



Complexnummer: 529781

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

T 033 421 74 21
F 033 421 77 99
E info@cultureelerfgoed.nl

Complexnaam

Deelen/Vliegveld

Aantal complexonderdelen

12

Monumentnummers van complexonderdelen

529780, 529782, 529784, 529785,
529786, 529787, 529788, 529789,
529790, 529791, 529792, 529793

Woonplaats

Deelen

Gemeente

Ede

Provincie

Gelderland

Hoofdadres van hoofdobject

Koningsweg 17 B, 6816 TC Arnhem

Complexomschrijving

Omschrijving van het complex

Complex van een MILITAIR LUCHTVAARTTERREIN met onder meer start- en landingsbanen, een rolbanenstelsel, verschillende typen opstel- en onderhoudsplaatsen en andere (technische) functies, tezamen het hart van VliegVeld Deelen vormend, en bestaande uit:

- TERREIN met AANLEG
- MILITAIR GEBOUW MET TECHNISCHE FUNCTIE, Gebouw No. 16 (2)
- MILITAIR GEBOUW MET TECHNISCHE FUNCTIE en annexe GELUIDSWAL, Gebouw No. 22 (3)
- OPSLAGGEBOUW / MAGAZIJN, Gebouw K 4 (5)
- VLIEGTUIGHANGAR (6)
- VLIEGTUIGHANGAR (7)
- VLIEGTUIGHANGAR (8)



- LOCOMOTIEFLOODS (9)
- VLIEGTUIGHANGAR (10)
- VLIEGTUIGHANGAR (11)
- KOMPASCOMPENSEERSCHIJF (12)
- FLAK-STELLING (13)

Behalve de hierna afzonderlijk beschreven structurelementen, gebouwen en objecten omvat Vliegveld Deelen onder meer een aantal door aarden en groene camouflage grotendeels aan het zicht onttrokken bunkers, verschillende fundamenten van verdwenen gebouwen, een vliegtuigwasplaats, relicten van een spoorlijntje voor de aanvoer van materiaal en munitie, en een reeks zogenoemde Splitterboxen of funnels - grotendeels door aarden wallen en met camouflagemiddelen omgeven, open vliegtuigopstelplaatsen. Tot slot van deze niet uitputtende opsomming bevat het terrein - naast moderne afrasteringen - vele betonnen omheiningpalen met recent prikkeldraad of andere afrastering. Ook zijn er een aantal in verschillende naoorlogse perioden tot stand gekomen, soms meerlaagse gebouwen en vooral ook start-, landings-, taxibanen en opstelplaatsen voor vliegtuigen.

De bodem van het terrein waarop het eigenlijke Vliegveld Deelen tot stand kwam bestaat uit zand en maakt deel uit van een relatief vlak gedeelte van de door gletsjerijs opgestuwde zuidelijke Veluwe. Het maaiveld ligt op circa 45 m + NAP, maar helt licht van noordoost naar zuidwest. In dit vermoedelijk van oudsher ten dele met heide en andere op schrale grond gedijende planten en bomen begroeide en deels kale zandgebied lagen eeuwenlang enige kleine nederzettingen met bijbehorende agrarische gronden; kleine ontginningen, omgeven door windsingels en wildwallen, waarvan Kemperberg, Deelen en Terlet hier een rol spelen. Tussen deze drie gehuchtjes strekten zich drie afzonderlijk benoemde, maar in elkaar overlopende heidevelden uit: de Kemper Heide (zw), de Deelensche Start (ook Deelensche Steert genoemd) (n) en de Arnheemsche Heide (zo). Oostelijk van de Kemperberg werden vanaf ongeveer de jaren '30 van de 19e eeuw aan weerszijden van de Koningsweg, met name op gronden van de locale adel en / of grootgrondbezitters, ontginningslandgoederen gesticht met daarop (pacht)boerderijen. Aan de noordzijde vonden de ontginningen het meest planmatig plaats en hier werd onder meer op ca. 850 m afstand een aan de Koningsweg evenwijdige grens getrokken tot waar de ingrepen zich (vooralsnog) zouden uitstrekken. In de praktijk bleek het boerenbedrijf op de schrale Veluwegronden niet gemakkelijk en al gauw werd de bosbouw dominant en bleven slechts op vrij beperkte schaal akkers en weiden in het gebied in gebruik, en dan met name in de nabijheid van de boerderijen. Als gevolg van de bosbouw verscheen een net van onverharde, elkaar overwegend rechthoekig kruisende boslanen in het reeds ontgonnen gebied ten noorden van de Koningsweg. Ten noorden en noordoosten van deze ontginningen en bosaanplantingen bleef de heide echter onontgonnen; alleen in het grensgebied van Deelensche Start en bij Deelen werd bos aangeplant. Grote gebieden rond het op basis van de ontginningen ontstane dorp Schaarsbergen en ten westen en noorden van Deelen werden zo beplant met loof- en vooral naaldbos. De aanplant was deels bedoeld om de zandgronden te fixeren, maar later ook voor (mijn)houtproductie. De uitgestrekte aangelegde bossen werden doorsneden door een overwegend geometrisch en fijnmazig net van wegen en paden, en vooroorlogse kaarten van het gebied laten hierdoor een regelmatig kavelpatroon zien. De grote aaneengesloten heidevelden waren beperkt met bomen begroeid - wellicht met wat berkenbosjes - en ze werden dus aan de zuid- en zuidwestzijde en in het noordoosten begrensd door uitdijende percelen cultuurbos. Het totale gebied werd uiteindelijk doorsneden door een beperkt aantal gefixeerde, min of meer



haaks op elkaar staande (doorgaande) wegen, een web van organisch gegroeide en aan de omstandigheden aanpasbare zandwegen, en - in de ontgonnen gebieden - een dicht raster van bospaden en -lanen. Zo is althans het ruwe beeld dat topografische kaarten van rond 1930 laten zien - kaarten die als uitgangspunt dienen voor een beschrijving van de ruimtelijke ontwikkelingen in de Tweede Wereldoorlog. Parallel met de toch op zijn minst tegenvallende resultaten bij de ontginningsactiviteiten was er ook een andere bestemming voor de Kemper Heide gevonden. Nadat er al eerder schietoefeningen waren gehouden, werd een belangrijk deel van het terrein ingericht als militair oefenterrein, met schietbanen en artillerieveld. De Kemper Heide en Arhemsche Heide waren reeds in de eerste helft van de 19e eeuw in gebruik als oefenterreinen van het Nederlandse leger, onder meer voor de mobiele artillerie van de Gele Ridders. Eén van de zandpaden op de heide was zelfs genoemd naar de Gele Ridders: de Riddersweg. In de tweede helft van diezelfde eeuw volgden de infanterie en de artillerie, waarvoor op de Kemper Heide onder meer een serie oost-west gerichte schietbanen werd aangelegd en aan de grens met de ontginningen een wachthuis en een schietschijvenloods werden ingericht. Al deze veranderingen zijn goed te volgen op (topografische) kaarten uit de jaren 1800-1930. Een andere ontwikkeling - vanaf het jaar 1910 - was die van de aanleg - of beter het gebruik - van een deel van de Kemper Heide als experimenteel en demonstratievliegveld; het in de periode 1914-1940 gebruikte, slechts enkele hectaren grote luchtvaartterreintje lag aan de huidige Hoenderloseweg, parallel aan de noordgrens van de ontginningen. De eerste Nederlandse luchtvaartdode, Clément van Maasdijk (†1910), viel op de Kemper Heide te betreuren. Vliegveld Deelen - in de Duitse tijd Fliegerhorst Deelen genoemd - dat enige duizenden hectaren bestreek en bestrijkt, werd aangelegd op de Kemper Heide, met enige uitlopers op de Deelensche Start en de Arhemsche Heide. De bijbehorende, oorspronkelijk onder de Duitse bezetter gebouwde, militaire kampementen zijn tot stand gekomen binnen de 19e- en vroeg-20e-eeuwse ontginningen aan de randen van deze heidegebieden.

Het vliegterrein ligt noordelijk van de reeds van oudsher kaarsrechte Koningsweg en ten westen van de huidige Hoenderloseweg, die pas in de 19e en de 20e eeuw in fasen zijn huidige beloop kreeg. De Koningsweg zou in rudimentaire vorm dateren uit het laatste kwart van de 17e eeuw - de tijd dat stadhouder Willem III koning van Engeland was. De Koningsweg is nog steeds als belangrijke verbinding en als een ruimtelijk structurerend element aanwezig, vooral ook doordat hij als nederzettings- en ontginningsbasis functioneerde. De Hoenderloseweg heeft een iets ingewikkelder historie. In de loop van de 19e eeuw werd een slingerend zandpad opgewaarderd tot onderdeel van een half verharde landweg van Hoenderlo naar Arnhem, die een beloop had dat onder meer samenviel met de huidige, kaarsrechte Deelenseweg en die verder - vrijwel in het verlengde hiervan en eveneens kaarsrecht - westelijk langs het gehucht Deelen naar Hoenderlo doorstak. De aanleg van deze Hoenderloseweg maakte deel uit van de grote ontginningen in dit deel van de zuidelijke Veluwe, die in het midden van de 19e eeuw met grote ijver werden aangepakt. Hetzelfde geldt voor een meer oostelijk - in het verlengde van de huidige Waterbergseweg - aangelegde weg, die - naar een tweetal nabijgelegen ontginningsboerderijen - toentertijd Leipzigerweg of Oost Vrijlandweg werd genoemd. Het is deze weg die thans bekend is als Hoenderloseweg, een naam die er pas na de Tweede Wereldoorlog aan werd gegeven; zelfs op een kaart van het huidige vliegterrein uit 1988 komt nog de naam Leipziger Allée voor. Tot zover het ruwe beeld dat literatuur en topografische kaarten tot rond 1930 laten zien - kaarten die als uitgangspunt dienen voor een beschrijving van ruimtelijke ontwikkelingen in de Tweede Wereldoorlog. De oorlogsjaren brachten belangrijke veranderingen in het gebied, zowel in functioneel als in landschappelijk opzicht. Dit alles ongetwijfeld mede doordat een rudimentaire infrastructuur van wegen, ontginningen, militaire voorzieningen en ook een vliegterrein al aanwezig was. Al zeer kort na de Nederlandse capitulatie ving de Duitse bezetter dan ook aan met de constructie van het grote militaire vliegveld op de Kemper Heide, de zogenoemde 'Fliegerhorst Deelen'.



De constructie van het vliegveld verliep volgens een bestaand ideaalplan, maar is vrijwel zeker ook naar de plaatselijke situatie voorbereid geweest. Start- en landingsfaciliteiten waren al kort na de bezetting operationeel en de plattegronden van de infrastructuur van kampementen waren voor het eind van 1940 voor een belangrijk deel ingevuld. Er werd, behalve van specifieke bouwontwerpen ('Sonderbauten'), zo veel mogelijk gebruik gemaakt van (varianten van enige) standaardtypen gebouwen ('Regelbauten'), en verder ook van verschillende ter plaatse te monteren 'prefab-elementen' van Duitse makelij. Het ideaalplan voor Duitse militaire vliegvelden omvatte een ruim, door een ringrolbaan omgeven, cirkelvormig rolveld met een diameter van ten minste 1,5 km, met daarop meerdere start- en landingsbanen. Het vliegterrein kon het best in een verder bosachtige omgeving worden gerealiseerd, waarbij de beoogde rolbaan zo veel mogelijk langs de bosranden diende te worden getraceerd. De noodzakelijke technische ruimten dienden zo veel mogelijk onder dekking van de bossen aan of nabij de rolbaan te worden ingericht. Zowel officiers- en manschappenonderkomens als andere functies zijn in het ideaalplan op enige honderden meters afstand van het rolveld voorzien en ze dienden uit veiligheids- en camouflageoverwegingen onder dekking van bos te worden uitgevoerd, naar het voorbeeld van bestaande, locale bebouwing. Deze configuratie laat zich goed herkennen bij Fliegerhorst Deelen, waar bovendien een hoog gelegen commandocentrum werd gebouwd op de Kop van Deelen. De technische functies zijn vrijwel allemaal ten noorden van de Koningsweg gesitueerd, op vrij korte afstand van het rolveld, terwijl de woon- en verblijfsruimten, de transportsector en de recreatieve voorzieningen, enz. vrijwel alle ten zuiden van de weg werden gebouwd. Daarnaast werd aan weerszijden van de weg het grootste deel van de vooroorlogse bebouwing geconfisqueerd ten behoeve van militaire doeleinden, wat deze laatste enige 'dekking' (camouflage) gaf en kosten spaarde. Ook de bestaande verkeersinfrastructuur werd voor een belangrijk deel gebruikt: meerdere wegen en (bos)paden werden verbreed en/of verbeterd. Bovendien is het aanwezige opgaande groen optimaal benut voor camouflagedoeleinden en heeft er op ruime schaal aanplant van jonge boompjes en ook van struiken plaatsgevonden. Iets vergelijkbaars geldt voor het op de Kemper Heide gesitueerde rolveld, waar verdere grootschalige ontginning en het inzaaien van diverse gewassen werden uitgevoerd, uit zowel economische als camouflage overwegingen.

De egalisering van het rolveld en de aanleg van start- en landingsbanen en rol- en taxibanen op de Kemper Heide werd in verschillende, elkaar deels overlappende fasen gerealiseerd tussen mei 1940 en mei 1941. De vier start- en landingsbanen, waarvan er drie op de kaart samen nog steeds een op de rechterzij gekantelde letter 'A' vormen en waarvan de vierde - de oudste en nooit verharde baan - ten noorden van de A lag en ongeveer oost-west was gericht, vormden vanaf het begin van de oorlog een beoogd knooppunt voor de Duitse luchtaanvallen op Engeland, maar ze werden al gauw het hart van de luchtverdediging door middel van de 'Nachtjagd': het met jagers onderscheppen en neerhalen van bommenwerpers die in de duisternis op weg waren naar het Ruhrgebied. De rolbanen, die de koppen van de start- en landingsbanen verbonden, alsmede de banen waarlangs de vliegtuigen taxieden of konden worden opgesteld, werden - zoals voorzien in het ideaalplan - zo veel als mogelijk langs de bosranden geleid. Aan de zuid- en de westzijde van het vliegveld was dit mede mogelijk geworden door de annexatie van ruim 2000 ha van de aan de heide grenzende bossen van het park De Hoge Veluwe. In het zuiden viel de rolbaan samen met de op 850 m van de Koningsweg lopende achtergrens van de ontginningen van onder meer de goederen Vrijland en Petersburg, die al spoedig werden gevorderd. In het oosten en noordoosten was de rolbaan iets minder goed beschermt, maar in het noordwesten boden de bossen van Deelensche Start zelfs voldoende dekking voor een tweetal parallelle taxibanen. In het bijzonder in dit gebied hield men tot op detailniveau rekening met de aanwezige begroeiingszones: de banen werden dicht tegen enige in de 19e eeuw als wind- en zandsingels aangelegde en rond 1940 nog steeds in vergelijkbare vorm aanwezige langgerekte bosschages gesitueerd. Op

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



plaatsen waar dat maar enigszins mogelijk was, werden langs de rolbanen technische ruimten gebouwd, hangars geconstrueerd of open scherfvrije vliegtuigopstelplaatsen gemaakt - zogenoemde 'Splitterboxen' (Duits) of 'funnels' (Engels); in principe werd hierbij voor de beschutting van begroeiing gekozen, maar soms ook voor het open veld. In alle gevallen werd een vorm van camouflage toegepast, hetzij met netten, hetzij door het kiezen van gebouwtypen die een agrarische functie simuleerden. Een belangrijk onderdeel van de infrastructuur werd gevormd door het in de periode juni 1941 tot februari 1942 tot stand gebrachte zogenoemde Bommenlijntje, een spooraansluiting vanaf Station Wolfheze, die het vliegveld vanuit het zuidwesten bereikte en enige vertakkingen kende. Verder kwamen er onder meer een grote kompascompenseerschijf, een brandstofopslag en een aantal geschutopstellingen op het rolveld tot stand. In totaal moeten zo'n 75 werk- en opstelplaatsen zijn aangelegd, maar van de rond 60 buiten de 'Werft Vrijland-Noord' - het technische centrum - gelegen overdekte exemplaren zijn er slechts vijf over. Van de gebouwde verwarmde werkplaatsen en montagehallen ('Wärmehallen'), zijn de meeste vanuit camouflageoverwegingen als boerderij of schuur uitgevoerd. Niet zelden waren ze zelfs ook opzichtig op het land geplaatst, voorzien van een zadeldak (met wolfseind) en beschilderd met schijnvensters en schijndeuren. Enkele exemplaren, alsook een voormalige locomotiefloods, zijn na de oorlog hergebruikt - toen echt als boerderij of schuur. Met name vier boerderijen uit de wederopbouwperiode - ze hebben de namen van de legendarische Vier Heemskinderen gekregen - spreken wat dit betreft tot de verbeelding, ook door hun nu niet streekeigen vormgeving en bepleistering. Van de Splitterboxen zijn absoluut én naar verhouding meer resten in het terrein herkenbaar gebleven, al zijn er wel verscheidene - meer of minder opzettelijk - overwoekerd geraakt. Verscheidene van deze opstelplaatsen langs de (buitenste) rolbanen laten zich nu nog herkennen als met begroeide wallen omzoomde velden; in enkele gevallen zijn ze als picknickterrein ingericht. Maar ook van andere hier genoemde structuren en elementen zijn nog een of meer voorbeelden op of nabij het vliegterrein voorhanden. Bij dit alles dient opgemerkt te worden dat de basisontwerpen voor Fliiegerhorst Deelen formeel in hoofdzaak afkomstig zijn van de Duitse 'Bauleitung der Luftwaffe Deelen', maar dat de uitvoering voor het overgrote deel in handen was van lokale Nederlandse aannemers en Nederlands - vrijwillig aangetreden en niet als dwangarbeider ingezet - personeel. De aannemers waren verenigd in de zogenoemde COMBA, de Combinatie Bouw Arnhem. De inpassing van typisch Nederlandse details en structuurkenmerken in de kampen kan dan ook op hun inbreng terug te voeren zijn. De West Vrijlandweg, de huidige hoofdtoegangsweg naar het vliegveld, werd naar de combinatie van aannemers ook wel 'Combalaan' genoemd.

In het laatste oorlogsjaar werd het vliegveld enige malen door geallieerde vliegtuigen gebombardeerd, wat onder meer tot gevolg had dat de start- en landingsbanen tijdelijk in het ongerede waren, maar (provisorisch) herstel bracht aanvankelijk mee dat het terrein operationeel bleef. Pas in september 1944 was de schade zo groot dat het vliegveld uitgeschakeld was en de vliegtuigen naar elders moesten worden overgebracht. Toen de oorlog eenmaal voorbij was werd het vliegterrein onder meer benut als 'Canadian Demob Vehicle Park', wat wil zeggen dat er duizenden stuks oorlogsmaterieel werden opgeslagen, waarvan een deel naar Canada werd verscheept en een deel werd verkocht. Na de oorlog werden de terreinen en gebouwen die de Duitse Luftwaffe had geannexeerd voor een groot deel teruggegeven aan de rechthebbenden; dit betekent onder meer dat een deel van de gerealiseerde vliegveldonderdelen in particuliere handen zijn overgegaan en ook dat gedeelten aan verval of vernietiging onderworpen raakten of ook aan de 'natuur' zijn teruggegeven. Dit laatste geldt in het bijzonder voor de binnen het Nationale Park 'De Hoge Veluwe' gelegen onderdelen en structuren. Andere - en minstens even grote - delen van de Fliiegerhorst werden echter hergebruikt als militair vliegveld en militaire kampen. Het stelsel van start- en landingsbanen en voorzieningen werd gemoderniseerd, waarbij de baan die van noordoost naar zuidwest is gericht bovendien bijna twee keer zo lang werd en het terrein alsnog werd voorzien van een commandotoren. De verlenging



van de baan vergde een zeer beperkte uitbreiding van het vliegterrein aan de noordzijde, waardoor het zich nu uitstrekt tot in het noordwestelijk van de Kop van Deelen gelegen gebied. Aan de zuidwestkant kon een deel worden afgestaan en hier werden gronden in gebruik genomen als akkerland; enige hangars worden nu als boerderijen geëxploiteerd. Aan de oostzijde van de huidige Hoenderloseweg kwam opnieuw een groot militair oefenterrein, terwijl ook een deel als weidegrond wordt gebruikt. Het wegenstelsel behield in hoofdzaak zijn in de oorlog gerealiseerde structuur; alleen werd de huidige Hoenderloseweg ter hoogte van de Kop van Deelen gestroomlijnd: hier werd de oude Oost Vrijlandweg of Leipzigerweg met een S-bocht direct aangesloten op de in de 19e eeuw recht getrokken Hoenderloscheweg.

Rond 1996 werd een groot deel van de militaire functies van het vliegterrein opgeheven en werden verschillende gebouwen voor andere functies bestemd, waaronder die van sportvliegerij, terwijl in het zuidoostelijk deel van het vliegveld ook het zogenoemde 'Veteranenbos' werd aangelegd.

Het eigenlijke vliegterrein van Vliegveld Deelen is in hoofdzaak aangelegd op het flauw van noordoost naar zuidwest hellende heideveld de Kemperheide, met uitlopers naar het noorden in de Deelensche Start en naar het oosten in de Arnhemsche Heide. De eerste werken werden al in mei en juni 1940 uitgevoerd; deze omvatten onder meer het egaliseren en weer bruikbaar maken van het door de Nederlanders omgeploegde terrein, waarbij een ongeveer oost-west gerichte, half of niet verharde vliegstrip tot stand is gekomen, die zich westelijk van de Kop van Deelen bevond. Het beloop hiervan is niet bekend, maar denkbaar is dat hij valt te vereenzelvigen met de vooroorlogse, kaarsrechte, nu nog slechts rudimentair aanwezige weg van Kop van Deelen naar Deelensche Start, die aansloot op een bosweg naar het zuidwesten, de huidige Karitzkyweg. Een tweede vooroorlogse verbinding op het tot ontwikkeling te brengen vliegterrein was de noord-zuid gerichte, toenmalige, vrijwel kaarsrechte Hoenderlosche Weg, waarvan nog resten in het terrein aanwezig zijn en waarvan enkele gedeelten in en na de oorlog zijn benut bij de aanleg en de verdere ontwikkeling van het vliegveld. Daarna werd een meer definitieve aanleg begonnen: van juli tot en met oktober 1940 is gewerkt aan twee start- en landingsbanen: de oost-westbaan en de noord-zuidbaan - beide zuidelijk van de provisorische eerste en vervolgens kwam in de periode november 1940 tot en met februari 1941 de derde baan tot stand, van zuidoost naar noordwest. Hiermee was een driehoekig banenstelsel compleet, dat - op de kaart of vanuit de lucht gezien - een op zijn rechter been liggende hoofdletter A vormt. Er vond verharding van de drie 50 m brede banen plaats door middel van betonnen platen, terwijl links en rechts ook nog een veiligheidsstrook van 25 m in acht werd genomen. Als markering zijn reflecterende stenen toegepast. De oost-west gerichte baan was het belangrijkste en deze werd aan weerszijden voorzien van betonnen afwateringsgoten, een soort riolering dus. Min of meer tegelijkertijd werden ook rolbanen rond het vliegterrein aangelegd, waardoor de koppen van de start- en landingsbanen met elkaar werden verbonden en de vliegtuigen dus posities konden kiezen. Het rolbaanstelsel werd zo veel mogelijk onder dekking van de bestaande begroeiing rond het terrein gerealiseerd door verwijding van de paden, terwijl ook daarbuiten soms gebruik werd gemaakt van de aanwezige infrastructuur. Dit laatste was onder meer het geval bij de uit de 19e eeuw daterende Rijdersweg en bij de weg van Kop van Deelen naar Deelensche Start en de aansluitende Karitzkyweg. Het rolveld en het stelsel van rolbanen, hadden niet de in het ideaalplan geschetste cirkelvorm, maar een naar een spiegelbeeldige hoofdletter B-vorm, waaraan in het noorden nog enkele lussen waren toegevoegd. De omstreeks 15 m brede rolbanen waren uitgevoerd in verschillende materialen, waaronder vooral baksteenklinkers en betonplaten en ze waren omzoomd door betonnen banden, terwijl ze hier en daar ook werden voorzien van afwateringsgoten.

De uit de oorlogsjaren daterende start- en landingsbanen zijn nog goed herkenbaar. De banen volgen de lichte glooiingen van het terrein en zijn kennelijk bij de aanleg niet geheel uitgevlakt. Terwijl de noord-zuidbaan is



verlengd en geasfalteerd en aan de westzijde is voorzien van een taxibaan, zijn de beide 'benen' van de liggende letter A voor een groot deel intact gebleven. De banen zijn weliswaar deels voor de helft (d.w.z. in de breedte) afgegraven en deels overwoekerd met gras, maar het tracé en de lengte zijn grotendeels gehandhaafd, terwijl ook het plaveisel en de afwateringsgoten nog voor een belangrijk deel zichtbaar aanwezig zijn, zelfs bij het half afgegraven deel van de baan, waar de goten nog vrij in het terrein liggen. De banen zijn kennelijk uitgevoerd in parallel gelegde betonstroken, die zijn gescheiden door banden klinkers en / of keien, terwijl op meerdere plaatsen zichtbaar herstelwerkzaamheden zijn uitgevoerd in andere materialen. De goten zijn eveneens in beton uitgevoerd en ze worden afgedekt door betonnen deksels met dwarse gaten. Een markant punt is de samenkomst aan de oostzijde van het stelsel (de top van de letter A), waar beide banen over de volle breedte aanwezig zijn en een groot, kruislings door scheidende banden doorsneden 'plein' vormen. De gemoderniseerde en verlengde noord-zuidbaan is voorzien van een nieuwe slijtlaag, maar volgt nog wel het uit de oorlogsjaren daterende tracé. De rolbanen zijn net als de start- en landingsbanen nog goed in het veld herkenbaar en zijn ten dele in hun oorspronkelijke vorm behouden. In het bijzonder in het zuidelijk en zuidwestelijk deel van het terrein zijn gedeelten op volle breedte en in het originele materiaal behouden. Ook bij de rolbanen zijn beton en baksteen toegepast tussen smalle betonnen banden en hier en daar zijn nog delen van de afwateringsgoot zichtbaar. Het oorspronkelijke, vermoedelijk omstreeks 12 m brede wegprofiel is echter lang niet overal meer aanwezig; specifieke plaatsen zijn het van zuidwest naar noordoost gerichte deel van de rolbaan ten noorden van de drie voormalige verwarmde hangars van het adres Koningsweg 17 c (de Reynouthoeve) en een ongeveer oost-west gericht deel ten noorden van het kamp de Zeven Provinciën. Beide fragmenten zijn buiten het huidige vliegveld gelegen, evenals enige onderdelen op het terrein van Nationaal Park De Hoge Veluwe; van deze laatste is het profiel overigens vrijwel overal sterk versmald. Ze dienen thans als fietsroute en hiertoe zijn deze trajecten bovendien van een asfalt slijtlaag voorzien. Het laatste geldt eveneens voor het oostelijk en noordoostelijk gedeelte van de rolbaan; de breedte en het verloop werden hier weliswaar gehandhaafd, maar vanwege gebruik als ontsluitingsweg en taxibaan naar een aantal operationele gebouwen is ook hier een asfalt slijtlaag aangebracht. De aansluiting van dit deel van de rolbaan aan het zuidelijk gedeelte - ongeveer op de achtergrens van de 19e-eeuwse ontginningen - wordt gevormd door een opvallende driehoekige wegstructuur, die (hoewel nu geasfalteerd) teruggaat op een aanleg uit de Tweede Wereldoorlog. Van het zuidelijk gedeelte van de rolbaan is aan het eind van de 20e eeuw een deel integraal opgeruimd ten behoeve van de aanplant van hoog opgaand groen, met als doel 'teruggave aan de natuur'. Van de oorspronkelijk uit de 19e en het begin van de 20e eeuw daterende Hoenderlosche Weg en de vrijwel haaks hierop staande en mogelijk als provisorische startbaan gebruikte weg van Kop van Deelen naar Deelensche Start en verder richting Karitzkyweg zijn nog in het veld herkenbare langere en kortere relictten aanwezig, evenals van een aantal thans op de hekken rond het vliegveld doodlopende - en daar voorbij opgebroken - fragmenten van eveneens als rolbaan aangelegde (of gebruikte voormalige land)wegen. Duidelijke voorbeelden zijn te vinden aan de noord- en westzijde van het terrein; ze bevinden zich direct aan de grenzen van het vliegterrein.

Van de verschillende typen vliegtuigopstel- en werkplaatsen zijn vooral de zogenoemde 'Splitterboxen' of 'funnels' in een wijde kring rond het vliegveld aangelegd. Daar waar van nature reeds hoog opgaande begroeiing aanwezig was werden open plekken gehakt en oneffenheden geëgaliseerd, waarbij het vrijkomende zand en andere materialen als bescherming tegen bomscherven en als camouflage konden worden toegepast door ze rondom in walletjes op te werpen. De vele tientallen gerealiseerde Splitterboxen werden toegankelijk gemaakt voor de vliegtuigen door middel van meestal korte, (vrijwel) haakse insteken vanaf de rolbanen, waarvoor gewoonlijk baksteenklinkers als verharding werden toegepast. De andere typen opstel- en werkplaatsen - voornamelijk houten, metalen en uit baksteen en / of beton vervaardigde hangars en zogenoemde Wärmehallen - werden op meerdere plaatsen



overwegend clustergewijze gebouwd. Soms had dit direct te maken met hun functie, zoals in het geval van de hangars op en nabij Vrijland-Noord, dat het technisch centrum van het vliegveld was. Een aantal andere werd geclusterd in verband met een gemeenschappelijke verwarmingsinstallatie, terwijl ook het aspect van camouflage hierbij een rol zal hebben gespeeld. Bij verschillende opstel- en werkplaatsen zijn wasplaatsen ingericht; ten minste één ervan bleef herkenbaar bewaard bij de boerderij Reynouthoeve. De spoorbaan bereikte het vliegveld uit het zuidwesten, het gebied van de Kemperberg en boog dan vrij scherp af naar het oosten om in een rechte lijn langs de zuidzijde van de rolbaan uit te komen. Er was een aftakking richting de bunker Diogenes en ook één in noordelijke richting - ten dele dwars over het zuidelijk deel van het vliegveld - naar het 'Luftminenlager', de bommenopslag.

Van de Splitterboxen zijn nog vrij veel voorbeelden op en rond het huidige vliegveld te herkennen. Enkele van de meest duidelijke bevinden aan de noordwestzijde van de rolbaan, langs het van zuidwest naar noordoost gerichte deel ten noorden van de boerderij Reynouthoeve, maar ook ten oosten van deze boerderij zijn er enige. Weer enkele andere liggen aan het zuidelijk deel van de rolbaan, ongeveer ten noorden van het kamp Koningsweg-Noord en ook enige iets oostelijk hiervan, precies in de zone waar de rolbaan 'aan de natuur is teruggegeven'. Wat minder herkenbaar zijn de Splitterboxen in het noordelijk deel van het vliegterrein en ook die welke thans binnen het Nationale Park De Hoge Veluwe liggen. Ze zijn - vrijwel zonder uitzondering - in de loop der tijd wel iets verwilderd, maar zelfs het aantal op de kaart herkenbare exemplaren is sedert omstreeks 1955 nauwelijks meer veranderd. Moeilijk herkenbaar zijn de op het terrein van De Hoge Veluwe gelegen voormalige munitieopslagplaatsen, waarvan de meeste fysieke onderdelen zijn gesloopt. Van een voormalige hangar in het noorden van het huidige vliegterrein zijn de fundamenteën en de rails van de schuifdeuren nog goed in het veld waarneembaar: in de oksel van de verlengde startbaan en de meest noordelijke aansluiting hiervan op de nieuwe rolbaan met opstelplaatsen. Een aantal nog bestaande - meer of minder complete of gave - hangars en Wärmehallen wordt hierna afzonderlijk beschreven. Van de spoorlijn zijn relatief weinig zichtbare resten meer aanwezig. Het meest in het oog springend is de voormalige locomotiefloods, nu onderdeel van de boerderij Ritsaerthoeve; het van zuidoost naar noordwest lopende pad hierlangs maakte deel uit van het spoor. Verder is er nog een loswal aan de rolbaan en bovendien zijn hier en daar relictten van het voormalig tracé te herkennen. Dit is met name het geval op het terrein van Nationaal Park De Hoge Veluwe, waar ongeveer in het verlengde van de oost-west gerichte startbaan nog een gebogen aardebaan herkenbaar is.

Waardering van het complex

Complex van een militair luchtvaartterrein met onder meer start- en landingsbanen, een rolbanenstelsel, een spoorwegtracé, verschillende typen opstel- en onderhoudsplaatsen en andere (technische) functies, van algemeen belang als relatief gaaf uit de Tweede Wereldoorlog stammend en door de Duitse bezetter opgezet, groot militair vliegveld, vanwege: architectuurhistorische, stedenbouwkundige, historisch-geografische, techniekhistorische, krijgs- en cultuurhistorische en complex- en ensemblewaarden, die onder meer kunnen blijken uit de op lokale vormen geïnspireerde traditionalistische bouwtrant, uit de voor de bouwtijd kenmerkende onderdelen en details, uit de in het concept verwerkte, deels reeds in het landschap aanwezige natuurlijke en artefactiële elementen, uit de relictten van technische innovatie, uit de tot in de detaillering doorgevoerde camouflage, uit de samenhang van het totale militaire vliegveldconcept en de hiervan deel uitmakende facetten en aspecten, en uit de onderlinge verwantschap van de hierbij toegepaste vormen.



Monumentnummer*: 529780

Status: rijksmonument
Inschrijving register*: 21 december 2012
Kadaster deel/nr: 62107/53

Complexnummer

529781

Complexnaam

Deelen/Vliegveld

*Woonplaats**

Deelen

*Gemeente**

Ede

*Provincie**

Gelderland

*Straat**

Delenseweg

*Nr**

10

*Toev.**

*Postcode**

6877 AE

*Woonplaats**

Deelen

Situering

Bij

Locatie

*Kadastrale gemeente**

OTTERLO

*Sectie**

C

*Kad. object**

760

Appartement

Grondperceel

*Rijksmonumentomschrijving***

Inleiding

Gebouw K 4 ligt, met de grootste lengte ongeveer oost-west gericht aan de noordoostzijde van de rolbaan, op flinke afstand maar vrijwel recht ten westen van het pompgebouw van Kop van Deelen (no. 24) en vrijwel recht ten zuiden van de betonnen fundamente met deurrails van een hangar. Gebouw K 4 werd vermoedelijk gebouwd als opslaggebouw/magazijn en is op macroniveau deel van een grote militaire vliegveldstructuur uit de periode 1940-1945, op mesoniveau van een ijl complex van in globaal lineair verband langs de rolbaan geplaatste gebouwen en al dan niet overdekte vliegtuigopstelplaatsen. Op hedendaags microniveau blijkt dat er van de in de nabijheid gerealiseerde gebouwen en opstelplaatsen weinig of niets meer over is.

Omschrijving

Eenlaags, voor wat de beide kopse gevels betreft, bakstenen OPSLAGGEBOUW / MAGAZIJN (5) op rechthoekige plattegrond en gedekt door een uit metalen golfplaat vervaardigd half rond dak. De oostelijke kopgevel bevat een toegangsopening onder betonnen latei en met dubbele opgeklampte houten deuren met drie rechte gehengen en rechts enig oud schakelmateriaal, en verder enige ventilatieopeningen. De westelijke gevel is blind, behoudens ventilatieopeningen.

Het uit een onverdeelde ruimte bestaande interieur bevat een beklinkerde vloer en metalen bogen ter ondersteuning van het golfplaten dak.

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



Waardering

Het OPSLAGGEBOUW / MAGAZIJN is van algemeen belang als relatief gaaf onderdeel van een uit de Tweede Wereldoorlog stammend en door de Duitse bezetter als onderdeel van een groot militair vliegveld opgezet legerkamp, vanwege:

krijgs- en cultuurhistorische en

complex- en ensemblewaarden,

die onder meer kunnen blijken uit de samenhang van en met het totale vliegveldconcept en de ruimtelijke hoofdlijnen en onderdelen van het kampement.

Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

Subcategorie

Militaire opslagplaats

Functie

Munitiedepot



Monumentnummer*: 529782

Status: rijksmonument
Inschrijving register*: 21 december 2012
Kadaster deel/nr: 62107/53

*Monumentnaam***

Deelen/Vliegveld

Complexnummer

529781

Complexnaam

Deelen/Vliegveld

*Woonplaats**

Arnhem

*Gemeente**

Arnhem

*Provincie**

Gelderland

*Straat**

Koningsweg

*Nr**

17

*Toev.**

B

*Postcode**

6816 TC

*Woonplaats**

Arnhem

Situering

Bij

Locatie

*Kadastrale gemeente**

ARNHEM

*Sectie**

A

*Kad. object**

1616

Appartement

Grondperceel

OTTERLO

I

43

OTTERLO

I

42

OTTERLO

C

702

OTTERLO

C

696

OTTERLO

C

759

ARNHEM

A

1374

OTTERLO

I

45

ARNHEM

A

1448

OTTERLO

I

44

OTTERLO

I

40

ARNHEM

A

1618

ARNHEM

A

1721

OTTERLO

C

665

ARNHEM

A

1597

ARNHEM

A

1284

ARNHEM

A

1605

ARNHEM

A

1722

ARNHEM

A

1617

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



<i>Kadastrale gemeente*</i>	<i>Sectie*</i>	<i>Kad. object*</i>	<i>Appartement</i>	<i>Grondperceel</i>
OTTERLO	C	760		
ARNHEM	A	1719		
ARNHEM	A	1723		
ARNHEM	A	1613		
ARNHEM	A	1720		
OTTERLO	I	41		
ARNHEM	A	1336		
ARNHEM	A	1718		
ARNHEM	A	1326		

*Rijksmonumentomschrijving***

Omschrijving

TERREIN met AANLEG. Het door de Duitse bezetter in de jaren 1940-1945 ontwikkelde vliegterrein van Vliegveld Deelen werd aangelegd op de Kemper Heide, met enige uitlopers op de Deelensche Start en de Arnhemsche Heide. De bodem waarop het eigenlijke vliegterrein tot stand kwam, bestaat uit zand en maakt deel uit van een relatief vlak gedeelte van de door gletsjerijs opgestuwde zuidelijke Veluwe. Het maaiveld ligt gemiddeld op circa 45 m + NAP, waarbij het oppervlak licht helt van noordoost naar zuidwest. Het terrein was rond 1940 nog een groot aaneengesloten heideveld, dat beperkt met bomen was begroeid en dat aan de zuid- en zuidwestzijde en in het noordoosten werd begrensd door percelen cultuurbos. Het terrein werd doorsneden door een beperkt aantal gefixeerde wegen en een web van organisch gegroeide en aan de omstandigheden aanpasbare zandwegen. De bijbehorende, ook onder de Duitse bezetter gebouwde, militaire kampementen zijn tot stand gekomen binnen de 19e- en vroeg-20e-eeuwse ontginningen aan de randen van deze heidegebieden. Het vliegterrein ligt noordelijk van de reeds van oudsher kaarsrechte Koningsweg en ten westen van de huidige Hoenderloseweg, die pas in de 19e en de 20e eeuw in fasen zijn huidige beloop kreeg. De Koningsweg zou in rudimentaire vorm dateren uit het laatste kwart van de 17e eeuw - de tijd dat stadhouder Willem III koning van Engeland was. De Koningsweg is nog steeds als belangrijke verbinding en als een ruimtelijk structurerend element aanwezig, vooral ook doordat hij als nederzettings- en ontginningsbasis functioneerde. De Hoenderloseweg werd in de loop van de 19e eeuw van een slingerend zandpad opgewaardeerd tot onderdeel van een half verharde landweg van Hoenderlo naar Arnhem. Deze had een beloop dat onder meer samenviel met de huidige, kaarsrechte Deelenseweg. De aanleg maakte deel uit van de grote ontginningen in dit deel van de zuidelijke Veluwe. De constructie van het vliegveld verliep volgens een bestaand ideaalplan, maar is vrijwel zeker ook naar de plaatselijke situatie voorbereid geweest. Start- en landingsfaciliteiten waren al kort na de bezetting operationeel en de plattegronden van de infrastructuur van kampementen waren voor het eind van 1940 voor een belangrijk deel ingevuld. Het vooroorlogse ideaalplan laat zich goed herkennen bij Fliegerhorst Deelen, waar bovendien een hoog gelegen commandocentrum werd gebouwd op de Kop van Deelen. De technische functies en het eigenlijke vliegterrein of rolveld zijn vrijwel allemaal ten noorden van de Koningsweg gesitueerd, terwijl de woon- en verblijfsruimten, de wegtransportsector en de recreatieve voorzieningen, enz. vrijwel alle ten zuiden van de weg werden gebouwd. Bij de aanleg van het vliegterrein werd de daar bestaande verkeersinfrastructuur voor een deel dankbaar gebruikt: meerdere wegen en paden werden verbreed en/of verbeterd. Bovendien is het aanwezige opgaande groen optimaal benut voor

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



camouflagedoeleinden en werd er op de Kemper Heide een grootschalige ontginning uitgevoerd en werden er diverse gewassen ingezaaid, uit zowel economische als camouflage overwegingen. De egalisering van het rolveld en de aanleg van start- en landingsbanen en rol- en taxibanen op de Kemper Heide werd in verschillende, elkaar deels overlappende fasen gerealiseerd tussen mei 1940 en mei 1941. Binnen een jaar ontstonden vier start- en landingsbanen, waarvan de oudste ongeveer oost-west was gericht. De eerste werken werden al in mei en juni 1940 uitgevoerd; deze omvatten onder meer het egaliseren en weer bruikbaar maken van het door de Nederlanders omgeploegde terrein, waarbij een ongeveer oost-west gerichte, half of niet verharde vliegstrip tot stand is gekomen, die zich westelijk van de Kop van Deelen bevond. Het beloop hiervan is niet bekend, maar denkbaar is dat hij valt te vereenzelvigen met de vooroorlogse, kaarsrechte, nu nog slechts rudimentair aanwezige weg van Kop van Deelen naar Deelensche Start, die aansloot op een bosweg naar het zuidwesten, de huidige Karitzkyweg. Een tweede vooroorlogse verbinding op het tot ontwikkeling te brengen vliegterrein was de noord-zuid gerichte, toenmalige, vrijwel kaarsrechte Hoenderlosche Weg, waarvan nog resten in het terrein aanwezig zijn en waarvan enkele gedeelten in en na de oorlog zijn benut bij de aanleg en de verdere ontwikkeling van het vliegveld. Daarna werd een meer definitieve aanleg begonnen: van juli tot en met oktober 1940 is gewerkt aan twee start- en landingsbanen: de oost-westbaan en de noord-zuidbaan - beide zuidelijk van de provisorische eerste en vervolgens kwam in de periode november 1940 tot en met februari 1941 de derde baan tot stand, van zuidoost naar noordwest. Hiermee was het driehoekige banenstelsel compleet, dat - op de kaart of vanuit de lucht gezien - een op zijn rechter been liggende hoofdletter A vormt. Er vond stenen en betonnen verharding van de drie 50 m brede banen plaats, terwijl links en rechts ook nog een veiligheidsstrook van 25 m in acht werd genomen. Als markering zijn reflecterende stenen toegepast. De oost-west gerichte baan was het belangrijkste en deze werd aan weerszijden voorzien van betonnen afwateringsgoten, een soort riolering dus. Min of meer tegelijkertijd werden ook rolbanen rond het vliegterrein aangelegd, waardoor de koppen van de start- en landingsbanen met elkaar werden verbonden en de vliegtuigen dus posities konden kiezen. Het rolbaanstelsel werd zo veel mogelijk onder dekking van de bestaande begroeiing rond het terrein gerealiseerd door verbreding van de paden, terwijl ook daarbuiten soms gebruik werd gemaakt van de aanwezige infrastructuur. Dit laatste was onder meer het geval bij de uit de 19e eeuw daterende Rijdersweg en bij de weg van Kop van Deelen naar Deelensche Start en de aansluitende Karitzkyweg. Het rolveld en het stelsel van rolbanen, hadden niet de in het ideaalplan geschetste cirkelvorm, maar een spiegelbeeldige hoofdletter B-vorm, waaraan in het noorden nog enkele lussen waren toegevoegd. De omstreeks 15 m brede rolbanen waren uitgevoerd in verschillende materialen, waaronder baksteenklinkers en beton en ze waren omzoomd door betonnen banden, terwijl ze op meerdere plaatsen ook werden voorzien van afwateringsgoten.

De uit de oorlogsjaren daterende start- en landingsbanen zijn grotendeels nog goed herkenbaar. De banen volgen de lichte glooiingen van het terrein en zijn kennelijk bij de aanleg niet geheel uitgevlakt. Van de oorspronkelijk uit de 19e en het begin van de 20e eeuw daterende Hoenderlosche Weg en de vrijwel haaks hierop staande en mogelijk als provisorische startbaan gebruikte weg van Kop van Deelen naar Deelensche Start en verder richting Karitzkyweg zijn nog in het veld herkenbare langere en kortere relictten aanwezig. Terwijl de noord-zuidbaan is verlengd en geasfalteerd en aan de westzijde is voorzien van een taxibaan, zijn de beide 'benen' van de liggende letter A voor een groot deel intact gebleven. De banen zijn weliswaar deels voor de helft (d.w.z. in de breedte) afgegraven en deels overwoekerd met gras, maar het tracé en de lengte zijn grotendeels gehandhaafd, terwijl ook het plaveisel en de afwateringsgoten nog voor een belangrijk deel zichtbaar aanwezig zijn, zelfs bij het half afgegraven deel van de baan, waar de goten nog vrij in het terrein liggen. De banen zijn kennelijk uitgevoerd in parallel gelegde betonstroken, die zijn gescheiden door banden klinkers en / of keien, terwijl op meerdere plaatsen zichtbaar



herstelwerkzaamheden zijn uitgevoerd in andere materialen. De goten zijn eveneens in beton uitgevoerd en ze worden afgedekt door betonnen deksels met dwarse gaten. Een markant punt is de samenkomst aan de oostzijde van het stelsel (de top van de letter A), waar beide banen over de volle breedte aanwezig zijn en een groot, kruislings door scheidende banden doorsneden 'plein' vormen. De gemoderniseerde en verlengde noord-zuidbaan is voorzien van een nieuwe slijtlaag, maar volgt nog wel het uit de oorlogsjaren daterende tracé.

De rolbanen / taxibanen, die de koppen van de start- en landingsbanen verbonden, alsmede de banen waarlangs de vliegtuigen taxieden of konden worden opgesteld, werden - zoals voorzien in het ideaalplan - zo veel als mogelijk langs de bosranden geleid. Aan de zuid- en de westzijde van het vliegveld was dit mede mogelijk geworden door de annexatie van ruim 2000 ha van de aan de heide grenzende bossen van het park De Hoge Veluwe. Een belangrijk deel van de huidige fiets- en rijroutes binnen het oostelijk deel van het nationaal park gaat dan ook direct terug op deze uit de oorlog stammende rolbanen. Duidelijke voorbeelden zijn te vinden aan de noord- en westzijde van het terrein; ze bevinden zich direct aan de grenzen van het vliegterrein. In het zuiden viel de rolbaan samen met de op 850 m van de Koningsweg lopende achtergrens van de ontginningen van onder meer de goederen Vrijland en Petersburg, die al spoedig werden gevorderd. In het oosten en noordoosten was de rolbaan iets minder goed beschermt, maar in het noordwesten boden de bossen van Deelensche Start zelfs voldoende dekking voor een tweetal parallelle taxibanen. In het bijzonder in dit gebied hield men tot op detailniveau rekening met de aanwezige begroeiingszones: de banen werden dicht tegen de uit de 19e eeuw stammende, als wind- en zandsingels aangelegde en rond 1940 nog steeds in vergelijkbare vorm aanwezige, langgerekte bosschages gesitueerd.

De rolbanen zijn net als de start- en landingsbanen nog goed in het veld herkenbaar en zijn ten dele in hun oorspronkelijke vorm behouden. In het bijzonder in het zuidelijk en zuidwestelijk deel van het terrein zijn gedeelten op volle breedte en in het originele materiaal behouden. Ook bij de rolbanen zijn beton en baksteen toegepast tussen smalle betonnen banden en hier en daar zijn nog delen van de afwateringsgoot zichtbaar. Het oorspronkelijke, vermoedelijk omstreeks 15 m brede wegprofiel is (vanwege hergebruik en winst in agrarische grond) niet overal meer aanwezig; specifieke plaatsen zijn het van zuidwest naar noordoost gerichte deel van de rolbaan ten noorden van de drie voormalige verwarmde hangars van het adres Koningsweg 17 c (de Reynouthoeve) en een ongeveer oost-west gericht deel ten noorden van het kamp de Zeven Provinciën. Beide fragmenten zijn buiten het huidige vliegveld gelegen, evenals enige onderdelen op het terrein van Nationaal Park De Hoge Veluwe; van deze laatste is het profiel overigens vrijwel overal versmald. Ze dienen thans als fietsroute en hiertoe zijn deze trajecten bovendien van een asfalt slijtlaag voorzien. Het gaat verder ook om een aantal thans op de hekken rond het vliegveld doodlopende - en daar voorbij, op het terrein van de Hoge Veluwe, opgebroken - fragmenten van eveneens als rolbaan aangelegde (of gebruikte voormalige land)wegen. De aansluiting van dit deel van de rolbaan aan het zuidelijk gedeelte - ongeveer op de achtergrens van de 19e-eeuwse ontginningen - wordt gevormd door een opvallende driehoekige wegstructuur, die (hoewel nu geasfalteerd) teruggaat op een aanleg uit de Tweede Wereldoorlog. Van het zuidelijk gedeelte van de rolbaan is aan het eind van de 20e eeuw een deel integraal opgeruimd ten behoeve van de aanplant van hoog opgaand groen, met als doel 'teruggave aan de natuur'. Van het oostelijk en noordoostelijk gedeelte van de rolbaan werden de breedte en het verloop weliswaar gehandhaafd, maar vanwege gebruik als ontsluitingsweg en taxibaan naar een aantal operationele gebouwen is hier meestal een asfalt slijtlaag aangebracht.

Langs de rolbanen werden in totaal vele tientallen technische ruimten gebouwd, hangars geconstrueerd of open schervrije vliegtuigopstelplaatsen gemaakt - zogenoemde 'Splitterboxen' (Duits) of 'funnels' (Engels). In principe



werd hierbij voor de beschutting van begroeiing gekozen, maar soms ook doelbewust voor solitaire bouw in het open veld. In het laatste geval kan dat nauwelijks anders dan uit een oogpunt van 'afleiding' van de werkelijke concentraties van materieel zijn geweest. In vrijwel alle gevallen werd een vorm van camouflage toegepast, hetzij met netten, hetzij door het kiezen van gebouwtypen die een agrarische functie simuleerden. Van de verschillende typen vliegtuigopstel- en werkplaatsen zijn vooral de zogenoemde 'Splitterboxen' of 'funnels' in een wijde kring rond het vliegveld aangelegd. Daar waar van nature reeds hoog opgaande begroeiing aanwezig was werden open plekken gehakt en oneffenheden geëgaliseerd, waarbij het vrijkomende zand en andere materialen als bescherming tegen bomscherven en als camouflage konden worden toegepast door ze rondom in walletjes op te werpen.

In totaal moeten zo'n 75 werk- en opstelplaatsen zijn aangelegd, maar van de rond 60 buiten de 'Werft Vrijland-Noord' - het technische centrum - gelegen overdekte exemplaren zijn er slechts vijf over. Van de gebouwde verwarmde werkplaatsen en montagehallen ('Wärmehallen'), zijn de meeste vanuit camouflageoverwegingen als boerderij of schuur uitgevoerd. Niet zelden waren ze zelfs ook opzichtig op het land geplaatst, voorzien van een zadeldak (met wolfseind) en beschilderd met schijnvensters en schijndeuren. Naast zulke nadrukkelijk door de bouwwijze en de locatie gecamoufleerde opstelplaatsen zijn er ook hangars op het terrein gebouwd, waarvan er één relatief gaaf is bewaard. Enkele exemplaren van de expliciet als boerderij gecamoufleerde opstelplaatsen, alsook een voormalige locomotiefloods, zijn na de oorlog hergebruikt - toen écht als boerderij of schuur. Met name vier boerderijen uit de wederopbouwperiode - ze hebben de namen van de legendarische Vier Heemskinderen gekregen - spreken wat dit betreft tot de verbeelding, ook door hun nu niet streekeigen vormgeving en bepleistering. Bij verschillende opstel- en werkplaatsen waren wasplaatsen ingericht; ten minste één ervan bleef herkenbaar bewaard bij de boerderij Reynouthoeve. Naast deze opstelplaatsen zijn ook enige technische gebouwen en installaties op het vliegterrein verzezen, waarvan een deel in de jaren kort na de oorlog.

Een aantal nog bestaande - meer of minder complete of gave - hangars en Wärmehallen wordt hierna afzonderlijk beschreven. Van de Splitterboxen zijn absoluut én naar verhouding meer resten in het terrein herkenbaar gebleven, al zijn er wel verscheidene - meer of minder opzettelijk - overwoekerd geraakt. Van de Splitterboxen zijn nog vrij veel voorbeelden op en rond het huidige vliegveld te herkennen. Verscheidene van deze opstelplaatsen langs de (buitenste) rolbanen zijn nu met begroeide wallen omzoomde velden; in enkele gevallen zijn ze als picknickterrein ingericht. Enkele van de meest duidelijke bevinden aan de noordwestzijde van de rolbaan, langs het van zuidwest naar noordoost gerichte deel ten noorden van de boerderij Reynouthoeve, maar ook ten oosten van deze boerderij zijn er enige. Weer enkele andere liggen aan het zuidelijk deel van de rolbaan, ongeveer ten noorden van het kamp Koningsweg-Noord en ook enige iets oostelijk hiervan, precies in de zone waar de rolbaan 'aan de natuur is teruggegeven'. Wat minder herkenbaar zijn de Splitterboxen in het noordelijk deel van het vliegterrein en ook die welke thans binnen het Nationale Park De Hoge Veluwe liggen. Ze zijn - vrijwel zonder uitzondering - in de loop der tijd wel verwilderd, maar zelfs het aantal op de kaart herkenbare exemplaren is sedert omstreeks 1955 nauwelijks meer veranderd.

Een belangrijk onderdeel van de infrastructuur werd gevormd door het in de periode juni 1941 tot februari 1942 tot stand gebrachte zogenoemde Bommenlijntje, een spooransluiting vanaf Station Wolfheze, die het vliegveld vanuit het zuidwesten bereikte en enige vertakkingen kende. De spoorbaan bereikte het vliegveld uit het zuidwesten, het gebied van de Kemperberg en boog dan vrij scherp af naar het oosten om in een rechte lijn langs de zuidzijde van de rolbaan uit te komen. Er was een aftakking richting de bunker Diogenes en ook één in noordelijke richting - ten dele dwars over het zuidelijk deel van het vliegveld - naar het 'Luftminenlager', de bommenopslag.



Van de spoorlijn zijn relatief weinig zichtbare resten meer aanwezig. Het meest in het oog springend is de voormalige locomotiefloods, nu onderdeel van de boerderij Ritsaerthoeve; het van zuidoost naar noordwest lopende pad hierlangs maakte deel uit van het spoor. Verder is er nog een loswal aan de rolbaan en bovendien zijn hier en daar relictten van het voormalig tracé te herkennen. Dit is met name het geval op het terrein van Nationaal Park De Hoge Veluwe, waar ongeveer in het verlengde van de oost-west gerichte startbaan nog een licht gebogen aardebaan herkenbaar is.

Ook van andere structuren en elementen zijn nog een of meer voorbeelden op of nabij het vliegterrein voorhanden. Moeilijk herkenbaar zijn de nu op het terrein van De Hoge Veluwe gelegen voormalige munitieopslagplaatsen, waarvan de meeste fysieke onderdelen zijn gesloopt. Van een voormalige hangar in het noorden van het huidige vliegterrein zijn alleen de fundamenteën en de rails van de schuifdeuren nog goed in het veld waarneembaar: in de oksel van de verlengde startbaan en de meest noordelijke aansluiting hiervan op de nieuwe rolbaan met opstelplaatsen. Verder kwamen er onder meer een grote kompascompenseerschijf, een brandstofopslag en een aantal geschutopstellingen op het rolveld tot stand, die met enige moeite terug te vinden zijn.

Als een van de meest wezenlijke aspecten van het vliegterrein en annexen moeten ten slotte het open karakter en de visuele en herkenbare ruimtelijk en functionele samenhang van de structuren en elementen worden genoemd. Het complex van weidse openheid, van start- en landingsbanen, rolbanen en opstelplaatsen en hangars van verschillende functie en omvang, van technische installaties en dergelijke ontleent zijn grootste monumentale en historisch-ruimtelijke betekenis aan de ruimtelijke en functionele samenhang ervan.

Waardering

TERREIN met AANLEG van het vliegterrein van Vliegveld Deelen, van algemeen belang als relatief gaaf onderdeel van een uit de Tweede Wereldoorlog stammend en door de Duitse bezetter opgezet groot militair vliegveld, vanwege: architectuurhistorische, stedenbouwkundige, historisch-geografische, techniekhistorische, krijgs- en cultuurhistorische en complex- en ensemblewaarden, die onder meer kunnen blijken uit de in belangrijke mate op lokale vormen geïnspireerde traditionalistische bouwtrant, uit de voor de bouwtijd kenmerkende onderdelen en details, uit de aanwezigheid van een grotendeels compleet en in ieder geval goed als zodanig herkenbaar stelsel van start- en landingsbanen en andere voor een vliegveld noodzakelijke onderdelen, uit de in het concept verwerkte, grotendeels reeds vooraf in het landschap aanwezige en grotendeels daarop geïnspireerde elementen, uit het quasi-authentieke beloop en de dito uitvoering van wegen en paden en de benutting van een deel hiervan in de rolbanen en de start- en landingsbanen, uit de quasi-agrarische functies van bebouwing en gronden, uit de relictten van technische innovatie - zoals de afwatering van het vliegterrein - uit de kunstmatig opgezette landelijke structuur met als doel tot in detaillering doorgevoerde camouflage, uit de op een reeds voor de oorlog gerealiseerd ideaalplan gebaseerde ruimtelijke hoofdlijnen en onderdelen van het vliegterrein en uit de interne samenhang van het vliegterrein met het totale militaire vliegveldconcept van Deelen, alsmede uit de onderlinge verwantschap van de hierbij toegepaste vormen, onderdelen en structuren.

Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

Subcategorie

Open verdedigingswerk

Functie



Monumentnummer*: 529784

Status: rijksmonument
Inschrijving register*: 21 december 2012
Kadaster deel/nr: 62107/53

Complexnummer

529781

Complexnaam

Deelen/Vliegveld

*Woonplaats**

Arnhem

*Gemeente**

Arnhem

*Provincie**

Gelderland

*Straat**

Koningsweg

*Nr**

17

*Toev.**

B

*Postcode**

6816 TC

*Woonplaats**

Arnhem

Situering

Bij

Locatie

*Kadastrale gemeente**

ARNHEM

*Sectie**

A

*Kad. object**

1618

Appartement

Grondperceel

*Rijksmonumentomschrijving***

Inleiding

Gebouw 16(2) ligt vrijstaand aan de noordzijde van de rolbaan, globaal tussen en schuin tegenover de T-kruising hiervan met de toegangsweg tot Vrijland-Noord en gebouw 14 en hangar III A. De daknok strekt zich uit van west naar oost en loopt evenwijdig met de rolbaan. Gebouw 16 is een in 1941 als 'Sonderbau' tot stand gekomen militair gebouw met technische functie (wapenherstelplaats: bedoeld zijn vermoedelijk boordwapens) en is op macroniveau onderdeel van een grote militaire vliegveldstructuur uit de jaren 1940-1945, op mesoniveau van een ijl complex van in een rechthoekig-geometrische structuur geplaatste gebouwen, terwijl het op microniveau een relatief solitair geplaatst object is, in directe aansluiting op de bestaande, maar in het kader van de aanleg van het vliegveld aangepaste ruimtelijke structuur. De ligging aan de rolbaan verraadt de direct vliegtuiggebonden functie.

Omschrijving

Onderkelderd, eenlaags, met ca. 50 cm dik buitenmuurwerk uitgevoerd, bakstenen MILITAIR GEBOUW MET TECHNISCHE FUNCTIE (wapenherstelplaats, Waffenmeisterei) (2), op overwegend rechthoekige plattegrond en gedekt door een met grauwe gegolfde opnieuw verbeterde holle (Hollandse) pannen belegd schilddak, met in de nok een bakstenen schoorsteen en verder in het noordelijk en het zuidelijk dakschild vensterstroken van langgerekte houten dakkapellen onder lessenaarsdak, en in het westelijk schild een kleine dakkapel onder lessenaarsdak, waarin een via een ijzeren trap en een balkon bereikbare toegangsopening. Rondom lichtkokers naar kelderniveau. De zuidelijke langsevel / hoofdgevel heeft rechts een ongeveer één meter risalerend geveldeel met puntgevel en onder

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



aangekapt zadeldak. Dit risalerend geveldeel bevat links de in een met hanenkam getoogde portiek gelegen hoofdtoegangsopening, waarin dubbele houten lattendeuren onder een door roeden verdeeld veertienruits bovenlicht. Rechts hiervan twee rechthoekige vensteropeningen onder rollaag, met dubbele houten vierruits ramen, en op zolderverdiepingniveau een getoogde toegangsopening onder hanenkam en voorzien van dubbele, houten deuren. Links van het risalerende geveldeel drie, twee en drie vensteropeningen onder rollaag en met betonnen kalf, elk boven het kalf voorzien van achtruits valramen en beneden het kalf van naar binnen openende dubbele vierruits ramen en van in groen en wit lijstmotief geschilderde plaatstalen luiken [en de rechter drie (bovenin) met tralies]. De noordelijke langsgevel heeft links vier en rechts negen vergelijkbare vensteropeningen en hiertussen een toegang onder rollaag, met achtruits bovenlicht en houten deur. De oostelijke kopgevel heeft links en rechts een tweetal vergelijkbare vensteropeningen en hiertussen twee eveneens vergelijkbare toegangsopeningen. Rechts een met de gevel evenwijdige trap met bakstenen muurtje naar kelderniveau. De westelijke kopgevel bevat links één en rechts twee vergelijkbare vensters en hiertussen een getoogde toegangsopening onder hanenkam, met 12-ruits getoogd bovenlicht en houten deur. Rondom mastgoten en wit geschilderde houten windveren aan de puntgevel. Het interieur is deels gemoderniseerd, maar bevat zowel in de kelder als op de begane grond voor de bouwtijd karakteristieke details en onderdelen, zoals deuren, deurposten, geschilderde lambrisering. Betonnen vloeren en plafonds.

Waardering

MILITAIR GEBOUW MET TECHNISCHE FUNCTIE (wapenherstelplaats), van algemeen belang als goed herkenbaar onderdeel van een uit de Tweede Wereldoorlog stammend en door de Duitse bezetter als onderdeel van een groot militair vliegveld opgezet legerkamp, vanwege: architectuurhistorische, stedenbouwkundige, situationele, krijgs- en cultuurhistorische en complex- en ensemblewaarden, die onder meer kunnen blijken uit de op locale vormen geïnspireerde traditionalistische bouwtrant, uit de voor de bouwtijd kenmerkende onderdelen en details, uit het volgen van de kunstmatig opgezette en bij de vooraf bestaande ruimtelijke inrichting aansluitende geometrische nederzettingsstructuur en de hierbinnen tot in detaillering doorgevoerde camouflage, uit de ligging aan de rolbaan, uit de samenhang van en met het totale militaire vliegveldconcept en de ruimtelijke hoofdlijnen en onderdelen van het kampement, en uit de onderlinge verwantschap van de hierbij toegepaste vormen.

Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

Subcategorie

Bijgebouwen

Functie



Monumentnummer*: 529785

Status: rijksmonument
Inschrijving register*: 21 december 2012
Kadaster deel/nr: 62107/53

Complexnummer

529781

Complexnaam

Deelen/Vliegveld

*Woonplaats**

Arnhem

*Gemeente**

Arnhem

*Provincie**

Gelderland

*Straat**

Koningsweg

*Nr**

17

*Toev.**

B

*Postcode**

6816 TC

*Woonplaats**

Arnhem

Situering

Bij

Locatie

*Kadastrale gemeente**

ARNHEM

*Sectie**

A

*Kad. object**

1618

Appartement

Grondperceel

*Rijksmonumentomschrijving***

Inleiding

Gebouw 22(3) c.a. ligt vrijstaand aan de zuidzijde van het oost-west lopende zuidelijk deel van de rolbaan, globaal tussen Hangar III A en gebouw 16, dat aan de noordzijde ligt. Gebouw 22 omvat twee duidelijk van elkaar te onderscheiden componenten: het eigenlijke gebouw en de er vlak tegenaan gebouwde geluidswal. De daknok van gebouw 22 is noord-zuid gericht en staat haaks op de rolbaan, die ter plaatse ongeveer samenvalt met de noordgrens van de 19e-eeuwse ontginningen alhier. Gebouw 22 c.a. is een rond - en mogelijk na 1945, wellicht onder de geallieerden tot stand gekomen militair gebouw met technische functie, dat op macroniveau onderdeel is van een grote militaire vliegveldstructuur uit de periode 1940-1945. Het gebouw is op mesoniveau een relatief afzijdig gelegen onderdeel van een complex van in rechthoekig-geometrische structuur geplaatste gebouwen en maakt op microniveau deel uit van een cluster dicht tegen het vliegveld gelegen gebouwen. Gebouw 22 had eertijds een functie in het kader van het afstellen van vliegtuigmotoren.

Omschrijving

Relatief klein, in steens muurdikte uitgevoerd, op een bruine plint na geheel wit gesausd MILITAIR GEBOUW MET TECHNISCHE FUNCTIE (motorenrevisie) en annexe GELUIDSWAL (3), oopen in hoofdzaak rechthoekige plattegrond (voor wat het gebouw betreft) en gedekt door een betonnen, met bitumen belegd segmentboogvormig schaaldak met overstek in de vorm van goten. De geluidswal is globaal halfcirkelvormig uitgevoerd. De noordgevel / hoofdgevel bevat centraal een getoogde toegangsopening onder hanenkam, waarin dubbele naar buiten

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



openslaande en diagonaal beplankte groen geschilderde deuren met bovenin gebogen gehengen. In de linker en rechter zijgevel vijf vensteropeningen, waarin deels vaste zesruits ramen en deels ramen met bovenin een valraam en onder een verdeling in drieën. De naar het zuiden gerichte achtergevel is globaal half rond gebogen en bevat centraal een nis met aan de basis hiervan een zwaar betonblok met profielijzeren beugel. Links en rechts van de nis een houten deurtje en in de nis vensteropening met zicht op het interieur. Het interieur bestaat uit een onverdeelde, thans lege ruimte met een vermoedelijk in zachtboardplaten uitgevoerd plafond en een betonnen vloer. Grijsblauw geschilderde lambrisering.

De halfronde, circa drie meter hoge bakstenen GELUIDSWAL is links en rechts voorzien van hellende vleugels en uitgevoerd met een gevelafsluiting door middel van een bakstenen ezelsrug. Het centrale deel is door middel van het weglaten van bakstenen voorzien van een ruitvormig patroon van gaten. De wal is aan de achterzijde over de volle lengte voorzien van bakstenen steunberen.

Waardering

Eenlaags MILITAIR GEBOUW en bijbehorende GELUIDSWAL, met technische functie, van algemeen belang als zeldzame en herkenbare, vermoedelijk van kort na de Tweede Wereldoorlog stammende onderdelen van een in de oorlog door de Duitsers als onderdeel van een groot militair vliegveld opgezet legerkamp, vanwege: architectuurhistorische, stedenbouwkundige, krijgs- en cultuurhistorische, techniek-historische en complex- en ensemblewaarden, die onder meer kunnen blijken uit de voor de bouwtijd kenmerkende onderdelen en details, uit de zoveel mogelijk aan de in de Duitse tijd kunstmatig opgezette en sterk bij de vooraf bestaande ruimtelijke inrichting aansluitende, geometrisch bepaalde ligging, uit de functie in de ontwikkeling van vliegtuigmotoren, en uit de samenhang van en met het totale militaire vliegveldconcept en de daaraan ten grondslag liggende ruimtelijke hoofdlijnen en onderdelen van het kampement.

Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

Subcategorie

Bijgebouwen

Functie



Monumentnummer*: 529786

Status: rijksmonument
Inschrijving register*: 21 december 2012
Kadaster deel/nr: 62107/53

Complexnummer

529781

Complexnaam

Deelen/Vliegveld

Woonplaats*

Arnhem

Gemeente*

Arnhem

Provincie*

Gelderland

Straat*

Koningsweg

Nr*

17

Toev.*

A

Postcode*

6816 TC

Woonplaats*

Arnhem

Situering

Bij

Locatie

Kadastrale gemeente*

ARNHEM

Sectie*

A

Kad. object*

1718

Appartement

ARNHEM

A

1597

ARNHEM

A

1719

Grondperceel

Rijksmonumentomschrijving**

Inleiding

Het adres Koningsweg 17a(6) omvat thans onder meer een drietal afzonderlijke, uit de bezettingstijd stammende gebouwen die toentertijd als verwarmde vliegtuighangars dienst deden. De hangars staan geordend, maar toch enigszins 'los' ten opzichte van elkaar aan drie zijden van een centraal middenterrein, dat door middel van een na de oorlog versmalde rechte beklinkerde weg is verbonden met het zuidwestelijk deel van de (ring)rolbaan. De totale plattegrond van de cluster gebouwen suggereert ad hoc te zijn ontwikkeld als een grootschalig boeren erf met diverse bedrijfsgebouwen. Na de oorlog zijn de drie gebouwen naar ontwerp van architect L.A. Heijdelberger door de Nederlandse Heidemaatschappij - in samenhang met drie andere (samen de Vier Heemskinderen genoemd en als zodanig van een blauwe tegel voorzien) - ingericht als boerenbedrijf; een functie waarin ze nu nog worden gebruikt. Het boerenbedrijf grenst in het zuidwesten en westen aan het Nationale Park De Hoge Veluwe. De beschrijving van de drie hangars gaat - met de rug naar de weg gezien - tegen de wijzers van de klok in en volgt zo de trits: A hangar rechts, B hangar midden en C hangar links.

De hangar rechts ligt vrijstaand als meest noordelijke enigszins teruggeplaatst tegen een beboste achtergrond. De daknok van de grootste lengte van het op T-vormige plattegrond opgetrokken gebouw strekt zich uit van zuidwest naar noordoost, evenwijdig met de weg. De vliegtuighangar is als 'Sonderbau' tot stand gekomen en is op macroniveau deel van een grote militaire vliegveldstructuur uit de jaren 1940-1945, op mesoniveau van een ij

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



complex van oorspronkelijk in globaal lineair verband langs de rolbaan gerealiseerde open en gesloten opstelplaatsen voor vliegtuigen, en hierbinnen op microniveau van een cluster uit camouflageoverwegingen als agrarische bedrijfsgebouwen uitgevoerde gesloten opstelplaatsen. Een in het recente verleden (2004) teruggebrachte camouflage-schildering op de deuren, voorstellende ramen, vitrage en in rood en wit zandlopermotief geschilderde luiken, werd op basis van door latere afwerkingslagen heen schijnende oorspronkelijke motieven en op grond van kleuronderzoek, in opdracht van de Gemeente Arnhem aangebracht. Het pand is integraal wit gesausd met een zwarte plint, maar er vindt nader kleuronderzoek plaats naar een oorspronkelijk - en eventueel terug aan te brengen - beige tint.

Omschrijving

Relatief kleine, eenlaagse, ten dele met circa 50 cm dik buitenmuurwerk uitgevoerde bakstenen VLIEGTUIGHANGAR (6), op een wat het dwarse deel betreft, kort uitgevoerde T-vormige plattegrond, en gedekt door een - over de grootste lengte - aan twee zijden afgewolfd, met gemengde gegolfde verbeterde holle (Hollandse) pannen belegd zadeldak en - op het dwarse deel - door een iets lager uitgevoerd en op een puntgevel eindigend aangekapt zadeldak. Aan de achterzijde een later aangebrachte, bakstenen aanbouw onder Eterniet golfplaat. De hangar werd gebouwd als zogenoemde 'Wärmehalle', dat wil zeggen als verwarmde opstel- of werkplaats. De zuidoostelijke langsgewelf / hoofdgevel is symmetrisch uitgevoerd, met links en rechts baksteen en verder een brede en tot de dakvoet reikende toegangsopening die wordt ingenomen door acht uit de bouwtijd van de hangar daterende, naar twee zijden zigzag scharnierende houten deuren, met bovenin door roeden in 12-ruits verdeling gebrachte ramen en hieronder de in het jaar 2004 teruggebrachte camouflage met ramen, vitrage en in rood en wit zandlopermotief geschilderde luiken. In de linker deur een rinketdeur. De kopse rechter en linker gevels zijn blind maar bevatten op meerdere niveaus sporen van een wijziging, vermoedelijk het vlak maken van ter camouflage aangebrachte en geschilderde gevelopeningen. De achtergevel (ook van het korte dwarse deel) wordt voor het grootste deel aan het directe zicht onttrokken door de latere aanbouw, maar hier zijn onder meer sporen van een vroegere ronde opening zichtbaar, die mogelijk voor uitlaat van gassen heeft gediend; in de geveltop sporen van een (camouflage)venster. Goten ontbreken vrijwel totaal; houten windveren; in de vloer vóór de scharnierende deuren een betonnen afwateringsgoot. De aanbouw is aan de noordwestzijde voorzien van twee toegangen en is aan de zuidoostzijde open. Het interieur is enigszins aangepast aan het gebruik als agrarisch bijgebouw en het pand functioneert voornamelijk als stallingruimte voor voertuigen. Constructie, indeling en details zijn in hoge mate in oorspronkelijke toestand. In de betonnen vloer een deels afgedichte afwateringsgoot en links een latere afgeschermd houten opslag voor gereedschappen. Links en rechts, hoog op de achterwand in rode blokletters "rauchen verboden"; centraal een vrij grote rechthoekige ijzeren schuif, waarmee de verbinding naar het ronde gat in de achtergevel gesloten of geopend kon worden. Uit gezaagd en ten dele door middel van bouten gekoppeld constructiehout en ten dele op basis van spanten samengestelde, geheel met houten planken beschoten kap.

Waardering

VLIEGTUIGHANGAR, van algemeen belang als uiterst zeldzaam, vrijwel gaaf en kenmerkend onderdeel van een uit de Tweede Wereldoorlog stammend en door de Duitse bezetter als onderdeel van een groot militair vliegveld opgezet legerkamp, vanwege: architectuurhistorische, stedenbouwkundige, krijgs- en cultuurhistorische en complex- en ensemblewaarden, die onder meer kunnen blijken uit de op locale vormen geïnspireerde traditionalistische bouwtrant, uit de voor de bouwtijd kenmerkende onderdelen en details, uit de kunstmatig opgezette boerenbedrijfstructuur en de tot in detaillering doorgevoerde camouflage, uit de samenhang van en met



het totale militaire vliegveldconcept en de ruimtelijke hoofdlijnen en onderdelen van het kampement, uit de onderlinge verwantschap van de hierbij toegepaste vormen, en uit de na de Tweede Wereldoorlog, (in de wederopbouw) in het direct verlengde van de oorspronkelijke camouflagevorm uitgevoerde aanpassing aan het locale agrarische bedrijf.

Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

Subcategorie

Bijgebouwen

Functie



Monumentnummer*: 529787

Status: rijksmonument
Inschrijving register*: 21 december 2012
Kadaster deel/nr: 62107/53

Complexnummer

529781

Complexnaam

Deelen/Vliegveld

*Woonplaats**

Arnhem

*Gemeente**

Arnhem

*Provincie**

Gelderland

*Straat**

Koningsweg

*Nr**

17

*Toev.**

A

*Postcode**

6816 TC

*Woonplaats**

Arnhem

Situering

Bij

Locatie

*Kadastrale gemeente**

ARNHEM

*Sectie**

A

*Kad. object**

1598

Appartement

ARNHEM

A

1597

Grondperceel

*Rijksmonumentomschrijving***

Inleiding

Het adres Koningsweg 17a(7) omvat thans onder meer een drietal afzonderlijke, uit de bezettingstijd stammende gebouwen die toentertijd als verwarmde vliegtuighangars dienst deden. De hangars staan geordend, maar toch enigszins 'los' ten opzichte van elkaar, aan drie zijden van een centraal middenterrein, dat door middel van een na de oorlog versmalde rechte beklinkerde weg is verbonden met het zuidwestelijk deel van de (ring)rolbaan. De totale plattegrond van de cluster gebouwen suggereert ad hoc te zijn ontwikkeld als een grootschalig boerenerf met diverse bedrijfsgebouwen. Na de oorlog - vermoedelijk alle in 1949 - zijn de gebouwen ingericht als boerenbedrijf; een functie waarin ze nu nog worden gebruikt. Het bedrijf grenst in het zuidwesten en westen aan het Nationale Park De Hoge Veluwe. De beschrijving van de drie hangars gaat - met de rug naar de weg gezien - tegen de wijzers van de klok in en volgt zo de trits: A hangar rechts, B hangar midden en C hangar links.

De middelste hangar ligt vrijstaand als meest zuidelijke tegen de beboste achtergrond van Nationaal Park De Hoge Veluwe. De daknok strekt zich uit van noordoost naar zuidwest en ligt in het verlengde van de weg. De vliegtuighangar is als 'Sonderbau' tot stand gekomen en is op macroniveau deel van een grote militaire vliegveldstructuur uit de jaren 1940-1945, op mesoniveau van een ijl complex van oorspronkelijk in globaal lineair verband, langs de rolbaan gerealiseerde open en gesloten opstelplaatsen voor vliegtuigen, en hierbinnen op microniveau van een cluster ter camouflage als agrarische bedrijfsgebouwen uitgevoerde gesloten opstelplaatsen. De bestemmingswijziging en de verbouw vonden vermoedelijk plaats in of rond 1949.

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



Omschrijving

Relatief kleine, eenlaagse, ten dele met circa 50 cm dik buitenmuurwerk uitgevoerde bakstenen VLIEGTUIGHANGAR (7), op bijna vierkante, rechthoekige plattegrond en gedekt door een - haaks op de grootste lengte stand - afgewolfd zadeldak, belegd met gemengde gegolfde verbeterde holle (Hollandse) pannen. De hangar werd gebouwd als zogenoemde 'Wärmehalle', dat wil zeggen als verwarmde opstel- of werkplaats. De noordelijke kopgevel / hoofdgevel is symmetrisch uitgevoerd met - onder het afgewolfd deel - centraal een tweetal verticaal beplankte houten roldeuren en ter weerszijden hiervan gepotdekselde delen; links en rechts van het afgewolfd dakdeel bakstenen geveldelen. De kopse achtergevel is links en rechts voorzien van twee later ingebrachte getoogde vensteropeningen, waarin betonnen in vieren verdeelde kozijnen en ventilatiestrook met daartussen twee getoogde toegangsopeningen, waarin donkere verticaal beplankte houten deuren. De gevel bevat op meerdere plaatsen bouwsporen van wijzigingen, die vermoedelijk het sluiten of vlak maken inhielden van eerdere, of ter camouflage aangebrachte, eventueel slechts op de gevel geschilderde gevelopeningen, waaronder centraal een getoogde toegang en links en rechts half rond gesloten vensters. De beide zijgevels bevatten in de zuidelijke helft twee getoogde toegangsopeningen, waarin donkere verticaal beplankte houten deuren en links en rechts hiervan een getoogde vensteropening, waarin betonnen in vieren verdeeld kozijn en ventilatiestrook. De gevels bevatten op meerdere plaatsen bouwsporen van wijzigingen, die vermoedelijk het sluiten of vlak maken inhielden van eerdere of ter camouflage aangebrachte, eventueel slechts op de gevel geschilderde gevelopeningen, waaronder half rond gesloten vensters. Pand geheel wit gesausd, behalve de rondom zwarte geschilderde plint; goten ontbreken; houten windveren; in de vloer vóór de deuren een betonnen afwateringsgoot. Het interieur is vermoedelijk in 1949 aangepast aan gebruik als agrarisch bijgebouw en is onder meer ingericht als varkensstal en als stallingruimte voor (landbouw)voertuigen. In de vloer bevindt zich een deels dicht gemaakte afwateringsgoot. De geheel beschoten onconventioneel gebouwde kap is in vrijwel oorspronkelijke toestand en is samengesteld uit gezaagd, deels door bouten en deels door spijkeren gekoppeld constructiehout, ten dele op basis van spanten en ten dele door haaks erbovenop geplaatste diagonale planken.

Waardering

VLIEGTUIGHANGAR, van algemeen belang als uiterst zeldzaam en goed herkenbaar onderdeel van een uit de Tweede Wereldoorlog stammend en door de Duitse bezetter als onderdeel van een groot militair vliegveld opgezet legerkamp, en als in de naoorlogse wederopbouwperiode tot boerderij ingericht pand, vanwege: architectuurhistorische, stedenbouwkundige, technisch-historische, krijgs- en cultuurhistorische en complex- en ensemblewaarden, die onder meer kunnen blijken uit de op lokale vormen geïnspireerde traditionalistische bouwtrant, uit de voor de bouwtijd kenmerkende onderdelen en details, uit de kunstmatig opgezette boerenbedrijfstructuur en de tot in detaillering doorgevoerde camouflage, uit de in de kap toegepaste bijzondere houtconstructies, uit de samenhang van en met het totale militaire vliegveldconcept en de ruimtelijke hoofdlijnen en onderdelen van het kampement, uit de onderlinge verwantschap van de hierbij toegepaste vormen, en uit de na de Tweede Wereldoorlog (in de wederopbouwperiode) in het direct verlengde van de oorspronkelijke camouflagevorm uitgevoerde bestemmingsaanpassing aan het lokale agrarische bedrijf.

Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

Subcategorie

Bijgebouwen

Functie



Monumentnummer*: 529788

Status: rijksmonument
Inschrijving register*: 21 december 2012
Kadaster deel/nr: 62107/53

Complexnummer
529781

Complexnaam
Deelen/Vliegveld

*Woonplaats**
Arnhem

*Gemeente**
Arnhem

*Provincie**
Gelderland

*Straat** *Nr** *Toev.** *Postcode** *Woonplaats** *Situering* *Locatie*

Koningsweg 17 A 6816 TC Arnhem

*Kadastrale gemeente** *Sectie** *Kad. object** *Appartement* *Grondperceel*

ARNHEM A 1597

ARNHEM A 1598

*Rijksmonumentomschrijving***

Inleiding

Het adres Koningsweg 17a(8) omvat thans onder meer een drietal afzonderlijke, uit de bezettingstijd stammende gebouwen die toentertijd als verwarmde vliegtuighangars dienst deden. De hangars staan geordend, maar toch enigszins 'los' ten opzichte van elkaar, aan drie zijden van een centraal middenterrein, dat door middel van een na de oorlog versmalde rechte beklinkerde weg is verbonden met het zuidwestelijk deel van de (ring)rolbaan. De totale plattegrond van de cluster gebouwen suggereert ad hoc te zijn ontwikkeld als een grootschalig boerenerf met diverse bedrijfsgebouwen. Na de oorlog - vermoedelijk alle in 1949 - zijn de gebouwen ingericht als boerenbedrijf; een functie waarin ze nu nog worden gebruikt. Het bedrijf grenst in het zuidwesten en westen aan het Nationale Park De Hoge Veluwe. De beschrijving van de drie hangars gaat - met de rug naar de weg gezien - tegen de wijzers van de klok in en volgt zo de trits: A hangar rechts, B hangar midden en C hangar links.

De hangar links ligt vrijstaand als meest oostelijke in een boerentuin en moestuin, met op enige afstand de beboste achtergrond van Nationaal Park De Hoge Veluwe. De hangar is opgebouwd uit twee duidelijk van elkaar te onderscheiden delen: een bedrijfsdeel en een woondeel. De daknok van het bedrijfsdeel van het op globaal op L-vormige plattegrond gebouwde pand strekt zich uit van noordoost naar zuidwest en ligt evenwijdig met de weg; de daknok van het aan de noordoostzijde geschakelde woondeel staat hier haaks op. De vliegtuighangar is als 'Sonderbau' tot stand gekomen en is op macroniveau deel van een grote militaire vliegveldstructuur uit de jaren 1940-1945, op mesoniveau van een ijl complex van oorspronkelijk in globaal lineair verband, langs de rolbaan

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



gerealiseerde open en gesloten opstelplaatsen voor vliegtuigen, en hierbinnen op microniveau van een cluster ter camouflage als agrarische bedrijfsgebouwen uitgevoerde gesloten opstelplaatsen. De bestemmingswijziging en de verbouw vonden vermoedelijk plaats in of rond 1949; ter herinnering hieraan is in de zuidoostgevel een steen met inscriptie geplaatst: "Reynouthoeve / Deze steen geplaatst op 6 september 1949 door Emma Staf geb. 3-11-1937". Van de drie werd dit exemplaar het meest ingrijpend verbouwd.

Omschrijving

Relatief kleine, deels onderkelderde, eenlaagse, ten dele met circa 50 cm dik buitenmuurwerk uitgevoerde bakstenen VLIEGTUIGHANGAR (8), op in hoofdzaak L-vormige plattegrond en gedekt door een - haaks op de grootste lengte staand - met gemengde gegolfde verbeterde holle (Hollandse) pannen belegd, afgewolfd zadeldak, met in de nok van het bedrijfsgedeelte twee bakstenen vluchttrappen, in de nok van het woongedeelte een bakstenen schoorsteen en in het zuidwestelijk dakschild een dakkapel. De hangar werd gebouwd als een zogenoemde 'Wärmehalle', dat wil zeggen als verwarmde opstel- of werkplaats en hij bevatte hiertoe in de kelder onder meer een verwarmingsinstallatie, ook voor de andere hallen. Het pand is wit gesausd op een zwart geschilderde plint. De noordoostelijke kopgevel / hoofdgevel van het bedrijfsgedeelte is symmetrisch uitgevoerd en bevat centraal een toegangsopening met dubbele houten deuren met bovenin vierruits ramen en links en rechts hiervan een vensteropening met betonnen kozijnen in vierruitsverdeling; op zolderverdiepingniveau een kleinere toegangsopening met dubbele houten deuren en kleinere vensteropeningen met betonnen vierruits ramen. De zuidwestelijke kopgevel bevat op de begane grond drie toegangsopeningen, waarin opgeklampte houten deuren en op zolderverdiepingniveau een toegangsopening met bovenlicht en dubbele houten deuren en links en rechts hiervan een ronde vensteropening met kruislings in vieren verdeeld raam. De noordwestelijke langsgevel bevat een tiental rechthoekige vensteropeningen, waarin betonnen in vieren verdeelde kozijnen met onder een ventilatiestrook, en verder in de linker helft tussen het eerste en het tweede en tussen het vijfde en het zesde venster een toegangsopening, waarin opgeklampte houten deuren. De zuidoostelijke langsgevel bevat links vier vergelijkbare vensters en gaat rechts over in het woondeel. Windveren, geen goten. Het woondeel bevat in de zuidoostelijke, kopgevel centraal een getoogde toegang, met verdiept hierin de met twee grote glaspanelen gevulde houten deur; links hiervan een rechthoekige vensteropening met groene houten luiken, een groot raam onder en een tweetal kleine steekraampjes boven en rechts hiervan een klein venstertje en twee ongeveer vierkante vensteropeningen met luiken. Onder het kleine venstertje de eerder genoemde steen met inscriptie. De korte, onder afdak gelegen gevel aan de noordoostzijde - het pand werd ter plaatse iets verbreed - bevat naast een kleine vensteropening sporen van een vroegere toegang tot de (stook)kelder. De noordoostelijke langsgevel bevat onder meer een groot, later ingebracht venster met modern verdeeld raam en links hiervan een kleiner venster met dubbele naar buiten draaiende ramen. In de zuidwestelijke langsgevel rechts een grote vensteropening met onverdeeld raam en luiken, en links hiervan een toegangsopening die thans is ingevuld met een verdiept aangebracht raam. Mastgoten, houten windveren. Direct ten noorden van de hangar bevindt zich een nog herkenbare vliegtuigwasplaats. Het interieur is in 1949 aangepast aan het gebruik als boerderij en bevat onder meer een koeienstal en een melkverwerkingsruimte in het bedrijfsdeel, en een woonhuis. Het plafond in het bedrijfsdeel wordt gedragen door ronde, betonnen kolommen (mogelijk geheel vernieuwd). Woonhuis verbouwd naar maatstaven ca. 1950 en vervolgens gemoderniseerd.

Waardering

VLIEGTUIGHANGAR, van algemeen belang als uiterst zeldzaam en goed herkenbaar onderdeel van een uit de Tweede Wereldoorlog stammend en door de Duitse bezetter als onderdeel van een groot militair vliegveld opgezet



legerkamp en als in de naoorlogse wederopbouwperiode tot boerderij ingericht pand, vanwege: architectuurhistorische, stedenbouwkundige, technisch-historische, krijgs- en cultuurhistorische en complex- en ensemblewaarden, die onder meer kunnen blijken uit de op lokale vormen geïnspireerde traditionalistische bouwtrant, uit de voor de bouwtijd kenmerkende onderdelen en details, uit de kunstmatig opgezette boerenbedrijfstructuur en de tot in detaillering doorgevoerde camouflage, uit de samenhang van en met het totale militaire vliegveldconcept en de ruimtelijke hoofdlijnen en onderdelen van het kampement, uit de onderlinge verwantschap van de hierbij toegepaste vormen, en uit de na de Tweede Wereldoorlog (in de wederopbouw) in het direct verlengde van de oorspronkelijke camouflagevorm uitgevoerde bestemmingsaanpassing aan het lokale agrarische bedrijf.

Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

Subcategorie

Bijgebouwen

Functie



Monumentnummer*: 529789

Status: rijksmonument
Inschrijving register*: 21 december 2012
Kadaster deel/nr: 62107/53

Complexnummer

529781

Complexnaam

Deelen/Vliegveld

*Woonplaats**

Arnhem

*Gemeente**

Arnhem

*Provincie**

Gelderland

*Straat**

Koningsweg

*Nr**

17

*Toev.**

B

*Postcode**

6816 TC

*Woonplaats**

Arnhem

Situering

Locatie

*Kadastrale gemeente**

ARNHEM

*Sectie**

A

*Kad. object**

1613

Appartement

Grondperceel

*Rijksmonumentomschrijving***

Inleiding

Het adres Koningsweg 17b(9) omvat thans onder meer een uit de bezettingstijd stammende voormalige locomotiefloods, en op enige afstand daarvan een gebouw dat toentertijd als verwarmde vliegtuighangar dienst deed. De locomotiefloods staat ongeveer 250 m ten noorden van de voormalige rolbaan, ongeveer in het verlengde van de Kemperbergerweg; de hangar staat zuidoostelijk hiervan, zuidelijk van de voormalige rolbaan in de nabijheid van de noordelijke begrenzing van het militaire kamp Koningsweg-Noord. In of rond 1949 is de locomotiefloods naar ontwerp van de architect L.A. Heijdelberger door de Nederlandse Heidemaatschappij in samenhang met enige andere gebouwen omgebouwd tot een viertal boerenbedrijven (de Vier Heemskinderen genoemd en als zodanig ook van een blauwe tegel voorzien) - een functie waarin ze nu nog worden gebruikt (herinneringssteen Ritsaerthoeve d.d. 12 juli 1949). De verbouwing hield onder meer in dat deloods aan beide langszijden werd verbreed met een lagere aanbouw, dat er aan de zuidoostzijde een woning aan het pand werd vast gebouwd, terwijl zich aan de noordwestzijde een lange schuur bevindt. Het pand laat zich hierdoor onderscheiden in een drietal asymmetrisch tegen elkaar geplaatste bouwdelen: een hoger bedrijfsgedeelte, een lager woongedeelte en een lange schuur. Het pand is integraal wit gesausd, op een zwarte plint na. De hangar maakt wel deel uit van hetzelfde agrarisch bedrijf, maar vormt er geen visueel-ruimtelijke eenheid mee; de hangar is via een kaarsrechte, beklinkerde weg verbonden met het zuidelijk deel van de (ring)rolbaan.

De locomotiefloods ligt vrijstaand aan de noordzijde van de rolbaan, in een met bomen begroeide tuin en aan de zuidzijde tegen de achtergrond van opgaand bos. De daknok van het na de oorlog ook in plattegrond gewijzigde

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



pand is ongeveer van noordwest naar zuidoost gericht en ligt in het verlengde van het eertijds erlangs leidende spoortje, waarvan nog slechts een rudiment aanwezig is. De locomotiefloods is als 'Sonderbau' tot stand gekomen en is op macroniveau deel van een grote militaire vliegveldstructuur uit de jaren 1940-1945, op mesoniveau van een ijl complex van oorspronkelijk in globaal lineair verband langs de rolbaan gerealiseerde open en gesloten opstelplaatsen voor overwegend vliegtuigen, en is hierbinnen op microniveau een solitair, uit camouflageoverwegingen als agrarisch bedrijfsgebouw uitgevoerd militair gebouw met technische functie ten behoeve van locomotiefonderhoud en -berging.

Omschrijving

Tweelaagse, met ca. 50 cm dik buitenmuurwerk uitgevoerde bakstenen en ten dele ook betonnen LOCOMOTIEFLOODS (9), op een samengestelde plattegrond en gedekt door met gegolfde rode holle (Hollandse) pannen belegde, flauw hellende zadeldaken. Op het aangebouwde deel van deloods rechts een lessenaarsdak en links een verlengd dakschild; in de nok van het woongedeelte een witte, bakstenen schoorsteen en in de dakvlakken enkele moderne dakramen. Het hogere bedrijfs gedeelte bevat rechts in de oostelijke kopgevel / hoofdgevel een toegangsopening met naar buiten openslaande dubbele groene houten deuren met vierruits bovenpanelen en rechts hiervan een vensteropening met bovenin verdeeld valraam en onder tweeruitsverdeling. Op de verdieping een kleiner venster met vierruitsverdeling. Links is het woongedeelte aangebouwd. De noordwestelijke kopgevel bevat een toegangsopening onder latei, voorzien van hoge dubbele houten deuren met bovenin verdeelde ruiten en rechts hiervan een kleinere toegangsopening, waarin een opgeklampte deur en een vensteropening met vierruits venster. Op hoger niveau links een vensteropening met vierruits raam en rechts een toegangsopening met dubbele naar buiten openslaande deuren en geheel links de aangebouwde schuur. De noordoostelijke langsgewel bevat links en rechts niet gelijke toegangsopeningen waarin opgeklampte deuren, en een drietal kleine vensteropeningen hiertussen; het geveldeel tussen lessenaarsdak en zadeldak is blind. De zuidwestelijke langsgewel is vergelijkbaar uitgevoerd. Het interieur bevat onder meer nog de in dik gewapend beton uitgevoerde werkplaats, met in de vloer het relict van een smeerkuil en in de zijwanden sporen van dichtgezette gevelopeningen; bij de westelijke toegangsopening een bakstenen invulling, terwijl de oostzijde uit beton is samengesteld. In het eveneens betonnen plafond een opening (mogelijk een rookuitlaat) met zicht op het houten dakbeschot.

Het woonhuis bevat in de niet symmetrische zuidoostelijke kopgevel / hoofdgevel een toegangsopening onder getoogde latei, waarin een houten deur met conisch gevormd in vieren verdeeld raam; links en rechts hiervan vensteropeningen van ongelijke maatvoering met dubbele verdeelde openslaande ramen, houten kroonlijst en groene luiken en op de verdieping twee vensteropeningen met dubbele openslaande verdeelde ramen. De rechter gevel bevat twee ongelijke vensteropeningen, waarvan de linker met dubbele verdeelde openslaande ramen, en de rechter in zessen verdeeld, beide met houten kroonlijst en groene luiken. Op de verdieping drie kleine vensteropeningen. De achtergevel valt samen met het bedrijfsdeel. De zuidelijke langsgewel is onder meer voorzien van tuindeuren. Mastgoten.

De aangebouwde, langgerekte schuur onder zadeldak met relatief groot overstek bevat in de noordelijke langsgewel onder meer drie kleine verdeelde vensters en links hier van een toegangsopening met opgeklampte deur.

Waardering

LOCOMOTIEFLOODS c.a., van algemeen belang als herkenbaar onderdeel van een uit de Tweede Wereldoorlog



stammend en door de Duitse bezetter als onderdeel van een groot militair vliegveld opgezet legerkamp en als in de naoorlogse wederopbouwperiode tot boerderij ingericht pand, vanwege: architectuurhistorische, stedenbouwkundige, krijgs- en cultuurhistorische en complex- en ensemblewaarden, die onder meer kunnen blijken uit de op lokale vormen geïnspireerde traditionalistische bouwtrant, uit de voor de bouwtijd kenmerkende onderdelen en details, uit de kunstmatig opgezette, sterk bij de vooraf bestaande ruimtelijke inrichting aansluitende geometrische nederzettingsstructuur en de hierbinnen tot in detaillering doorgevoerde camouflage, uit de samenhang van en met het totale militaire vliegveldconcept en de ruimtelijke hoofdlijnen en onderdelen van het kampement, en uit de onderlinge verwantschap van de hierbij toegepaste vormen.

Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

Subcategorie

Bijgebouwen

Functie



Monumentnummer*: 529790

Status: rijksmonument
Inschrijving register*: 21 december 2012
Kadaster deel/nr: 62107/53

Complexnummer

529781

Complexnaam

Deelen/Vliegveld

*Woonplaats**

Arnhem

*Gemeente**

Arnhem

*Provincie**

Gelderland

*Straat**

Koningsweg

*Nr**

19

*Toev.**

*Postcode**

6816 TC

*Woonplaats**

Arnhem

Situering

Locatie

*Kadastrale gemeente**

ARNHEM

*Sectie**

A

*Kad. object**

1284

Appartement

Grondperceel

*Rijksmonumentomschrijving***

Inleiding

Het adres Koningsweg 17b(10) omvat thans onder meer een uit de bezettingstijd stammende voormalige locomotiefloods, en op enige afstand daarvan een gebouw dat toentertijd als verwarmde vliegtuighangar dienst deed. De locomotiefloods staat ongeveer 250 m ten noorden van voormalige rolbaan, ongeveer in het verlengde van de Kemperbergerweg; de hangar staat zuidoostelijk hiervan, zuidelijk van de voormalige rolbaan in de nabijheid van de noordelijke begrenzing van het militaire kamp Koningsweg-Noord. Na de oorlog is de locomotiefloods door de Nederlandse Heidemaatschappij in samenhang met enige andere gebouwen omgebouwd tot een viertal boerenbedrijven (de Vier Heemskinderen genoemd en als zodanig ook van een blauwe tegel voorzien) - een functie waarin ze nu nog worden gebruikt. De hangar maakt wel deel uit van hetzelfde bedrijf, maar vormt er geen visueel-ruimtelijke eenheid mee; de hangar is via een kaarsrechte beklinkerde weg verbonden met het zuidelijke deel van de (ring)rolbaan.

De hangar ligt vrijstaand midden in het akkerland, slechts omgeven door enkele hoog opgaande bomen. De daknok van de grootste lengte van het op T-vormig plattegrond opgetrokken gebouw strekt zich uit van westzuidwest naar oostnoordoost en staat haaks op de ernaartoe leidende weg. De hangar is als 'Sonderbau' tot stand gekomen en is op macroniveau deel van een grote militaire vliegveldstructuur uit de jaren 1940-1945, op mesoniveau van een ijl complex van oorspronkelijk in globaal lineair verband langs de rolbaan gerealiseerde open en gesloten opstelplaatsen voor vliegtuigen, en is hierbinnen op microniveau een solitaire, uit camouflageoverwegingen als agrarisch bedrijfsgebouw uitgevoerde, gesloten opstelplaats.

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



Omschrijving

Relatief kleine, eenlaagse, ten dele met circa 50 cm dik buitenmuurwerk uitgevoerde bakstenen VLIEGTUIGHANGAR (10), op een wat het dwarse deel betreft kort uitgevoerde T-vormige plattegrond. Het lange deel is gedekt door een met gemengde gegolfde verbeterde holle (Hollandse) pannen belegd schilddak; het dwarse deel door een iets lager uitgevoerd en op een puntgevel eindigend aangekapt zadeldak. Schilden van beide kopse gevels relatief laag doorgetrokken. De gevels zijn overwegend gecementeerd. De hangar werd gebouwd als zogenoemde 'Wärmehalle', dat wil zeggen als verwarmde opstel- of werkplaats voor vliegtuigen. De noordnoordwestelijke langsgewel / hoofdgevel is symmetrisch uitgevoerd met een later ingebrachte bakstenen gevel, waarin centraal een toegangsopening met dubbele groene houten schuifdeuren en links en rechts hiervan drie vensteropeningen, die met groene luiken zijn gesloten. De rechter zijgevel bevat twee dichtgemetselde vensteropeningen en rechts een dichtgemetselde toegangsopening onder getoogde boog, alle vermoedelijk camouflage en eertijds beschilderd geweest met ramen en deuren. De linker zijgevel vergelijkbaar uitgevoerd, met sporen van camouflagebeschildering. De zuidgevel inclusief die van het T-deel bevat meerdere sporen van (mogelijk dichtgezette) gevelopeningen, al dan niet voorzien van camouflagebeschildering; het duidelijkst is een halfmond stalraam met spinwebverdeling. Het interieur is enigszins aangepast aan het gebruik als agrarisch opslaggebouw en het pand functioneert ook als stallingruimte voor voertuigen. Constructie, indeling en details zijn in hoge mate in oorspronkelijke toestand. Hoog op de achterwand in rode blokletters "rauchen verboten". De geheel beschoten, onconventioneel gebouwde kap is in vrijwel oorspronkelijke toestand en is samengesteld uit gezaagd, deels door bouten, deels door spijkeren gekoppeld constructiehout, ten dele op basis van spanten en ten dele door haaks erbovenop geplaatste diagonale planken.

Waardering

VLIEGTUIGHANGAR, van algemeen belang als uiterst zeldzaam, vrijwel gaaf en kenmerkend onderdeel van een uit de Tweede Wereldoorlog stammend en door de Duitse bezetter als onderdeel van een groot militair vliegveld opgezet legerkamp, vanwege: architectuurhistorische, stedenbouwkundige, krijgs- en cultuurhistorische en complex- en ensemblewaarden, die onder meer kunnen blijken uit de op lokale vormen geïnspireerde traditionalistische bouwtrant, uit de voor de bouwtijd kenmerkende onderdelen en details, uit de kunstmatig opgezette boerenbedrijfstructuur en de tot in detaillering doorgevoerde camouflage, uit de in de kap toegepaste bijzondere houtconstructies, uit de samenhang van en met het totale militaire vliegveldconcept en de ruimtelijke hoofdlijnen en onderdelen van het kampement, en uit de onderlinge verwantschap van de hierbij toegepaste vormen.

Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

Subcategorie

Bijgebouwen

Functie



Monumentnummer*: 529791

Status: rijksmonument
Inschrijving register*: 21 december 2012
Kadaster deel/nr: 62107/53

Complexnummer

529781

Complexnaam

Deelen/Vliegveld

*Woonplaats**

Arnhem

*Gemeente**

Arnhem

*Provincie**

Gelderland

*Straat**

Koningsweg

*Nr**

24

*Toev.**

B

*Postcode**

6816 TD

*Woonplaats**

Arnhem

Situering

Locatie

*Kadastrale gemeente**

ARNHEM

*Sectie**

A

*Kad. object**

1722

Appartement

Grondperceel

*Rijksmonumentomschrijving***

Inleiding

Het adres Koningsweg 24b(11) bestaat uit een tweetal gekoppelde, uit de Duitse bezettingstijd stammende gebouwen, waarvan het noordelijkste als verwarmde vliegtuighangar dienst deed en het andere het bijbehorende ketelhuis bevatte. De hangar staat aan een al vooraf bestaand, vermoedelijk in de oorlog beklinderd boswegje en was hierlangs verbonden met het zuidelijke deel van de (ring)rolbaan. De plattegrond van het gebouw suggereert dat het ter camouflage is vormgegeven als een kop-hals-rompboerderij. Na de oorlog zijn de twee gebouwen en het tussenlid naar ontwerp van architect L.A. Heijdelberger door de Nederlandse Heidemaatschappij in samenhang met een drietal andere ingericht als boerenbedrijf (samen de Vier Heemskinderen genoemd en als zodanig ook van een blauwe tegel voorzien) - een functie waarin ze nu nog worden gebruikt. Het ketelhuis werd hierbij omgevormd tot woonhuis en met de hangar - nu schuur - verbonden door middel van een tussenlid. Als herinnering hieraan is een tegel met inscriptie aangebracht met onder meer de naam 'Adelaerthoeve' en de datum '5 april 1949'.

De hangar ligt vrijstaand aan de westzijde van een boslaantje dat zijn aanvang neemt tussen de boerderijen Heiderijk en Heuvelink en bevindt zich in een weiland, tegen een achtergrond van hoog opgaand zwaar geboomte. De daknokken van de samenstellende hoofddelen strekken zich globaal uit van west naar oost en staan haaks op het boslaantje. De als 'Sonderbau' tot stand gekomen hangar met het (thans als woning ingerichte) ketelhuis is op macroniveau deel van een grote militaire vliegveldstructuur uit de jaren 1940-1945, op mesoniveau van een ijl complex van oorspronkelijk in globaal lineair verband, langs de rolbaan gerealiseerde open en gesloten opstelplaatsen voor vliegtuigen, en op microniveau van een cluster uit camouflageoverwegingen als agrarische

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



bedrijfsgebouwen uitgevoerde gesloten opstelplaatsen. Het woonhuis is integraal wit gesausd met een zwarte plint.

Omschrijving

Middelgrote, eenlaagse, ten dele met circa 50 cm dik buitenmuurwerk uitgevoerde bakstenen VLIEGTUIGHANGAR (11), op samengestelde plattegrond, voor wat het huidige bedrijfsgedeelte betreft gedekt door een haaks op de grootste lengte geplaatst schilddak, thans met moderne deels licht doorlatende golfplaat belegd, en met een aan de oostzijde verhoogde dakvoet en een aan de westzijde uitgezwenkt en over een aanbouw verlengd schild. Voor wat het huidige woongedeelte betreft is het gebouw gedekt door een met rode gegolfde verbeterde holle (Hollandse) pannen belegd zadeldak tussen door schoorstenen beëindigde tuitgevels; het zadeldak van het tussenlid is met vergelijkbare pannen belegd. De hangar is gebouwd als zogenoemde 'Wärmehalle', dat wil zeggen als verwarmde opstel- of werkplaats. De oostelijke kopgevel / hoofdgevel, die - ondanks zijn grote lengte - dwars staat op de daknok is symmetrisch uitgevoerd, met links en rechts wit gepleisterde baksteen delen en verder een brede en tot de dakvoet reikende toegangsopening die wordt ingenomen door zwarte gepotdekselde delen, waarin centraal een zonder deuren uitgevoerde ingang met in het midden een houten standvink op stenen poer. Het rechter bakstenen geveldeel bevat een getoogde toegangsopening met zwarte dubbele houten deuren; het linker is rechts voorzien van een toegangsopening met enkele deur en links hiervan een brede vensteropening met een korte vensterstrook, bestaande uit twee dubbele naar buiten openslaande tweeruits ramen, en op verdiepingsniveau een kleiner vierruits venster. De westelijke kopgevel ligt onder een uitgezwenkt en iets verlengd dakschild en is links voorzien van twee paar gekoppelde, getoogde toegangsopeningen, waarin opgeklampte houten deuren met zwaar uitgevoerd hang- en sluitwerk en een vijftal vensteropeningen, waarin betonnen in tweeën verdeelde en van een luchtspleet voorziene kozijnen. Rechts hiervan enkele toegangsopeningen met dubbele houten deuren en vergelijkbare vensteropeningen. De noordelijke langsgevel is voorzien van drie, twee en drie gekoppelde betonnen verdeelde vensteropeningen met hiertussen een relatief kleine dichtgemetselde getoogde toegang en een toegangsopening met dubbele houten roldeuren. De zuidelijke langsgevel valt rechts samen met het tussenlid en bevat links onder meer een reeks kruisvensters. Het interieur is enigszins aangepast aan het gebruik als agrarisch bijgebouw en het pand functioneert voornamelijk als stallingruimte voor voertuigen. Constructie, indeling en details zijn in hoge mate in oorspronkelijke toestand. De kap wordt gedragen door een aantal uit gegoten beton vervaardigde kniespanten over de grootste breedte, en een houten, deels op basis van vakwerk en deels uit plankhout, gebout en uit spanten samengesteld systeem. De hangar omvat één grote centrale ruimte die aan de westkant eindigt met een betonnen wand en aan de noord- en zuidzijden tegen een bakstenen wand. Achter de zijwanden zijn annexe kleinere ruimten.

Het woonhuis bevat in de zuidelijke langsgevel twee vensteropeningen van verschillend formaat met luiken en in vieren verdeelde ramen, en op de verdieping een tweetal kleinere vensters met (nu alleen nog in het rechter een vierruits) draairaam en centraal hiertussen een toegangsopening met zogenoemd Frans balkon. De oostelijke gevel sluit aan op het tussenlid en bevat onder meer een in de oksel gesitueerd portiekachtige aanbouwteje.

Waardering

VLIEGTUIGHANGAR met voormalig ketelhuis -, van algemeen belang als zeldzaam en goed herkenbaar onderdeel van een uit de Tweede Wereldoorlog stammend en door de Duitse bezetter als onderdeel van een groot militair vliegveld opgezet legerkamp en als in de wederopbouwperiode tot boerderij omgebouwd gebouw, vanwege: architectuurhistorische, stedenbouwkundige, krijgs- en cultuurhistorische en complex- en ensemblewaarden, die onder meer kunnen blijken uit de op lokale vormen geïnspireerde traditionalistische bouwtrant, uit de voor de



bouwtijd kenmerkende onderdelen en details, uit de kunstmatig opgezette boerenbedrijfstructuur en de tot in detaillering doorgevoerde camouflage, uit de samenhang van en met het totale militaire vliegveldconcept en de ruimtelijke hoofdlijnen en onderdelen van het kampement, uit de onderlinge verwantschap van de hierbij toegepaste vormen, en uit de na de Tweede Wereldoorlog (in de wederopbouw) in het direct verlengde van de oorspronkelijke camouflagevorm uitgevoerde aanpassing aan het locale agrarische bedrijf.

Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

Subcategorie

Bijgebouwen

Functie



Monumentnummer*: 529792

Status: rijksmonument
Inschrijving register*: 21 december 2012
Kadaster deel/nr: 62107/53

Complexnummer

529781

Complexnaam

Deelen/Vliegveld

*Woonplaats**

Arnhem

*Gemeente**

Arnhem

*Provincie**

Gelderland

*Straat**

Koningsweg

*Nr**

17

*Toev.**

B

*Postcode**

6816 TC

*Woonplaats**

Arnhem

Situering

Bij

Locatie

*Kadastrale gemeente**

ARNHEM

*Sectie**

A

*Kad. object**

1618

Appartement

Grondperceel

*Rijksmonumentomschrijving***

Inleiding

Ongeveer 500 m ten noorden van Hangar IIIA, aan het eind van een met een hekwerk afgesloten wegje, ten oosten van de vanaf de 'driehoek' noordnoordoostwaarts gerichte rolbaan, ligt een zogenoemde kompascompenseerschijf. Dit relatief grootschalige instrument diende tot het ijken van de boordkompassen van vliegtuigen. Het werkte door middel van een draaibare binnenschijf waarop het desbetreffende vliegtuig stond, en een vaste buitenste schijf met daarop een windroos of 'gradenboog'. Directe omgeving en instrument mochten geen storende, d.w.z. onder meer geen magnetische metalen delen bevatten, vandaar een relatief afgelegen locatie. Kompascompenseerinrichtingen waren rond 1940 nieuwe fenomenen in de luchtvaart en ook dit exemplaar vertegenwoordigt innovatieve kwaliteiten. De schijf is als 'Sonderbau' tot stand gekomen en is op macroniveau onderdeel van een grote militaire vliegveldstructuur uit de periode 1940-1945, op mesoniveau van een aantal technische hulpmiddelen op het eigenlijke vliegterrein, maar op microniveau is hij hier een relatief solitair object.

Omschrijving

Ronde, uit twee concentrische ongewapend betonnen segmenten samengesteld, vast deel van KOMPASCOMPENSEERSCHIJF (12). Het oppervlak is iets hellend uitgevoerd en is deels overwoekerd door onkruid. Centraal is een ronde vrije ruimte, waarin zich thans zand en onkruid bevinden; hier was het draaimechanisme. In de betonnen rand zijn merktekens, deel uitmakend van een gradenboog of windroos herkenbaar, alsmede een embleem. Op lang niet alle vliegvelden was een 'Kompascompensierscheibe' aanwezig en dit exemplaar was een

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



van de weinige in Nederland. Het instrument is al jaren buiten gebruik en door de ligging binnen het zogenoemde 'Veteranenbos' is deze ook moeilijk bereikbaar geworden.

Waardering

KOMPASCOMPENSEERSCHIJF, van algemeen belang als zeldzaam en herkenbaar onderdeel van een uit de Tweede Wereldoorlog stammend en door de Duitse bezetter als onderdeel van een groot militair vliegveld opgezet legerkamp, vanwege: krijgs- en cultuurhistorische, techniekhistorische, situationele en complex- en ensemblewaarden, die onder meer kunnen blijken uit de ligging in een afgezonderde, storingvrije omgeving, uit het vernieuwende karakter van het compensatiesysteem, en uit de samenhang van en met het totale militaire vliegveldconcept.

Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

Subcategorie

Bijgebouwen

Functie



Monumentnummer*: 529793

Status: rijksmonument
Inschrijving register*: 21 december 2012
Kadaster deel/nr: 62107/53

Complexnummer

529781

Complexnaam

Deelen/Vliegveld

Woonplaats*

Arnhem

Gemeente*

Arnhem

Provincie*

Gelderland

Locatiennaam

Arnhem

Locatieomschrijving

Falk-Stelling

Kadastrale gemeente*

ARNHEM

Sectie*

A

Kad. object*

1627

Appartement

Grondperceel

Rijksmonumentomschrijving**

Inleiding

Ten zuidwesten van de Hooilaan(13) gelegen groep met een (onbekend) aantal afzonderlijke, relatief dicht bijeen gesitueerde voormalige opstellingen voor luchtdoelgeschut. De opstelling bevindt zich links en ten dele (nl. één zichtbaar onderdeel) rechts van een pad dat zich vanaf de Hooilaan - van nabij de noordelijke begrenzing van de recente jonge boomaanplant - in zuidwestelijke richting over militair oefenterrein uitstrekt en wel aan de oost- en zuidoostzijde van een zogenoemde 'compound' - een relatief moderne van aarden wallen en wachthuisjes voorziene opstelplaats voor materieel en manschappen. De onderdelen van de zogenoemde FLAK-stelling zijn (merendeels) als 'Regelbau' tot stand gekomen en op macroniveau zijn ze deel van een grote militaire vliegveldstructuur uit de periode 1940-1945. De onderdelen zijn op mesoniveau deel van een ensemble van verdedigingsmiddelen rond het vliegveld en vormen op microniveau een tamelijk amorfe groep van halfopen bunkertjes. Een luchtfoto van rond 1945 laat een tamelijk rommelige ruimtelijke structuur zonder veel begroeiing zien, en tevens een verbindingswegje van de stelling met de Hooilaan, die kennelijk als aanvoerweg voor materieel en bewapening diende. De bouwsels verkeren merendeels in verwaarloosde staat of zijn tot sterk verval geraakt.

Omschrijving

(Resten van) minimaal drie voormalige, deels in betonblokken, deels in baksteen en deels in gewapend beton uitgevoerde, in hoofdzaak rechthoekige opstellingen voor luchtafweergeschut en wat daarbij hoort. De onderdelen van deze zogenoemde FLAK-STELLING (FLAK = Flugzeugabwehrkanone) (13), die deels door zand en begroeiing

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



aan het zicht zijn onttrokken, bezitten (al dan niet) in rudimentaire vorm vermoedelijk een voormalige toegang tussen afgeschuind metselwerk, die in de plattegrond wordt gevolgd door een rechthoekige open ruimte, die op zijn beurt via een bakstenen trapje en een toegangsopening aansluit op een half onder het maaiveld gelegen, door een gewapend betonnen plaat gedekte, uit betonblokken opgebouwde kleine rechthoekige ruimte. Rechts naast de toegang bevindt zich een tweede gevelopening. Verder werden in een tamelijk diepe kuil resten van een kennelijk vernietigd gebouw aangetroffen, waarvan onder meer een bakstenen trap en een fragment van een vroeger rookkanaal waren te herkennen.

Waardering

FLAK-STELLING of opstelling voor luchtdoelgeschut, van algemeen belang als zeldzaam en herkenbaar onderdeel van een uit de Tweede Wereldoorlog stammend en door de Duitse bezetter als onderdeel van een groot militair vliegveld opgezet legerkamp, vanwege: krijgs- en cultuurhistorische, situationele en complex- en ensemblewaarden, die onder meer kunnen blijken uit de amorfe structuur die mogelijk deel uitmaakte van de camouflage, uit de specifieke ligging met onbeperkt uitzicht en schootsveld over de wijde omgeving van Vliegveld Deelen, en uit de samenhang van en met het totale militaire vliegveldconcept.

Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

Subcategorie

Bijgebouwen

Functie