Ten zuiden van Utrecht bouwde men ter bescherming van de inundatiesluizen forten bij Jutphaas, Vreeswijk en

\* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



Culemborg. De volgende bouwfase diende zich aan nadat Nederland in 1839 België als onafhankelijke staat had erkend. Reorganisatie en vernieuwing van het verdedigingsstelsel waren nodig. Koning Willem II besloot tot een geconcentreerde verdediging, met de Nieuwe Hollandse Waterlinie als hoofddefensielinie. De vestingen en linies aan de landsgrenzen dienden om een eventuele vijandelijke opmars te vertragen, zodat de inundaties van Waterlinie tijdig konden worden gerealiseerd. De tweede actieve bouwperiode van de waterlinie duurde van 1841 tot 1864 en vond plaats, ondanks ingrijpende bezuinigingen op defensie (de omvang van het leger werd gehalveerd). Onder leiding van genieofficier Merkes van Gendt werden op de dijkaccessen langs de rivieren torenforten gebouwd. Bij de rivieraccessen van de Vecht, Lek, Linge en Waal verrezen ronde bakstenen torenforten. In diezelfde periode kregen veel kleinere werken van de linie 'bomvrije' gebouwen o.a. in de vorm van vierkante wachthuizen binnen de redoutes. Met de Napoleontische term 'bomvrij' (à l' épreuve de bombe) bedoelde men dat ze bestand waren tegen contemporain geschut. Het waren veelal wachthuizen met zware, gemetselde muren. Enige versterkingen op de dijkaccessen in het Vechtplassengebied, die nog uit de Franse tijd dateerden, werden vervangen door eenvoudige forten of redoutes. In 1853 werd de Kringenwet ingevoerd die bepaalde dat er binnen cirkel van 1000 meter van de forten beperkte bouw- en beplantingsvoorschriften golden i.v.m. een vrij schootsveld. Binnen deze kringen vinden we dan ook soms houten bebouwing. In 1951 werd de Kringenwet opgeschort en in 1963 ingetrokken. Omstreeks 1864 leek de Nieuwe Hollandse Waterlinie min of meer voltooid. Maar ontwikkelingen voor en tijdens de Frans-Duitse oorlog van 1870 brachten talloze tekortkomingen aan het licht, zowel op bouwkundig en wapentechnisch, als op tactisch gebied. Kolonel Kromhout kreeg de taak om de organisatie van de Waterlinie beter te structureren. Er waren veel te weinig bomvrije onderkomens voor manschappen en bomvrije magazijnen voor munitie. Bovendien bleken de zware muren van de hoge torenforten lang niet zo 'bomvrij' als ze heetten te zijn. Maar ook de nieuwe en de verbeterde 'bomvrije' forten bleken kort na oplevering alweer verouderd. In de daaropvolgende jaren werden de kwetsbare torens daarom beveiligd. Om de torens tegen directe treffers te beschermen, werd een zogenaamde 'contrescarp' aangebracht, een halfronddgaande aanaarding van een dik kleipakket of een gemetselde en aangeaarde galerij die los stond van de toren en daar in een ruime halve cirkelvorm omheen lag. Ook veel andere bomvrije wachthuizen kregen een stevige aarden dekking. De derde bouwperiode (1867- ca. 1872) volgde o.a. na de uitvindingen van geschut met een getrokken loop (ca. 1860). Dit ver dragende en nauwkeuriger geschut maakte duidelijk dat de werken in de Waterlinie toch zeer kwetsbaar waren. De forten misten dekkingsmogelijkheden voor manschappen en materieel. Er was behoefte aan bomvrije remises voor geschut en bomvrije kazernes voor de manschappen. Bovendien dienden de wallen te worden verzaamd. Door de toegenomen reikwijdte van de projectielen moesten de steden Naarden en Utrecht, die in de frontlinie kwamen te liggen, op grotere afstand worden verdedigd. Daarom werden vooruitgeschoven posten aangelegd. Het centraal gelegen Utrecht was al een kruispunt van wegen, maar werd sinds de jaren '60 ook een knooppunt van een nieuwe vorm van infrastructuur: de spoorwegen. De ring van zes oudere forten die Utrecht beschermde, lag ten opzichte van de mogelijke posities van vijandelijk geschut te dicht bij de stad. Daarom werd nog verder oostwaarts van de Domstad een tweede, vooruitgeschoven fortenkring aangelegd. Verder vonden langs de Lek verbeteringen plaats voor mogelijke onderwaterzettingen rond Utrecht: er kwam een nieuwe inlaatsluis bij Wijk bij Duurstede en er vonden verbeteringen plaats bij Honswijk. Begin jaren '70 realiseerde de regering zich dat het Nederlandse defensieapparaat de afgelopen dertig jaar sterk onder de bezuinigingen had geleden. Daarom diende de Minister van Oorlog de Vestingwet van 1874 in. Deze kende o.a. prioriteit toe aan de verbetering en vernieuwing van de Nieuwe Hollandse Waterlinie als hoeksteen van de Nederlandse verdediging. Binnen acht jaar moesten nieuwe werkzaamheden voor de hoofdverdedigingslinie worden verwezenlijkt (ruim 10 miljoen gulden). Daarmee ging men de vierde bouwperiode (ca. 1871-1886) in, die in feite een voortzetting was van de derde, maar op andere gronden. De Waterlinie was nog maar amper ingericht volgens de laatste eisen van een grote defensieve kracht, of in 1885 werd de brisantgranaat ingevoerd. Tegen dit explosieve projectiel was geen fort bestand. L'histoire se repète: op slag waren de forten van de gemoderniseerde Waterlinie weer verouderd en dus onbruikbaar. De geschiedenis van de vestingbouw leert dat de ontwikkelingen van de verdedigingsmethoden

\* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



voortdurend achterlopen op die van de aanvalswapens. De forten bleken niet meer geschikt als opstellingsplaats voor vestinggeschut. Om trefkans te voorkomen, moesten manschappen en geschut worden gespreid in het linielandschap. De forten vervulden nog wel een rol als stormvrij infanteriesteunpunt. Sindsdien speelde 'maskering'(camouflage) door beplantingen op en bij de forten een rol. In deze periode werden op veel forten, behalve fortwachterswoningen, ook houten genie- en artillerieloodsen gebouwd om het materieel in vreedstijd vochtvrij te stallen. Ondertussen vond toch op grote schaal nieuwbouw plaats in de Waterlinie. Van noord tot zuid verrezen nieuwe forten en batterijen in de Linie om een aaneengesloten 'snoer' van steunpunten op bepaalde afstand van elkaar te realiseren. Daarna kwam de fortenbouw tot stilstand. Het nut en de kracht van de kostenverslindende en snel verouderende forten van de Waterlinie stonden aan het eind van de negentiende eeuw ter discussie. Het accent werd van de zogenaamde 'dode weermiddelen' verlegd naar de levende, mobiele strijdkrachten die verspreid in veldversterkingen in de Linie zouden moeten opereren om een stormaanval met de nieuwste wapens te weerstaan.

## WOI en WOII

Tijdens de mobilisaties van WOI en WOII werd een groot aantal veldversterkingen voor artillerie, infanterie en munitieopslag aangelegd. Loopgravenstelsels, groepsnesten, prikkeldraadversperringen, gevechtswagenversperringen en tankgrachten bepaalden het gezicht van de jongste Waterlinie. Ook bouwde men honderden betonnen groepsschuilplaatsen en vele mitrailleurkazematten tussen de forten in het linielandschap. Op en bij de forten verschenen de moderne golfplaten Nissen-hutten en Romney-loodsen voor diverse doeleinden.

## WERK OP DE SPOORWEG BIJ DE DIEFDIJK

### Inleiding complex

Het complex WERK OP DE SPOORWEG BIJ DE DIEFDIJK dateert in eerste aanleg uit het laatste kwart van de 19de eeuw; het werd aangelegd in de periode 1880-1885. Het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk dankt zijn naam aan de ligging bij de kruising van de Diefdijk met de in dezelfde periode tot stand gebrachte spoorverbinding Dordrecht-Gorinchem-Geldermalsen-Elst. De spoorlijn doorsnijdt het fortterrein in de noordelijke helft; hiertoe waren oorspronkelijk twee afsluitbare, samengestelde ijzeren spoorbruggen over de gracht geconstrueerd en hiernaast een samengestelde brug met kraanbrug als toegangsbrug; deze laatste is nog aanwezig. De Diefdijk vormde de westgrens van de eventueel te inunderen voorgelegen polders, waarbij de dijk tevens als hoofdverdedigingslijn fungeerde. Bij de eerste aanleg van Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk is een omgracht, ruwweg D-vormig aardwerk ontstaan, dat enige jaren later is aangevuld met enige bomvrije gebouwen en een betonnen borstwering. In latere fasen werd aan het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk zelf relatief weinig gewijzigd, maar in de nabijheid zijn in de jaren 1939-1940 verschillende kleine (gewapend) betonnen werken tot stand gebracht. Het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk is tegenwoordig ten dele in gebruik als woning.

### Ligging en relatie met andere complexen

Het fort / werk is aangelegd op een strategische plaats: de spoorweg en los daarvan de spoordijk, maar ook de Diefdijk zelf waren mogelijke accessen. Het werk ligt aan de oostzijde van de Diefdijk en is hiervan gescheiden door de gracht rond het fort, die op zijn beurt deel uitmaakt van het inundatiestelsel. Het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk kon flankerend vuur geven aan (aarden) werken langs de Diefdijk, naar het noorden richting Fort Everdingen en zuidwaarts richting Fort Asperen. Deze beide forten fungeerden onder meer als verdediging van een waterinlaat. Het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk kon in de aanloop tot de Tweede Wereldoorlog ondersteund worden door in de nabijheid gebouwde kleine betonnen verdedigingswerken.

\* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



### Omschrijving complex

Het complex WERK OP DE SPOORWEG BIJ DE DIEFDIJK is een ongeveer 6 ha beslaand, klein fort dat ruwweg wordt gevormd door een D-vormig aardlichaam met afgeronde begrenzingen, dat vrijwel totaal is omgeven door een natte gracht en waarop onder meer enige bomvrije gebouwen en betonnen borstweringen voorkomen. De grootste lengte is circa 165 m; de grootste breedte bedraagt circa 100 m. Direct buiten de natte gracht bevinden zich de buitenoevers (Diefdijk en kade) met hierop delen van (openbare) (omleidings)wegen. Over het westelijk deel van de gracht ligt een samengestelde ijzeren brug, waarvan een gedeelte tot het uiterst zeldzame brugtype 'kraanbrug' behoort. Typologisch zeldzaam is ook de fort- annex brugwachterswoning met onderliggend artilleriemagazijn. De reden tot aanleg - de spoorweg - en de belangrijkste omgevingsfactoren, waaronder schootsveld en inundatiezone, zijn nog aanwezig en/of goed herkenbaar.

De bescherming van het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk betreft de volgende complexonderdelen:

- De FORTAANLEG EN AARDWERKEN, WAARIN RESTEN VAN GESCHUTSOPSTELPLAATSEN, RELICT BETONNEN BORSTWERING, NATTE GRACHT MET BUITENOEVERS, MET (OMLEIDINGS- EN ONDERHOUDS-)WEGEN EN MET DOOR GRENSPALEN AANGEDUIDE ZONE - DIE OOK HET TERREIN MET DE FORTWACHTERSWONING MET ARTILLERIEMAGAZIJN OMVAT
- BOMVRIJ BOUWWERK A / WACHTHUIS
- BOMVRIJ BOUWWERK C / KEUKEN MET KANTINE
- BOMVRIJ BOUWWERK D / REMISE (zuidzijde)
- BOMVRIJ BOUWWERK B / REMISE / TELEGRAAFGEBOUW (noordzijde)
- BRUG EN KRAANBRUG
- FORTWACHTERSWONING EN ARTILLERIEMAGAZIJN

### Waardering complex

Het Complex WERK OP DE SPOORWEG BIJ DE DIEFDIJK is 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 aangelegd en daarna door anderen gedurende meer dan 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 complex dat in eerste aanleg een voorbeeld is van een klein, uit aard- en metselwerk samengesteld fort, dat tot stand kwam in het kader van de verdediging van een acces gevormd door nieuwe verkeersinfrastructurele werken en dat stamt uit de jaren 1880-1885.

\* Krijgshistorische en systeemwaarden als onderdeel van een aaneengesloten militaire verdedigingslinie tussen de voormalige

---

\* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



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 en verdediging van niet te inunderen terreinen of andere accessen.

\* Ensemblewaarde en situationele waarden vanwege zijn ligging binnen het systeem van de Nieuwe Hollandse Waterlinie in het algemeen en in het bijzonder in de directe relatie tot de spoorweg die het werk doorsnijdt en tot de kleine betonnen werken langs de Diefdijk. Tevens vanwege de functionele en fysieke samenhang tussen de onderdelen van het complex. Ten slotte is hier sprake van een tamelijk gave relatie met het schootsveld en de inundatiezone.

\* Het complex is representatief (karakteristiek) omdat het nog steeds de eigen fysieke kenmerken en de belangrijkste omgevingskenmerken vertoont die destijds tot de bouw aanleiding waren, namelijk de spoorweg - inclusief de fort- en brugwachterswoning - en het schootsveld en de inundatiezone.

\* Het complex is tamelijk gaaf bewaard omdat qua structuur en fysiek voorkomen meerdere hoofdzaken van de toestand in de jaren '80 van de 19de eeuw zijn bewaard.

## Inleiding

FORTWACHTERSWONING EN ARTILLERIEMAGAZIJN ten westen van het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk, als militair en civiel annex bij fort, spoorovergang en spoorbrug. Omdat de meeste forten en andere (buiten de bebouwde kom gelegen) verdedigingswerken - wanneer er geen sprake was van mobilisatie of oefeningen - geen bezetting met militair personeel hadden, was er in veel gevallen een aparte woning of andersoortig onderkomen voor een beheerder of wachter. Soms had een dergelijk(e) woning of onderkomen tevens een andere functie, zoals die van sluiswachterswoning of brugwachtershuis. Bij het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk bestond tevens een functie die samenhang met de spoorweg. In de toegepaste architectuur bestaat mede hierdoor geen uniformiteit; het gebruikte bouw materiaal varieert, maar is gewoonlijk baksteen of hout en ook het aantal bouwlagen verschilt, maar gewoonlijk was er slechts één. Ook voor wat betreft de locatie van een wachterswoning zijn geen duidelijke standaarden; sommige fortwachterswoningen liggen binnen de fortgracht, andere daarbuiten - soms zelfs op enige afstand van het fort.

De fortwachterswoning van het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk combineerde verschillende functies, waaronder ook die van artilleriemagazijn en is typologisch zeer zeldzaam. De functie als onderkomen voor een overwegwachter vergde ook een telegraaf- en/of telefooninstallatie. Het pand ligt - anders dan het fort - ten westen van de Diefdijk; de Militaire Landsgrond waarop het is gebouwd sluit niet aan bij die van het fort, maar wordt doorsneden door de Diefdijk.

## Omschrijving

FORTWACHTERSWONING EN ARTILLERIEMAGAZIJN (1880-1885) van het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk, gelegen aan de westzijde van Diefdijk aan de zuidelijke voet van de spoordijk ter plaatse. De grond behoort tot de Militaire Landsgrond. Het pand is opgetrokken op maaiveldniveau; het maaiveld ligt ruim beneden de rijweg op de kruin van de Diefdijk en van de top van de spoordijk. De begane grond diende als artilleriemagazijn; de woning is hier bovenop gesitueerd. De fortwachterswoning diende bovendien tevens als brug- en overwegwachterswoning. De relatief hoge positie van het woonvertrek en de vensters maakten uitzicht over het spoor naar beide zijden, alsmede naar de overweg mogelijk. De gepleisterde en wit gesausde bakstenen fortwachterswoning met

---

\* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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





artilleriemagazijn is een tweelaags bouwwerk op rechthoekige plattegrond, gedekt door een zadeldak belegd met gesmoorde, (opnieuw) verbeterde holle pannen. Aan de westzijde een eenlaagse uitbouw onder zadeldak. In topgevels makelaars. De goten worden gedragen door voluutvormige ijzeren beugels. In alle dakschilden zijn relatief recent een of meer tuimelramen geplaatst. De naar de Diefdijk gerichte, symmetrische topgevel / hoofdgevel bevat op de begane grond een centrale, getoogde toegang, waarin dubbele, houten deuren, met aan weerszijden korte getoogde vensters; hierboven drie getoogde vensters met schuiframen. In de topgevel twee kleinere getoogde vensters met schuiframen. De hier tegenover liggende topgevel is blind; in uitbouw gevelopeningen, waaronder venster in topgevel. In de noordelijke langsgevel op begane grond drie korte vensters en op de verdieping twee grote vensters, alle als voren. In de zuidelijke langsgevel op begane grond drie getoogde toegangsoopeningen en op de verdieping twee korte ramen. Vensters met natuurstenen dorpels en een aantal verdeelde ramen. Het interieur is niet bezocht.

### Waardering

FORTWACHTERSWONING EN ARTILLERIEMAGAZIJN van het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk 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 een aan de militair-strategische bouwkunde gerelateerde bebouwing, 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 bouwkunde, die diende als fortwachterswoning annex artilleriemagazijn en tevens als overweg- en brugwachterswoning.

\* Ensemblewaarden 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 vanwege de bijzondere en functionele ligging in de nabijheid van de spoorwegovergang.

\* Het onderdeel is representatief omdat het een voorbeeld is van een in de directe nabijheid van een verdedigingswerk ingerichte fortwachterswoning met herkenbare nevenfuncties. Het vertegenwoordigt zeldzaamheidswaarde vanwege een uitzonderlijke combinatie van militaire en civiele functies en de ermee samenhangende typologie, die zich onder meer uit in de dubbele gelaagdheid.

\* Het onderdeel is tamelijk gaaf bewaard omdat hoofdvorm en bouwkundige detaillering, alsmede diverse onderdelen intact zijn gebleven.

### Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

### Subcategorie

Bijgebouwen

### Functie

\* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



## Monumentnummer\*: 532025

Status rijksmonument  
Inschrijving register\* 28 november 2014  
Kadaster deel/nr 82870/144

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

Locatiennaam Acquoy  
Locatieomschrijving Werk op de Spoorweg bij Diefdijk

Kadastrale gemeente\* Beesd  
Sectie\* L  
Kadastraal object\*  
Appartement aanduiding  
Grondperceel 725

### Omschrijving\*\*

Cluster 65.

### NIEUWE HOLLANDSE WATERLINIE

#### Inleiding

BOMVRIJ BOUWWERK C / KEUKEN MET KANTINE (zuidzijde van het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk) van een type bomvrije bouwwerken dat aan drie zijden en bovenop is voorzien van een aarden dekking en dat alleen een gevel aan de keelzijde bezit. Het gebouw is als een uitbreiding van Gebouw A tot stand gekomen. Met de toename van de draagwijdte van het geschut, de kracht van de inslagen van projectielen en de explosieve kracht van (brisant)granaten werd het steeds moeilijker weerstand te bieden tegen beschietingen. Verzwaring van metselwerk, toepassing van schokabsorberende metselsystemen (onder meer door middel van bogen), flauwe hellingshoeken en gebogen of juist puntige vormen, gebruik van beton - en later van gewapend beton - in steeds zwaardere uitvoering, was een van de manieren om de vestingwerken bestand te houden tegen toenemende aanvalskracht. Bovendien was het aanbrengen van aarddekkingen een goed middel gebleken om de energie te absorberen of te dempen. Dit is de reden waarom vele gemetselde of betonnen werken van een aardlaag of een frontbescherming van zand of aarde zijn voorzien. Afhankelijk van de periode van ontstaan - en daarmee van de te verwachten inslagkracht van projectielen - werd van 'bomvrije gebouwen' gesproken, wanneer ze werden geacht bestand te zijn tegen een van tevoren bepaald aantal inslagen van zwaar kaliber.

#### Omschrijving

Het BOMVRIJ BOUWWERK C / KEUKEN MET KANTINE (zuidzijde van het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk) is een eenlaags gebouw

\* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



met de gevel aan de westzijde. Het rond 1886 gerealiseerde gebouw is opgetrokken in trasbeton en wordt gedekt door een aarden laag, die alle zijden, behalve deze bakstenen gevel, aan het zicht onttrekt. De aarden laag is aangebracht als bescherming tegen inslagen van projectielen. De gevel, waarin vier rechthoekige toegangen met ijzeren deuren, is circa 4 meter hoog en heeft een sobere en functionele architectuur. Aan de noordzijde grenst het bouwwerk aan gebouw A uit omstreeks 1880. De gevel aan de zuidzijde eindigt in een aflopende keermuur voor de aanaarding. Het interieur is niet bezocht.

#### Waardering

Het BOMVRIJ BOUWWERK C / KEUKEN MET KANTINE (zuidzijde van het Werk op de Spoorweg bij de Diefdijk) is 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).

Het betreft hier een onderdeel van omstreeks 1885, namelijk een voorbeeld van een trasbetonnen en aardgedekt, bomvrij gebouw.

\* 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 is representatief (karakteristiek) omdat het in verschijningsvorm de kenmerken vertoont die het toenmalige defensieve doel onderstrepen.

\* Het onderdeel is tamelijk goed bewaard omdat het in de loop der tijd weinig wezenlijke aanpassingen heeft ondergaan en het de oorspronkelijke structuur heeft behouden.

#### Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

#### Subcategorie

Bomvrij militair object

#### Functie

\* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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