SAILLANT

nr. 4 2020

Kwartaalbericht van de Stichting Menno van Coehoorn

Stichting Menno van Coehoorn

opgericht 18 april 1932

Het doel van de stichting is het bevorderen van het behoud en de herkenbaarheid van al dan niet buiten de oorspronkelijke functie gestelde militair-historische verdedigingswerken en andere voor verdedigingsdoeleinden gemaakte of gebruikte werken, inclusief daarbij behorende infrastructuur, gebouwde en ongebouwde objecten en hun context (o.a. stellingen, linies, terreinen en bouwwerken) in Nederland of daarbuiten, in het laatste geval mits met een Nederlands verleden. Daarmee wil de stichting een bijdrage leveren aan het behoud van het militair-cultureel erfgoed en aan het begrip voor historie, kunst en natuur.

Beschermheer
Prof. mr. Pieter van Vollenhoven

Dagelijks bestuur
drs. O.F. Hefting, voorzitter
E.N. Westerhuis, vice-voorzitter
drs. ing. H.E.L. Bakker, secretaris
C.H.P.M. van Dam, tweede secretaris
J. de Landmeter, penningmeester
D. Bijleveld, tweede penningmeester
ing. J.A. de Vries

Adres van de stichting
Mariaplaats 51, 3511 LM UTRECHT
tel. 030 231 22 30.
Ook voor adreswijzigingen.
Internet: http://www.coehoorn.nl
e-mail: info@coehoorn.nl

Bijdrage
Donateurs minimaal € 45 per jaar,
begunstigers 25 jaar en ouder € 25 per jaar,
jonger dan 25 jaar € 10 per jaar en
partner-begunstiger € 10 per jaar.
Rekening: NL26INGB 0000284635
t.n.v. Menno van Coehoorn–contributies,
Geertruidenberg.
Het BIC-nr van de bank is INGBNL 2A.

Redactie
drs.ir. C.G.F. Ampt, drs. H. van den Boomgaard,
C.J. Limonard, drs. A. Littel, ing. J.A. de Vries,
D. Winkelman

Deze uitgave is verzorgd door
Print2Pack, Vorden.

© Stichting Menno van Coehoorn.
Overname met bronvermelding is toegestaan.

Prijs losse nummers € 3,20

ISSN 1389-4587

Inhoudsopgave

Inhoud

Van de Mariaplaats 1

Stelling van Den Helder 3
Kees Ampt

Het Amsterdam-Rijnkanaal - Bedreiging van de Vesting Holland (deel 1) 9
Dik Winkelman

Een kraanbrug in het vet 18
Erwin José

De Wolfsschanze 20
Chris Will

Prijslijst voor publicaties 24

Overlijdensbericht
Op 82-jarige leeftijd is overleden drs. Loes Westermann-van der Steen, ridder in de Orde van Oranje-Nassau. Zij is ruim twintig jaren lid geweest van de Commissie Overzeese Verdedigingswerken. Haar interessegebied was dat van de West-Indische Compagnie.

Data volgende Saillanten:

	kopij inleveren voor:	verschijnt:
Saillant 21-1	1 dec. 2020	1e week mrt.
Saillant 21-2	1 mrt 2021	1e week mei.
Saillant 21-3	1 juni 2021	1e week aug.

Omslag voorzijde
Bunker Diogenes zuidzijde
(foto : F.Ch.J. van Horn)

Omslag achterzijde
De bijzondere kapconstructie van de 'Junkershalle', de enige nog op Vrijland-Noord bestaande hangar uit de Duitse bezettingsperiode genoemd naar de ontwerpfirma: vliegtuigbouwer Junkers
(foto: R.M. van der Werff)

Van de Mariaplaats

Nieuwe gezichten

Op 1 augustus j.l. heeft mw. Anneke Kramer het secretariaatsstokje overgedragen aan mw. Loredana Cannas. Anneke heeft sinds 2003 invulling gegeven aan het secretariaat van de stichting (en daarnaast vrijwilliger). Zij was daarmee voor velen jarenlang het vertrouwde gezicht van de stichting. De waardering van de stichting voor Anneke blijkt uit de toekenning van de Coehoornmortier in 2013. De pensionering van Anneke betekent echter niet een definitief afscheid want zij zal zich blijven inzetten als bijzonder medewerker ten behoeve van het Documentatiecentrum.

De stichting heeft in Loredana een waardige opvolger gevonden voor Anneke. Loredana brengt, naast secretariaatservaring, kennis en ervaring uit de erfgoedsector mee. Zij heeft een eigen bureau 'Cicerones' voor cultuurhistorische rondleidingen in 11 verschillende steden in Nederland. In het verleden is zij o.a. bestuurder geweest van de Stichting De IJssellinie. Naast haar studie voor docent geschiedenis heeft zij de HBO-opleiding Nationaal Gids afgerond. Dit is een opleiding waarbij het cultuurhistorisch erfgoed van Nederland centraal staat.

Wij zeggen Anneke dank voor alles wat zij voor de stichting heeft betekend en zijn verheugd dat zij zich voor de stichting blijft inzetten. Wij wensen Anneke een mooie en goede pensioentijd toe. Loredana wordt veel plezier en succes gewenst bij Menno. Na de Corona-periode zal op persoonlijke wijze aandacht worden geschonken aan de pensionering van Anneke en zult u nader kennis kunnen maken met Loredana. Zij is in principe op de woensdagen op de Mariaplaats aanwezig, op andere dagen werkt zijn vanuit huis.

Mutaties

De heer H. Peters heeft zijn functie als Provinciaal Contactpersoon voor Noord-Brabant en als zodanig vertegenwoordiger van onze stichting bij de activiteiten rondom de Zuiderwaterlinie beëindigd.
De heer A.H. Albers is benoemd tor correspondent in het rayon Utrecht IV.

De Commissie Excursie en Evenementen heeft een nieuwe voorzitter. De heer Frits van Horn die deze functie sinds 2006 vervulde, is opgevolgd door de heer Raphaël Smid (rechts op de foto). Laatstgenoemde is ook correspondent in het rayon Zuid-Holland IV (Den Haag e.o.).

www.coehoorn.nl vernieuwd

Per 1 november is de website van onze stichting vernieuwd.
De belangrijkste wijziging ten opzichte van de 'oude' website is dat de website is gemaakt met een ander programma (wordpress i.p.v. Joomla!). Voor de bezoekers is dat niet zo relevant maar wel voor het technisch en functioneel beheer van de website. Tevens is de opmaak nieuw waardoor de leesbaarheid sterk is verbeterd en de website is responsive. Dit betekent dat de website zich aanpast aan de schermgrootte van de gebruiker.
De procedures voor (1) het inschrijven voor lidmaatschap, (2) het deelnemen aan excursies en (3) het bestellen van publicaties zijn onderdelen geworden van de nieuwe website. De betalingen kunnen geschieden via Ideal.
Googla maps is gekoppeld aan de rubriek 'verdedigingswerken'. Dat was ook al bij de 'oude' website maar functioneerde gebrekkig. Gelukkig is ook dat sterk verbeterd.

De Commissie Excursies en Evenementen zoekt medewerkers

Informatiestand

Onze stichting heeft een informatiestand met materialen zoals posters, banners, boeken en apparatuur om zich op externe evenementen, ook van militaire aard, kenbaar te maken aan het bezoekende publiek. Met het materiaal en met verdere toelichting vindt vanuit de stand promotie en werving plaats.

Dit met het doel, om belangstellenden in militair-historisch en cultureel erfgoed te attenderen op het werk van onze stichting. Ook om aan overheden, bestuurders, beheerders en andere belanghebbenden zichtbaar en herkenbaar te maken wat de stichting voor hen kan betekenen. Ten slotte is een doel van de stand, om een verbinding te vormen tussen de stichting en degenen die al begunstiger of donateur zijn.
Het gaat om vijf tot tien evenementen per jaar en wij zoeken enthousiaste medewerker(ster)s om de stand te bemensen en aldus de huidige groep te versterken.

Excursies en Evenementen

Onze stichting heeft een mooie traditie om ieder jaar diverse excursies voor haar begunstigers en medewerkers te organiseren. Verspreid over het land en op aantrekkelijke locaties met een interessante militaire historie, gecombineerd met een passende ontvangst. Daarnaast wordt in principe een jaarlijkse contactdag voor relaties van de stichting georganiseerd en kunnen andere bijzondere evenementen zich aandienen.
Het betreft vijf tot zes excursies/evenementen per jaar, waarvoor wij enthousiaste medewerk(st)ers zoeken om hieraan bij te dragen.
De excursies/evenementen worden in de regel door twee medewerkers van de CEE ontwikkeld, georganiseerd en begeleid, in nauwe samenwerking met een lokale correspondent of andere medewerker van onze stichting.

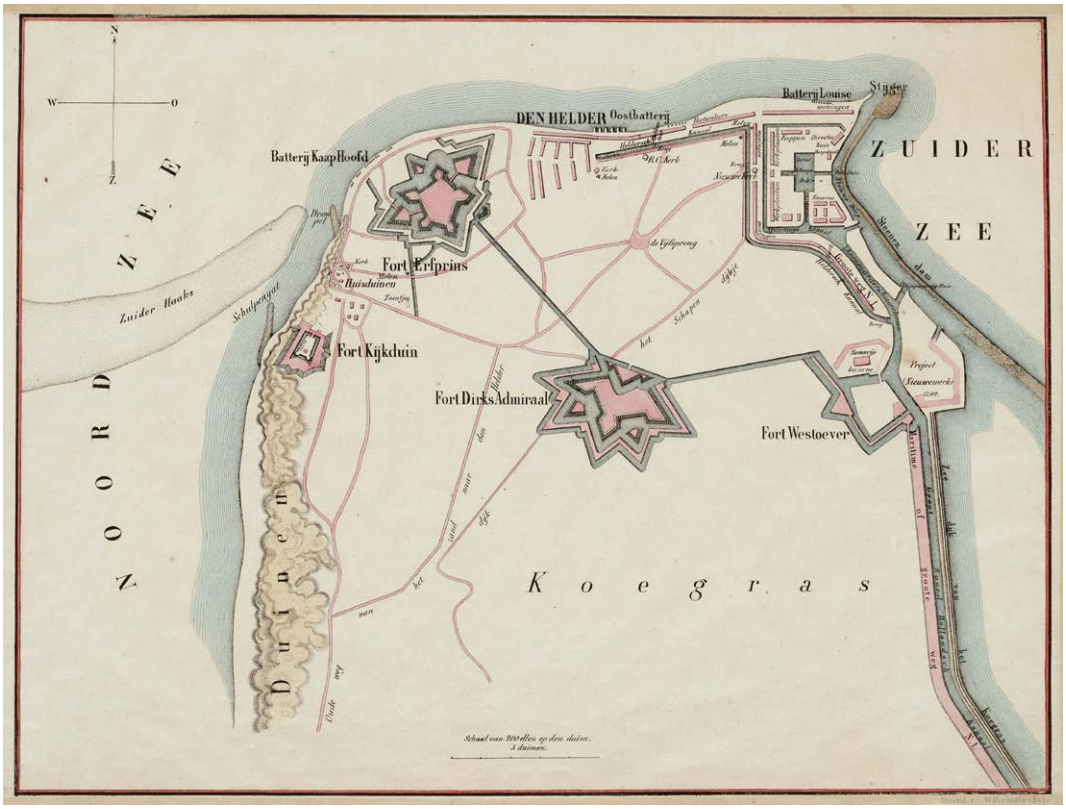
Gevraagd

- Enthousiasme om militair erfgoed zichtbaar en kenbaar te maken.
- Het prettig vinden om iets te organiseren en om mensen aan te spreken.
- Vaardigheid met tekstverwerking, e-mail en mobiele telefoon.
- Beschikken over eigen vervoer; de stichting kent een onkostenvergoeding.
- Tijd en enthousiasme om te organiseren en op de uitvoeringsdagen aanwezig te zijn, veelal op zaterdagen.

Wie nadere informatie wil, kan contact opnemen met Raphael Smid, voorzitter CEE via r.smid54@gmailcom of 06-40583658.
Direct opgeven als enthousiaste medewerker(ster) mag uiteraard ook!

Zie verder op blz. 23

Stelling van Den Helder



Stelling van Den Helder 1830 (Bron: collectie J. van Tongeren)

Onze stichting heeft al diverse keren een bezoek gebracht aan Den Helder. Niet zo verwonderlijk gezien de vele forten, linie en andere militair historische objecten in en rond deze plaats die in de ogen van Napoleon de meest noordelijke vesting van zijn rijk moest worden, te gebruiken als reduit met een uitgang naar zee.[1]
Uw redacteur is echter door omstandigheden uitsluitend voor de boot naar Texel in Den Helder geweest. Tijd om dus eens onze, nu waarnemend, correspondent Jan van Tongeren te bezoeken die ons ook een een ander zal laten zien. Samen met onze 'nieuwe' redacteur Henk van den Boomgaard dus op naar Den Helder.

Correspondent

Nadat Jan in 2003 de marine verliet werd hij bezocht door enkele 'heren' van het stichtingsbestuur. Hij had al eerder onderzoek gedaan naar Fort Kijkduin ten behoeve van de Stichting Stelling van Den Helder. Er was mogelijk een Europese subsidie beschikbaar, maar dan valt er eerst wat uit te zoeken. Door veel wacht te lopen in het weekend werden door Jan compensatiedagen verkregen. Naar het Nationaal Archief, het Provinciaal Archief en meer plaatsen voor documentatie en vooral tekeningen. In wat later het Bunkerarchief zou worden wist hij ook al kopieën te maken. Hij kan zich daarbij niet geheel aan de indruk onttrekken dat andere lieden sommige tekeningen 'permanent' heben geleend.
Alles bij elkaar voldoende redenen om te zijn geslaagd voor het correspondent 'examen'. Dat is hij tien jaar geweest. Door politieke spelletjes binnen de gemeente en misbruik van zijn site http://fortendenhelder.nl/ wilde hij deze maar helemaal opheffen. Tijdens dit proces bleek

[1] Zie *Kwartaalbericht Stichting Menno van Coehoorn* 1994-3, blz. 8 - 12 en *Saillant* 2002-3, blz. 11 - 18. Bij beide excursies is Jan van Tongeren sterk bij de organisatie betrokken en heeft een lezing gehouden. Als (waarnemend) correspondent was hij eveneens betrokken bij de bijeenkomsten in 2012 en 2019. Zie *Saillant* 2012-2, blz. 12 - 15 en *Saillant* 2019-3, blz. 2 - 6.

De toegangspoort tot het Marine Artillerie Zeugamt met op de achtergrond de vuurtoren Kijkduin, Lange Jaap genoemd. Met een lengte van 63,45 meter is de Lange Jaap de hoogste nog brandende vuurtoren van Nederland en de hoogste gesloten gietijzeren vuurtoren ter wereld (foto: Kees Ampt)

verdere verwijdering ineens niet meer mogelijk. Jaren later hoort hij van kennissen dat de site, waarvoor hij dus al jaren niets meer had betaald en ook niets meer aan kan veranderen ineens weer in de lucht is.[2] Duidelijk gehackt door waarschijnlijk een 'bunkerliefhebber'.

We zien enkele voorbeelden van de enorme mappen die hij van de verschillende forten, de betonnen werken en andere objecten heeft opgebouwd. Hij heeft dan ook al geregeld dat die later naar het Doccen van onze stichting aan de Mariaplaats kunnen gaan. Voorlopig zal hij nog waarnemend correspondent blijven. Dat duurt nu echter al zeven jaar omdat het lastig is een opvolger te vinden die zich in wil werken in deze complexe stelling. Eventuele gegadigden hoeven dus niet staan te dringen maar zijn wel meer dan van harte welkom.

Marine Artillerie Zeugamt

Het eerste object waar we langsgaan is het *Marine Artillerie Zeugamt*, ter plaatse ook wel bekend als het 'Casino'. Er is behoorlijk aan verbouwd. In het administratiegebouw is sinds mei 2019 het Atlantikwall centrum (museum) gevestigd. Aan de andere kant op de *Artillerie-Werkstätte* (artilleriewerkplaats) is nog steeds het Duitse wapenschild van de *Artilleriemechaniker* zichtbaar. Het poortgebouw is ook nog niet helemaal verdwenen.

Fort Kijkduin

Het originele ontwerp ging uit van een *Tour Modèle* met een vierkante basis. Maar het werd langwerpig en er kwamen twee bastions bij zodat het eigenlijk meer een reduit is. Bij het bekijken van het fort valt op dat er hier ten behoeve van het 'alternatief' gebruik nogal wat is aangerommeld. Buiten de droge gracht, met een ondergrondse verbinding tussen escarp en contrescarp, is er weinig dat aan een fort doet denken. De nieuw aangebouwde contrescarpmuren kloppen niet met het origineel ontwerp. De schietgaten waren eerst bij de ‘restauratie’ verkeerd aangebracht met de brede opening aan de buitenkant. Dat is gelukkig nog op tijd hersteld. Binnen met een horecavoorziening heb je absoluut geen idee in een fort te zijn. De bastions zijn 'hersteld' als glazen afscheiding van terrassen. Bovenop heb je een aardig zicht en kunnen we in de verte de 'Kroontjesbunker' (*Fl250 Flugabwehrgruppenkommandostand*) zien, maar dat is dan ook alles. Het 'toeristenkanon' buiten ontbreekt natuurlijk niet.

[2] De website is voor het laatst door Jan van Tongeren bijgewerkt in november 2012.

Fort Kijkduin met glazen 'bastions' (foto: J. van Tongeren)

In vogelvlucht

Jan is geboren te Groningen in 1951. In november 1967 treedt hij in dienst als beroepsmilitair, schrijver der derde klasse. Nu mag dat niet meer op 16-jarige leeftijd. Hij heeft werkelijk alle onderdelen van de marine meegemaakt en is geëindigd als luitenant ter zee van administratie der tweede klasse.

Hij huwt in 1974 en verhuist naar Den Helder. Na de geboorte van zijn kinderen verdiept hij zich in de genealogie en ook in de geschiedenis van Den Helder. Dit laatste om zijn nieuwe woonplaats beter te leren kennen. Al gauw met concentratie op de forten. Hij heeft namelijk zelf onder meer gediend op fort Erfprins en op de intussen afgebroken Oostbatterij. Het is nu 44 jaar dat hij zich verdiept in de verdedigingswerken van schansen, batterijen, forten, experimentele bunkerbouw tijdens de mobilisatie in de Eerste Wereldoorlog, Nederlandse en Duitse bunkers en schuilplaatsen net voor en in de Tweede Wereldoorlog tot naoorlogse 'atoomvrije' objecten, veelal ook bunker genoemd.[3]

Naast zijn inmiddels gehackte website heeft Jan veel artikelen geschreven, soms zoveel dat hij een ander gunt diens naam eronder te zetten. Naast artikelen voor de Helderse Historische Vereniging, indertijd voor de Stellingkrant en vraagbaak voor journalisten heeft Jan diverse boekjes geschreven zoals over de Rijkswerf in Oorlog 1940 - 1945 [2015], Den Helder en Huisduinen in jaartallen [2017] en de Directeuren van de Rijkswerf [2019], welke naam van de werf na 2000 steeds veranderde.

Fort Erfprins

Na een lunch, een Huisduinen half 1-tje bij restaurant Nogal Wiedus, waarbij zelfs de traditionele 'Menno' kroket niet ontbreekt, gaan we in het intussen wat druilerige weer naar Fort Erfprins, aanvankelijk door de Fransen Lasalle genoemd.[4] Helaas kunnen we er nu niet in maar vanaf de dijk hebben we wel een aardig zicht op het complex. Daarnaast een blik op de restanten van de oudste batterij, Kaaphoofd, in Den Helder, die verschillende keren is aangepast, tot in de Tweede Wereldoorlog. Door de dijkverhoging is er helaas niet veel meer aan de zeezijde zichtbaar. Na een vlotte rit door Den helder, waarbij we de voormalige Rijkswerf Willemsoord zien met de hoog opgestelde onderzeeër Tonijn en de in typische overheidsstijl gebouwde sloepenloodsen (voor 36 gaffelkannonneerboten) komen we bij het werk dat midden in de linie ligt die het landfront van Den Helder vormde.

[3] Over de vestingbouwkundige ontwikkelingen in Den Helder leverde hij elk jaar een uitvoerige bijdrage in de correspondentenrapportages die in nummer 2 zijn opgenomen.

[4] Het totale oppervlak (47 ha) is zelfs groter dan van Fort Rijnauwen, door velen als het grootste Nederlandse fort beschouwd. Dit is wel het grootste fort (31,4 ha) van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

Fort Erfprins (Bron: collectie J. van Tongeren)

Fort Dirksz Admiraal

Ook hier weer verschillende schrijfwijzen van de naam voor het aanvankelijk Fort l'Ecluse genoemde werk. Bovenop zien we de restanten van geschutemplacementen en hebben we een fraai zicht op de linie en een dubbele caponnière. Vrijwilligers hebben al heel wat werk verricht aan dit helaas toch wel wat verwaarloosde fort. Verderop is een grote rij gebouwtjes in de volksmond de 'Paardenstallen' genoemd. Ze hebben daar echter niets mee te maken en paarden zijn er nooit in geweest. Het waren de onderkomens van de militairen die de linie moesten verdedigen en vooral zijn 'bewoond' tijdens de mobilisatie in de Eerste Wereldoorlog

Krankenrevier De Kooy

Het kan nog niet op, dus maar weer verder. Bij het vliegveld De Kooy hebben de Duitsers een hospitaal gebouwd. Uit stevig beton gebouwde objecten maar gecamoufleerd als een landhuis. Een vermogend particulier kocht uiteindelijk

Bomvrije kazerne op fort Dirksz Admiraal waar door de Duitse bezetter de bovenste etage werd gesloopt en er een Leitstand met 4 geschutemplacementen werd gebouwd (foto: Kees Ampt)

De ziekenzaal met op de achtergrond het gebouw met badinrichting met een dubbele garage voor twee ziekenwagens (foto: Kees Ampt)

het complex en wilde het restaureren in de originele staat. De nieuw te plaatsen ramen volgens het restauratieplan bleken echter behoorlijk af te wijken. Jan maakte dus bezwaar. Kort daarna liep hij de nieuwe eigenaar tegen het lijf en was bang voor verwijten. Hij werd echter heel hartelijk bedankt dat hij een fout had aangeven en de eigenaar heeft alsnog nieuwe ramen laten maken. Als gemeenten ook maar zo zorgvuldig zouden zijn, verzucht Jan. Dit gezien de vaak nogal 'vrije' manier waarop één en ander daar wordt aangepakt. We vonden de restauratie van het voormalige hospitaal geslaagd, die volgens Jan zeer goed aansluit bij de originele situatie.

Fort Westoever

Het fort Westoever heeft geen roemrijke historie. De bomvrije kazerne [1828-1830] daarentegen is architectonisch gezien interessant. Het gebouw werd voornamelijk gebruikt voor het opslaan van munitie en artillerie materieel. Alleen gedurende de mobilisaties van 1870, 1914-1918 en 1939 diende het daadwerkelijk voor het huisvesten van militairen. Overigens, waar in de Stelling van Amsterdam de meeste militairen in 1916 weer met verlof mochten, bleef de Stelling van Den Helder de gehele Eerste Wereldoorlog bezet. Den Helder is vaker uitzondering geweest. De Fransen bleven er tot op het laatst in mei 1814[5] en in de Tweede Wereldoorlog behoorde het naast Zeeland tot de niet direct overgegeven gebieden.

Interieur restaurant in de bomvrije kazerne op fort Westoever (foto: J. van Tongeren)

[5] Na de Volkerenslag bij Leipzig in oktober 1813 verlieten de meeste Franse troepen het Nederlandse gebied.

Jan van Tongeren (li.) en Henk van den Boomgaard (re.) (foto: C.G.F. Ampt)

Jaren geleden heeft Jan de forten West- en Oostoever de 'Poortwachters' van Den Helder genoemd. Twee forten waren nodig om de ingang van het in 1824 geopende Noord-Hollands Kanaal te verdedigen.
Vlakbij het fort hebben de Duitsers nog een *Kabelschaltstelle* (telefoonbunker) gebouwd. Jan is wel trots op de manier waarop de bomvrije kazerne met inpandige binnenplaatsen is gerestaureerd en is omgetoverd tot een horecaonderneming, inclusief de Helderse stadsbrouwerij. We besluiten daar geen gebruik van te maken en sluiten af met een cappuccino.

Alles overziend komen we tot de conclusie dat één dag eigenlijk veel te kort is om de Stelling van Den Helder te bekijken en een volledige indruk te krijgen van wat Jan van Tongeren allemaal heeft gedaan. In 2004 is hem daarvoor de Coehoornpenning uitgereikt.
Hij belooft nog wat documentie de volgende dag al toe te sturen, die voldoende zou kunnen zijn om een of twee nummers van *Saillant* volledig te vullen.

Kees Ampt

Het Amsterdam-Rijnkanaal – Bedreiging van de Vesting Holland (deel 1)

In Saillant nr. 3 van 2001 verscheen een artikel over de keer- of plofsluis[1] bij Jutphaas. Een in die tijd wat vergeten object, mag het zich in de afgelopen jaren verheugen in toenemende belangstelling. In 2014 wordt de plofsluis een Rijksmonument. Sinds 2015 is de sluis beter bereikbaar door de aanleg van een fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal. In 2017 worden enkele met de sluis samenhangende objecten op een wel heel bijzondere manier beschermd. De bouw van plofsluis en andere bouwwerken draait allemaal om de aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal in de jaren dertig van de 20e eeuw. Dat kanaal is economisch belangrijk, maar vormt een bedreiging voor de landsverdediging.

Nieuwe Hollandse Waterlinie (bron: Programma NHW)

Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW)

Wanneer de beschreven objecten worden gebouwd, bestaat de NHW al een hele tijd.
De inundaties, het hart van de linie, vragen nogal wat waterstaatkundig inzicht en een ingenieus systeem van waterwerken, waaronder een aantal sluizen. Niet alleen om het terrein vol te laten lopen, maar ook om daarna de inundatie op peil te houden. Waar het terrein niet of niet voldoende onder water kan worden gezet, ook bij waterstaatkundige werken zoals sluizen, komen forten en geschutbatterijen. Wat de inundatie extra ingewikkeld maakt, is het hoogteverschil tussen Muiden aan de Zuiderzee en de Waal. De inundatie is daarom georganiseerd in een aantal kommen. De inundatievelden zijn niet overal even breed. Voor de Lunetten ten oosten van Utrecht is dat maar een paar honderd meter. Maar tussen de rivieren Lek en Waal bereikt de inundatie wel 10 km.

Vesting Holland

In 1922 wordt het *Commando Vesting Holland* in het leven geroepen als onderdeel van de reorganisatie van de landsverdediging. Dit is het deel van het land dat langdurig moet standhouden tegen een vijandelijke aanval. Vijf stellingen worden samengevoegd tot één geheel. De NHW is er een van en heet vanaf dat moment officieel *Oostfront van de Vesting Holland*. 'Af' is de linie niet, want naar de eisen van de tijd moeten steeds moderniseringen worden doorgevoerd.

Bedreiging en compensatie

Vanaf 1892 vormt het Merwedekanaal een vaarverbinding tussen Amsterdam en de rivier de Lek. Deze verbinding is noodzakelijk omdat de handel behoorlijk is toegenomen. In korte tijd nemen het verkeer en het laadvermogen van de schepen echter zodanig toe, dat ook dit kanaal niet meer voldoet.

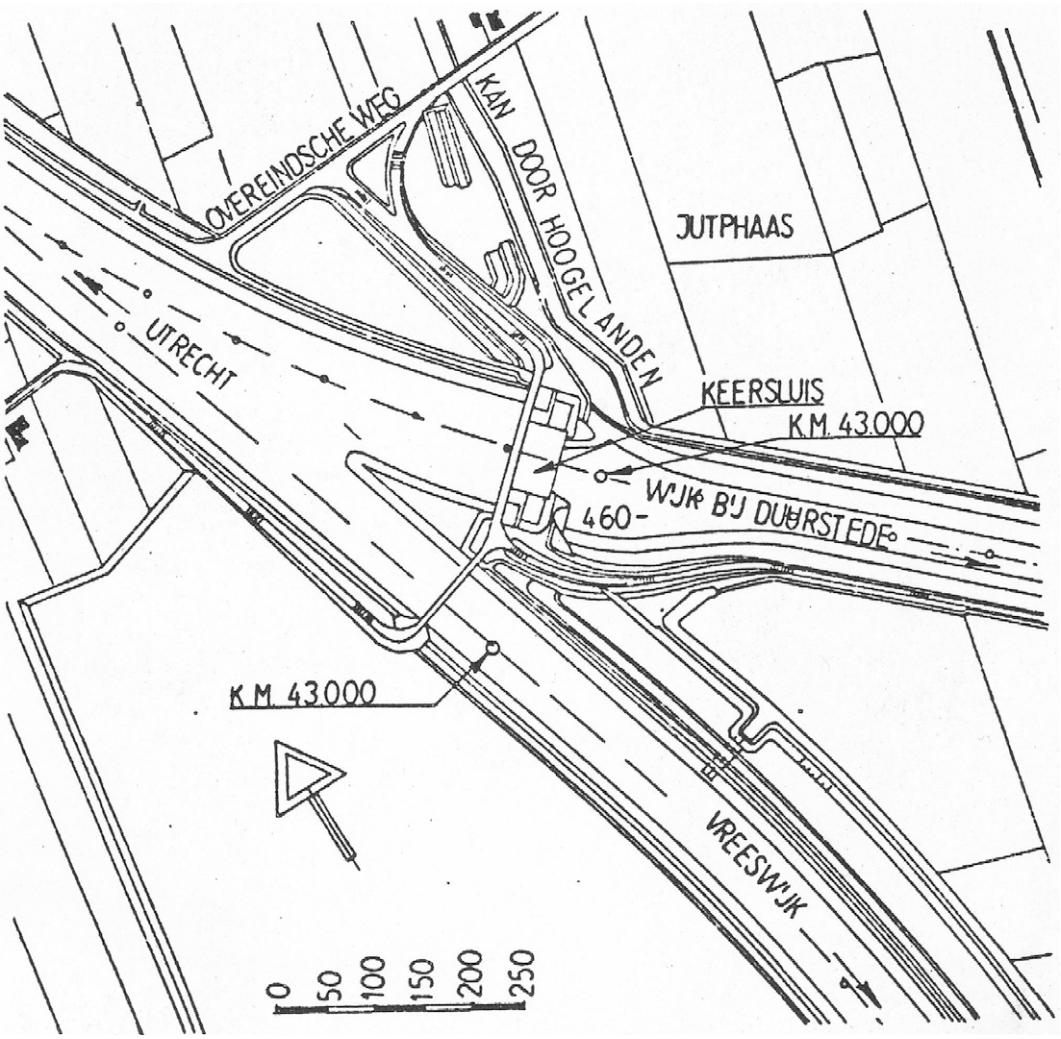
Amsterdam-Rijnkanaal (bron: Wikimedia commons)

[1] Een keersluis is een sluis die water moet tegenhouden, dus keren. Het exemplaar waarover we schrijven, bereikte dat door de bodem ervan te laten ontploffen. Vandaar plofsluis, zoals we het object verder zullen noemen.

Overleg vindt plaats tussen de rijksoverheid, waterstaatkundigen en uiteraard de gemeente Amsterdam. Onderzoeken worden uitgevoerd en plannen gemaakt. Overeenstemming is niet snel bereikt en pas op 26 maart 1931 is een wetsontwerp door de Volksvertegenwoordiging gekomen. Dan is er toestemming voor het graven van het Amsterdam-Rijnkanaal. Het kanaal verbindt Het IJ in Amsterdam met de Nederrijn/Lek direct ten zuiden van Wijk bij Duurstede. Het kanaal gaat dan echter nog verder, om bij Tiel in de Waal uit te komen.

Over het traject is men het dus uiteindelijk eens geworden, maar er ontstaan nieuwe problemen. Waar het Merwedekanaal geheel binnen het gebied van de Vesting Holland ligt, is dat in de komende situatie anders. De landsverdediging komt in gevaar, omdat het nieuwe kanaal dwars door het inundatiegebied van de NHW gaat lopen.

Het Ministerie van Defensie treedt in overleg met Rijkswaterstaat, dat verantwoordelijk is voor de aanleg van het kanaal. Maatregelen dienen te worden getroffen om de landsverdediging veilig te stellen. Hoe het kanaal af te sluiten in tijden van oorlogsdreiging of oorlog? Anders zal het water uit de inundatievelden voor het front van de NHW in noordelijke richting wegstromen door de diepe en brede insnijding die het kanaal gaat vormen. Over de plaats waar de afsluiting moet komen, is men het snel eens, daar waar het kanaal de NHW



Locatie Plofsluis (bron: de Ingenieur)

doorkruist. Maar over de manier waarop die tot stand moet worden gebracht, is men het minder snel eens. Defensie eist dat het kanaal snel is af te sluiten. Ingrijpende voorzieningen zijn nodig, ook aan inundatiewerken elders.

Aanleg kanaal

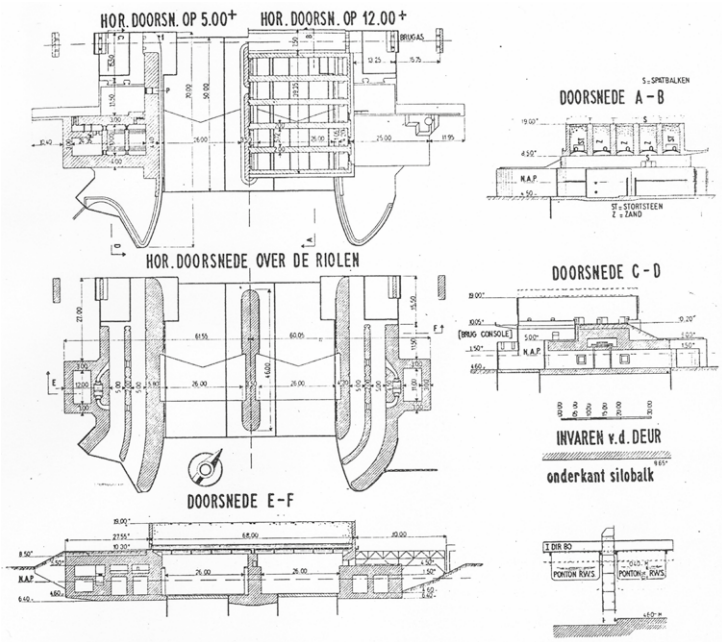
De aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal begint in 1934 en zal tot 1952 voortduren. Voor het deel tussen Amsterdam en de stad Utrecht wordt het Merwedekanaal gebruikt en verbreed tot wat nu de noordpunt is van de Utrechtse wijk Oog in Al. Van daar naar Wijk bij Duurstede wordt een heel nieuw stuk gegraven. Bij Jutphaas komt een afsplitsing, die rechtstreeks naar de Lek gaat. Die afsplitsing krijgt de naam Lekkanaal. Het Lekkanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal ten noorden daarvan worden in augustus 1938 in gebruik genomen. Aan het Amsterdam-Rijnkanaal van de afsplitsing tot Wijk bij Duurstede wordt dan nog gewerkt, het deel waar ook de plofsluis boven hangt. Bedoeling is de aanleg in 1942 af te ronden. Maar de werkzaamheden worden stilgelegd in de oorlog. Het complete kanaal, inclusief het traject tussen Wijk bij Duurstede en Tiel wordt pas in 1952 opgeleverd.

De plannen krijgen vorm

Het gaat om een ingrijpende waterstaatkundige operatie. Het kanaal kruist de NHW door de Overeindseweg tussen het Fort Jutphaas en de Batterijen aan de Overeindseweg. Op die plek splitst het kanaal zich. De al genoemde zijtak het Lekkanaal komt ten oosten van Vreeswijk in de Lek uit. Zowel hoofdtak als zijtak lopen door het inundatiegebied en verstoren het systeem.

De ontwikkeling van plannen voor de afsluiting is in werking gezet en er ontstaan verschillende ideeën. Er bestaan geen voorbeelden uit het verleden en dus moet iets totaal nieuws worden ontwikkeld. De eerste plannen zijn te kwetsbaar en tijdrovend.[2] De hoofdlijn waar men rekening mee moet houden, is dat in tijd van oorlog het kanaal bijzonder snel afgesloten moet kunnen worden en dat de ontstane afsluiting bestand dient te zijn tegen zwaar oorlogsgeweld.

In vredestijd mag het scheepvaartverkeer op het kanaal echter niet worden gehinderd. Het Ministerie van Defensie en Rijkswaterstaat overleggen uitgebreid en gezamenlijk komt men tot een oplossing die voor beide partijen aanvaardbaar is. Naast de bouw van een



Doorsneden Plofsluis (bron tekening: de Ingenieur)

[2] Er is sprake van plannen voor een keersluis met naaldkering, een keersluis met zware gewapend betonnen valdeuren, een met in te rijden of te spuiten gronddam en van zandopslag naast de coupure.

afsluiting eist het Ministerie van Defensie de aanleg van acht kazematten op verschillende plekken.

Silo

Het uiteindelijke plan om een silo met zand te plaatsen met daaronder nog sluisdeuren komt van Ir. C.L.M. Lambrechtsen van Ritthem. Beide partijen vinden het een goed plan. Maar de militairen vrezen dat de ontstane afsluiting door golfslag zal wegslaan. Daarom wordt besloten om aan het zand stortsteen/basalt toe te voegen als stortmateriaal. Stortsteen moet in het bovenste deel van de compartimenten worden opgeslagen, zodat het de zanddam zal bekleden.

Bij oorlogsgevaar kunnen eerst de puntdeuren alvast worden gesloten. Het werpen van de afsluiting is namelijk nogal definitief. Wanneer die afsluiting toch moet worden uitgevoerd, zorgen de gesloten deuren voor extra stevigheid.

Een verdere eis is, dat de sluis overtollig water in noordelijke richting af kan voeren, wanneer het water in de inundatievelden te hoog dreigt te komen. Andersom moet de mogelijkheid bestaan de inundatievelden van meer water te voorzien, waarbij water in zuidelijke richting moet worden gepompt. Voor het eerste geval dienen enorme riolen aan weerszijden van de plofsluis. Voor het tweede moeten pompinstallaties worden aangebracht, die gebruik maken van dezelfde riolen. In vredestijd kan de plofsluis ook nut hebben. Wanneer de Lekdijk doorbreekt, kunnen de puntdeuren worden gesloten.

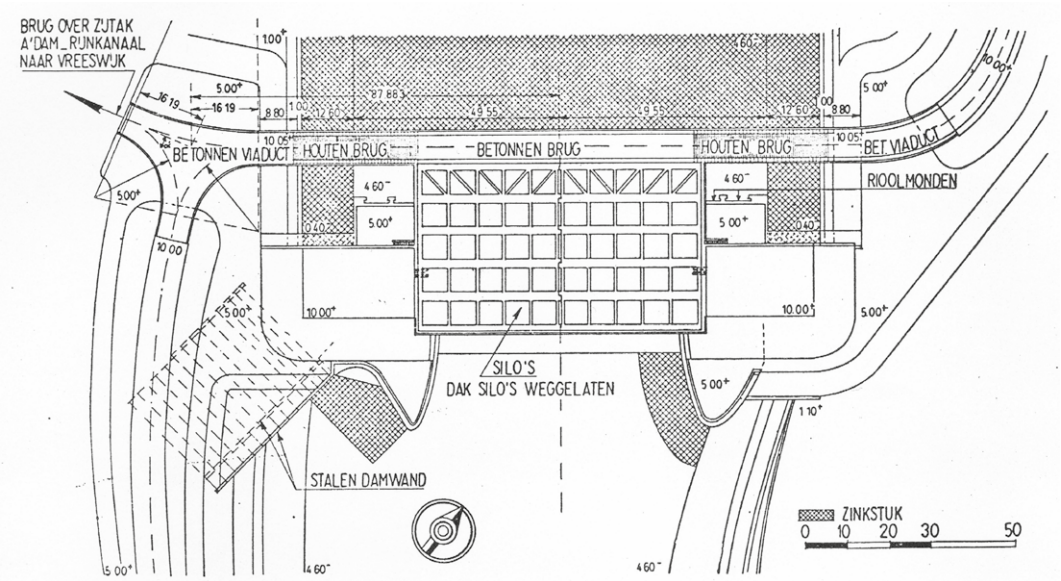
Samengevat de eisen waaraan de sluis moet voldoen:

- Snelle en doeltreffende afsluiting van het kanaal.
- Zo nodig afvoer van overtollig water zonder het systeem te verzwakken.
- Eventueel inundatiewater oppompen en inbrengen in het inundatieveld.

De bouw

In 1937 begint Rijkswaterstaat met de bouw van wat officieel *Keer- of plofsluis ter hoogte van km 43* gaat heten en zal alle kosten – 3,5 miljoen gulden – op zich nemen. Het bouwproject wordt geleid door hoofdingenieur van Rijkswaterstaat Ir. J.P. Josephus Jitta. Hij wordt terzijde gestaan door de eerder genoemde ingenieur Lambrechtsen van Ritthem en door militaire ingenieurs van het

Plofsluis in aanbouw (collectie auteur)



Bovenaanzicht Plofsluis (bron tekening: de Ingenieur)

Technisch Bureau van de Genie. De militairen staan onder leiding van kapitein (later majoor) J.H. de Man. Het werk wordt aangenomen door de N.V. Nederlandsche Aannemings Maatschappij, die weer wordt bijgestaan door onderaannemers.

Technische uitvoering

Het Amsterdam-Rijnkanaal is nog niet in gebruik, dus bij de bouw van de sluis wordt geen scheepvaartverkeer gehinderd. Begonnen wordt met het graven van een 9 m diepe bouwput. De middenpijlervoet komt het diepst te liggen, op meer dan 8 m onder N.A.P. Het maaiveld rondom ligt op 1 m boven N.A.P. De put wordt drooggehouden door middel van bronbemaling. Vanwege de ondergrond van zand kiest men voor een fundering op staal. Dat is een manier van bouwen waarbij het bouwwerk rechtstreeks rust op een bodem met genoeg draagkracht, dus zonder gebruik van heipalen. Langs de buitenomtrek komen stalen damwanden. Die moeten voorkomen dat er water onder het werk doorloopt. Ook dienen ze om ontgronding buiten het werk onmogelijk te maken. Zo'n ontgronding kan bijvoorbeeld ontstaan bij bominslag.

Boven het kanaal wordt een grote betonnen silo gebouwd. Die bestaat uit vijf compartimenten dwars over het kanaal. Deze kunnen worden gevuld met stortmateriaal. De hoogte is 10,35 m, de breedte bijna 40 m en de lengte van de silo is 68 m. De aparte compartimenten hebben ieder een breedte van 5,72 m en een lengte van 66 m. De tussenwanden zijn 2 m dik en de zijwanden 1 m. Ze zijn geconstrueerd van beton, voorzien van een zware wapening, tot plaatselijk 1000 kg wapeningsstaal per m³ beton[3]. De wanden aan de kopeinden van de compartimenten zijn 1 m dik en hebben aan één zijde een zware stalen deur waardoor men de compartimenten kan betreden. De wanden van de compartimenten zijn aan boven- en onderzijde met elkaar verbonden door spatbalken. Deze moeten de zijwaartse druk van de vulling van zand en stortsteen opvangen. Een groot deel van de bewapening bestaat uit betonstaal van 50 mm diameter, verder is er betonstaal met diameters van 35 en van 16 mm.

In het midden van de silo, daar waar deze op de middenpijler rust, is een voeg aangebracht. Door de gewichtsverdeling verwacht men dat de middenpijler na de bouw meer zal zakken dan het landhoofd. Over verwachtte zettingen is in 1937 rapport uitgebracht door het Laboratorium voor Grondmechanica in Delft. De voeg moet de ontstane knikbeweging van de silo opvangen.
Langs beide buitenwanden bevinden zich ter hoogte van de voeg betonnen kolommen, die niet helemaal onderaan beginnen maar wel een stukje boven de silo uitsteken. Vermoedelijk

[3] Deze zwaarste bewapening is te vinden in de ligger die de brugconsole draagt.

bieden deze extra versterking tegen het uitwijken van de wanden bij explosie van de ladingen in de silo. Aan de binnenkant lag het stortmateriaal, maar aan de buitenkant was geen tegendruk[4].

Om een indicatie te geven van het gebruikte materiaal: 56.000 zakken cement, 4200 m³ zand, 5800 m³ grind en 5500 ton bewapeningsstaal. Bij de bouwput bevinden zich twee grote betonmolens en het beton wordt naar de stortplaats vervoerd door middel van een kabelbaan en glijgoten.

De bodem van de silo bestaat uit gewelven van ongewapend beton met een dikte van 20 tot 25 cm. Door deze bodem op te blazen, kan het kanaal in enkele seconden worden afgedamd. De explosieven kunnen worden geplaatst of verwijderd via eivormige rioolbuizen van ongewapend beton die op de bodem van de compartimenten liggen. Zo kan men zich hier verplaatsen ondanks de aanwezigheid van het stortmateriaal. De buizen liggen niet in het midden van de compartimenten, maar meer naar de wand. Dit om te voorkomen dat na een explosie de gewelfde delen tegen elkaar blijven steunen. In de landhoofden en in de middenpijler zijn poorten aangebracht die toegang geven tot de na een explosie ontstane dam. Zo kan er eventueel grond en steen aan de afsluiting worden toegevoegd. De vijf compartimenten kunnen worden gevuld met in het totaal 40 miljoen kilo stortmateriaal. Dit bevat 9100 m³ zand en 8700 m³ stortsteen. Over dit geheel dient een betonnen dak gebouwd. Dat moet voorkomen dat het stortmateriaal nat wordt of bevriest, maar het is uiteindelijk nooit aangebracht.

Aan de noordelijke buitenzijde van de silo komt een brug op betonnen consoles te liggen. Ter hoogte van de landhoofden is de brug echter van hout. Dit hout is van een laag soortelijk gewicht omdat men wil voorkomen dat bij een eventuele instorting de rioolmonden worden versperd. Langs de andere drie buitenzijden van de silo lopen voetpaden met aan de buitenkant betonnen wanden.
De silo steunt op twee landhoofden en een pijler in het midden van het kanaal. Aan weerszijden van deze middenpijler zijn doorvaartopeningen van 26 m. De pijler krijgt ongeveer de helft van het gewicht van de silo te dragen. Die wordt daarom gebouwd op een zeer grote voet, extra zwaar bewapend. Aan beide zijden komt een kas voor een puntdeur.

Deur in geopende stand (bron: auteur)

[4] Brief ing. G. Koppert van 15 maart 2001 aan auteur.

Lier om de deur te sluiten (bron: auteur)

Tussen de landhoofden en de pijler liggen betonnen vloeren. Deze dienen om onderloopsheid tegen te gaan en bevatten ook de drempels waar de puntdeuren bij gesloten toestand tegen rusten. Deze deuren zijn ook veel zwaarder uitgevoerd dan puntdeuren die onder normale omstandigheden worden toegepast. De deuren kunnen met de hand worden gesloten door middel van een eenvoudige lier.

Met de landhoofden meegerekend heeft de sluis een grootste totale breedte van 121,6 m en beslaat die een oppervlakte van 0.85 ha. In de doorvaartopeningen bevinden zich in het totaal vier zware stalen puntdeuren – twee in de pijler en in ieder landhoofd een. Deze deuren maken het mogelijk om het kanaal in noodgevallen tijdelijk af te sluiten. De landhoofden zijn uitgevoerd in zwaar gewapend beton.

Proefsluis

Om uit te proberen wat er gebeurt wanneer de bak wordt geleegd, bouwt men een proefsluis. Deze wordt voorzien van één scheepvaartopening op schaal 1:10 en komt te staan nabij km 44 in het Amsterdam-Rijnkanaal. Zuidelijk van de plofsluis, dus in het traject dat nog niet in gebruik is voor de scheepvaart. Hiermee heeft men in september 1939 het functioneren van de plofsluis uitgetest.

De conclusie van de proeven is dat bij een gelijktijdige leging van de vijf compartimenten geen afdamming wordt bereikt van 2,5 m boven NAP. Wanneer de leging echter in drie etappes plaatsvindt en ook de verhouding tussen zand en stortsteen per compartiment varieert, is het resultaat beter. Dan kan een afdamming met een kruinhoogte van 3 m boven NAP worden bereikt. De buitenste kamers worden het eerst geleegd, dan die daarnaast en als laatste de middelste kamer. Het kost flink wat pogingen voor men erachter is dat dit het beste werkt! De proefsluis wordt gelijk na de testen weer afgebroken.

Landhoofden

De imposante in zwaar gewapend beton uitgevoerde landhoofden moeten de betonnen silo ondersteunen. Ook werken ze als grondkering. Daarbij vervullen die een belangrijke rol in het regelen van de watervoorziening in de inundatievelden. Nadat een afdamming tot stand is gebracht, kan het water niet meer vrij wegstromen door het Amsterdam-Rijnkanaal. Maar het blijft wel nodig om invloed uit te kunnen oefenen op de

hoogte van de waterstand in de inundatievelden. Aan weerszijden van de doorvaartopeningen komen in de landhoofden afsluitbare dubbele doorlaten of riolen, rechthoekig van 5 bij 6 m. In ieder landhoofd zijn er twee, in het totaal dus vier. Het grondplan van de zuidelijke rioolmonden verschilt echter op de beide landhoofden. Dat is om te voorkomen dat een vijand ze rechtstreeks kan beschieten. Uiteraard worden de landhoofden in zodanige vorm gebouwd, dat het zand van de afsluiting van het kanaal niet voor de rioolmonden komt.

Om het water door de riolen te kunnen pompen, staat er in elk landhoofd een bemalingsinstallatie met een capaciteit van 2,5 m^3 per seconde. Er kan in beide richtingen worden gepompt. Voor de stroomvoorziening zorgen dieselelektrische centrales van 200 pk. Hiervan is 150 pk voor aandrijving van de elektrische pompen en de rest voor verlichting en ventilatie. In vredestijd kan de pomp elektrisch worden aangedreven door aansluiting op het civiele elektriciteitsnet.

In beide landhoofden bevinden zich op de bovenste verdieping twee ruimtes waar de schotbalken kunnen worden opgeborgen en aangebracht. De sponningen in de riolen zitten onder deze ruimtes. Een speciale hijsinstallatie is ontwikkeld om de schotbalken in stromend water zonder problemen te plaatsen of weer weg te halen. De hijsinstallatie is verplaatsbaar, omdat zich in ieder riool twee sponningen bevinden. Geen van de vier installaties is in mei 1940 aanwezig.

Ook aan de noordelijke rioolmonden zijn er aan de buitenzijde van de landhoofden sponningen voor schotbalken[5]. Op de bovenste verdieping zijn tussen de schotbalkruimtes en de machinekamer en bij de uitgangen gassluizen en zware stalen deuren. Ook aan een nooduitgang is gedacht.

Voor een goed functioneren zijn de landhoofden voorzien van elektrische binnen- en buitenverlichting, sein- en geleidingslichten, kunstmatige ventilatie, koeling, waterleiding,

Oostelijk landhoofd van de Pofsluis (bron: auteur)

[5] Waarschijnlijk zijn de van de buitenzijde nog steeds zichtbare sponningen een extra mogelijkheid om de rioolmonden af te sluiten. Ik heb hierover in de literatuur geen duidelijk uitsluitsel gevonden. Tekst en plattegronden in *De keersluis te Jutphaas in het Amsterdam-Rijnkanaal* volgend zijn de riolen vanuit een beschutte positie af te sluiten. Dat lijkt ook logisch wanneer het werk onder beschieting moet functioneren. De sponningen bij de noordelijke rioolmonden zijn niet op een beschutte wijze af te sluiten.

sanitair, gassluizen en nooduitgang. In de kelder van het machinehuis liggen drie olietanks met een doorsnede van 2,8 m en een hoogte van 3,2 m. Iedere tank heeft een inhoud van 20.000 liter. Dat is voldoende om de machines drie maanden continue te laten draaien. Wanneer de machines wisselend worden gebruikt, is het dus mogelijk om een half jaar te pompen. Dat wisselend gebruik is mogelijk, omdat beide machinekamers – die gelijk zijn ingericht – door sterke aardkabels met elkaar zijn verbonden. Aan de kant van de doorvaarten bevatten de landhoofden elk een deurkas voor een puntdeur.

Ter bescherming van het geheel is op het oostelijke landhoofd een kazemat met een gietstalen koepel ingebouwd. Deze kan worden gebruikt voor het afvuren van een zware mitrailleur. Met een doorsnede van 2 m is deze koepel iets groter dan de gebruikelijke exemplaren met een diameter van 1.75 m. De 3 m dikke buitenmuur van het landhoofd is voor deze koepel plaatselijk uitkragend geconstrueerd. Vóór de koepel – die het kanaal kan bestrijken in de richting van Wijk-bij-Duurstede – is een gronddekking aangebracht. Hierdoor valt het schietgat samen met de bovenkant van de gronddekking. Toegang tot de kazemat is vanuit de machinekamer via een klimkoker. De kazemat is er een van een aantal dat in de omgeving wordt gebouwd.

Hoofdonderdelen van de sluis

Samenvattend kan de plofsluis worden onderscheiden in de volgende hoofdonderdelen:

- landhoofden
- middenpijler
- tussenliggende vloeren
- brug
- silo
- puntdeuren
- schotbalken
- bemalingsinstallatie

Tot zo ver de Plofsluis. In een volgende *Saillant* gaan we in op de andere werken nabij de sluis, de verdere geschiedenis en een bronnenlijst.

Dik Winkelman

De illustraties zijn wat foto's betreft ook van de auteur en verder uit zijn collectie.

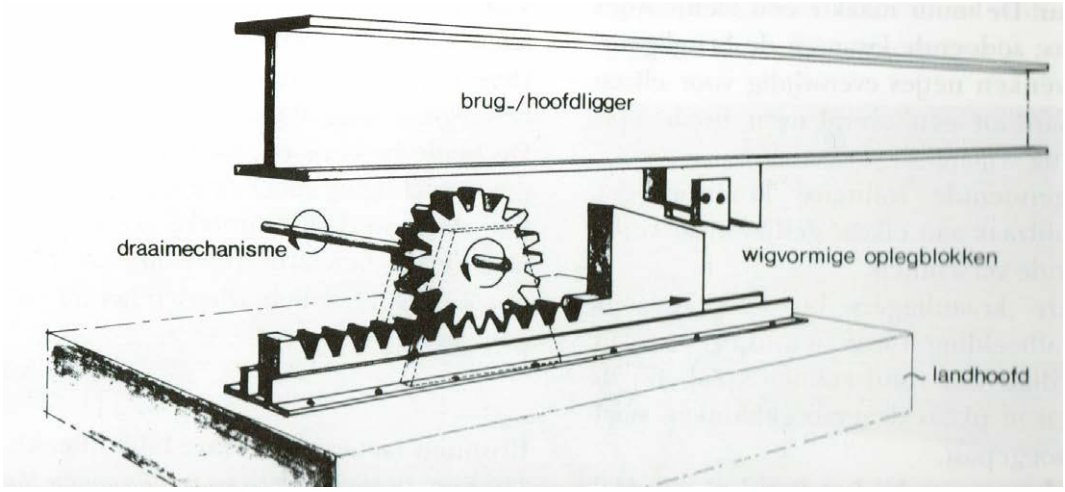
Oostelijk landhoofd van de Pofsluis (bron: auteur)

Een kraanbrug in het vet.

De kraanbrug die toegang biedt naar het Werk op de spoorweg bij de Diefdijk. (bron: Wikimedia – HenkvD)

Op maandag 14 september 2020 hebben de vrijwilligers van het fort bij Asperen de kraanbrug bij Werk op de spoorweg bij de Diefdijk deels ontmanteld, draaiende delen schoongemaakt en met kopervet ingesmeerd. De Diefdijk is de dijk tussen Leerdam en Everdingen, aangelegd om de Vijfheerenlanden te beschermen tegen water dat door dijkdoorbraken in Gelderland voor overstromingen zorgde. Dit Werk, onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie [NHW], is eigendom van Staatsbosbeheer, die had verzocht om assistentie te verlenen.

Een kraanbrug is een brug waarvan een deel horizontaal kan worden weggedraaid. Daarmee werd voorkomen dat de brug zelf, zoals een ophaal- of klapbrug, een doelwit zou kunnen vormen voor vijandelijk vuur.



Oplegblok

De planken zijn voorzien van ringen, dat tilt wat gemakkelijker. Gewicht van een plank is ongeveer 80 kilo.

De kraanbrug is, evenals het Werk op de spoorweg bij de Diefdijk, in 1880 gebouwd. De brug is een uitvinding van spoorwegingenieur F.C. Conrad (1800-1869).

De spoorlijn (een acces) tussen Geldermalsen - Leerdam werd geopend in 1883 en was goed beschermd door het Werk met zijn kraanbrug. In 1885 werd het Werk verbeterd door de bouw van remises (bomvrije berg- of schuilplaatsen) en betonnen borstweringen. Voor en achter het Werk lagen kraanbruggen, waarvan één exemplaar nog aanwezig is. De Kraanbrug bij fort Ronduit te Naarden is de tweede nog bestaande kraanbrug in de waterlinie.[1] De eerste kraanbruggen moeten zijn gebouwd tussen 1839 en 1844. In die jaren werkte Conrad bij de HIJSM (Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij).

Werking van de brug

Om de brug te kunnen openen, moesten de volgende handelingen worden uitgevoerd:

- Over de planken lagen aan weerszijde twee houten balken die door beugels pasten en de planken borgden. Eenmaal verwijderd lagen de planken los;
- Planken moesten handmatig worden verwijderd en achter de brug worden opgeslagen;
- De planken waren van Douglas sparrenbomen en wogen zo'n 80 kilo per stuk;
- De vier oplegblokken waar de leggers van de kraanbrug op rustten, werden omlaag gedraaid m.b.v. een slinger die de horizontale as bediende waardoor de kraanliggers los van de blokken kwamen;
- Kraanliggers konden nu worden weggedraaid. Vier koppelstangen tussen de liggers verbonden de vier dragende liggers en werden gelijktijdig weggedraaid.

Het mechaniek bestaande uit vier dragers, gekoppeld met stangen. Eén man kan de brug open en dicht draaien.

[1] Zie ook *Saillant* 2002-1, blz. 10 - 12 en *Saillant* 2001-4, blz. 15 - 16.

Militaire toepassing van de kraanbrug

Omdat een kraanbrug geen vast brugdek had, beperkte dat het aantal toepassingsmogelijkheden. Als verkeersbrug was dit type brug niet geschikt. Voor militair gebruik was die wel interessant omdat de brug geen uitstekende delen boven het spoor of wegdek had. Relatief goedkoop en eenvoudig te bedienen, waren natuurlijk ook voordelen.
In 1930 schrijft de Generale Staf het gebruik van kraanbruggen voor als een acces de verboden kringen van een verdedigingswerk kruiste. Dit zou onder meer zijn gebeurd in de Stelling van Den Helder en met zeven bruggen in de spoorlijn Zaandam-Uitgeest (Stelling van Amsterdam). De kraanbrug was echter ook geschikt voor gebruik in de verdedigingswerken zelf, bijvoorbeeld als fortbrug. Tussen 1877-1878 zijn vier kraanbruggen aangelegd bij de vesting Naarden. Enkele jaren later werd over de fortgracht van het Werk op de spoorweg bij de Diefdijk een kraanbrug gebouwd.

Erwin José
gids op het fort bij Asperen
Tekst en foto's

Hier is een vrijwilliger bezig om de steunen met kopervet in te smeren. Dit zijn de steunen voor de ijzeren brugeinden die hier op rusten. Met een zwengel werden deze steunen onder de brugdelen gedraaid en waren dan vergrendeld.

De Wolfsschanze[1]

Na familiebezoek in Gdansk en verder op vakantie in Mazurië, diep in het noordoosten van Polen (voormalig Oost-Pruisen), stuitten we bij toeval op bijzonder militair erfgoed. Daar waar de glooiende korenvelden overgaan in de bossen, niet ver van Ketzryn (voorheen Rastenburg), ligt een indrukwekkend complex met enorme bemoste en overgroeide betonruïnes. Het bleken de restanten van de Wolfsschanze, het Oostfront 'Führerhauptquartier' waar Adolf Hitler tussen 1941 en 1944 meer dan 800 dagen doorbracht, soms maanden achtereen. En het was hier waar Von Stauffenberg zijn mislukte aanslag pleegde.

Hoofdkwartier aan het oostfront

Het militaire complex was strategisch gelegen niet ver van de toenmalige Russische grens. Veilig aan de westzijde achter het uitgestrekte Mazurische merengebied, dat een natuurlijke hindernis vormde voor grondtroepen. Het hoofdkwartier lag verscholen in een afgelegen dichtbebost gebied bij het gehucht Gierłož. Destijds was het bereikbaar via een nabijgelegen vliegveld en per spoor. Daar stopte de *Führersonderzug*, de speciale beveiligde trein van Adolf Hitler.
De plannen voor dit eerste hoofdkwartier aan het Oostfront (er volgden er meer) werden gemaakt in augustus 1940. Begin 1941 werd het bunkercomplex in het grootste geheim aangelegd door de *Organisation Todt*. Dit gebeurde als voorbereiding van de Operatie Barbarossa, het offensief van de *Wehrmacht* tegen de Sovjet-Unie in juni 1941. Van hieruit leidde Hitler de aanvalsoperatie.

Het nagenoeg rechthoekige terrein van 650 hectare was omgeven met versperringen en mijnenvelden. Daarbinnen waren drie veiligheidszones, afgeschermd door prikkeldraad. Hier stonden zo'n 80 gebouwen in hout, baksteen en beton. Ongeveer 50 daarvan

[1] Hoewel dit artikel niet direct een Nederlandse link bevat vonden we het als redactie voldoende interessant om onze lezers er ook kennis mee te laten maken.

Hitlers bunker

waren bunkers van zwaar gewapend beton; een aantal daarvan zijn gasdichte mastodonten met wanden van soms wel 7 meter dikte. Volgens architect en *Reichsminister* Albert Speer werd zo'n 36 miljoen mark verspijkerd voor de aanleg en ontwikkeling van de *Wolfsschanze*. Naast vele verblijfs- en nutsruimten waren er twee casino's, een eigen energiecentrale, een bioscoop, een gastenbunker, commandocentra en schuilkelders. Op het hoogtepunt in 1944 woonden en werkten ongeveer 2000 man en 20 vrouwen op dit hoofdkwartier. In de zwaarbeveiligde centrale sector bevonden zich de kwartieren van de kopstukken van Nazi Duitsland; ze hadden ieder een eigen bunker: Hitler, Göring, Bormann, Jodl en Keitel. Generaal Jodl, chef operaties van de Duitse strijdkrachten, die het langst op het hoofdkwartier verbleef, omschreef de locatie als 'iets tussen een klooster en een concentratiekamp in'. Hitlers persoonlijke bunker werd na 1941 een keer verbouwd en in 1944 geheel vernieuwd. Het was de grootste van de betonmastodonten en mat 67 bij 38 meter. Het bestond uit een netwerk van gangen, halletjes en kamers; met een slaapkamer, badkamer, keuken en eetkamer, werkkamer, een vergaderzaal en enkele kantoorruimtes.

Ruïne bunker

Alle gebouwen en wegen waren zeer goed gecamoufleerd. Vanuit de lucht was slechts een groot bos zichtbaar. De geallieerden kenden noch het bestaan noch de ligging van de Wolfsschanze. Het complex is nooit gebombardeerd.

Mislukte aanslag

De Wolfsschanze is vooral bekend geworden vanwege de mislukte aanslag op Adolf Hitler die hier op 20 juli 1944 plaats vond. Namens een groep samenzweerders wist de Duitse kolonel Claus von Stauffenberg tijdens een vergadering een bom te plaatsen, nota bene op de plek waar de Führer zich het meest veilig waande. Niet geheel volgens plan ging slechts een van de twee bommen in een aktetas af. Van de 24 aanwezigen in de overlegruimte vonden vier man de dood en raakten er 11 zwaargewond. Wonderwel raakte Hitler bij de explosie slechts lichtgewond, hij scheurde zijn trommelvlies. Zijn lijfarts haalde tientallen splinters uit zijn lijf. Maar twee uur na de aanslag was de Führer alweer op de been en toonde hij zijn Italiaanse gast, Benito Mussolini, de schade. Von Stauffenberg werd nog dezelfde nacht in Berlijn geëxecuteerd. Iedereen die betrokken was bij

Ruïne opgeblazen ruimte

Kantoor in Hitlers bunker

het complot genaamd operatie *Walküre* (in het Engels *Valkyrie*) of daarvan werd verdacht, werd eveneens opgepakt. De kopstukken werden terechtgesteld, familieleden verdwenen naar concentratiekampen.

Littekens in beton

Na het keerpunt in de Tweede Wereldoorlog bereikte het Rode Leger in oktober 1944 de grenzen van Oost-Pruisen. Toen het Sovjet offensief op 20 november op slechts 15 km afstand tot stilstand werd gedwongen, verliet Hitler de Wolfsschanze. Twee dagen later kwam het Duitse bevel om bij terugtrekking zelf het militaire complex te vernietigen. Maar dat gebeurde pas in januari 1945 bij een nieuw offensief van de Russen. Hiervoor waren tonnen springstof nodig; vanwege de omvang en sterkte gebruikte men voor 1 bunker wel 8000 kg TNT. Toch bleek totale vernietiging niet eenvoudig; de meeste gebouwen waren slechts deels beschadigd, scheef gezakt of gescheurd. De muren van de meeste bunkers waren echter zo dik, dat de explosieven geen tot nauwelijks effect bleken te hebben.
Op dezelfde dag dat verder zuidelijk Auschwitz werd bevrijd, namen de Russen de *Wolfsschanze* in zonder een schot te lossen. Daarna heerste een plantaardig bewind; het duurde tot 1955 voordat alle 54.000 landmijnen waren verwijderd. Sinds de jaren ’90 van de 20e eeuw is de gehavende *Wolfsschanze* te bezoeken. Het is een soort openluchtmuseum met ruïnes als littekens van de geschiedenis. Het terrein is sinds 2017 eigendom van het Nationaal Bosbeheer in Polen en trekt jaarlijks zo’n 300.000 bezoekers.[2]

Chris Will
Tekst en foto’s

[2] Voor meer informatie zie: https://wolfsschanze.pl/en/

Van de Mariaplaats (vervolg)

Van de Penningmeester

U zult gemerkt hebben dat met de vorige *Saillant* (nr. 2020-3) een brief was meegezonden.

Hierin werd aangekondigd dat het bestuur afscheid wil nemen van de acceptgirokaart.
Er werd verzocht de begunstigersbjdrage over 2020 te voldoen door overschrijving op bankrekening NL26INGB0000284635.
Deze methode zal de komende jaren gehandhaafd blijven.

De brief was laat verzonden; mede daardoor hebben we te maken met een achterstand. Deze willen we wegwerken. Het komende jaar zullen met *Saillant* twee ‘contributiebrieven’ worden meegezonden en wel: brief 2021 bij *Saillant* 2021-1 en brief 2022 bij *Saillant* 2021-4.

Er zal verder worden bekeken in hoeverre automatische afschrijving van toepassing kan zijn.

Prijslijst voor publicaties

De in deze lijst vermelde publicaties kunnen bij de stichting worden besteld uitsluitend door overschrijving van het bedrag dat de lijst aangeeft op bankrekening NL38INGB 0000 639536 t.n.v. Stichting Menno van Coehoorn - Bestellingen te Utrecht, met vermelding van de verlangde publicatie(s) en uw adres.
Toezending franco binnen Nederland. Prijzen voor niet-begunstigers/donateurs staan tussen haakjes.

Gratis af te halen (tijdens kantooruren, uitsluitend na telefonische afspraak):

- *Saillant*, jaargangen 2000-2011
- Registers op jaarboeken 1932-1982
- Supplement I (op jaarboeken 1982-1987)
- Supplement II (op jaarboeken 1987-1991)
- Mr. G. Overdiep, *De zwanenzang van het Huis te Ruinen* (overdruk uit de Nieuwe Drentse Volksalmanak)

Stichtingsuitgaven

Terminologie verdedigingswerken, inrichting, aanval en verdediging, een herziene en uitgebreide bewerking van VESTINGBOUWKUNDIGE TERMEN van A.H. Mohr, onder redactie van P.C. van Kerkum, P.J.M. Kamps en J. de Zee, tweede druk (herzien). € 6,00; ISBN 90 9013 382 8.

Jaarboeken van de Stichting Menno van Coehoorn

1987/1988, 1988/1989, 1989/1990 en 1990/1991: per stuk € 4,00 (€ 6,00)
Niet genoemde jaarboeken zijn uitverkocht.

Atlas van Historische vestingwerken in Nederland - eerste reeks

Geschiedkundige beschrijving van de verdedigingswerken met overzichtskaarten van de locaties en een index op persoon-, plaats- en zaaknamen.
Oorspronkelijke uitgave (in mappen):

IIIa Utrecht	€ 7,00 (€ 12,00)
IIIb Noord-Holland	€ 7,00 (€ 12,00)

Atlas van Historische vestingwerken in Nederland, deel Limburg onder redactie van T. de Kruijf e.a.; uitgave samen met Walburg Pers, Zutphen 1998; 175 blz., geïll. € 23,00 (alleen begunstigers); ISBN 90 5730 048 6.

Atlas van Historische vestingwerken in Nederland, deel Zeeland onder redactie van T. de Kruijf e.a.; uitgave samen met Walburg Pers, Zutphen 2004; 296 blz., geïll. € 30,00 (€ 35,00); ISBN 90 5730 313 2.

Atlas van historische verdedigingswerken in Nederland, Groningen, Friesland en Drenthe onder redactie van T. de Kruijf e.a.; uitgave samen met Stichting Matrijs, Utrecht 2013; 304 blz., geïll. in kl., € 34,95 (€ 39,95); ISBN 978 90 5345 465 7.

Atlas van Historische verdedigingswerken in Nederland, deel Overijssel, Gelderland onder redactie van T. de Kruijf e.a.; uitgave samen met Stichting Matrijs, Utrecht 2019; 472 blz., geïll. in kl., € 40,00 (€ 49,95); ISBN 978-90-5345-556-2.

Verre Forten, Vreemde Kusten, Nederlandse verdedigingswerken overzee, onder redactie van Kees Ampt, Ad Littel en Edwin Paar; uitgegeven samen met Sidestone Press, Leiden 2017. 408 pagina's, geïll in kl., flexibound cover € 24,50 (€34,95); ISBN 978 90 8890 449 3.

Langs Wal en Bastion. Hoogtepunten uit de Nederlandse Vestingbouw, door Joep van Hoof. Matrijs, 1991. 191 pagina´s, geïll.; € 20,00; ISBN 90 5345 004 4.

Kazematten in het Interbellum door H.R. Visser en J.S. van Wieringen, Vestingbouwkundige Bijdragen 2002, uitgegeven samen met Buijten & Schipperheijn, Amsterdam; 168 blz., geïll., € 16 (€ 22,50); ISBN 90 5881 065 8.

Water ter verdediging. Vestingbouwkundige Bijdragen 1993. Zeven artikelen over onderwaterzettingen ter verdediging en over verdedigingswerken bij Wouden-berg, bij Vught en op St. Eustatius; drie boekbesprekingen. € 17,00.

Drijvende stuwen voor de landsverdediging. De geschiedenis van de IJssellinie onder redactie van J.R. Beekmans en C. Schilt. Uitgave samen met de Walburg Pers, tweede druk *printversie*, Zutphen 2013. 208 blz., geïll. in kl., € 16,00 (alleen begunstigers).

Bouwers van Sterke Werken - Nederlandse ingenieurs in het tweede tijdperk van de Tachtigjarige Oorlog, 1605-1648, door Frans Westra. Vestingbouwkundige Bijdragen 2010, uitgegeven samen met Uitgeverij Canaletto / Repro-Holland, Alphen aan den Rijn; 96 blz., geïll. in kl., € 14,00 (€ 19,50); ISBN 978 90 6469 854 5.

Vestinglandschappen in Nederland - Vestingwerken en linies. Toeristische kaart 1 : 200.000, uitgegeven samen met Buijten & Schipperheijn Recreatief, Amsterdam 2007; € 6,00 (€ 9,50); ISBN 978 90 5881 297 1.

Andere uitgaven

Menno van Coehoorn (1641-1704), vestingbouwer - belegeraar - infanterist door drs. J.P.C.M. van Hoof. 96 blz., geb., geïll in zw./wit en kl., € 19,95 (alleen begunstigers); ISBN 90 5345 244 3.

Menno baron van Coehoorn - een veldheer in Wijckel, door drs. A. Reinstra. 184 pagina's, gebonden, geïll. in zw./wit en kl., €7,50; ISBN 978 90 5194 366 5.

Vizier op Fort Voordorp door D.T. Koen. Uitg. Fort Voordorp B.V. € 7,25.

Daniel Heinsius – Het beleg van ´s-Hertogenbosch in 1629 en andere gebeurtenissen uit die tijd door Jan van Boxtel. 224 pagina´s, zw./wit met 6 losse gevouwen kaarten in full colour, formaat 170 x 240 mm, genaaid gebrocheerd; € 19,95.

Het beleg en de inname van Bergen op Zoom en het fort de Roovere in 1747, door Jacob Eggers. Gezamenlijke uitgave van Stichting Vrienden van de West Brabantse Waterlinie en de Geschiedkundige Kring van Stad en Land van Bergen op Zoom. 184 pagina's, vijf losse kaarten, gebonden, € 17,00; ISBN 978-90-6469-834-7.

Vestingen en schansen in Groningen door J.D. Lepage. Matrijs 1994. 160 pagina´s; € 25,00; ISBN 90 5345 057 2.

Vesting Naarden, Hollandse Waterlinie Erfgoedreeks nr 25, door Jeroen van der Werf. Stokerkade cultuurhistorische uitgeverij, 144 pagina's, geïllustreerd in kleur en zw./wit, € 11,50 (€ 15,50)

De Stelling van Amsterdam – Harnas voor de hoofdstad, onder redactie van Paul Vesters. Stichting Matrijs, Utrecht 2003; € 29,95; ISBN 90.5345.210.9.

Kazernes in Nederland, van barak naar paviljoensysteem 1567-1914 door Frank Oosterboer. Uitgeverij Aspekt, 148 pagina's, geïllustreerd in zw./wit en kleur, € 20 (€ 27,50)

Radar in Nederland 1940-1945, tweede herziene druk, door J.R. Verbeek en C.N.J. Neisingh; 468 pagina's, geïllustreerd in zw./wit met plattegronden en ruim 130 foto's, hardcover, € 39,50 (€ 49,90); ISBN: 978-94-638-9692-4

Duitse bunker in het Staelduinse bos, door C.N.J. Neisingh en drs. J.R. Verbeek; € 5,00.

De gietstalen PAG kazemat, Neêrlands Arsenaal No. 12, door Drs. J.R. Verbeek; 35 blz. geïll. in zw/w; € 6

Duitse bunkers aan het Wassenaarse slag, door C.N.J. Neisingh & Drs. J.R. Verbeek, herziene uitgave 2007, 60 blz. geïll. in zw/w; € 6

Het bunkercomplex Rijksdorp te Wassenaar, door C.N.J. Neisingh & Drs. J.R. Verbeek, WVN 15; 52 blz. geïll. in zw/w; € 6

Duitse bunkers op Texel – Stützpunktgruppe Texel 1940-1945 door Paul Dijkstra; eigen uitgave, 2015. 160 pagina´s, gebonden, geïll. in zw./wit; € 20,00 (€ 25,00); ISBN 978 90 8233 470 8.

De Atlantikwall op Schouwen-Duiveland - Planning en realisatie 1940-1945 door P.C. Heijkoop & J. Rijpsma. 240 pagina´s, gebonden, geïll. in zw./wit; € 17,50 (€ 26,50); ISBN 978.90.78012.07.8.

Wandelen langs de Atlantikwall in Zuid-Holland, 10 rondwandelingen langs militair erfgoed door A. van Beveren, J. Rijpsma en N. Warmerdam. 143 pagina's, paperback, afm. (h x b) 21 x 12,5 cm, geïll. in zw./wit en kl. met vele foto's en kaarten; € 12,00 (€ 14,95).

Van de serie *Maastrichts Silhouet:*
De Werken, door R. van der Heijden en J.V.H. Notermans: € 2,50 (€ 7,00).

Drie Drentse Schansen, door Hans van Westing. Een uitgave in de reeks Groningen Archaeological Studies met historische en archeologische gegevens over de Zwartendijksterschans, de Emmerschans en de Katshaarschans. geïll. in kl., € 15,75 (€ 22,50).

A Dictionary on Modern Fortification door Rudi Rolf (PRAK Publishing, Middelburg). Formaat 21 x 26, 464 pagina's; 480 plattegronden en 130 foto's + kaart Europa (72 x 102 cm); € 20,00 (€ 30,00).

Andere artikelen *(uitsluitend voor begunstigers en donateurs)* Embleemspeldje € 6,00; stichtingsdas, groen € 7,00 - blauw € 10,00.