



Complexnummer: 532481

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

Inundatiekanaal Tiel

Aantal complexonderdelen

10

Monumentnummers van complexonderdelen

532480, 532482, 532483, 532484,
532485, 532486, 532487, 532488,
532489, 532490

Woonplaats

Tiel

Gemeente

Tiel

Provincie

Gelderland

Locatie van het hoofdobject

Tiel, Inundatiekanaal Tiel

Complexomschrijving

Complexomschrijving.

NIEUWE HOLLANDSE WATERLINIE

COMPLEX INUNDATIEKANAAL TIEL

Inleiding

De Nieuwe Hollandse Waterlinie vormde van 1815 tot februari 1940 de hoofddefensielinie van het Koninkrijk der Nederlanden. De 85 kilometer lange verdedigingslinie, die is gebaseerd op een uitgestrekte waterbarrière en wordt gesteund door militaire versterkingen, strekte zich uit van de Zuiderzee bij Muiden tot aan de Biesbosch bij Werkendam. De breedte varieerde van slechts enkele honderden meters ten oosten van Utrecht, tot 7,5 km en zelfs meer dan 10 km in de Vijfheerenlanden. Dit typisch Hollandse defensiesysteem van inundaties was de verbeterde voortzetting van de eens zo succesvolle (oude) Hollandse Waterlinie, uit 1672. Het concept voor een waterlinie dateert al uit 1589, toen Prins Maurits opdracht kreeg van de Staten van Utrecht en Holland om te onderzoeken hoe de jonge Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden op een zo efficiënt mogelijke manier kon worden verdedigd. Door een optimaal gebruik van de geografische ruimtelijke en fysieke omstandigheden kon een bijzondere verdedigingslinie worden aangelegd. Daar waar hoog Nederland overgaat in het laag gelegen poldergebied is het



tamelijk eenvoudig om land onder water te zetten door inlaat met behulp van sluizen of via het doorsteken van dijken. Als voeding konden vooral dienen de Vecht (zowel vanuit de Zuiderzee als vanuit de Lek), de grote rivieren (m.n. de Neder-Rijn / Lek) en de Linge. Aan het functioneren en de tastbare onderdelen van deze voornamelijk 'papieren tijger' van waterlinies werd eeuwenlang gesleuteld. Na WOII speelde ook de laatste versie van de Nieuwe Hollandse Waterlinie geen rol van betekenis meer in de hoofddefensie. En in 1951 werden veel onderdelen van de Linie gedeclassificeerd, waarmee de opheffing van de Linie als zodanig een feit was.

Een verbeterde Waterlinie

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

Bouwen aan een perfect systeem

Evenals de 'oude' Hollandse Waterlinie steunde de 'Nieuwe' op uitgebreide - maar nu beter beheersbare - inundaties, waarbij forten en batterijen de inlaatpunten (sluizen) beschermden en de niet te inunderen terreinstroken en andere 'accessen' afsloten door ze onder vuur te kunnen houden. Samen met de waterbouwkundige Jan Blanken Jzn., inspecteur-generaal van Waterstaat, ontwikkelde Kraijenhoff, als inspecteur-generaal der Fortificaties (1814-1826), de 'natte' plannen voor de Nieuwe Waterlinie. Aan majoor-ingenieur Willem Offerhaus werd opdracht gegeven voor de bouw van een fortenkring om Utrecht, dus voor de 'droge' plannen. Van Muiden tot aan Vesting Nieuwersluis werd het tracé van de (oude) Hollandse Waterlinie langs de Vecht aangehouden. Vanaf Nieuwersluis volgde de nieuwe linie de Vecht, tot enkele kilometers ten noorden van Utrecht. Daar moest de linie oostelijk om de stad heen buigen, om vervolgens langs de Vaartse Rijn verder te lopen tot aan de sluizen van Vreeswijk aan de Lek. Ten zuiden hiervan sloot de nieuwe Waterlinie aan op een waterbarrière die al in 1787 was verplaatst naar de Diefdijk en de Linge. Er dienden vijf zogenoemde 'inundatiekommen' te komen met op de accessen permanente verdedigingswerken. Op een zestal cruciale plaatsen werden (vermoedelijk door Blanken uitgevonden en ontworpen) waaierdeursluizen gebouwd. Deze sluizen, die ook tegen hoog water in geopend konden worden, waren ideaal voor militaire inundaties / doeleinden. De inrichting van een optimaal inundatiestelsel en de aanleg van de onmisbare permanente verdedigingswerken duurden, met onderbrekingen, van 1815 tot 1886. Dat de realisatie van de nieuwe Waterlinie zoveel tijd kostte, had alles te maken met de (internationale) politieke en militair-technische ontwikkelingen en de ingrijpende infrastructurele en waterstaatkundige veranderingen gedurende



de negentiende eeuw. We kunnen in die eeuw een viertal bouwperiodes onderscheiden. In de eerste fase van 1815-1826 werden de versterkingen rondom Utrecht gerealiseerd. Vervolgens bouwde de Dienst der Fortificatiën van 1841 tot 1864 de torenforten (eigenlijk: forttorens) bij de rivieraccessen, waarna tussen 1867-1872 op vele plaatsen in de Linie verbeteringen plaatsvonden. Ten slotte werden tussen 1871 en 1886 de laatste forten van de Linie gebouwd, alle bestaande uit (gesloten) aardwerken met daarbinnen aardgedekte gebouwen. In de twintigste eeuw veranderden de militaire tactieken drastisch en zijn hiernaast (veld)versterkingen tussen (en op) de forten aangelegd met diverse typen werken van gewapend beton.

Bouwfases in de negentiende eeuw

Gedurende de eerste bouwperiode werd tussen 1816 en 1826 op de kwetsbare accessen rondom Utrecht een vijftal forten gebouwd. De eenvoudige werken bestonden uit aarden omwallingen, die precies in het hart van de te beveiligen weg of kade waren gelegen. De forten werden omgeven door een gracht en op de hoofdwal was de opstelplaats voor het geschut. De vorm en de omvang van de forten werden bepaald door de breedte van het access en de ligging van de inundatiemiddelen. Verder werden op de hoog gelegen - en dus niet te inunderen - Houtense Vlake vier lunetten gebouwd. Deze V-vormige versterkingen werden voorzien van zware bakstenen bekledingsmuren. Ten zuiden van Utrecht bouwde men ter bescherming van enkele inundatiesluizen forten bij Jutphaas, Vreeswijk en - aan de overzijde van de Lek (Neder-Rijn) - tussen Vianen en Culemborg. De volgende bouwperiode diende zich aan nadat Nederland in 1839 België als zelfstandige staat had erkend. Reorganisatie en vernieuwing van het verdedigingsstelsel waren nodig. Koning Willem II besloot tot een geconcentreerde verdediging, met de Nieuwe Hollandse Waterlinie als hoofddefensielinie. De vestingen en linies aan de landsgrenzen dienden om een eventuele vijandelijke opmars te vertragen, zodat de inundaties van Waterlinie tijdig konden worden gerealiseerd. De tweede actieve bouwperiode van de waterlinie duurde van 1841 tot 1864 en vond plaats ondanks ingrijpende bezuinigingen op defensie (de omvang van het leger werd gehalveerd). Onder leiding van genieofficier Merkes van Gendt werden op de dijkaccessen langs de rivieren torenforten gebouwd. Onder meer bij de rivieraccessen van Vecht, Lek, Linge en Waal verrezen ronde, bakstenen forttorens. In diezelfde periode kregen diverse kleinere werken van de linie 'bomvrije' gebouwen o.a. in de vorm van vierkante wachthuizen binnen de redoutes. Met de Napoleontische term 'bomvrij' (à l'épreuve de bombe) bedoelde men dat ze bestand waren tegen contemporair geschut. Het waren veelal wachthuizen met zware, gemetselde muren. Enige versterkingen op de dijkaccessen in het Vechtplassengebied die nog uit de Franse tijd dateerden, werden vervangen door eenvoudige forten of redoutes. Vanaf 1853 was de zogenoemde Kringenwet van kracht (overigens opvolger van een eerdere, uit 1814), die bepaalde dat er binnen cirkel van 1000 meter van de forten beperkende bouw- en beplantingsvoorschriften golden i.v.m. een vrij schootsveld. Binnen deze kringen vinden we dan ook soms houten bebouwing. In 1951 werd de Kringenwet opgeschort en in 1963 ingetrokken. Omstreeks 1864 leek de Nieuwe Hollandse Waterlinie min of meer voltooid. Maar ontwikkelingen vóór, tijdens en na de Frans-Duitse oorlog, van 1870, brachten talloze tekortkomingen aan het licht, zowel op bouwkundig en wapen-technisch, als op tactisch gebied. Kolonel Kromhout kreeg de taak de organisatie van de Waterlinie beter te structureren. Er waren veel te weinig bomvrije onderkomens voor manschappen en bomvrije magazijnen voor munitie. Bovendien bleken de zware muren van de hoge forttorens lang niet zo 'bomvrij' als ze heetten te zijn. Maar ook de nieuwe en de verbeterde 'bomvrije' forten bleken kort na oplevering alweer verouderd. In de daaropvolgende jaren werden de kwetsbare torens daarom beveiligd. Om de torens tegen directe treffers te beschermen, werd een zogenoemde 'contrescarp' aangebracht, een half rond gaande aanaarding van een dik kleipakket of anders een gemetselde en aangeaarde galerij die los stond van de toren en daar in een ruime halve cirkelvorm omheen lag. Ook veel andere bomvrije



wachthuizen kregen een stevige aarden dekking.

De derde bouwperiode (1867- ca. 1872) volgde na de uitvinding van geschut met 'getrokken loop' (ca. 1860). Dit ver dragende en nauwkeuriger geschut maakte duidelijk dat veel werken in de Waterlinie toch zeer kwetsbaar waren. De forten misten dekkingsmogelijkheden voor manschappen en materieel. Er was behoefte aan bomvrije remises voor geschut en bomvrije kazernes voor de manschappen. Bovendien dienden de wallen te worden verzwaaard. Door de toegenomen reikwijdte van de projectielen moesten de steden Naarden en Utrecht, die hierdoor in de frontlinie kwamen te liggen, op grotere afstand worden verdedigd. Daarom werden vooruitgeschoven posten aangelegd. Het centraal gelegen Utrecht was al een kruispunt van wegen, maar werd sinds de jaren '60 ook een knooppunt van een nieuwe vorm van infrastructuur: de spoorwegen. De ring van zes oudere forten die Utrecht beschermde, lag ten opzichte van de mogelijke posities van vijandelijk geschut te dicht bij de stad. Daarom is verder oostwaarts van de Domstad een tweede, vooruitgeschoven fortenkring aangelegd. Verder vonden langs de Lek waterstaatkundige verbeteringen plaats voor eventuele inundaties rond Utrecht: zo kwam er een nieuwe inlaatsluis bij Wijk bij Duurstede en vonden er inlaatverbeteringen plaats bij vanaf Fort Honswijk. Begin jaren '70 realiseerde de regering zich dat het Nederlandse defensieapparaat de voorgaande drie decennia sterk onder de bezuinigingen had geleden. Daarom diende de Minister van Oorlog de zogenoemde Vestingwet (1874) in. Deze kende onder meer prioriteit toe aan de verbetering en vernieuwing van de Nieuwe Hollandse Waterlinie als hoeksteen van de Nederlandse verdediging. In acht jaar dienden nieuwe werkzaamheden voor de hoofdverdedigingslinie te worden verwezenlijkt. Daarmee ging men de vierde bouwperiode (ca. 1871-1886) in, die in feite een voortzetting was van de derde, maar op andere gronden. De Waterlinie was nog maar amper ingericht volgens de laatste eisen van grote defensieve kracht, of in 1885 werd de brisantgranaat ingevoerd. Tegen dit explosieve projectiel was geen fort bestand. L'histoire se répète: op slag waren de forten van de gemoderniseerde Waterlinie opnieuw verouderd en dus onbetrouwbaar. Tevens bleken de forten niet meer geschikt als opstellingsplaats voor vestinggeschut. De geschiedenis van de vestingbouw leert dat de ontwikkelingen van de verdedigingsmethoden voortdurend achterlopen op die van de aanvalswapens. Om trefkans te verkleinen, moesten manschappen en geschut voortaan dan ook worden gespreid in het linielandschap. Forten vervulden intussen nog wel een rol als stormvrij infanteriesteunpunt. Sindsdien speelde 'maskering' (camouflage) door beplantingen op en bij de forten een rol. In deze periode werden op veel forten, behalve fortwachterswoningen, ook houten genie- en artillerieloodsen gebouwd om het materieel in vreedstijd vochtvrij te stallen. Ondertussen vond toch op grote schaal nieuwbouw plaats in de Waterlinie. Van noord tot zuid verrezen nieuwe forten en batterijen in de Linie om een aaneengesloten 'snoer' van steunpunten op bepaalde afstand van elkaar te realiseren. Daarna kwam de fortenbouw tot stilstand. Het nut en de kracht van de geld verslindende en snel verouderende forten van de Waterlinie stonden aan het eind van de negentiende eeuw ter discussie. Het accent van de landsverdediging werd van de zogenaamde 'dode weermiddelen' verlegd naar 'levende defensie', met mobiele strijdkrachten die verspreid in de Linie in en vanuit veldversterkingen zouden moeten opereren om een (storm)aanval met de nieuwste wapens te weerstaan. Hiernaast moest echter ook rekening worden gehouden met een aantal waterstaatkundige veranderingen: de aanleg van het Merwedekanaal, rond 1890, was wel de belangrijkste. Het zorgde voor een belangrijke wijziging in het inundatiesysteem.

Ontwikkelingen vóór en in WO I, het Interbellum en WO II

Kort voor en in de eerste jaren van de 20ste eeuw zijn op meerdere plaatsen gemetselde en later ook betonnen onderkomens en opstellingsplaatsen voor geschut tot stand gebracht, waarbij met name experimenten met gewapend beton interessante resultaten gaven. Tijdens de mobilisatie van de Eerste Wereldoorlog werden



(veld)versterkingen voor artillerie, infanterie en munitieopslag aangelegd, waarbij met name de gewapend betonnen Schuilplaatsen Type 1918 /I en /II in flinke aantallen tot stand kwamen en karakteristiek zijn. In het Interbellum zijn onder meer zware betonnen werken gebouwd volgens het zogenoemde 'Voorschrift Inrichten Stellingen, no. 77', uit 1928. 'VIS-kazematten' komen op meerdere plaatsen voor bij (nieuwe) accessen. In de aanloop naar de Tweede Wereldoorlog kwamen, naast honderden Groepsschuilplaatsen Type P, talrijke Gietstalen Koepelkazematten Type G gebouwd. Verder bepaalden onder meer loopgravenstelsels, 'groepsnesten', prikkeldraadversperringen, gevechtswagenversperringen (tankhindernissen) en tankgrachten het gezicht van de 'jongste' Waterlinie. Op en bij de forten verschenen de moderne golfplaten Nissen-hutten en Romney-loodsen voor diverse doeleinden. En last but not least: in en rond de jaren '30 zijn op diverse plaatsen toevoegingen, veranderingen en verbeteringen aan het inundatiesysteem tot stand gebracht. Zelfs het Noordzeekanaal ging een rol spelen in het netwerk van aanvoerwegen en water was in die tijd dan ook nog lang niet afgeschreven als weermiddel. De Nieuwe Hollandse Waterlinie verloor zijn militaire functie formeel in 1963, maar als grootschalig complex van infrastructurele waarden en als biotoop en bleef de Linie tot op heden van nationaal belang.

COMPLEX INUNDATIEKANAAL TIEL

Inleiding complex

Het complex INUNDATIEKANAAL TIEL is een vitaal onderdeel voor de inundatie van het uitgestrekte rivierpoldergebied ten oosten van de hoofdverdedigingslijn tussen Fort Everdingen aan de Lek nabij Vianen en de Vestingstad Gorinchem aan de Waal / Boven-Merwede. Het Inundatiekanaal vormt in feite een voeding vanuit de Waal voor de bovenstroom van de Linge, die bij Asperen kon worden afgedamd om inundaties te stellen. Het verdedigingssysteem van de Nieuwe Hollandse Waterlinie was in de eerste plaats gebaseerd op het gecontroleerd onder water zetten van (grote) terreinoppervlakken. Gecontroleerde inundatie vergde een ingenieus systeem van waterwerken, zoals sluizen, stuwen en kanalen, waarmee het noodzakelijke peil snel en binnen nauwe grenzen gesteld en gehandhaafd kon worden. De wateraanvoer geschiedde vanuit en via natuurlijke wateren en/of via speciaal aangepaste of nieuw gegraven waterlopen - de zogenoemde inundatiekanalen. In het geval van de Linge betreft het een van nature aanwezige waterloop, waarvan de bovenloop omstreeks 1880 speciaal werd verlengd. Hierbij werd de rivier via een inlaatsluis in verbinding gebracht met de Waal om water gereguleerd en gecontroleerd naar stroomafwaarts gelegen inundatievelden te kunnen leiden. Aanvankelijk lagen er in de Waal aan de inlaat van het kanaal twee kribben, maar later is het aangrenzende terrein binnen zomerkades gebracht.

In het algemeen werden er in het kader van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verschillende typen sluizen toegepast, afhankelijk van de plaats waar ze in het systeem functioneerden. Soms werden reeds bestaande scheepvaart-, uitwaterings- of keersluizen gebruikt, maar ook zijn er vele nieuwe gebouwd, of bestaande (sterk) aangepast. In het geval van de werken voor het Inundatiekanaal Tiel ging het om speciaal als inlaatsluis met brug gebouwde sluis ten zuiden van de stad en verder onder meer om enige bruggen annex keersluizen / schotbalkenkeringen. De grote inlaatsluis / rivierwaterkering / brug is geconstrueerd einde jaren '70 van de 19de eeuw. De sluis fungeerde als gecontroleerde inlaat vanuit de Waal. In de naoorlogse tijd is iets ten oosten van de sluis een nieuwe, in gewapend beton uitgevoerde inlaatsluis / duiker geconstrueerd die geen functie meer kreeg voor eventuele inundatie. De bouw van deze betonnen sluis ten oosten van de Inlaatsluis / Rivierwaterkering / Brug liet de vorm van de rivierinlaat van het kanaal intact, maar de ingreep was reden de betonnen inlaatsluis / duiker en de waterkering als mede de rivierinlaat oostelijk hiervan buiten de bescherming te houden. Het Inundatiekanaal is in totaal ongeveer 3000 m lang en heeft een vrijwel oost-westverloop. Vanwege de lengte van het kanaal en de nabijheid van een tamelijk



uitgestrekt achterland van de stad waren er meerdere overbruggingen, terwijl ook de spoorweg van Elst naar Geldermalsen (1882) een brug vroeg. Deze bestaat intussen niet meer en is vervangen door een gewapend betonnen exemplaar dat met het spoortracé niet onder de bescherming valt. De werken in en om het Inundatiekanaal kenden vrijwel allemaal een gecombineerde civiele en militaire bestemming. In het recente verleden (in of rond 2012) zijn meerdere onderdelen van het complex gerestaureerd.

Ligging en relatie tot andere complexen Het complex INUNDATIEKANAAL TIEL ligt ten zuiden van Tiel en het verbond de bovenloop van de Linge in de tijd van aanleg buiten de stad om met de Waal. Nu grenzen ter weerszijden en over aanzienlijke lengte nieuwe woonwijken aan het kanaal en ligt het dus voor een deel niet meer vrij in het buitengebied. Er bestaat via de Linge een directe militaire relatie met de inundatiegebieden in de Vijfheerenlanden boven de Diefdijk(linie) en de westelijke Tielerwaard (achter Gorinchem). Vermoedelijk zijn er geen gebouwde versterkingen tot stand gekomen om de werken te verdedigen; in elk geval zijn ze niet bewaard gebleven. De Linge en de beide oevers van de Waal vormden weliswaar een natuurlijk acces naar het zuidelijk deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie; de inundatiezone was in dit gebied echter zeer breed, dus vermoedelijk vertrouwde men op de hoofdverdedigingslijn.

Omschrijving Complex

Het complex INUNDATIEKANAAL TIEL wordt gevormd door verschillende typen werken in en langs deze waterweg die is aangelegd ten behoeve van het sneller stellen van inundaties in het rivierpoldergebied ten oosten van de Diefdijk en de Nieuwe Zuider-Lingedijk c.a. Het vanaf omstreeks 1880 gegraven kanaal en de hiermee eveneens als inundatiekanaal fungerende rivier de Linge werden dankzij de werken een vitaal onderdeel in de landsdefensie. Onderdelen van en voorwaarden voor het inundatiesysteem zijn een nog bestaand ensemble van inlaatsluis / rivierwaterkering / brug bij de Ophemertsedijk, het inundatiekanaal met de begeleidende dijken, enige schotbalkenkeringen (met brug) bij de Kruisstraat en de Lingedijk/Lingeweg, een (rest van een) brug bij de Floraweg en enkele duikers. Tevens omvat het complex een in de jaren '20 of '30 bij de inlaatsluis / rivierwaterkering gebouwde sluiswachterswoning en twee annexe loodsen.

De bescherming van het complex INUNDATIEKANAAL TIEL omvat de volgende complexonderdelen:

- AANLEG VAN INUNDATIEKANAAL EN BEGELEIDENDE DIJKEN
- INLAATSLUIS / RIVIERWATERKERING / BRUG (Ophemertsedijk)
- DOORLAATSLUIS / DAMSLUIS / SCHOTBALKENKERING / BRUG (Kruisstraat)
- DOORLAATSLUIS / DAMSLUIS / SCHOTBALKENKERING (Lingedijk / Lingeweg)
- BRUG (Floraweg)
- GRONDDUIKER (Inundatiedijk-Zuid)
- DUIKER (Lingedijk)
- SLUISWACHTERSWONING
- HOUTEN SCHOTBALKENLOODS



- NISSENHUT / OPSLAGGEBOUW / MAGAZIJN

Waardering Complex

Het complex INUNDATIEKANAAL TIEL is van algemeen belang vanwege:

- * Cultuurhistorische waarden als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie zoals deze is ontworpen door C.R.T. Kraijenhoff en in eerste aanleg vanaf 1815 door hem, Jan Blanken en majoor-ingenieur Willem Offerhaus is gerealiseerd en daarna door anderen gedurende ongeveer 125 jaar is versterkt en verbeterd. Tevens als uitdrukking van en herinnering aan de betekenis van de Linge en het Inundatiekanaal voor de landsverdediging.
- * Architectuurhistorische waarden in het bijzonder als uiting van de aan de militair-strategische doelen gelieerde weg- en waterbouwkunde, die gebaseerd is op het systeem van inundatie en accesverdediging (19de en 20ste eeuw),

Het betreft hier een voorbeeld van een complex dat bestaat uit enkele sluizen van verschillend type, alle met civiele en militaire functies - en deze in combinatie met bruggen en een sluiswachterswoning.

- * Krijgshistorische waarden als onderdeel van een aaneengesloten militaire verdedigingslinie tussen de voormalige Zuiderzee en de Biesbosch. Deze bestond hoofdzakelijk uit een samenhangend systeem van inundatievelden en bijbehorende inundatiemiddelen en van schootsvelden. Dit systeem werd aangevuld met diverse, uit verschillende perioden daterende typen gebouwde of aangelegde verdedigingswerken die dienden ter afsluiting en verdediging van niet te inunderen terreinen of andere accessen.
- * Ensemblewaarde en situationele waarden vanwege zijn ligging en functioneren binnen het systeem van de Nieuwe Hollandse Waterlinie in het algemeen en de onderlinge visuele en ruimtelijk-functionele relatie van de onderdelen en vanwege de samenhang met inundatiezones verder stroomafwaarts van de rivier.
- * Het complex is representatief (karakteristiek) omdat het nog steeds veel typerende fysieke onderdelen en kenmerken vertoont die destijds tot de aanleg van de werken aanleiding waren.
- * Het complex is goed bewaard omdat de belangrijkste onderdelen van de fysieke infrastructuur in hun samenhang herkenbaar en deels ook functioneel zijn gebleven, terwijl de civiele functie van de werken is behouden.



Monumentnummer*: 532480

Status: rijksmonument
Inschrijving register*: 24 februari 2017
Kadaster deel/nr: 70077/81

*Monumentnaam***

Inundatiekanaal Tiel

Complexnummer

532481

Complexnaam

Inundatiekanaal Tiel

*Woonplaats**

Tiel

*Gemeente**

Tiel

*Provincie**

Gelderland

Locatiennaam

Tiel

Locatieomschrijving

Inundatiekanaal Tiel

*Kadastrale gemeente**

TIEL

*Sectie**

K

*Kad. object**

860

Appartement

Grondperceel

TIEL

K

1933

WADENOIJEN

A

406

WADENOIJEN

A

391

TIEL

M

739

TIEL

K

1931

TIEL

M

740

TIEL

M

737

TIEL

K

1184

TIEL

D

7375

TIEL

D

6600

TIEL

D

6599

TIEL

K

1180

TIEL

K

103

TIEL

K

1932

TIEL

K

858

TIEL

M

741

TIEL

D

7718

TIEL

K

104

* 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>
TIEL	M	738		
TIEL	K	1182		
TIEL	K	857		
TIEL	K	854		
TIEL	M	742		
TIEL	K	1181		
TIEL	K	1020		
TIEL	K	862		
TIEL	D	7374		
TIEL	D	6594		
TIEL	D	6595		
TIEL	K	861		
TIEL	D	7844		
TIEL	D	7845		
Tiel	D	7851		
Tiel	D	7852		

*Rijksmonumentomschrijving***

Aanleg van inundatiekanaal en begeleidende dijken.

NIEUWE HOLLANDSE WATERLINIE

Inleiding

De AANLEG VAN INUNDATIEKANAAL EN BEGELEIDENDE DIJKEN bij Tiel zijn sinds ongeveer 1880 een wezenlijk onderdeel van een extra waterinlaat voor eventuele inundaties in het rivierengebied, waarbij gebruik zou worden gemaakt van de van oudsher bestaande Linge. Het ongeveer 3000 meter lange Inundatiekanaal van de Waal onder Tiel tot aan de monding in de Linge voorbij de doorlaatsluis / damsluis in de Lingedijk is kort na 1880 gegraven om het gebied ten oosten van de Diefdijklinie c.a. onder water te kunnen zetten. De begeleidende dijken zijn samengesteld op basis van het uitgegraven grondmateriaal, maar waren tevens noodzakelijk om een voldoende waterpeil in het kanaal te kunnen herbergen. Het land rondom het kanaal lag namelijk deels lager dan of gelijk met het kanaalpeil. Op enkele plaatsen kwamen afsluitbare of reguleerbare duikers waarlangs eventueel water gecontroleerd kon passeren. Toen het kanaal gereed was (tekeningen 1881 1886), kon de grote Inlaatsluis / Rivierwaterkering / Brug in de Ophemertsedijk (= de noordelijke Waaldijk) in gebruik worden genomen. Het Inundatiekanaal en de begeleidende dijken met name die aan de zuidzijde zijn nog in hoge mate herkenbaar en intact. De aanleg van kanaal en dijken vormt zowel aan de huidige zuidrand van de stad Tiel en aan de noordrand van de wijk Passewaay als in het buitengebied een markante en in het landschap dominante structuur. De dijken zijn van oudsher benut als weg en ze waren als zodanig ten dele voorzien van een verharding. De verharding lag op de zuidelijke dijk van oost naar west tot aan de huidige Floraweg en ten westen hiervan op de noordelijke. De dijk aan de noordzijde maakt tegenwoordig deel uit van een plantsoenachtige aanleg met langs het water een pad. De

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



dijken worden doorsneden door het spoortracé met infrastructuur voor de Spoorlijn Geldermalsen-Tiel; dit tracé valt buiten de beschermde contour.

Omschrijving

AANLEG VAN INUNDATIEKANAAL EN BEGELEIDENDE DIJKEN, die zich grotendeels compleet van oost naar west uitstrekt van de van rond 1970 daterende betonnen inlaatsluis / duiker nabij de Waal onder Tiel tot aan de Linge ten oosten van Wadenoijen. Het INUNDATIEKANAAL is ongeveer 3000 m lang en 25 m breed en is over de volle lengte kaarsrecht. De beide BEGELEIDENDE DIJKEN, de Inundatiedijken Noord en Zuid, strekken zich over het grootste deel van het kanaal uit, maar ze eindigen aan de westzijde bij de Lingeweg / Lingedijk; hun totale lengte bedraagt ongeveer 2500 m. De breedte van de Inundatiekanaaldijk Zuid is van voet tot voet circa 12 m. Het kanaal en de dijken bezitten nog steeds hun civiele functie voor afwatering respectievelijk oeververbinding.

Waardering

De AANLEG VAN INUNDATIEKANAAL EN BEGELEIDENDE DIJKEN bij Tiel, tussen de Inlaatsluis / Rivierwaterkering / Brug in de Ophemertsedijk (noordelijke Waaldijk) tot aan de monding in de Linge nabij Wadenoijen is van algemeen belang vanwege:

- * Cultuurhistorische waarden als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie zoals deze is ontworpen door C.R.T. Kraijenhoff en in eerste aanleg vanaf 1815 door hem, Jan Blanken en majoor ingenieur Willem Offerhaus is gerealiseerd en daarna door anderen gedurende meer dan 125 jaar is versterkt en verbeterd.
- * Architectuurhistorische waarden, in het bijzonder als uiting van de militair strategische bouwkunde, die gebaseerd is op: a. het systeem van inundatie en accesverdediging (19de eeuw). Het betreft hier een onderdeel uit de jaren rond en vanaf 1880 dat een voorbeeld is van een aan de militair strategische bouwkunde gerelateerde aanleg van historische waterbouwkunde dat diende als waterinlaat met dijkstructuur tegen waterverlies.
- * Ensemblewaarde en situationele waarden als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Tevens vanwege de functionele en fysieke samenhang met de overige onderdelen van het complex en in het bijzonder met de Inundatiesluis / Rivierwaterkering.
- * Het onderdeel is relatief zeldzaam omdat er weinig speciaal hiertoe aangelegde inundatiekanalen vanuit de grote rivieren zijn gegraven en omdat het hiervan een nog grotendeels compleet en goed herkenbaar voorbeeld is dat representatief (karakteristiek) is voor dit type waterwerken.
- * Het onderdeel is goed bewaard omdat de fysieke infrastructuur van waterweg en dijken goed herkenbaar en deels ook functioneel is gebleven, terwijl de civiele functie van de werken is behouden.

Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

Subcategorie

Fort, vesting en -onderdelen

Functie



Monumentnummer*: 532482

Status: rijksmonument
Inschrijving register*: 24 februari 2017
Kadaster deel/nr: 70077/81

Monumentnaam**

Inundatiekanaal Tiel

Complexnummer

532481

Complexnaam

Inundatiekanaal Tiel

Woonplaats*

Tiel

Gemeente*

Tiel

Provincie*

Gelderland

Locatiennaam

Tiel

Locatieomschrijving

Inundatiekanaal Tiel

Kadastrale gemeente*

TIEL

Sectie*

D

Kad. object*

7375

Appartement

Grondperceel

TIEL

D

7718

TIEL

D

7374

Rijksmonumentomschrijving**

Inlaatsluis / Rivierwaterkering / Brug.

NIEUWE HOLLANDSE WATERLINIE

Inleiding

INLAATSLUIS / RIVIERWATERKERING / BRUG, gelegen in de Ophemertsedijk (noordelijke Waaldijk) ten zuiden van Tiel gelegen en gebouwd in 1878/79. De sluis met brug maakte deel uit van een nieuwe militair-waterbouwkundige structuur die de Linge beter geschikt maakte als voeding voor het stellen van inundaties in het rivierengebied tussen Neder-Rijn en Waal. Het verdedigingssysteem van de Nieuwe Hollandse Waterlinie was in de eerste plaats gebaseerd op het gecontroleerd onder water zetten van (grote) terreinoppervlakken. Gecontroleerde inundatie vergde een ingenieus systeem van waterwerken, zoals sluisen, stuwen en kanalen, waarmee het noodzakelijke peil snel en binnen nauwe grenzen gesteld en gehandhaafd kon worden. Er werden vele verschillende typen sluisen toegepast, afhankelijk van de plaats waar ze in het systeem functioneerden. Soms werden reeds bestaande scheepvaart-, uitwaterings- of keersluisen gebruikt, maar ook zijn er vele nieuwe gebouwd of bestaande (sterk

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



aangepast. De Inlaatsluis / Rivierwaterkering / Brug bij Tiel behoort tot de nieuw, speciaal voor dit doel gebouwde werken. Het betreft een in de rivierdijk gebouwde regelbare en afsluitbare doorlaat om de Linge te voeden. De sluis was eigenlijk alleen voor militaire doeleinden gebouwd, maar het werk kon in beperkte mate - bij gelijk binnen- en buitenwater - eventueel ook voor kleine vaartuigen worden benut. De Linge was eerder vanaf de Gorinchemse zijde en boven Asperen al ten dele bevaarbaar, maar een verbinding met de Waal bestond al eeuwen niet meer. Het (her)gebruik van een dergelijke, al lange tijd niet voor scheepvaart benutte bovenstroom van een rivier als inundatiekanaal is tamelijk zeldzaam. De sluis werd gereguleerd en bediend door middel van het neerlaten of ophalen van schuiven en schotbalken met behulp van windwerken op de hoofden. Nadat de functie van het werk was overgenomen door een iets meer naar Waalzijde gebouwde, betonnen inlaatduiker zijn de windwerken verdwenen, terwijl schuiven en/of schotbalken op het moment van waarneming ontbraken. De (niet authentieke) brug over het werk, die sterke overeenkomst vertoont met die over de sluis bij de Kruisstraat, bleef grotendeels intact. In of rond 2012 hebben belangrijke restauratiewerken plaatsgevonden aan het metselwerk. Enkele beschadigde natuurstenen elementen zijn vervangen; delen van de authentieke elementen, inclusief peilmerken, zijn in de directe nabijheid bewaard gebleven. In de schotbalksponningen stalen profielen. De sluis was in de eerste plaats bestemd voor militaire doelen; de brug ook en vooral voor civiel gebruik.

Omschrijving

In de Ophemertsedijk (noordelijke Waaldijk) gelegen INLAATSLUIS / RIVIERWATERKERING bestaande uit een tweetal tussen gemetselde hoofden gelegen, parallelle doorlaten, gescheiden door een eveneens gemetseld tussenhoofd. De lengte van het werk is ongeveer 20 m en de breedte bedraagt ongeveer 12 m, waarvan ongeveer 2 m voor het tussenhoofd. Ter weerszijden liggen schuin aflopende, uit zwaar metselwerk opgetrokken, uitstaande vleugelmuren. De binnenzijde van de beide landhoofden is enkele meters lager dan de buitenzijde (Waalzijde); het verschil in hoogte wordt overbrugd door middel van ca. 15 traptreden in natuursteen. Het werk is uitgevoerd in metselwerk, met in de vleugels vlechtingen. Voorts natuurstenen, deels betonnen dekstenen en natuursteen in de sponningen aan de lagere binnenzijde. Er zijn in totaal vijf rijen (schotbalk)sponningen, waarvan drie aan de Waalzijde van het werk en twee aan de 'Lingezijde'. De drie bakstenen sponningen in de hoge Waalzijde zijn versterkt met ijzeren / stalen profielen. Het tussenhoofd is aan weerszijden granaatvormig gepunt. Peilschalen, zowel gebeiteld in steen als separaat aangebracht. Over het hoge deel van de inlaatsluis een niet authentieke, maar vrijwel zeker wel vooroorlogse BRUG, uitgevoerd als betonnen plaatbrug met ter weerszijden dubbele, ronde, ijzeren leuning op vlakke, ijzeren, in beton gegoten balusters. De lengte van de brug is ongeveer 10 m, de breedte ca. 5 m.

Waardering

De INLAATSLUIS / RIVIERWATERKERING / BRUG in de Ophemertsedijk (noordelijke Waaldijk) ten zuiden van Tiel is van algemeen belang vanwege:

* Cultuurhistorische waarden als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie zoals deze is ontworpen door C.R.T. Kraijenhoff en in eerste aanleg vanaf 1815 door hem, Jan Blanken en majoor-ingenieur Willem Offerhaus is gerealiseerd en daarna door anderen gedurende ongeveer 125 jaar is versterkt en verbeterd.

* Architectuurhistorische waarden, in het bijzonder als uiting van de militair-strategische bouwkunde, die gebaseerd is op het systeem van inundatie en accesverdediging (19de en 20ste eeuw).



Het betreft hier een aan de militair-strategische en civiele bouwkunde gerelateerde uiting van historische waterbouwkunde, waarvan de samenstellende delen dienen als afsluitbare waterinlaat, respectievelijk oeververbinding.

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

Het werk is gaaf bewaard omdat hoofdvorm en belangrijke delen van de detaillering nog authentiek aanwezig zijn of in gerestaureerde vorm herkenbaar zijn.

Het werk is representatief omdat het - ondanks het op het moment van waarneming ontbreken van schuiven - in grotendeels gave staat de werking van het systeem van waterinlaat vanuit de rivier kan laten zien.

Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

Subcategorie

Fort, vesting en -onderdelen

Functie



Monumentnummer*: 532483

Status: rijksmonument
Inschrijving register*: 24 februari 2017
Kadaster deel/nr: 70077/81

Monumentnaam**

Inundatiekanaal Tiel

Complexnummer

532481

Complexnaam

Inundatiekanaal Tiel

Woonplaats*

Tiel

Gemeente*

Tiel

Provincie*

Gelderland

Locatiennaam

Tiel

Locatieomschrijving

Kruisstraat

Kadastrale gemeente*

TIEL

Sectie*

M

Kad. object*

739

Appartement

Grondperceel

TIEL

M

737

TIEL

M

738

Rijksmonumentomschrijving**

Doorlaatsluis / Damsluis / Schotbalkenkering / Brug (Kruisstraat).

NIEUWE HOLLANDSE WATERLINIE

Inleiding

DOORLAATSLUIS / DAMSLUIS / SCHOTBALKENKERING / BRUG (Kruisstraat) met drie doorlaten en bestaande uit een tweetal landhoofden en twee tussenhoofden. Over de sluis / kering ligt een brug die sterke overeenkomst vertoont met de brug over de Inlaatsluis / Rivierwaterkering in de Ophemertsedijk. Het geheel van sluis en brug is vergelijkbaar met de Doorlaatsluis / Damsluis / Schotbalkenkering (Lingedijk / Lingeweg). Het verdedigingssysteem van de Nieuwe Hollandse Waterlinie was in de eerste plaats gebaseerd op het gecontroleerd onder water zetten van (grote) terreinoppervlakken. Gecontroleerde inundatie vergde een ingenieus systeem van waterwerken, zoals sluizen, stuwen en kanalen, waarmee het noodzakelijke peil snel en binnen nauwe grenzen gesteld en gehandhaafd kon worden. Er werden vele verschillende typen sluizen toegepast, afhankelijk van de plaats waar ze in het systeem functioneerden. Soms werden reeds bestaande scheepvaart-, uitwaterings- of keersluizen gebruikt, maar ook zijn er

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



vele nieuwe gebouwd of bestaande (sterk) aangepast. De Doorlaatsluis / Damsluis / Brug (Kruisstraat), (tevens in het verlengde van de Rhenooy laan) bij Tiel behoort tot de nieuw, speciaal voor dit doel gebouwde werken. Het betreft een in het Inundatiekanaal gebouwde doorlaat, die in noodgevallen kon worden gesloten door het neerlaten van schotbalken. De sluis met brug was voor gecombineerde militaire en civiele doeleinden gebouwd als onderdeel van de wat toen al de Kruisstraat heette, één van de verbindingen naar Passewaaij. In of rond 2012 hebben belangrijke restauratiewerken plaatsgevonden aan het werk.

Omschrijving

DOORLAATSLUIS / DAMSLUIS / SCHOTBALKENKERING / BRUG (Kruisstraat) bestaande uit twee gemetselde landhoofden met aan weerszijden aflopende en uitstaande vleugelmuren. Tussen de beide hoofden twee tussenhoofden die de doorlaat in drie gelijke delen verdelen. De totale overbrugging van het werk bedraagt ongeveer 20 m, waarvan ca. 3 x 5 m voor de doorlaten. De tussenhoofden zijn aan beide zijden granaatvormig gepunt en voorzien van een natuurstenen versterking. Aan de oostzijde (Waalzijde) van de brug zijn in de (tussen)hoofden steeds twee schotbalkensponningen uitgespaard. Bovenop de hoofden later aangebracht beton met ijzeren versterking. Over de sluis een niet authentieke, maar vrijwel zeker wel vooroorlogse BRUG, uitgevoerd als betonnen plaatbrug met ter weerszijden dubbele, ronde, ijzeren leuning op vlakke, ijzeren, in beton gegoten balusters. De lengte van de brug is ongeveer 20 m, de breedte ca. 4 m.

Waardering

De DOORLAATSLUIS / DAMSLUIS / SCHOTBALKENKERING / BRUG (Kruisstraat) is van algemeen belang vanwege:

* Cultuurhistorische waarden als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie zoals deze is ontworpen door C.R.T. Kraijenhoff en in eerste aanleg vanaf 1815 door hem, Jan Blanken en majoor-ingenieur Willem Offerhaus is gerealiseerd en daarna door anderen gedurende ongeveer 125 jaar is versterkt en verbeterd.

* Architectuurhistorische waarden, in het bijzonder als uiting van de militair-strategische bouwkunde, die gebaseerd is op het systeem van inundatie en accesverdediging (19de en 20ste eeuw).

Het betreft hier een aan de militair-strategische en civiele bouwkunde gerelateerde uiting van historische waterbouwkunde, waarvan de samenstellende delen dienen als afsluitbare waterdoorlaat, respectievelijk oeververbinding.

* Ensemblewaarde en situationele waarden als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en vanwege de functionele en fysieke samenhang met de overige onderdelen van het complex en hiervan in het bijzonder met de vergelijkbare Doorlaatsluis / Damsluis / Schotbalkenkering / Brug (Lingedijk / Lingeweg).

Het werk is gaaf bewaard omdat hoofdvorm en belangrijke delen van de detaillering nog authentiek aanwezig zijn of in gerestaureerde vorm herkenbaar zijn.

Het werk is representatief omdat het - ondanks het op het moment van waarneming ontbreken van schuiven - in belangrijke mate gave staat de werking van het systeem van waterinlaat vanuit de rivier kan laten zien.

Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

Subcategorie

Fort, vesting en -onderdelen

Functie



Monumentnummer*: 532484

Status: rijksmonument
Inschrijving register*: 24 februari 2017
Kadaster deel/nr: 70077/81

Monumentnaam**

Inundatiekanaal Tiel

Complexnummer

532481

Complexnaam

Inundatiekanaal Tiel

Woonplaats*

Tiel

Gemeente*

Tiel

Provincie*

Gelderland

Locatiennaam

Tiel

Locatieomschrijving

Lingedijk/Lingeweg

Kadastrale gemeente*

TIEL

Sectie*

K

Kad. object*

1932

Appartement

Grondperceel

TIEL

K

1931

TIEL

K

1933

Rijksmonumentomschrijving**

Doorlaatsluis / Damsluis / Schotbalkenkering / Brug (Lingedijk / Lingeweg).

NIEUWE HOLLANDSE WATERLINIE

Inleiding

DOORLAATSLUIS / DAMSLUIS / SCHOTBALKENKERING / BRUG (Lingedijk / Lingeweg) met drie doorlaten en bestaande uit een tweetal landhoofden en twee tussenhoofden. Over de sluis / kering ligt een betonnen plaatbrug; het geheel van sluis en brug is vergelijkbaar met de Doorlaatsluis / Damsluis / Schotbalkenkering (Kruisstraat), al zijn de brugleuningen bij dit exemplaar vermoedelijk van later datum. Het verdedigingssysteem van de Nieuwe Hollandse Waterlinie was in de eerste plaats gebaseerd op het gecontroleerd onder water zetten van (grote) terreinoppervlakken. Gecontroleerde inundatie vergde een ingenieus systeem van waterwerken, zoals sluisen, stuwen en kanalen, waarmee het noodzakelijke peil snel en binnen nauwe grenzen gesteld en gehandhaafd kon worden. Er werden vele verschillende typen sluisen toegepast, afhankelijk van de plaats waar ze in het systeem functioneerden. Soms werden reeds bestaande scheepvaart-, uitwaterings- of keersluisen gebruikt, maar ook zijn er

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



vele nieuwe gebouwd of bestaande (sterk) aangepast. De Doorlaatsluis / Damsluis / Brug (Lingedijk / Lingeweg) bij Tiel behoort tot de nieuw, speciaal voor dit doel gebouwde werken. Het betreft een in het Inundatiekanaal gebouwde doorlaat, die in noodgevallen kon worden gesloten door het neerlaten van schotbalken. De sluis met brug was voor gecombineerde militaire en civiele doeleinden gebouwd als onderdeel van de Lingedijk. Van de drie doorlaten zijn de beide buitenste na de oorlog gedeeltelijk dichtgezet met betonnen invulling, terwijl de middelste is voorzien van twee metalen windwerken met optrekbare schuif. Schotbalkspinningen deels dichtgezet. In of rond 2012 hebben belangrijke restauratiewerken plaatsgevonden aan het werk.

Omschrijving

DOORLAATSLUIS / DAMSLUIS / SCHOTBALKENKERING / BRUG (Lingedijk / Lingeweg) bestaande uit twee gemetselde landhoofden met aan weerszijden aflopende en uitstaande vleugelmuren. Tussen de beide hoofden twee tussenhoofden die de doorlaat in drie gelijke delen verdelen. De totale overbrugging van het werk bedraagt ongeveer 20 m, waarvan ca. 3 x 5 m voor de doorlaten. De tussen hoofden zijn aan beide zijden granaatvormig gepunt en voorzien van een natuurstenen versterking. Oostelijk (Waalzijde) van de brug zijn in de (tussen)hoofden steeds twee schotbalkspinningen uitgespaard. Over de sluis een niet authentieke, maar vrijwel zeker wel vooroorlogse BRUG, uitgevoerd als betonnen plaatbrug. Hieronder zijn ijzeren balken aanwezig van de authentieke brug. De lengte van de brug is ongeveer 20 m, de breedte ca. 5,5 m.

Waardering

De DOORLAATSLUIS / DAMSLUIS / SCHOTBALKENKERING / BRUG (Lingedijk / Lingeweg) is van algemeen belang vanwege:

* Cultuurhistorische waarden als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie zoals deze is ontworpen door C.R.T. Kraijenhoff en in eerste aanleg vanaf 1815 door hem, Jan Blanken en majoor-ingenieur Willem Offerhaus is gerealiseerd en daarna door anderen gedurende ongeveer 125 jaar is versterkt en verbeterd.

* Architectuurhistorische waarden, in het bijzonder als uiting van de militair-strategische bouwkunde, die gebaseerd is op het systeem van inundatie en accesverdediging (19de en 20ste eeuw).

Het betreft hier een aan de militair-strategische en civiele bouwkunde gerelateerde uiting van historische waterbouwkunde, waarvan de samenstellende delen dienen als afsluitbare waterdoorlaat, respectievelijk oeververbinding.

* Ensemblewaarde en situationele waarden als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en vanwege de functionele en fysieke samenhang met de overige onderdelen van het complex en hiervan in het bijzonder met de vergelijkbare Doorlaatsluis / Damsluis / Schotbalkenkering / Brug (Kruisstraat).

Het werk is gaaf bewaard omdat hoofdvorm en belangrijke delen van de detaillering nog authentiek aanwezig zijn of in gerestaureerde vorm herkenbaar zijn.

Het werk is representatief omdat het in grotendeels ongewijzigde staat de werking van het systeem van waterinlaat vanuit de rivier kan laten zien.



Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

Subcategorie

Fort, vesting en -onderdelen

Functie



Monumentnummer*: 532485

Status: rijksmonument
Inschrijving register*: 24 februari 2017
Kadaster deel/nr: 70077/81

Monumentnaam**

Inundatiekanaal Tiel

Complexnummer

532481

Complexnaam

Inundatiekanaal Tiel

Woonplaats*

Tiel

Gemeente*

Tiel

Provincie*

Gelderland

Locatiennaam

Tiel

Locatieomschrijving

Floraweg

Kadastrale gemeente*

TIEL

Sectie*

D

Kad. object*

6594

Appartement

Grondperceel

TIEL

M

740

TIEL

M

741

Rijksmonumentomschrijving**

Brug (Floraweg).

NIEUWE HOLLANDSE WATERLINIE

Inleiding

BRUG (Floraweg) gebouwd als oeververbinding en deel uitmakend van de voormalige Oude Tielsche Weg. Het ophalen of verwijderen / vernietigen van bruggen is sinds de oudheid een middel om indringers te weren. Niet alleen werd zo de passage van een waterloop, een droge of een natte gracht of een terreindiepte belemmerd dan wel vertraagd, maar ook moest een aanvaller zelf zorgen voor middelen om de barrière eventueel zelf te nemen. Houten bruggen waren relatief snel te vernietigen, desnoods door ze in brand te steken. Stenen bruggen vergden een grotere en meer tijdrovende ingreep, al kon een springlading soms snel het gewenste effect sorteren. Met de komst van ijzeren bruggen - in de loop van de 19e eeuw op grote schaal toegepast in vele varianten - bleef de tweede mogelijkheid bestaan, maar verdween de eerste. Het opblazen van bruggen was kapitaalvernietiging en gebeurde alleen in uiterste noodzaak. Een manier waarop ijzeren bruggen afgesloten konden worden was die van het

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



uitnemen of ontoegankelijk maken van (kleine) delen ervan. De oorspronkelijke brug is vermoedelijk voor de Tweede Wereldoorlog vervangen door het huidige gewapend betonnen exemplaar. De brug is nu voor autobusverkeer bestemd en hij is in of rond 2011 hersteld na schade. Het brugdek wordt gevormd door een betonnen plaatbrug die wordt gesteund door 2 x 2 betonnen pijlers. Het type plaatbrug vertoont overeenkomst met die welke zijn gebouwd over de sluizen in het Inundatiekanaal. De brug ligt - anders dan die drie exemplaren iets scheluw (schuin) over het kanaal; daarom zijn de brughoofden niet recht tegenover elkaar gesitueerd. De brug wordt tegenwoordig aan de oostzijde geflankeerd door een houten brug voor langzaam verkeer. Op de noordelijke kanaaloever liggen enkele natuurstenen fragmenten van de oorspronkelijke brug.

Omschrijving

BRUG (Floraweg) over het Inundatiekanaal te Tiel en van oudsher deel uitmakend van de Oude Tielsche Weg. Van de oorspronkelijke brug resteren in authentieke staat de beide gemetselde landhoofden met natuurstenen elementen en aansluitend de schuin uitwaarts geplaatste, gemetselde vleugels, waarin vlechtingen. De huidige betonnen overspanning bestaat uit een gewapend betonnen plaatbrug; dubbele, ronde buisleuning met in beton gegoten vlakke balusters. Kenmerkend is de scheluwe opzet van het werk, die de rol als verkeersvoorziening in een in hoofdzaak oost-west lopende wegverbinding onderstreept. De scheluwe breedte van hoofd tot hoofd bedraagt bij benadering 17,50 m.

Waardering

De BRUG (Floraweg) over het Inundatiekanaal te Tiel, die deel uitmaakte van de Oude Tielsche Weg is van algemeen belang vanwege:

* Cultuurhistorische waarden als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie zoals deze is ontworpen door C.R.T. Kraijenhoff en in eerste aanleg vanaf 1815 door hem, Jan Blanken en majoor-ingenieur Willem Offerhaus is gerealiseerd en daarna door anderen gedurende ongeveer 125 jaar is versterkt en verbeterd.

* Architectuurhistorische waarden in het bijzonder als uiting van de militair-strategische bouwkunde, die gebaseerd is op en ontstond als uitvloeisel van: a. het systeem van inundatie en accesverdediging (19de eeuw),

Het betreft hier een onderdeel van omstreeks 1878, namelijk een aan de militair-strategische bouwkunde gerelateerde uiting van de historische weg- en waterbouwkunde in de vorm van een brug voor civiele en militaire doeleinden.

* Ensemblewaarde en situationele waarden als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Tevens vanwege de functionele en fysieke samenhang met de overige onderdelen van het complex en in het bijzonder met de drie betonnen bruggen over de sluizen van het Inundatiekanaal.

* Het onderdeel is matig gaaf bewaard omdat het nog slechts de beide hoofden in authentieke staat omvat, maar het desondanks zijn bestemming heeft behouden en tevens zijn scheluwe opzet onveranderd is gebleven.

Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

Subcategorie

Fort, vesting en -onderdelen

Functie



Monumentnummer*: 532486

Status: rijksmonument
Inschrijving register*: 24 februari 2017
Kadaster deel/nr: 70077/81

*Monumentnaam***

Inundatiekanaal Tiel

Complexnummer

532481

Complexnaam

Inundatiekanaal Tiel

*Woonplaats**

Tiel

*Gemeente**

Tiel

*Provincie**

Gelderland

Locatiennaam

Tiel

Locatieomschrijving

Inundatiedijk-Zuid

*Kadastrale gemeente**

TIEL

*Sectie**

D

*Kad. object**

6599

Appartement

Grondperceel

*Rijksmonumentomschrijving***

Grondduiker (Inundatiedijk-Zuid).

NIEUWE HOLLANDSE WATERLINIE

Inleiding

GRONDDUIKER (Inundatiedijk-Zuid) als annex waterbouwkundig onderdeel van het Inundatiekanaal bij Tiel. De duiker bevindt zich circa 100 meter ten westen van de scheluwe brug in de Floraweg. De grondduiker was bij de aanleg een waterstaatkundige verbinding tussen de gronden ten noorden en ten zuiden van het Inundatiekanaal. De duiker werd rond 1880 gebouwd naar aanleiding van de doorsnijding van de gronden door het kanaal en hij kende dus een civiele functie die het gevolg was van de aanleg van een militair werk. Aan de noordzijde kwam de duiker uit bij een vaartje, maar later is hier een klein bouwwerkje - vermoedelijk een gemaaltje - verrezen. De afstand tussen de werken ten zuiden en ten noorden van het Inundatiekanaal is ca. 50 m.

Omschrijving

GRONDDUIKER (Inundatiedijk-Zuid), bestaande uit een gemetselde frontmuur in het zuidelijk talud van de Inundatiedijk, met niet zichtbare doorlaat en ter weerszijden hiervan - haaks op het front - schuin aflopende

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



keermuren. Totale breedte ca. 3 m. In het muurwerk enkele natuurstenen delen en in de vleugels enkelvoudige schotbalkspanningen.

Waardering

De GRONDDUIKER (Inundatiedijk-Zuid), onderdeel van een waterweg onder het kanaal door, is van algemeen belang vanwege:

* Cultuurhistorische waarden als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie zoals deze is ontworpen door C.R.T. Kraijenhoff en in eerste aanleg vanaf 1815 door hem, Jan Blanken en majoor-ingenieur Willem Offerhaus is gerealiseerd en daarna door anderen gedurende ongeveer 125 jaar is versterkt en verbeterd.

* Architectuurhistorische waarden, in het bijzonder als uiting van een aan de militair-strategische bouwkunde gerelateerde bebouwing, die gebaseerd is op het systeem van inundatie en accesverdediging.

Het betreft hier een aan de militair-strategische bouwkunde gerelateerde uiting van historische waterbouwkunde, namelijk van een grondduiker voor waterstaatkundige verbinding van aan weerszijden van het kanaal gelegen gronden.

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

* Het onderdeel is tamelijk gaaf bewaard omdat de hoofdvorm, de bouwkundige detaillering van de grondduiker aan een zijde van het kanaal goed herkenbaar zijn gebleven.

* Het onderdeel is representatief (karakteristiek) omdat het goed herkenbaar de vroegere civiele functie in relatie tot een inundatiekanaal van de Nieuwe Hollandse Waterlinie laat zien.

Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

Subcategorie

Fort, vesting en -onderdelen

Functie



Monumentnummer*: 532487

Status: rijksmonument
Inschrijving register*: 24 februari 2017
Kadaster deel/nr: 70077/81

Monumentnaam**

Inundatiekanaal Tiel

Complexnummer

532481

Complexnaam

Inundatiekanaal Tiel

Woonplaats*

Tiel

Gemeente*

Tiel

Provincie*

Gelderland

Locatiennaam

Tiel

Locatieomschrijving

Lingedijk

Kadastrale gemeente*

TIEL

Sectie*

K

Kad. object*

1182

Appartement

Grondperceel

Rijksmonumentomschrijving**

Duiker (Lingedijk).

NIEUWE HOLLANDSE WATERLINIE

Inleiding

DUIKER (Lingedijk) als annex waterbouwkundig onderdeel van het Inundatiekanaal bij Tiel. De duiker bevindt zich circa 20 meter ten zuidwesten van de Doorlaatsluis / Damsluis / Brug (Lingedijk / Lingeweg). De duiker ligt dus tussen de sluis en de monding van het kanaal in de Linge. Een tweede exemplaar - iets verder naar het westen - is later sterk gewijzigd en is ook voorzien van een gemaaltje. De duiker was bij de aanleg een verbinding tussen waterlopen ten zuiden van het Inundatiekanaal en het kanaal, mogelijk ten dienste van afwatering. De duiker werd gebouwd naar aanleiding van de doorsnijding van de gronden door het kanaal rond 1880 en hij kende dus een civiele functie die het gevolg was van de aanleg van een militair werk. De zichtbare zijde van het werk ligt aan de kanaalzijde (noordzijde); de uitlaat is dichtgemetseld. Aan de zuidzijde kwam de duiker uit in een vaartje, maar hiervan is nu niets (meer) te zien. Het werk is vermoedelijk rond 2012 bouwkundig gerestaureerd, maar als waterwerk heeft het geen functie meer.

Omschrijving

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



DUIKER (Lingedijk), bestaande uit een gemetselde frontmuur in het noordelijk talud van de Lingedijk / Inundatiedijk, met in het gemetselde front sporen van voormalige, ronde doorlaat. De totale breedte van het werk bedraagt ca. 3 m. Als dekking zijn enkele natuurstenen delen aangebracht. Centraal bovenop bevindt zich een ijzeren windwerk waarmee een schuif kon worden bediend.

Waardering

De DUIKER (Lingedijk), gebouwd als additioneel werk bij het Inundatiekanaal, is van algemeen belang vanwege:

* Cultuurhistorische waarden als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie zoals deze is ontworpen door C.R.T. Kraijenhoff en in eerste aanleg vanaf 1815 door hem, Jan Blanken en majoor-ingenieur Willem Offerhaus is gerealiseerd en daarna door anderen gedurende ongeveer 125 jaar is versterkt en verbeterd.

* Architectuurhistorische waarden, in het bijzonder als uiting van een aan de militair-strategische bouwkunde gerelateerde bebouwing, die gebaseerd is op het systeem van inundatie en accesverdediging.

Het betreft hier een aan de militair-strategische bouwkunde gerelateerde uiting van historische waterbouwkunde, namelijk een duiker voor een lokaal waterstaatkundige bestemming.

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

* Het onderdeel is tamelijk gaaf bewaard omdat de hoofdvorm en de bouwkundige detaillering van de duiker, alsmede van een functioneel onderdeel ervan, goed herkenbaar zijn gebleven.

* Het onderdeel is representatief (karakteristiek) omdat het goed herkenbaar de vroegere civiele functie in relatie tot een inundatiekanaal van de Nieuwe Hollandse Waterlinie laat zien.

Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

Subcategorie

Fort, vesting en -onderdelen

Functie



Monumentnummer*: 532488

Status: rijksmonument
Inschrijving register*: 24 februari 2017
Kadaster deel/nr: 70077/81

*Monumentnaam***

Inundatiekanaal Tiel

Complexnummer

532481

Complexnaam

Inundatiekanaal Tiel

*Woonplaats**

Tiel

*Gemeente**

Tiel

*Provincie**

Gelderland

*Straat**

Ophemertsedijk

*Nr**

1

*Toev.**

*Postcode**

4001 PA

*Woonplaats**

Tiel

Situering

Locatie

*Kadastrale gemeente**

TIEL

*Sectie**

D

*Kad. object**

7372

Appartement

Grondperceel

*Rijksmonumentomschrijving***

Sluiswachterswoning.

NIEUWE HOLLANDSE WATERLINIE

Inleiding

SLUISWACHTERSWONING behorend bij de Inlaatsluis / Rivierwaterkering / Brug en het Inundatiekanaal ten zuiden van Tiel. De woning is gelegen aan de noordoostzijde van dit werk aan de dijk die de kanaalinlaat verbindt met de Waal. Het betreft een militaire dienstwoning, die vermoedelijk ook een civiele bestemming kende. Het pand dateert vermoedelijk van omstreeks 1930 en is de opvolger van een eerder exemplaar op ongeveer dezelfde plaats. Iets westelijk van de woning staan naast elkaar een houten schotbalkenloods en een Nissenhut. In de toegepaste architectuur van dergelijke dienstwoningen bestond geen uniformiteit. Het gebruikte bouw materiaal varieerde, maar bestaat gewoonlijk uit baksteen of hout, terwijl ook het aantal bouwlagen verschilde. Ook voor wat betreft de locatie van een wachterswoning zijn geen duidelijke standaarden en de lokale omstandigheden hebben hierbij een grote rol gespeeld. De sluiswachterswoning bij de Inlaatsluis te Tiel onderscheidt zich niet of nauwelijks van een vrijstaande burgerwoning van omstreeks 1930. De woning aan de noordoostzijde van de inlaat te Tiel ligt op een langgerekt terrein tussen de rivier- en kanaaldijk ter plaatse (zuid) en de Ophemertsedijk (noord). De grootste lengte en de

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



daknok van het pand strekken zich uit van west naar oost. Het van meerdere posities goed waarneembare pand is in relatief recente tijd gewijzigd door interne verbouwing en constructie van houten aanbouwsels langs de zuidzijde(n). De hoofdgevel (langsgevel aan de Ophemertsedijk), de westgevel en de noordelijke helft van de oostgevel zijn in essentie vrij goed bewaard, hoewel geen van de vensteropeningen meer authentiek is ingevuld. Hoog in het zuidelijk dakvlak links twee tuimelramen. Het interieur is niet bezocht.

Omschrijving

SLUISWACHERSWONING van omstreeks 1930, gebouwd op van oorsprong rechthoekige plattegrond (ca. 10 x 7 m) als opvolger van een eerder op deze plaats staand exemplaar. De eenlaagse woning is uitgevoerd in baksteen en wordt gedekt door een met rode, holle pannen belegd zadeldak, met door balkkoppen gedragen kort overstek en dito goot. In de daknok aan weerszijden een gemetseld rookkanaal. Centraal in beide dakvlakken een authentieke koekoek / dakkapel onder met dito pannen gedekt lessenaarsdak. De koekoeken zijn voorzien van twee raampjes. In de noordelijke hoofdgevel toegangsopening met voor de bouwtijd kenmerkende, houten deur met links een gekoppeld venster en verder links hiervan een als erker uitgevoerde vensteropening met aflopende dekking. Rechts een tweede venster. Op de begane grond van de westgevel twee hiermee vergelijkbare vensters en in de oostelijke kopse gevel één. Al deze vensters met bovenlicht en bakstenen onderdorpels. In de topgevels 2 x 2 kleinere vensters. Gevelopeningen onder strekken.

Waardering

De SLUISWACHERSWONING aan de noordoostzijde van de inlaatsluis / rivierwaterkering / brug nabij de Waal ten zuiden van Tiel is van algemeen belang vanwege:

* Cultuurhistorische waarden als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie zoals deze is ontworpen door C.R.T. Kraijenhoff en in eerste aanleg vanaf 1815 door hem, Jan Blanken en majoor-ingenieur Willem Offerhaus is gerealiseerd en daarna door anderen gedurende ongeveer 125 jaar is versterkt en verbeterd.

* Architectuurhistorische waarden, in het bijzonder als uiting van een aan de militair-strategische bouwkunde gerelateerde bebouwing, die gebaseerd is op: a. het systeem van inundatie en accesverdediging (20ste eeuw).

Het betreft hier een onderdeel dat dateert van rond 1930, namelijk een militaire en civiele dienstwoning.

* Ensemblewaarde en situationele waarden als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Tevens vanwege de functionele en fysieke samenhang met de overige onderdelen van het complex en in het bijzonder met de werken voor de waterinlaat.

* Het onderdeel is tamelijk representatief omdat het een voorbeeld is van een omstreeks 1930 - als opvolger van een ouder exemplaar - bij een groot waterwerk ingerichte militaire en civiele dienstwoning.

* Het onderdeel is tamelijk gaaf bewaard omdat - ondanks aanbouwen aan de achterzijde en vernieuwde vensters - hoofdvorm en diverse bouwkundige details, alsmede verschillende onderdelen herkenbaar zijn gebleven.

Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

Subcategorie

Militair verblijfsgebouw

Functie



Monumentnummer*: 532489

Status: rijksmonument
Inschrijving register*: 24 februari 2017
Kadaster deel/nr: 70077/81

Monumentnaam**

Inundatiekanaal Tiel

Complexnummer

532481

Complexnaam

Inundatiekanaal Tiel

Woonplaats*

Tiel

Gemeente*

Tiel

Provincie*

Gelderland

Straat*

Ophemertsedijk

Nr*

1

Toev.*

Postcode*

4001 PA

Woonplaats*

Tiel

Situering

Bij

Locatie

Kadastrale gemeente*

TIEL

Sectie*

D

Kad. object*

7719

Appartement

Grondperceel

TIEL

D

7372

Rijksmonumentomschrijving**

Houten schotbalkenloods.

NIEUWE HOLLANDSE WATERLINIE

Inleiding

HOUTEN SCHOTBALKENLOODS, dienende als bergplaats voor schotbalken die in principe als tijdelijke kering in de Inlaatsluis / Rivierwaterkering konden dienen. De loods ligt ca. 15 meter westelijk van de sluiswachterswoning en grenst aan de andere zijde aan een Nissenhut. De loods ligt met de grootste lengte haaks op de weg en met de daknok noord-zuid. De loods is mogelijk niet de eerste op deze plaats; dit exemplaar is - wellicht rond 1930 gebouwd. Op vele plaatsen binnen de Nieuwe Hollandse Waterlinie zijn in de loop der decennia houten, stenen en metalen ('blikken') loodsen tot stand gekomen om te dienen als (provisorische of permanente) berggruimte, opslag, en als onderkomen voor mensen of materieel, hospitaal, brandweer, paardenstal, wachthuis, enz. Tot deze categorie opslagplaatsen kan ook de schotbalkenloods worden gerekend. Een groot deel van deze loodsen is inmiddels vergaan, gesloopt, verplaatst of soms ook vervangen, maar andere bestaan nog in authentieke vorm in situ. Soms gaat het om bijzonder eenvoudige bouwwerkjes van geringe omvang, maar er zijn ook meer complexe en grotere

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



exemplaren. De loods bij de Inlaatsluis / Rivierwaterkering te Tiel is deels gewijzigd: de rechter langsgevel en het linker deel van de linker zijgevel zijn later horizontaal beplankt met rabatdelen. Deze delen onttrekken de vertikalen aan het zicht. Voorts is de noordelijke kopse gevel recent voorzien van nieuwe, houten, dubbele deuren. Het interieur is niet bezocht.

Omschrijving

HOUTEN SCHOTBALKENLOODS op rechthoekige plattegrond (11 x 4,25 m), gedekt door een met rode, holle pannen gedekt zadeldak met kort overstek en windveren op klossen. In noordelijke geveltop een klein deurtje. In oostelijk dakvlak twee steekraampjes. De hoofdzakelijk zwarte loods is in de noordgevel en in de rechterhelft van de linker gevel (en mogelijk ook nog in de zuidgevel) voorzien van horizontaal geplaatste (gepotdekselde) houten beplanking met tussenliggende ventilatiespleten. Deels zijn in deze gevels verticalen aanwezig, die laten zien dat het bouwwerk acht traveeën telt. De loods heeft - buiten de toegang in de noordgevel - twee ramen met gekruiste roeden en een toegang in de linker gevel, een toegang en een dito venster in de zuidgevel en een dito venster in de rechtergevel.

Waardering

De HOUTEN SCHOTBALKENLOODS westelijk naast de sluiswachterswoning te Tiel is van algemeen belang vanwege:

* Cultuurhistorische waarden als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie zoals deze is ontworpen door C.R.T. Kraijenhoff en in eerste aanleg vanaf 1815 door hem, Jan Blanken en majoor-ingenieur Willem Offerhaus is gerealiseerd en daarna door anderen gedurende ongeveer 125 jaar is versterkt en verbeterd.

* Architectuurhistorische waarden, in het bijzonder als uiting van een aan de militair-strategische bouwkunde gerelateerde houten bebouwing, die gebaseerd is op het systeem van inundatie en accesverdediging (20ste eeuw).

Het betreft hier een onderdeel dat vermoedelijk stamt uit het Interbellum (ca. 1930), namelijk een houten berging voor schotbalken.

* Ensemblewaarde en situationele waarden als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Tevens vanwege de functionele en fysieke samenhang met de overige onderdelen van het complex en in het bijzonder met de in de nabijheid gelegen inlaatsluis / rivierwaterkering.

* Het onderdeel is redelijk representatief omdat het een voorbeeld is van een in de eerste helft van de 20ste eeuw gebouwde schotbalkenloods bij een omstreeks 1880 tot stand gekomen waterkering.

* Het onderdeel is nog in beperkte mate gaaf, omdat kenmerkende eigenschappen slechts ten dele bewaard zijn gebleven en vooral de hoofdvorm herkenbaar is gebleven.

Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

Subcategorie

Militaire opslagplaats

Functie



Monumentnummer*: 532490

Status: rijksmonument
Inschrijving register*: 24 februari 2017
Kadaster deel/nr: 70077/81

Monumentnaam**

Inundatiekanaal Tiel

Complexnummer

532481

Complexnaam

Inundatiekanaal Tiel

Woonplaats*

Tiel

Gemeente*

Tiel

Provincie*

Gelderland

Straat*

Ophemertsedijk

Nr*

1

Toev.*

Postcode*

4001 PA

Woonplaats*

Tiel

Situering

Bij

Locatie

Kadastrale gemeente*

TIEL

Sectie*

D

Kad. object*

7719

Appartement

Grondperceel

Rijksmonumentomschrijving**

Nissenhut / opslaggebouw / magazijn.

NIEUWE HOLLANDSE WATERLINIE

Inleiding

NISSENHUT / OPSLAGGEBOUW / MAGAZIJN, vermoedelijk van omstreeks 1950, gelegen aan de noordoostzijde van de Inlaatsluis / Rivierwaterkering te Tiel, westelijk naast de houten schotbalkenloods. Nissenhutten of boogloodsen zijn tijdens de Eerste Wereldoorlog uitgevonden door de Canadees P. N. Nissen en ze zijn vervolgens is verschillende varianten wereldwijd toegepast, ook voor niet militaire doeleinden. Het gebouwtje ligt met de lengterichting van noord naar zuid, direct aan de Ophemertsedijk. De Nissenhut werd vermoedelijk benut als opslaggebouw / magazijn. Het interieur werd niet bezocht.

Omschrijving

De NISSENHUT / OPSLAGGEBOUW / MAGAZIJN aan de Ophemertsedijk bij Tiel is een eenlaags, en voor wat de beide kopse gevels betreft, bakstenen bouwwerk op een circa 12 x 5 m (l x b) metende, rechthoekige plattegrond. Het gebouw wordt gedekt door een uit metalen golfplaat vervaardigd halfroond dak. De beide kopse gevels bevatten

* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

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



een toegangsopening onder bakstenen strek en met dubbele houten, verticaal beplankte deuren en met direct hiernaast, ter weerszijden een ongeveer vierkante vensteropening met bakstenen dorpel, beide voorzien van luiken.

Waardering

De NISSENHUT / OPSLAGGEBOUW / MAGAZIJN aan de Ophemertsedijk te Tiel is van algemeen belang vanwege:

* Cultuurhistorische waarden, als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie zoals deze is ontworpen door C.R.T. Kraijenhoff en in eerste aanleg vanaf 1815 door hem, Jan Blanken en majoor-ingenieur Willem Offerhaus is gerealiseerd en daarna door anderen gedurende ongeveer 125 jaar is versterkt en verbeterd.

* Architectuurhistorische waarden, in het bijzonder als uiting van de militair-strategische bouwkunde, die gebaseerd is op en is toegevoegd aan: a. het systeem van inundatie en accesverdediging (20ste eeuw).

Het betreft hier een voorbeeld van een gemakkelijk te (ver)plaatsen, grotendeels van ijzeren golfplaten vervaardigde hal van een type dat sinds de uitvinding ervan op vele plaatsen en in talrijke functies is toegepast.

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

* Het onderdeel is representatief omdat het een goed voorbeeld is van de toepassing van dit type hallen in een militaire functie.

* Het onderdeel is tamelijk gaaf bewaard omdat vorm en opslagfunctie nog goed herkenbaar zijn.

Hoofdcategorie

Verdedigingswerken en militaire gebouwen

Subcategorie

Militair verblijfsgebouw

Functie