

CULEMBORGSE 'VOETNOTEN'

Het Spoel en Everdingen

Twee forten in de nieuwe hollandse waterlinie



Historisch halfjaarbericht 1999 - 22

Genootschap A.W.K. Voet van Oudheusden

Redactioneel

Uw bijdragen kunt u toesturen aan het redactieadres, bij voorkeur op een 3,5 inch diskette (WordPerfect, versies 5.0 of 5.1). Illustratie-suggesties zijn zeer welkom.

De laatste Voetnoot van dit jaar staat in het teken van 'het water'. Het water als verdedigingsmiddel, zoals in de Nieuwe Hollandse Waterlinie, de strijd tegen het water door middel van dijk aanleg en het water om brand te blussen.

Eind 1999 hoopt het Polderdistrict Tielers- en Culemborgerwaarden de verbetering van de Lekdijk tussen Beusichem en Fort Everdingen af te ronden. De natuurontwikkeling in de Beusichemse waard, Baarsenwaard en Goilberdingerswaard zal in 2000 worden gerealiseerd. Bij de advisering en begeleiding van het dijkverbeteringsplan is ons Genootschap nauw betrokken geweest. Daarbij hadden niet alleen de cultuurhistorische aspecten, maar ook de natuurontwikkeling in de bovengenoemde uiterwaarden onze bijzondere aandacht. Een en ander heeft er onder meer toe geleid dat de Kleine Lek en de vroegere verbinding tussen de Ronde Haven en de Kleine Lek weer zijn uitgebaggerd. Deze integratie van cultuurhistorische elementen in het natuurontwikkelingsproject voor de Baarsenwaard werd op de studiedag van het NCM (Nationaal Contact Monumenten) zelfs als voorbeeld gesteld.

Ons redactielid en historicus Hans Lagers beschrijft de forten Everdingen en het Spoel, die aan de Goilberdingerdijk liggen en ook in de verbetering van de Lekdijk zijn opgenomen. Dr. Aart Bijl heeft zijn lezing over de Diefdijk van 23 februari j.l. op papier gezet, zodat u deze nog eens kunt nalezen. Ons redactielid en archivaris Ron van Maanen geeft een tijdsbeeld van de brandspuitenfabriek van Kronenburg, die ooit in de Achterstraat te Culemborg was gevestigd.

Inhoudsopgave

Het Spoel en Everdingen.

Twee forten in de nieuwe hollandse waterlinie.

HANS LÄGERS

De Diefdijk, het slot op de achterdeur van Holland.

Een geschiedenis van zeven eeuwen diefdijk (1284-heden).

DR. AART BIJL

Een Culemborgse brandspuit in Varikse dienst (1930-1955).

R.H.C. VAN MAANEN

Het Spoel en Everdingen

Twee forten in de Nieuwe Hollandse Waterlinie*

Even ten westen van Culemborg liggen twee verdedigingswerken, die deel hebben uitgemaakt van de voormalige Nieuwe Hollandse Waterlinie. Het betreft het zogeheten Werk aan het Spoel, dat in eerste aanleg uit 1794 dateert, en het fort Everdingen, gebouwd in de jaren 1842-1849. Met de benaming 'Hollandse Waterlinie' werd eertijds een verdedigingsstelsel aangeduid dat het westen van ons land door middel van inundaties (onderwaterzettingen) en vestingwerken moest behoeden voor een inval door een vijandelijke legermacht.

Het water heeft in Nederland van oudsher een belangrijke rol gespeeld bij de verdediging. Reeds in de middeleeuwen werden steden en kastelen beschermd door een of meerdere grachten. Dat deze grachten dikwijls een moeilijk te nemen barrière vormden, ondervond ook de

De Nieuwe Hollandse Waterlinie. De ligging van de forten Everdingen en het Spoel is aangeduid met een asterisk.



hertog van Alva aan het begin van de Tachtigjarige Oorlog. In een brief aan de Spaanse koning Filips II schreef de landvoogd onder meer: 'Om alle oorden, ja zelfs het allerellendigste gat, ligt een greppel vol water, waar eerst een brug over moet worden gebouwd voor men kan oversteken'. Uit de Tachtigjarige Oorlog dateren tevens de eerste inundaties op grotere schaal. Wellicht het bekendste voorbeeld is de belegering van Leiden in 1574, waarbij deze stad uiteindelijk werd gered door de inundatie van het omliggende plateland.

Gedurende de eerste decennia van de Tachtigjarige Oorlog bepaalde de verdediging zich nog hoofdzakelijk tot

het versterken van steden die bestuurlijk, economisch en/of militair van belang waren. In de loop van de zeventiende eeuw verschoof het accent echter steeds meer naar de aanleg van verdedigingslinies, die grotere gebieden tegen een inval konden beschermen.

De eerste waterlinies

In 1629 viel een vijandelijk leger onder bevel van graaf Montecucoli de Veluwe binnen en nam vervolgens de stad Amersfoort in. Op aandringen van stadhouder Frederik Hendrik werd nu in aller ijel een verdedigingslijn ingericht langs de Vaartse Rijn en de Vecht 'tot defentie van het Neder-Sticht ende Hollandt'. Deze zogenoemde Utrechtse Linie werd versterkt met inundaties en een aantal inderhaast opgeworpen fortificaties. Frederik Hendrik had ook reeds plannen ontwikkeld voor een tweede linie langs de lijn Schoonhoven-Oudewater-Woerden-Nieuwersluis, een Hollandse Waterlinie, die zou moeten aansluiten op de Utrechtse Linie. De deugdelijkheid van deze Utrechtse linie werd overigens niet op de proef gesteld: door de verovering van de Duitse stad Wezel door Nederlandse troepen dreigde Montecucoli van zijn thuisbasis te worden afgesneden, zodat hij snel moest terugtrekken.

In april 1672 verklaarden Frankrijk en Engeland de Nederlandse Republiek de oorlog, en nog in diezelfde maand zette een groot Frans leger van 150000 man zich in beweging. Nadat de Franse troepen onder persoonlijk toezicht van koning Lodewijk XIV op 12 juni bij Lobith de Betuwe waren binnengevallen, maakte een snel aangelegde schipbrug nabij Arnhem ook een opmars in de richting Utrecht mogelijk. Besprekingen tussen de Staten van Holland en die van Utrecht om te komen tot een gemeenschappelijke verdedigingslinie, leverden evenwel geen resultaat op. De provincie Holland besloot nu op eigen houtje een provisorische waterlinie langs haar oostgrens aan te leggen. Deze Hollandse Waterlinie strekte zich uit van Muiden via Woerden en Gorinchem tot Heusden, en bleek uiteindelijk sterk genoeg om een verdere opmars van de Fransen tot staan zou brengen. De stad Utrecht bleef ten oosten van de linie echter vrijwel onbeschermd en viel dan ook prompt in Franse handen. In 1673 keerde het tij. Stadhouder Willem III kon met steun van bondgenoten in de tegenaanval gaan en in het najaar waren de Fransen genoodzaakt het Nederlandse grondgebied te ontruimen.

De werking van de Hollandse Waterlinie bleek niet alleen zeer doeltreffend, maar was bovendien verbluffend van eenvoud. Bij de nadering van de vijand werden op een aantal plaatsen dijken doorgestoken en sluisen geopend, waardoor een reeks van aaneensluitende polders onder water kwam te staan. Doorgaans reikte de inundatie niet verder dan ca. 50 centimeter diep, te weinig om het water met behulp van boten over te steken. Waden ging evenmin, want dit werd prak-



Fransse troepen onder
generaal Daendels trekken
in januari 1795 over de
bevroren Waal.

Ets van J. Bemmie naar
Dirk Langendijk (Atlas
van Stolk, Rotterdam).

tisch onmogelijk gemaakt door de talloze, nu onzichtbare sloten. De indringers waren derhalve genoodzaakt zich te verplaatsen over de dijken en langs de hoger gelegen, niet inundeerbare terreinstroken, waar zij een gemakkelijk doelwit voor de verdedigers vormden. Bovendien waren op de meest kwetsbare punten in de linie versterkingen aangelegd, terwijl de toegangen via vaarten en kanalen werden bewaakt door zogeheten uitleggers: platboomde vaartuigen waarop een of meerdere stukken geschut waren geplaatst.

Ondanks de vele voordelen die een inundatie bood aan de verdedigers, bestonden er echter ook enige nadelen. Niet alleen vergde het onderwaterzetten – naar gelang de grootte van het te inunderen gebied – de nodige tijd, maar ook was men bij de inlaatpunten afhankelijk van het peil van het buitenwater. Zo werd op 19 juni 1672 de Noorder Lekdijk doorgestoken nabij Willige Langerak, waardoor de Lopikerwaard grotendeels onder water moest komen te staan. Het water in de Lek stond echter zo laag dat de inundatie van de waard niet erg wilde vloten. Gelukkig stak er op 18 juli een hevige zuidwesterstorm op, die enkele dagen aanhield. Deze storm stuwde het water in de Lek voldoende op om de inundatie net op tijd voor de naderende Fransse troepen te voltooien.

Een onderwaterzetting bracht bovendien altijd schade toe aan de landerijen. Vooral landeigenaren en boeren wilden de militaire autoriteiten om die reden nog wel eens dwars zitten. Zo kwam het herhaaldelijk voor dat een geïnundeerd gebied door hen werd afgetapt, met als gevolg dat dit na korte tijd weer droog stond. Ook kon het water in een strenge winter bevrozen, waardoor het geïnundeerde terrein goed begaanbaar werd voor de aanvallers.

Dit laatste gebeurde in 1794, toen een Frans leger onder bevel van generaal Pichegru een inval deed in Staats-Vlaanderen en Staats-Brabant. De verdediging van Brabant steunde hoofdzakelijk op de vestingen Bergen op Zoom, Breda en 's-Hertogenbosch met de daartussen gelegen inundaties, de zogeheten Zuider Waterlinie. Ook waren er inundaties gesteld in het zuidelijke deel van de Hollandse Waterlinie, met name in de Neder-Betuwe ten oosten van de Diefdijk, in het westen van de Tielcr- en Bommelerwaard en in een gebied rond Woudrichem. Achter deze linie werd nog een tweede, van Nieuwpoort tot Gorinchem, achter de hand gehouden. Medio december viel echter een strenge vorst in, waardoor de inundaties bevroren raakten en de Fransen vrijwel geheel Brabant konden overmeesteren. In januari 1795 trok Pichegru over de eveneens bevroren grote rivieren Utrecht en Holland binnen, waarna de overige provincies in korte tijd konden worden bezet.

Het Spoel

De benaming 'Het Spoel' duikt reeds op aan het begin van de achttiende eeuw. Op deze plaats, gelegen op een tweetal kilometer ten westen van Culemborg, kwam in die jaren een waterstaatkundige aanleg tot stand die een einde moest maken aan de destijds veelvuldig terugkerende wateroverlast in het Culemborgse Veld. De geschiedschrijver Voet van Oudheusden vermeldt in zijn *Historische Beschryvinge van Culemborg* uit 1753 over deze aanleg het navolgende: 'In den Jaere 1701. is door eenige uit de Regeeringe een Werk doorgedrongen, dat het Graefschap [Culemborg] nog heugt. Vermits de Wael en Merwe, en by gevolg ook de Linge, wegens het verstoppen en verzanden van den rechter arm van den Rhyn by Schenckeschans, altoos zeer hoog en vol waters waren, in zoo verre, dat de Molens, aen de Vliet en den Horn geplactst, het Binne-water tot die hoogte niet konden opmaelen, zoo dat het Broek of de laege Landen gemeenlyk onder water stonden, en de Rivier de Lek zoo laeg, dat dezelve niet meer vaerbaer was, wierd goed gevonden de Waterlosing op dezelve te maeken. Men verkoos daer toe de Plaets genaemt het Spoel, omme aldaer een Sluis in den Lekdyk te leggen, en de Molens op te richten. (...) Men groef een wyde Mole-vliet, bezette die met hooge Kaden, men groef den Dyk door, en bouwde een zwaere Steene Sluis. De Molens, die op de Vliet hadden gemaelen, wierden hier gebragt en geplactst. Men bouwde



Het dichten van de coupeure in de Zuider Lekdijk, links de batterij aan het Spoel.
Anonieme aquareel uit 1795 (Museum Elisabeth Weeshuis, Culemborg).

voor en agter Molens, en men was met deeze nieuwe Water-losinge zeer in de schik'.

Het succes van deze uitwateringssluis was overigens slechts van korte duur. In 1707 brak de Waaldijk door bij Pannerden, waardoor het Pannerdens Kanaal ontstond en de Nederrijn en de Gelderse IJssel meer water gingen afvoeren. Hiermee steeg ook het peil in de Lek, als gevolg waarvan de sluis bij het Spoel het overtollige water niet langer kon lozen. 'Daer stonden doe de Molens stil en konden niet maelen, het laege Land was gestadig onder water, zoo dat men eindelyk is gedwongen de Molens weer op derzelver oude standplaats te brengen, om weer op de oude Vliet te maelen, en het Water door den Horn in de Linge, als van ouds, te lossen'.

In de oorlogswinter 1794-1795 heeft het Spoel een belangrijke rol gespeeld bij het in werking stellen van de Hollandse Waterlinie. In het begin van oktober 1794 kwam stadhouder Willem V naar Culemborg, vergezeld van de inspecteur van de Hollandse fortificatiën De Bock, die een plan had gemaakt om de Zuider Lekdijk bij het Spoel door te graven. Doel van de te maken 'coupure' was het stellen van inundaties tussen de Lek en de Linge, ten einde een Franse aanval op de provincie Holland te bemoeilijken. De voor dit werk benodigde arbeidskrachten dienden te worden geleverd door de stad Culemborg. Nadat Willem V - tevens graaf van Cul-

emborg – een schadevergoeding in het vooruitzicht had gesteld, werd op maai-
veldhoogte een coupure in de dijk gegraven met een lengte van zes Rijnlandse
roeden (ca. 23 meter). Op 6 november kon de Culemborgse stadswerkmeester Van
Soelen rapporteren dat er water door de coupure naar binnen stroomde.

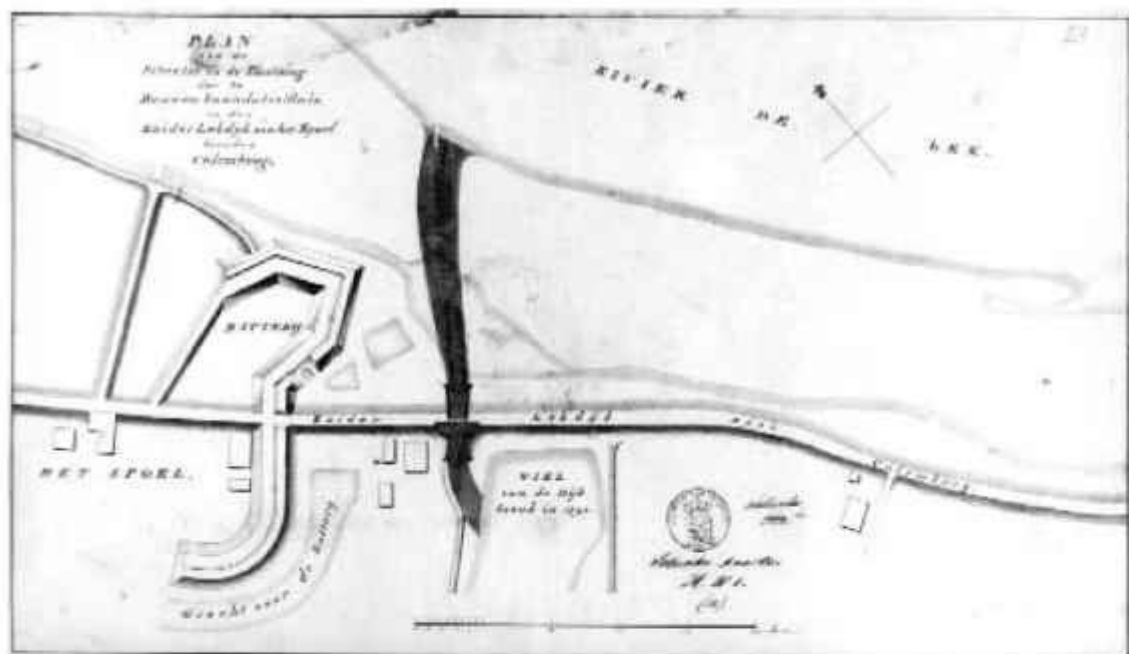
Om te verhinderen dat de Fransen de inundatie-inlaat weer zouden dichtten,
werd aan de westzijde van de coupure tevens een artillerie-opstelling ingericht.
Deze batterij, welke was omgeven door een aarden wal, werd voorzien van tien
vuurmonden en kreeg bovendien een zeer sterke bezetting. In december 1794
waren in het Spoel en in het nabij gelegen dorp Everdingen enkele detachementen
cavalerie gelegerd, alsmede het eerste bataljon Oranje-Nassau, bestaande uit 335
militairen. Bij deze 'post' aan het Spoel moet in januari 1795 ook daadwerkelijk
strijd zijn geleverd. Uit een aantekening in een register van de pastoor van de
rooms-katholieke gemeente Everdingen blijkt namelijk dat daar soldaten zijn
begraven die waren gesneuveld bij de verdediging van de batterij.

Nadat kort tevoren de laatste Engelse hulptroepen Culemborg via de Lekpoort
hadden verlaten, trok op 12 januari 1795 de voorhoede van het Franse leger door de
Zandpoort de stad binnen. Een van de eerste maatregelen van de nieuwe macht-
hebbers betrof de volledige ontmanteling van de batterij aan het Spoel. De achter-
gebleven kanonnen en munitie werden overgebracht naar de Culemborgse
geweerfabriek en aldaar in verzekerde bewaring gesteld. De palen die voor de ver-
sterking waren gebruikt, alsmede het rijswerk en de schanskorven, werden benut
voor het dichtten van de coupure in de Lekdijk. Mede als gevolg van de aanhou-
dende vorst konden deze laatste werkzaamheden overigens pas in april 1795
worden voltooid.

De Nieuwe Hollandse Waterlinie

Tijdens de periode van Franse overheersing (1795-1813) werden de grondslagen
gelegd voor een meer oostwaarts gelegen Hollandse Waterlinie, waarbinnen nu
ook de stad Utrecht zou komen te liggen. Het initiatief hiertoe werd genomen
door niemand minder dan keizer Napoleon. Deze zag zich namelijk voor het pro-
bleem gesteld hoe de natuurlijke verdedigingslinie van het toenmalige Franse
keizerrijk, welke werd gevormd door de Rijn, verder naar het noorden moest
worden doorgetrokken. Napoleon gaf uiteindelijk de voorkeur aan een met inun-
daties beveiligde defensielijn van Gorinchem tot Naarden. Met de nadere uitwer-
king van deze linie werd een commissie belast die onder leiding stond van de
toenmalige minister van Oorlog C.R.T. Krayenhoff. Als gevolg van de incenstor-
ting van het Franse keizerrijk konden Krayenhoff's plannen echter niet worden
verwezenlijkt.

Op voorstel van Krayenhoff – inmiddels onder koning Willem I benoemd tot



De batterij aan het Spooi met de waaiersluis. Plattegrond uit 1815 (Algemeen Rijksarchief, Den Haag).

Inspecteur-Generaal der Fortificatiën – werd in 1815 alsnog een begin gemaakt met de aanleg van de nieuwe verdedigingslinie. Deze linie stond aanvankelijk bekend als de Utrechtse Linie, maar werd in later jaren aangeduid als de Nieuwe Hollandse Waterlinie, ter onderscheiding van de meer westelijk gelegen (Oude) Hollandse Waterlinie. Evenals deze laatste, steunde de Nieuwe Hollandse Waterlinie op uitgebreide inundaties, waarbij forten en batterijen de niet inundeerbare terreinstroken (de zogenoemde *accessen*), de inlaatpunten en de waterkeringen moesten beschermen. De belangrijkste bouwactiviteiten ten behoeve van de Nieuwe Hollandse Waterlinie vonden plaats in de perioden 1815-1825, 1840-1860, 1867-1870 en 1874-1880.

Gedurende de eerste periode concentreerde de aandacht zich op de aanleg van een fortenstelsel ten oosten van de stad Utrecht, alsmede op de bouw van een aantal inundatiesluizen. Deze sluizen moesten, in tegenstelling tot de tot dan toe gebruikelijke dijkcoupures, een betere beheersing van het binnenstromende water mogelijk maken. Daartoe werd het tussen de Lek en de Waal gelegen gebied onderverdeeld in een tweetal ‘kommen’. De noordelijke kom tussen de Lek en de Linge kon onder water worden gezet door middel van een waaiersluis bij het Spooi, terwijl het land tussen de Linge en de Waal zou worden genundeerd via een sluis bij Dalem. Beide kommen konden tevens worden gevuld met water uit de Linge, binnengelaten via twee waaiersluizen bij Asperen. Het bijzondere van dergelijke waaiersluizen – een uitvinding van de toenmalige Inspecteur-Generaal van de Waterstaat Jan Blanken Jzn – was gelegen in het feit dat de sluisdeuren ook tegen

hoog water in konden worden geopend of gesloten. Deze drie waaiersluizen bij Asperen en het Spoel kwamen gereed in 1815.

In ditzelfde jaar verrees ter dekking van de inundatie-inlaat bij het Spoel, ongeveer ter plaatse van de in 1795 geslechte redoute, opnieuw een aarden verdedigingswerk. De grond waarop dit zogenoemde Werk aan het Spoel was gelegen, kwam onder het beheer van de Eerst-aanwezende Ingenieur te Gorinchem. Reeds in 1818 werd de versterking echter aan het Domein overgegeven, onder voorwaarde dat het 'materieel beheer' aan het Departement van Oorlog bleef en dat de aardwerken onder profiel dienden te worden gehouden.

Met deze laatste bepaling werd kennelijk al spoedig de hand gelicht, want in 1835 bleken de buitenglooiingen door overstroming te zijn afgeslagen; ook werden de binnenzijden van de wallen benut voor het weggraven van aarde. Voorts waren de grachten volgeslibd en beplant, en waren delen van de buitendijkse gracht door aangrenzende eigenaren afgeheind en in gebruik genomen. In 1848 nam de Eerst-aanwezende Ingenieur de gronden van het Werk aan het Spoel weer van het bestuur der Domeinen over. Hierna is de versterking hersteld en verbeterd, terwijl tevens de grenzen met de omliggende eigenaren opnieuw werden vastgesteld. Een van deze eigenaars weigerde overigens mee te werken, met het argument dat zijn gronden in 1794 zonder betaling zouden zijn onteigend.

Het fort Everdingen

In de periode 1825-1840 werd weinig gedaan aan de uitbouw van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Gedurende de eerste vijf jaren ging de aandacht van het Departement van Oorlog voornamelijk uit naar de aanleg van verdedigingswerken in de Zuidelijke Nederlanden. De verwickelingen rond de in 1830 uitgebroken Belgische Opstand zorgden voor een verdere vertraging. De Tiendaagse Veldtocht (2-12 augustus 1831) was weliswaar een geslaagde expeditie, maar leidde tevens tot een militaire interventie van Frankrijk en Engeland. In ons land bereidde men zich op het ergste voor: om de Belgen en hun eventuele helpers de doorgang te beletten, werden zelfs de zuidelijke waterlinies weer in werking gesteld. Als gevolg hiervan hebben grote delen van Zeeland, Noord-Brabant en Limburg gedurende een reeks van jaren blank gestaan.

Pas na de erkenning van de Belgische onafhankelijkheid in 1839 kwam de Nieuwe Hollandse Waterlinie opnieuw in de belangstelling. De hierop volgende periode 1840-1860 zou men kunnen bestempelen als de periode van de torenforten. Gebleken was namelijk dat de aarden wallen van de bestaande verdedigingswerken onvoldoende bescherming boden tegen een vijand die deze door middel van een massale bestorming zou trachten te overmeesteren. Ook bestond er behoefte aan een betere legering van de manschappen bij een langdurige bezetting

en een veilige berging van munitie, wapens en uitrusting. Ten einde hierin te kunnen voorzien, ging men na 1840 over tot de bouw van 'bomvrije' wachtgebouwen. Dit waren in de grotere forten doorgaans gemetselde ronde torens met een doorsnede van 30 tot 40 meter en anderhalf tot twee meter dikke muren. Deze torens bestonden uit meerdere verdiepingen, waarvan de bovenste uitstak boven de omwalling van het fort of de te beschermen rivierdijk. Hierdoor was het mogelijk het omliggende terrein goed te overzien en door middel van geschut dat op het dak kon worden geplaatst, zonodig onder vuur te nemen. Vooral dit laatste vormde bij bochtige dijken vaak een groot probleem. Als eerste werd in de jaren 1841-1848 aan de Noorder Lekdijk bij Tull en 't Waal het torenfort Honswijk gebouwd.

In 1842 werd een begin gemaakt met de aanleg van het fort Everdingen, gelegen op de kruising van de Zuider Lekdijk en de Diefdijk. Nadat het fort in 1845 was opgeleverd als een aarden verdedigingswerk, werd het in de jaren 1845-1849 voorzien van een ronde bomvrije toren, met een doorsnede van 41 meter en anderhalf tot twee meter dikke gemetselde muren. Deze toren bestond uit een kelder verdieping, welke gedeeltelijk was voorzien van gewerschietgaten, een gelijkvloerse etage met houwitser- en gewerschietgaten en een eerste verdieping met kanon- en gewerschietgaten. Op het dak bevond zich een aarden batterij met een vuurhoogte van 16,1 meter +N.A.P. Het metselwerk van de torenwanden reikte tot

Het fort Everdingen. In het midden de bomvrije toren met contrasorgalerij; buitenslijks een loopgravenstelsel met groepschuilplaatsen, aangelegd tijdens de Eerste Wereldoorlog.
Luchtfoto uit ca. 1925 (Sectie Luchtmachtshistorie van de Staf Bevelhebber der Luchtsrijdkrachten, Den Haag).



14,9 meter +N.A.P. en was over een hoogte van circa 4 meter zichtbaar uit het voor-terrein. Aanvankelijk lag rond de toren ook nog een smalle gracht met ophaalbrug. De voornaamste taak van de forten Everdingen en Honswijk bestond uit het afsluiten van de Lek en de langs deze rivier gelegen dijken en uiterwaarden.

Verboden kringen

Ten einde een beter uitzicht en een vrij schootsveld te verkrijgen, werd in 1853 de *Kringenwet* ingevoerd, 'houdende bepalingen betreffelijk het bouwen, planten en het maken van andere werken binnen zekeren afstand van Vestingwerken van den Staat'. Op grond van deze wet waren voortaan rond alle belangrijke forten zogeheten 'verboden' kringen van kracht. Rondom ieder vestingwerk lagen drie kringen, namelijk een op 300, een op 600 en een op 1000 meter, waarbinnen zeer strenge bouwvoorschriften golden.

Binnen de kleinste kring mocht uitsluitend in hout worden gebouwd. In de tweede kring was het toegestaan 'gebouwen en getimmerten te plaatsen, waarvan de dekking naar verkiezing kan worden gemaakt, en welke gebouwen en getimmerten van steenen voeten niet hooger dan vijf palm [d.i. 50 centimeter] boven den beganen grond, en van gemetselde stookplaatsen en schoorsteenen zullen

Interieur van de bomvrije toren op het fort Everdingen (coll. J. de Zee).



Houten boerderij aan de
Goilberdingerdijk 39. Foto
uit ca. 1975 (coll. A.
Kreizer).



mogen voorzien zijn, maar voor het overige uit verbrandbare stoffen zijn samengesteld'. In de buitenste kring waren in principe alle bouwmaterialen geoorloofd, maar in geval van oorlog of mobilisatie konden op last van de militaire bevelhebber alle aanwezige gebouwen, bomen en andere obstakels zonder enige vorm van proces worden opgeruimd.

Een houten boerderij aan de Goilberdingerdijk 39, even ten oosten van het Werk aan het Spoel, vormt nog een herinnering aan deze Kringenwet. Dit boerderijtje verkeert thans in een zeer bouwvallige staat, maar zal naar verluidt binnen afzienbare tijd worden gerestaureerd.

Militaire ontwikkelingen in de 19de eeuw

De invoering van het zogeheten 'getrokken' geschut omstreeks 1860 maakte alle nieuwe en verbeterde forten echter op slag weer verouderd. Vanaf die tijd werden kanonslopen namelijk voorzien van een spiraalvormig profiel, dat de kogels een roterende beweging gaf. Als gevolg hiervan kregen deze een grotere kracht, een stabielere baan en daarmee een betere trefkans. Met behulp van dit geschut konden projectielen nu over een tweemaal zo grote afstand als voorheen worden afgevuurd. Samen met de invoering van de puntgranaat met springlading was de uitwerking dermate groot dat het weerstandsvermogen van de toenmalige verdedigingswerken sterk verminderde. Met name de hoog boven het landschap uitrijzende torenforten met hun als bomvrij gekwalificeerde metselwerk konden door



Fort Everdingen, de binnenzijde van de contrascarpgalerij (coll. J. de Zee).

het getrokken geschut vrij eenvoudig worden kapotgeschoten.

De toegenomen dracht van de projectielen had onder meer tot gevolg dat een in de frontlijn liggende stad als Utrecht voortaan op grotere afstand moest worden verdedigd. In de jaren 1867-1870 werd daarom rond Utrecht een meer vooruitgeschoven verdedigingslinie aangelegd, welke uit vier forten bestond. Bij het ontwerp en de constructie van deze forten werd gebruikt gemaakt van de nieuwste ervaringen op het gebied van de vestingbouw.

De invoering van het getrokken geschut had tevens als consequentie dat de nog maar kort tevoren opgeleverde torenforten moesten worden aangepast: de torens waren immers te kwetsbaar geworden. Deze aanpassing bestond in de

Fort Everdingen, de bomvrije toren met contrascarpgalerij (coll. J. de Zee).



Fort Everdingen, munitiehoop en munitiemissen in een van de remises (coll. J. de Zee).





meeste gevallen uit de aanleg van een zware gronddekking aan de buitenzijde van de toren, waarmee het vrijeschootsveld van de meeste vuurmonden evenwel verloren ging. Dit gebrek aan vuurkracht compenseerde men weer door elders op het fort nieuwe geschutopstellingen in te richten, welke door afzonderlijke grondlichamen waren beveiligd. Ook werd van sommige torens, waaronder die van het fort Honswijk, de bovenste verdieping afgebroken.

Tijdens de Frans-Duitse oorlog (1870-1871), toen de forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie in staat van verdediging werden gebracht, kwamen overigens nog andere tekortkomingen aan het licht. Vooral het ontbreken van

voldoende dekkingsmogelijkheden voor manschappen en materieel was evident. In dit gemis werd gedurende de jaren 1874-1880 voorzien: uit deze periode dateren de op alle forten aangebrachte bomvrije kazernes en munitiemagazijnen met gronddekkingen van enkele meters dik.

Parallel hieraan verliepen de werkzaamheden ter algehele verbetering van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, welke plaatsvonden binnen het kader van de Vestingwet van 1874. Krachtens deze wet kwam de kern van de verdediging, meer nog dan voorheen, in het westen van ons land te liggen. Fortificaties in dit gebied – later aangeduid als de 'Vesting Holland' – dienden te worden uitgebreid en gemoderniseerd, vestingen in het noorden, oosten en zuiden zouden goedgelees verdwijnen. Daar bleven alleen verdedigingswerken gehandhaafd die een vijandelijke opmars konden vertragen.

In 1874 werd een begin gemaakt met de modernisering van het fort Everdingen. Ter bescherming van de toren bouwde men aan de noord-oostzijde een zogeheten *contrescarpgalerij*: een ringvormig gebouw van dik metselwerk, dat aan de buitenkant werd voorzien van een zware gronddekking. In de *contrescarpgalerij* werden remises (schuilplaatsen voor geschut) aangebracht, die door middel van liften vanuit de onderliggende magazijnen konden worden bevoorrad met munitie. Een gedeelte van de schietgaten in de toren werd dichtgemetseld, terwijl in de fortwal vijf bomvrije gebouwen met aarden dekking verrezen. Tegelijkertijd werden de inundatiemiddelen ten zuiden van de Lek verbeterd. Zo werd aan de oostzijde van het fort Everdingen een nieuwe stenen inlaatsluis gebouwd. Via deze



Het Werk aan het Spoel. Oostelijk van het fort de thans verlaten waaersluis. Luchtfoto uit ca. 1925 (Sectie Luchtmachthistorie van de Staf Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten, Den Haag).

sluisbeer kon het rivierwater vanuit een toeleidingskanaal door de Goilberdingervaard naar een – eveneens nieuw aangelegd – inundatiekanaal worden geleid. Al deze werkzaamheden vonden plaats tussen 1874 en 1879.

Het Werk aan het Spoel werd in de jaren 1876-1879 voorzien van vier bomvrije gebouwen met aarden dekking. Ook werd ten zuiden van de uit 1815 daterende waaersluis een inundatiekanaal met kwelkom gegraven, terwijl rond de zuidelijke helft van het fort een nieuwe weg werd aangelegd. Via deze rondweg kon het verkeer in tijden van mobilisatie of oorlog om het Werk heen worden geleid.

Ten slotte werden in 1879 direct ten zuiden van het fort Everdingen nog drie aarden *emplacements* op het westelijke talud van de Diefdijk aangelegd. Deze geschutbanken bestreken de Prijsseweg en de niet inundeerbare terreinstrook aan de binnenzijde van de Zuider Lekdijk.

Overigens vormde de spoorweg Utrecht-Culemborg-Waardenburg, die in 1868 werd geopend, een aanzienlijke verzwakking voor deze sector. Onder dekking van de hoge spoordijk kon een mogelijke vijand zijn aanvalsbatterijen immers ongezien in stelling brengen en van hieruit de forten Honswijk, Everdingen en het Spoel beschieten.

De Nieuwe Hollandse Waterlinie was nog maar nauwelijks gereed en volgens

Uitlegger met kanon op speciale uitlegger-afzuit.
Foto uit ca. 1890 (coll. J. de Zee).



de eisen des tijds ingericht, of zij was al weer verouderd. In de jaren na 1885 werden namelijk nieuwe granaten ingevoerd met een brisante springlading. Het tot dusver in granaten toegepaste buskruit werd vervangen door modernere springstoffen als trotyl en pikrinezuur, die een tien tot vijftien maal grotere uitwerking hadden. De forten met hun 'bomvrije' gebouwen waren tegen een dergelijk geweld niet meer opgewassen en verloren daarmee hun waarde als goed beveiligde artillerieopstellingen. Wel bleven zij een rol spelen als steunpunt voor de infanterie; zo leenden de hoge wallen zich uitstekend voor de aanleg van loopgraven en observatieposten. Een en ander bracht met zich mee dat na 1885 geen belangrijke wijzigingen meer werden aangebracht aan de forten in de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

De introductie van de brisantgranaat resulteerde uiteindelijk in een geheel nieuwe verdedigings- en opstellingstactiek. Ten einde de trefkans te verkleinen, moesten het zware geschut en de manschappen voortaan worden ondergebracht in versterkingen van hout en aarde, welke verspreid tussen en achter de forten lagen. Omdat het aanleggen van dergelijke veldversterkingen in vredetijd echter een zeer kostbare aangelegenheid was (niet alleen moest veel civiele grond worden aangekocht of gepacht, maar de versterkingen moesten ook worden onderhouden!), kon men hiertoe pas overgaan tijdens een mobilisatieperiode. Dit geschiedde dan ook voor het eerst in 1914.

De beide Wereldoorlogen

Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd in de Nieuwe Hollandse Waterlinie een groot aantal veldversterkingen voor artillerie, infanterie en munitieopslag gebouwd. Deze bestonden uit zware balken, planken en (in sommige gevallen) uit stukken spoorrails en waren alle voorzien van een gronddekking. In de loop van de oorlog werd de linie allengs uitgebreid met prikkeldraadversperringen en loopgraven. Zo werd in de niet inundeerbare uiterwaarden bij het fort Everdingen een loopgravenstelsel aangelegd met een lengte van enige honderden meters.

De moordende artilleriebeschietingen aan het loopgravenfront in Frankrijk en België hadden echter ook gevolgen voor het Nederlandse verdedigingsstelsel. De tot dusver gebruikelijke veldversterkingen van hout en aarde waren niet in staat om dergelijke zware beschietingen te doorstaan. Dit leidde ertoe dat de Nieuwe Hollandse Waterlinie vanaf 1915 werd uitgebreid met een groot aantal schuilplaatsen van beton. Een vrij algemeen voorkomend type schuilplaats uit dat jaar was samengesteld uit losse platen gewapend beton. Door een aantal naast elkaar geplaatste segmenten te verbinden met stangen, waartoe gaten in het beton waren uitgespaard, kon zo'n schuilplaats iedere gewenste lengte krijgen. Deze constructie uit losse onderdelen, die noodzakelijkerwijs leidde tot het gebruik van dunwandige elementen met een lichte wapening, maakte het geheel evenwel kwetsbaar voor directe treffers en zware granaatscherven.

Groepsschuilplaatsen langs de Diefdijk, aangelegd tijdens de mobilisatie van 1939-1940 (foto auteur).



Vanaf 1916 werden daarom zwaardere monolietconstructies van gewapend beton toegepast, die beter bestand waren tegen granaatslagen. In het laatste mobilisatiejaar 1918 vond zelfs nog een aanzienlijke versterking van de Nieuwe Hollandse Waterlinie plaats. Op de belangrijkste accessen werd een groot aantal granaatvrije groepsschuilplaatsen van zwaar gewapend beton gebouwd. Zo verschenen bij het fort Everdingen achttien schuilplaatsen van dit zogeheten 'type 1918': tien voor elf manschappen en acht voor vier manschappen, die daar in zittende houding het artillerievuur moesten doorstaan.

Als gevolg van de militaire ontwikkelingen tijdens de Eerste Wereldoorlog, waaronder niet in de laatste plaats het gebruik van vliegtuigen, was overigens wel duidelijk geworden dat de strategische waarde van de Nieuwe Hollandse Waterlinie (sinds 1922 officieel aangeduid als 'Oostfront van de Vesting Holland') sterk was gedaald. Deze werd nog verder aangetast door de na-oorlogse bezuinigingen op het defensiebudget, die ertoe leidden dat aan de verdedigingswerken niet meer dan het allernoodzakelijkste onderhoud werd verricht. De forten zelf werden nog voornamelijk gebruikt als opslagplaats voor artillerie, munitie en geniemateriaal.

Aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog werd de Nieuwe Hollandse Waterlinie onder dreiging van een Duitse inval opnieuw versterkt. Tussen september 1939 en maart 1940 verrezen er tientallen groepsschuilplaatsen van gewapend beton (zogeheten 'pyramides'), waarvan er zes direct ten oosten van de Diefdijk tussen het fort Everdingen en de Prijsseweg werden gebouwd. Langs de Goilberdingerdijk en aan de Brede Steeg werden eveneens zes van deze groepsschuilplaatsen aangelegd. Ook verscheen zowel aan de Diefdijk als aan de Brede Steeg een mitrailleurkazemat van gewapend beton, die beide waren voorzien van een gietstalen geschutskoepel. Deze sector werd ten slotte nog versterkt door de aanleg van een tankgracht in de niet inundeerbare uiterwaard bij fort Everdingen en het aanbrengen van tankversperringen (zogenoemde 'asperges') ten oosten van het Spoel en Everdingen.

De plannen voor verbetering van de Nieuwe Hollandse Waterlinie werden overigens ernstig vertraagd door de strenge winter van 1939-1940 en door materiaal- en personeelsgebrek. De activiteiten in deze linie werden zelfs vrijwel geheel stilgelegd toen de regering en de nieuwe opperbevelhebber generaal Winkelman begin maart 1940 besloten om de Grebbelinie in te richten als de voornaamste verdedigingslijn van de Vesting Holland. De legerleiding had deze keuze moeten maken omdat de voltooiing van beide linies te kostbaar zou worden. Wel werd de Nieuwe Hollandse Waterlinie achter de hand gehouden als reserve linie. Zo was tijdens de mobilisatieperiode 1939-1940 het gebied ten westen van Culemborg gedeeltelijk geïnundeerd. In de meidagen van 1940 hebben in de Nieuwe Hollandse Waterlinie overigens geen gevechtshandelingen plaatsgevonden.

De na-oorlogse jaren

Na de Tweede Wereldoorlog – waarin vliegtuigen en luchtlandingstroepen een overheersende rol hadden gespeeld – had de Nieuwe Hollandse Waterlinie haar oorspronkelijke functie definitief verloren. Het feitelijke einde viel in 1951 bij het buiten werking stellen van de Kringenwet, welke bijna een eeuw tevoren was uitgevaardigd. In de daaropvolgende jaren werd dan ook een groot aantal forten door het Ministerie van Defensie afgestoten.

De forten Everdingen en het Spoel bleven echter in militair gebruik, doordat zij als thuisbasis gingen dienen van de Explosieven Opruimings Dienst (EOD). Op 26 februari 1960 kwam het Werk aan het Spoel op een tragische wijze in het nieuws, toen zich bij de vernietiging van afgekeurde munitie een hevige explosie voordeed. Hierbij vielen een dode en enkele zwaar gewonden.

De afbraak van de inundatiesluis bij het Spoel in 1978 (fotocoll. Poldenlandbouw Tielser- en Calenborgerwaarden, Geldermalsen).



Het buiten werking stellen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie heeft bovendien tot gevolg gehad dat verscheidene inundatiesluizen in de loop der jaren zijn afgebroken. Helaas verdween in 1978 ook de uit 1815 daterende waaiersluis bij het Spoel. Een poging om deze laatste houten waaiersluis onder bescherming van de Monumentenwet te krijgen, had geen succes. Wel zijn delen van de sluis nog onder het dijklichaam aanwezig.

Behalve als historisch monument, heeft een groot aantal forten tijdens de laatste decennia een bestemming gekregen als natuurterrein. Zo is het fort Everdingen – een van de best bewaarde forten in de Nieuwe Hollandse Waterlinie – thans niet alleen van belang als broedgebied voor vele vogelsoorten, maar herbergt het tevens een van de omvangrijkste populaties vleermuizen in de wijde omgeving.

HANS LÄGERS

* Met dank aan Yvonne Jakobs, Douwe Koen, Ron van Maanen en Jaap de Zee.

NOTEN

1. Versterking nabij Lobith, waar de Rijn zich destijds aftakte van de Waal.
2. Het betrof hier een – gedeeltelijk uit Franse émigrés bestaand – regiment, dat deel uitmaakte van het Engelse hulpleger onder bevel van generaal Wallmoden.
3. Gevlochten ronde manden zonder bodem, die gevuld met aarde werden gebruikt ter bekleding van de boorsterwingen.
4. Dat de batterij aan het Spoel in 1795 inderdaad werd geslecht, blijkt uit het navolgende decreet van de Franse garnizoenscommandant Bertrand: 'Il est ordonné aux bourguemaitres et echevins de la ville de Culembourg de faire retirer dans les 24 heures les pièces de canon, ainsi que toutes les munitions de tout genre qui restent à la redoute, et de les faire conduire par un homme de confiance à la manufacture d'armes, ou ils les déposeront dans un lieu sûr, avec la plus grande attention; ils feront amener aussi toutes les planches, brouettes, pioches et tout ce qui se trouve au même endroit; ils feront combler la coupure du digue; les fascines et les gabions serviront à cet ouvrage et ils détruiront la redoute entièrement'.
5. D.i. de hoofd-ingenieur der Genie.
6. Kanon met korte loop.
7. Een gemetselde dam ter regulering van de waterstand, naar boven spits toelopend.
8. De meest noordelijke van deze reeks groepsschuilplaatsen werd overigens niet voltooid.
9. In de mobilisatieperiode 1939-1940 werd ten zuiden van het Werk aan het Spoel tevens een schietbaan aangelegd, waar de opgeroepen reservisten hun schietvaardigheid weer op het gewenste peil konden brengen. Van deze schietbaan resteert nog een op drie kolommen rustende kogelvangjer.
10. Toch werd in de jaren '50, tijdens het dieptepunt van de Koude Oorlog, nog een geheim plan voor een waterlinie tussen Nijmegen en Zwartsluis uitgevoerd. Bij een aanval vanuit het oosten zouden de uiterwaarden langs het Pannerdens Kanaal en de Gelderse IJssel worden geïnundeerd met behulp van drie drijvende, afzinkbare stuwen. Van deze zogeheten IJssellinie resteert nog een aantal verdedigingswerken, bestaande uit in beton ingebedde gevechtstanks.

BRONNEN EN LITERATUUR

- Akihary, H., en M. Behagel, 'De verdedigingsbouw in Nederland tussen 1795 en 1914', in: *Vesting. Vier eeuwen vestingbouw in Nederland*, J. Sneepl, H.A. Treu en M. Tydeman, ed. ('s-Gravenhage 1982), p. 83-110.
- Atlas van historische vestingwerken in Nederland* (z.pl. en z.j.). Uitgave van de Stichting Menno van Coehoorn.
- Beekmans, J.R., en C. Schilt, ed., *Drijvende stuwen voor de landverdediging. Een geschiedenis van de IJssellinie* (Utrecht 1997).
- Beltjes, P.J.W., en P.W. Schipper, *Culemborg. Beeld van een stad* (Culemborg 1988).
- Brand, H. en J. Brand, ed., *De Hollandse Waterlinie* (Utrecht-Antwerpen 1986).
- Bruijn, C.A. de, en H.R. Reinders, *Nederlandse vestingen* (Bussum 1967).
- Donkelsloot-de Vrij, M., J. Greive e.a., *De Stichtse Rijnlanden. Geschiedenis van de zuidelijke Utrechtse waterschappen* (Utrecht 1993).
- Hooft, J.P.C.M. van, 'Met een vijand als bondgenoot. De rol van het water bij de verdediging van het Nederlandse grondgebied tegen een aanval over land', in: *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* (1988), p. 622-651.

- Jong, J.D. de, 'Culemborg in oorlogstijd (1794-1795)', in: *Bijlagen en Mededeelingen Gelre* [1953], p. 201-218.
- Koen, D.T., 'De Dieflijk als sector in de Nieuwe Hollandse Waterlinie', in: *In het Land van Broderode* [1987], p. 26-33.
- Koen, D.T., 'Een onafdoofbaar vuur. Betonnen verdedigingswerken in de Nieuwe Hollandse waterlinie' [Bunnik 1995].
- Maanen, R.H.C. van, 'Een mislukte uitwatering van het Culemborgse Gemene Land op de Lek in het begin van de achttiende eeuw', in: *De Drie Steden* [1996], p. 79-87.
- Register betreffende de Vestingwerken, de Inmuntatiemiddelen en de Militaire gebouwen enz., onder beheer van den Eerst-
aanwezenden Ingenieur te Gorinchem, aangelegd in 1888. Archief Stichting Menno van Coehoorn, Utrecht.
- Rolf, R., 'De twintigste eeuw: bouwen in beton', in: *Vesting. Vier eeuwen vestingbouw in Nederland*, J. Smeep, H.A. Treu en M. Tydeman, ed. [s-Gravenhage 1982], p. 126-149.
- Woud, A. van der, *Het lege land. De ruimtelijke ordening van Nederland 1798-1848* (Amsterdam-Antwerpen 1998), p. 449-498.

De Diefdijk, het slot op de achterdeur van Holland

Een geschiedenis van zeven eeuwen Diefdijk (1284-heden)

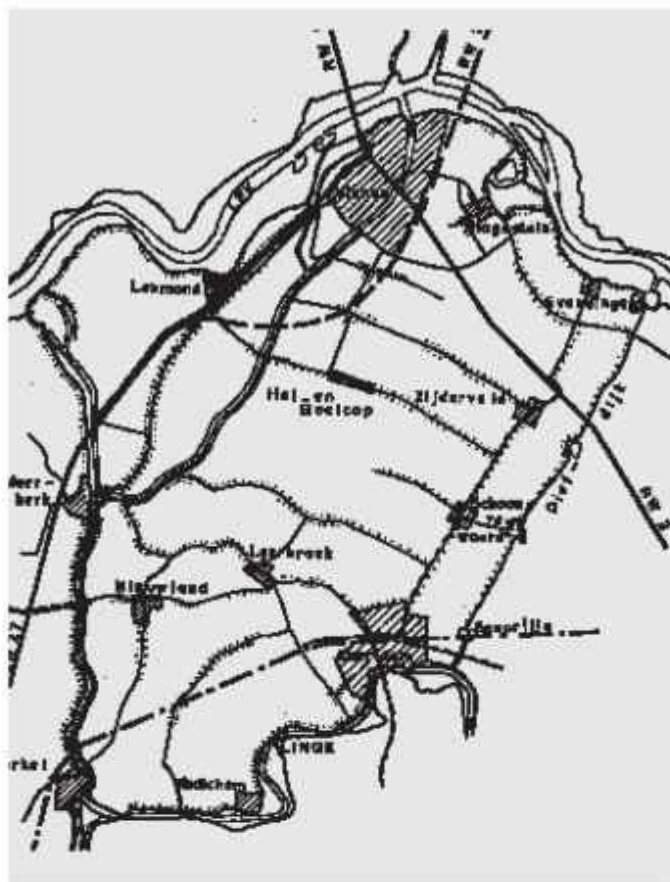
Door het sluiten van de dijkkring van de Alblasserwaard in 1277 kreeg het oostelijk daarvan gelegen polder- en ontginningsgebied te maken met grote wateroverlast. Twaalf heren en twee kapittels (de Dom en Oudmunster), in 1284 bijeengekomen in de kerk van Everdingen, besloten daarom dit gebied tegen deze wateroverlast te beschermen. Zij kwamen onder andere overeen de 'Diefwech', die van de Lekdijk even ten oosten van Everdingen naar de Noorder Lingedijk boven Leerdam liep, te verhogen tot Diefdijk. Op die manier kon het afkomende (Gelderse) regen-, kwel- en overstromingswater worden gekeerd en werd de dijkkring van wat sinds de 15de eeuw bekend zou staan als de Vijfheerenlanden, gesloten. In 1305 wordt voor het eerst gesproken over 'Divedyc'.

De eerste gedachte was geweest de kade die van Everdingen over Zijderveld, Schoonrewoerd naar Leerdam liep, als waterkering te gebruiken. De Hollandse graaf Filips de Goede besloot echter op 27 april 1447 definitief de Diefdijk tot hoofdwaterkering te verhogen.

De Diefdijk was slechts tien kilometer lang, maar zou in de vele eeuwen na haar aanleg veel stof tot ruzies en geschillen opleveren.

Tot het midden van de 17de eeuw

De Diefdijk liep gedeeltelijk over Culeborgs en gedeeltelijk over Leerdams territorium. De grens tussen beide territoria werd gevormd door de Bruine Kade, die van de Diefdijk naar Zijderveld liep. Aangezien de dijk de afvoer van het water uit de polders in het Land van Culemborg bemoeilijkte, werd met toestemming van de heren van Arkel een vliet gegraven vanaf de Waay (het gevolg van een vroegere doorbraak van de Diefdijk) tot de Horn. Windmolens maalden het water bij de Horn uit de Culeborgse Vliet op de Linge. De dijkcolleges van Vianen, Hagestein, Everdingen, Ter Leede en Arkel boven de Zouwe, alsmede de colleges van de Alblasserwaard en Arkel beneden de Zouwe waren belast met het beheer van de



Diefdijk. De diverse polders in de Vijfheerenlanden zorgden voor het normale onderhoud.

Voor het onderbrengen van manschappen bij hoog water en dergelijke hadden de dijkcolleges wachthuizen langs de Diefdijk gebouwd, zoals het Arkelse huis, het Gorinchemse huis, het Ablasserwaardse (of Dordtse) huis bij het Kruit-hofwiel, het Everdingse huis bij de Waay en het Viaanse huis aan de Lange Meent.

In de periode 1340-1570 brak de Diefdijk slechts drie keer door: in 1413, 1497 en 1565. Er wordt wel verondersteld dat de dijkdoorbraak van 1497 opzettelijk werd veroorzaakt; in dat jaar zou de heer van Culemborg een vingerling (ringvormige dijk) rond een vroegere dijkdoorbraak hebben laten doorsteken om het overstromingswater sneller uit het Land van Culemborg te laten wegvloeien. Volgens een uitspraak van het Hof van Holland moest de heer van Culemborg deze vingerling echter op zijn gebied dulden.

Grotere problemen met de Diefdijk deden zich voor tijdens de Tachtigjarige Oorlog. In februari 1571 brak de Diefdijk door ter hoogte van Schoonrewoerd. Dat gebeurde nogmaals aan het einde van die winter. Toen de dijk hier in 1573



opnieuw doorbrak, bleef het herstel als gevolg van de vele oorlogshandelingen in het gebied tot 1577 uit. Zo ontstond het grootste wiel van Nederland, het Kruit-hofwiel (ook wel Wiel van Bassa genoemd). In 1587 werd de Diefdijk zwaar beschadigd, maar dankzij een subsidie van twintigduizend gulden van het gewest Holland kon de dijk worden hersteld. Holland vreesde anders zeventigduizend gulden aan verpondingen (belastingen) mis te lopen als de dijk opnieuw zou breken! Een verzoek van de graaf van Culemborg aan het gewest Holland om een financiële bijdrage voor de Aalsdijk werd echter afgewezen.

Toen de Diefdijk in 1595 wederom ernstige schade had opgelopen, sloten de Vijfheerenlanden, Alblasserwaard en Arkel beneden de Zouwe in datzelfde jaar een akkoord over een verdeling van de kosten van verzwaring van de dijk. Indien de dijk onverhoopt mocht doorbreken, zouden de Vijfheerenlanden de helft van de kosten voor hun rekening nemen, de Alblasserwaard en Arkel beneden de Zouwe de andere helft. De normale onderhoudskosten bleven voor rekening van de Vijfheerenlanden. Tevens zou het de afgevaardigden van de Alblasserwaard en Arkel beneden de Zouwe worden toegestaan om bij de dijkinspecties aanwezig te zijn. De Staten van Holland droegen dat jaar zesduizend gulden bij in de herstelkosten van de Diefdijk.

Zeven jaar later stond het water gedurende elf weken tegen de Diefdijk, waardoor deze zodanig werd ondermijnd dat de drie waterschappen volgens de regeling van 1595 moesten bijdragen in de herstelkosten. Dat ging echter niet zonder slag of stoot. Met name de graaf van Culemborg en de heer van Leerdam, Filips van Hohenlohe, waren bijzonder gepikeerd over de inmenging van de Staten van Holland in hun zaken en bleven zich een aantal jaren hiertegen verzetten.

Het Doytse Huis. Boven de voordeur de gebeeldhouwde wapens van Holland en de Alblaesserwaard. Opmerkelijk is dat de Hollandse kleuren (goud en rood) bij de restauratie in 1972 zijn verwisseld.



Het Dijkcollege van Everdingen (en Zijderveld), dat de graaf van Culemborg als soeverein had, wist in 1618 een bijzondere regeling af te dwingen inzake een bijdrage in de kosten van de Diefdijk. De landerijen tussen de Diefdijk en de Poldersteeg – voor zover gelegen tussen de Zuider Lekdijk en de Bruine Kade – zouden in de toekomst slechts voor half geld worden aangeslagen, aangezien zij zoveel last hadden van kwelwater. De graaf van Culemborg zou zich vanaf die tijd onderwerpen aan de schouwen op de Diefdijk.

De Diefdijk verder versterkt

De tweede helft van de 17de eeuw verliep zonder noemenswaardige incidenten. Wel werd een belangrijk akkoord gesloten: nadat de Diefdijk in 1652 voor f. 30.890,- was hersteld, besloot men de peilsteen van het Arkelse huis als maatgevend te beschouwen. Dit was nodig aangezien gebleken was dat de peilstenen onderling behoorlijk afweken, waardoor er verschil in dijkvakhoogten was ontstaan.

De grote watersnood van 1741 leidde opnieuw tot enorme kosten voor het herstel van de Diefdijk. En evenals voorheen, ontstonden er ook nu geschillen over de financiële bijdragen. De Staten van Holland en Westfriesland wensten een amicable oplossing en uiteindelijk werden de kosten verdeeld, zoals in 1595 was bepaald. Op 22 maart 1751 brak de Diefdijk andermaal door. Het herstel leverde deze keer echter geen problemen op.

In de daaropvolgende jaren werd in waterstaatskringen de oplossing voor de



Het voormalige stoomgemaal aan De Horn. Dit gemaal, dat in 1859 in werking werd gesteld, verving de drie windmolens die het water uit de Culemborgse Vliet op de Linge uitmaalden. Van 1921 tot 1961 heeft het gefunctioneerd als dieselgemaal.

steeds vaker voorkomende watersnoden gezocht in het maken van zijdelingse rivierafleidingen. Deze watersnoden waren voornamelijk een gevolg van de aanleg van het Pannerdens Kanaal in het begin van de 18de eeuw, waardoor de verdeling van het Rijnwater over de diverse takken was gewijzigd. Zo wilde men het hoge Lekwater langs de Diefdijk af via de Linge-overlaten naar de westelijke Tielcrwaard leiden, om het vervolgens door de in 1661 aangelegde Ambtssluis op de Merwede te lozen. Hiertoe zou aan 't Spoel een aantal sluizen moeten worden gebouwd en van daaruit een kanaal naar de Linge moeten worden gegraven. De waterstaatkundigen Lulofs en Bolstra wisten echter niet beter dan dat hun project op Hollands gebied lag; zij waren dan ook onaangenaam verrast toen bleek dat het hier Gelders (Culemborgs) gebied betrof. De plannen gingen uiteindelijk niet door. In 1804 en 1815 zouden zij overigens nogmaals uit de kast worden gehaald, met als resultaat: inundatiesluizen aan 't Spoel in het kader van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

In 1770 bleek de Diefdijk niet volgens één maatgevende peilsteen te worden onderhouden. Er zat wel 20 duim verschil tussen de steen in het Arkelse huis en die in het Viaanse huis. Tijdens het daarover gevoerde overleg tussen de diverse dijkcolleges probeerde Everdingen, in opdracht van Culemborg, een afwatering vanuit de Vijfheerenlanden (inclusief het Land van Culemborg en de baronie van Acquoy) via de Alblasserwaard naar Elshout te verkrijgen. Dit plan haalde het echter niet door tegenwerking van het waterschap de Overwaard (in de Alblasser-

waard). Wel werd de Diefdijk volgens de oude overeenkomst hersteld en werden de kosten over de drie waterschappen verdeeld.

Na de grote watersnood van 1784 waren ook aan de Diefdijk herstelwerkzaamheden nodig. De Staten van Holland en Westfriesland verleenden hiervoor een aanzienlijke subsidie. Kleinere herstelwerkzaamheden moesten na de overstromingen in 1799 worden uitgevoerd.

De Diefdijk- en Lingewerken

De grote watersnood van 1809 in het rivierengebied maakte nogmaals duidelijk dat maatregelen dringend noodzakelijk waren. Nu was de inspecteur-generaal van de Waterstaat J. Blanken Jzn al sinds jaren een voorstander van het doorsteken van de Zuider Lekdijk tussen Culemborg en de Diefdijk in geval van een dreigende watersnoodramp. Hij had hiervoor zelfs geheime volmachten van de minister weten te verkrijgen.

Na de ramp in 1809 werden de Diefdijk- en Lingewerken uitgevoerd. Hierbij werd de Diefdijk flink verzaamd en verhoogd. De kosten bedroegen f. 172.050, welke voor rekening van het Rijk kwamen. Gedurende de jaren 1812-1818 betaalden de Vijfheerenlanden, de Alblasserwaard en Arkel beneden de Zouwe tien stuivers per jaar voor het onderhoud. Hierna wilde het Rijk de dijk aan de waterschappen overdoen, maar die voelden daar niets voor. Pas na de watersnood van 1820 zou het tot een regeling komen. Holland zou 6/8 deel van de kosten betalen, de districten beneden de Diefdijk 2/8.

Plannen voor de aanleg van sluizen in de Zuider Lekdijk nabij Culemborg leefden tijdens de jaren twintig van de 19de eeuw ook in kringen van de staatscommissie die belast was met het zoeken naar de beste rivierafleidingen. Pas in 1839 zag de inmiddels herziene commissie af van deze rivierafleidingen. Er werd gekozen voor een verbetering van de rivieren.

Ter bescherming van de sluiscomplexen in de Nieuwe Hollandse Waterlinie werd een aantal forten gebouwd. Zo verrees op de plaats waar de Zuider Lekdijk aansluit op de Diefdijk, het fort Everdingen. Bij de aanleg van de spoorwegverbinding Dordrecht-Geldermalsen werd de kruising met de Diefdijk eveneens voorzien van een fortificatie. Tijdens de mobilisaties in 1914 en 1939 kwamen langs de Diefdijklinie extra verdedigingswerken tot stand.

De aanleg van de rijksweg tussen 's-Hertogenbosch en Utrecht (A2) in de jaren dertig had tot gevolg dat de Diefdijk doorsneden moest worden. Om de dijk toch waterkerend te houden, werd een systeem ontworpen waarbij door middel van een hijsmechanisme zware ijzeren deuren op het wegdek konden worden neergelaten.

In 1929 werd de hoogte van de Diefdijk vastgesteld op 6,40 m + N.A.P. Het beheer lag in handen van de Commissie voor Gemeene Belangen van de Alblasser-

De spoorlijn tussen Geldermalsen en Dordrecht op de plaats waar deze de Diefdijk doorsnijdt.



waard en de Vijfheerenlanden. Pas in 1950 ging dit beheer over op een nieuw waterschap: het waterschap De Diefdijklinie. Hierbij werd vastgesteld dat de provincie 50 percent van de kosten zou bijdragen op voorwaarde dat het rijk 25 percent bijdroeg. Deze regeling zou pas ingaan als de werkelijke kosten de één gulden per hectare die de beide hoogheemraadschappen betaalden, te boven zouden gaan. Vóór die tijd was dat vijftig cent. Lang heeft dit waterschap overigens niet bestaan. Het beheer van de Diefdijk is thans in handen van het hoogheemraadschap van de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden.

Samenvatting

De Diefdijk dient inmiddels al ruim zeven eeuwen als slot op de achterdeur van Holland. Dankzij enorme inspanningen en hoge kosten, gedragen door de ingelanden uit de Vijfheerenlanden en de Alblasserwaard, hierbij incidenteel gesteund door subsidies van de Staten van Holland, groeide deze dijk tot een machtige slaperdijk op de grens tussen Gelderland en Holland. De bewoners van het land ten oosten van de Diefdijk werden echter regelmatig blootgesteld aan grote wateroverlast. Dit gebied bleef dan ook dunbevolkt. Enkele grote wielen, zoals de Waay, het Kruithofwiel (wiel van Bassa) en het wiel bij de spoorwegkruising herinneren nog aan vroegere doorbraken van de Diefdijk.

De Diefdijk is sinds 1809 niet meer doorgebroken; wel werd hij regelmatig verhoogd en verzaamd. De primaire functie van deze slaperdijk is, zelfs na de uitvoering van de Deltawet Grote Rivieren van 1995, nog steeds om bij overstromin-

gen in de Betuwe en de Tielerwaard het water te weren uit (Zuid)-Holland en het in de richting van de Linge-overlaten ten oosten van Asperen te leiden. Vervolgens kan het water dan via de westelijke Tielerwaard op de Merwede worden geloosd. Dit al eeuwen verguisde systeem blijft hiermee in stand. Daarom zal binnen niet al te lange tijd de Diefdijk opnieuw verhoogd en verzaamd moeten worden.

DR. AART BIJL

Dit artikel is een korte samenvatting van de lezing die ik op 23 februari 1999 voor het Genootschap A.W.K. Voet van Oudheusden heb gehouden. De meeste gegevens heb ik ontleend aan mijn lopende onderzoek, dat in 2000/2001 als boek zal verschijnen onder de titel: *Tussen de Diefdijk en de Zouwendijk. Waterstaatkundige en sociaal-economische ontwikkelingen in de Vijfheerenlanden 1566-1973*.

BRONNEN EN LITERATUUR

Archief van het hoogheemraadschap De Vijfheerenlanden, Gorinchem.

Brink, Paul van den, 'In een opslag van het oog'. De Hollandse rivierkartografie en waterstaatszorg in opkomst, 1725-1754 (Alphen aan den Rijn 1988).

Bijl, A., Het Gelderse water. Waterstaatkundige en sociaal-economische ontwikkelingen in de polders van de westelijke Tielerwaard (1809-1940) (Vuzen 1997).

Spietings, C.N., De waterkeringzorg in de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden (z.p. 1998).

NOTEN

1. Dief: waterrijke laaggelegen streek.
2. Graaf Filips van Hohenlohe was de echtgenoot van Maria van Nassau, oudste dochter van Willem van Oranje en Anna van Buren.

Een Culemborgse brandspuit in Varikse dienst (1930-1955)

Gedurende de eerste decennia van deze eeuw gingen veel Nederlandse gemeentebesturen ertoe over het bestaande brandweermateriaal te vervangen door een uitrusting welke beter beantwoorde aan de eisen van de moderne tijd. Ook in de gemeente Varik was dit het geval. In 1929 beschikte deze gemeente over een zogeheten handzuigpersbrandspuit, die echter niet meer voldeed en daarom voor reparatie en verbetering naar de Culemborgse firma Gebrs. Kronenburg werd gebracht. Bij wijze van tijdelijke voorziening werd door deze firma een soortgelijke brandspuit in leen afgestaan.

Bij nader onderzoek bleek evenwel dat met de reparatie van de handbrandspuit aanzienlijke kosten gemoeid zouden zijn. Zo schreef de firma op 9 maart aan het gemeentebestuur van Varik dat het om een oude constructie ging, '...waarby men nimmer by het hoofddoel der brandspuit zynde de zuig- en perskleppen kan komen of men moet zooals nu het geheele binnenwerk uit elkander smelten...'. Aangezien de reparatiekosten f 150 zouden bedragen, werd het voorstel gedaan de oude brandspuit in te ruilen voor een zo goed als nieuwe, een die 'onverslijtbaar was ... daar het geheel mechanieck van gegoten brons is' en waarbij men zonder veel problemen bij de zuig- en perskleppen kon komen. Een smid zou in staat zijn deze kleppen te verwijderen en zonodig op te schuren. Bij aanvaarding van dit voorstel bedroegen de kosten voor de gemeente f 250, exclusief de reeds gemaakte kosten.

Een tweede mogelijkheid was de aanschaf van een geheel nieuwe motorbrandspuit. Nu had de burgemeester van Varik bij een bezoek aan de firma Kronenburg al enkele motorbrandspuiten mogen aanschouwen, welke waren aangekocht door de gemeenten Noordeloos en Goudriaan. Soortgelijke spuiten waren trouwens reeds geleverd aan de gemeenten Wamel, Leeuwen, Kerkdriel, Heukelum, Polsbroek, Brandwijk en Lexmond. Uiteraard was de fabriek gaarne bereid een demonstratie met de 'grote' spuit te verzorgen. Voor een kleinere spuit, die op dat moment niet in voorraad was, werd verwezen naar de gemeente Zeeland. Niet alleen werd door de firma Kronenburg tien jaar garantie gegeven, maar de man- schappen zouden bovendien bij aflevering van de spuit onderricht krijgen in het



Firma GEBRS. KRONENBURG
CULEMBORG.

BRANDWEER-MATERIEEL.

MOTORSPUITJES capaciteit 3 e 400 liter per minuut.
MOTORSPUITEN capaciteit 1000 liter per minuut bij 4 e 5 atmosferen.
AUTOSPUITEN „FORD“ met zelfaanzuigende Amag-Hilpert centrifugaalpomp.
DE LA HAY AUTOSPUITEN capaciteit 90000 liter tot 350000 liter per uur.

SCHITTERENDE TEVREDENHEIDS-BETUIGINGEN.

Geleverd in de gemeenten POLSDORP, WAMPT, LEEUWEN, LEXMOND, HEUKELUM,
SOUDBIAAN, NOORDWIJCK, AMMERZODEN, KERKORIEL, BRANDWIJK, GELDERMALDEN,
ZEELAND en vele andere Gemeenten.

Demonstratie gratis op aanvraag, kosteloos te ontbieden.

BRANDSLANGEN in hennep, vlas en gummi.

PRIMA KWALITEIT, SCHERP CONCURREREND.

BELEVENDE AANBEVELINGEN

FIRMA GEBRS. KRONENBURG.



Een advertentie van de
firma Kronenburg uit de
jaren dertig.

gebruik ervan. Aangeboden werd een tweewielige motorbrandspuit met een tien pk 'De La Haye' motor. Deze motor was met pomp en toebehoren gemonteerd op een geperst stalen chassis met daaronder twee houten wielen, welke waren voorzien van stalen banden. De totale kosten van dit alles bedroegen f 2.400.

Door de gemeente Varik werd echter niet direct positief gereageerd. Op 27 april werd daarom opnieuw een brief vanuit Culemborg verzonden. Naast het eerdere gesprek met de burgemeester van Varik had inmiddels ook een onderhoud met het college van wethouders plaatsgevonden. Daarbij was onder meer naar voren gekomen dat de geleende handbrandspuit de nodige problemen opleverde.

De firma Kronenburg ontkende overigens in alle toonaarden dat deze problemen te maken zouden hebben met de kwaliteit van de brandspuit. Het 'zoogenaamde zwaar gaan' werd volgens de fabriek veroorzaakt doordat men een grote hoeveelheid water door een klein mondstuk moest persen, hetgeen inderdaad veel kracht vereiste. Dat nam niet weg dat de brandspuit in een prima conditie verkeerde, dit in tegenstelling tot de oude, die weliswaar gemakkelijk pompte maar al verscheidene keren kapot was gegaan. Daarbij kwam, aldus Kronenburg, '...veelal nog dat heden de mensen meer geneigd zyn over te hellen naar alles wat machinaal gaat en van de zestien mensen welke aan de spuit staan, er meestal slechts de helft werkelyk pompen zoo deze nog niet tegen gehouden worden door de niet willigen, wat van zelf een zwaar pompen geeft aan de anderen...'. Met andere woorden: de schuld lag niet bij de brandspuit, maar bij het Varikse brandweerpersoneel!



Firma GEBRS. KRONENBURG
CULEMBORG.

BRANDWEER-MATERIEEL.

MOTORSPUITJES capaciteit 3 a 400 liter per minuut.
MOTORSPUITEN capaciteit 1000 liter per minuut bij 4 a 5 atmosfeer.
AUTOSPUITEN „FORD“ met zelfaanzuigende Amag-Hilpert centrifugaalpomp.
DE LA HAY AUTOSPUITEN capaciteit 60000 liter tot 250000 liter per uur.

SCHITTERENDE TEVREDENHEIDS-BETUIGINGEN.

Geleverd in de gemeenten POLSBOEK, WAMEL, LEEUWEN, LEXMOND, HEUKELUM,
GOLDRICHAAN, NOORDELOOS, AMMERZODEN, KERKDRIEL, BRANDWIJK, GELDERMALSEN,
ZETLAND en vele andere Gemeenten.

Demonstratie gratis op aanvraag, kosteloos te ontlenen.

BRANDSLANGEN in hennep, vlas en gummi.

PRIMA KWALITEIT. SCHEFF CONCLUDEEREND.

BELEED AANDEVELEND
FIRMA GEBRS. KRONENBURG.



Nu had de fabriek een brandspuit in de aanbieding met een acht pk motor en een capaciteit van driehonderd liter water per minuut; kosten f 1.600. Gelet op de vele grote woningen en boerenhofsteden binnen de gemeente Varik deed het gemeentebestuur er echter beter aan om een veel grotere brandspuit aan te schaffen met een 20 à 24 pk motor en een capaciteit van duizend liter per minuut; de kosten hiervan bedroegen f 2.400. Tevens deed Kronenburg het aanbod beide spuitten te demonstreren, zodat men zich persoonlijk '...van de schitterende werking en de eenvoudige bediening...' kon overtuigen.

Een andere vraag van het college had betrekking op de watervoorziening bij een eventuele brand. Tijdens een ingesteld onderzoek was namelijk gebleken dat deze zeer te wensen overliet. Zogeheten Artesische putten of brandputten waren volgens Kronenburg de oplossing, waarbij verwezen werd naar de gemeenten Ammerzoden, Bommel, Kerkdriel, Leeuwen, Maurik, Putten en Wamel. De aanleg van zes putten inclusief driehonderd meter brandslangen en een brandspuit kwam op een bedrag van f 5.160. Het boren of slaan van de waterputten werd overigens niet door Kronenburg zelf gedaan, maar men zond de gemeente wel enkele offertes toe.

Met de directie van Kronenburg werd nu de afspraak gemaakt dat deze in de eerstvolgende raadsvergadering een presentatie zou verzorgen. Op 3 juni schreef de gemeente echter eerst bij Gedeputeerde Staten advies te willen inwinnen, dit naar aanleiding van een circulaire van de commissaris der koningin in Noord-Brabant, waarin deze 'schuimblusch-apparaten' aanbeval, geschikt voor gemeen-

ten die kampten met gebrek aan water. Wel wilde de gemeente Varik de geleende brandspuit nog enige tijd blijven gebruiken.

Vanzelfsprekend reageerde de directie van Kronenburg enigszins teleurgesteld. Volgens haar liepen de meningen over deze schuimblusapparaten nogal uiteen; zijzelf had er in ieder geval geen hoge dunk van. De gemeente mocht de geleende brandspuit weliswaar nog enige tijd behouden, maar nu tegen een 'usantiele' huur van f 2,- per dag. Men had de spuit namelijk al enkele keren kunnen verkopen. Bij de aanschaf van een nieuwe spuit zou de huur evenwel niet in rekening worden gebracht.

Door de gemeente Varik werd nu aan Gedeputeerde Staten om advies gevraagd. Zij achtte de aanschaf van een handbrandspuit niet meer van deze tijd en meende zich van moderner blusmateriaal te moeten voorzien; de hieraan verbonden kosten van f 5.160 vond men echter enigszins aan de hoge kant. Daarnaast was men ook niet bekend met de schuimblusapparaten. Kortom, men vroeg Gedeputeerde Staten om een advies inzake 'een doeltreffende reorganisatie van de brandweer voor een kleinere gemeente als deze, gepaard gaande met dragelijke kosten.'

Op 26 september bracht de opperbrandmeester van Nijmegen een bezoek aan de gemeente Varik om zich op de hoogte te stellen, alvorens een advies aan Gedeputeerde Staten uit te brengen. Dit advies luidde dat een gemeente met de omvang van Varik, gezien de grote afstand tussen de dorpskernen van Varik en Heesselt alsmede de slechte bluswatervoorziening, weinig anders kon doen dan een motorbrandspuit aan te schaffen en brandputten te laten slaan. Zo niet, dan was men bij het blussen geheel en al afhankelijk van het water uit de sloten; alleen voor direct aan de dijk gelegen percelen kon men eventueel ook gebruik maken van het water uit de Waal. Schuimblusapparaten waren naar zijn mening alleen geschikt om beginnende branden te blussen of voor het afblussen van benzine en olie in reservoirs, maar niet voor brandende gebouwen.

Op 18 december besloot de Varikse gemeenteraad dan ook in principe tot de aanschaf van de motorbrandspuit. Op 25 maart 1930 om half drie moest Kronenburg de motorbrandspuit demonstreren bij het Varikse gemeentehuis alvorens een definitieve opdracht te krijgen. Dan blijkt dat de geleende handbrandspuit inmiddels is aangekocht en als reserve in de dorpskern van Heesselt is gestationeerd, aanvankelijk op het terrein van de steenfabriek. Op de 27ste werd de opdracht verleend voor de levering van een 'De La Haye' motorbrandspuit met drie honderd meter gewezen vlasslang voor een bedrag f 2.747. Met de Varikse smid A. Bregt werd tevens afgesproken dat deze belast zou worden met het dagelijkse onderhoud van de brandspuit tegen een jaarlijkse vergoeding van f 25,-.

Door de Nijmeegse opperbrandmeester werd deze aankoop toegejuicht. Wel betreurde hij het feit dat er geen Nederlands product was aangekocht. De Nederlandse industrie was zeker in staat een vergelijkbaar product te leveren; problemen



met defecte onderdelen etc. zouden bovendien veel sneller zijn opgelost dan wanneer deze vanuit het buitenland moesten komen. Van aanbiedingen als die van de Koninklijke Fabriek van auto-, motor- en handspuiten firma H.T. & A.H. van Bergen te Heiligerlee en de N.V. Machinefabriek J. & H.W. van der Ploeg te Apeldoorn was geen gebruik gemaakt. De laatste fabriek had ondermeer aan de gemeenten Rossum, Tiel en Zaltbommel geleverd.

Op 6 mei 1932 informeerde Kronenburg bij het gemeentebestuur van Varik wat de bevindingen met de brandspuit waren. De burgemeester antwoordde in juni dat de spuit nog niet was beproefd, daar er zich geen branden hadden voorgedaan en hij dus niets kon mededelen omtrent de werking. Kronenburg werd echter op haar wenken bediend. Op 21 augustus, 's avonds om 23.15, brandde een landbouwerswoning grotendeels af. De motorbrandspuit, die snel ter plaatse was, werkte uitstekend. In de maand september waren er echter problemen met het aanslaan van de motor, een euvel dat zich in de jaren daarna geregeld voordeed. Toen Kronenburg vervolgens adviseerde een Bosch-magneet aan te schaffen, schreef de burgemeester van Varik dat hij het op prijs zou stellen indien de nieuwe gratis werd gemonteerd, aangezien 'de bestaande magneet reeds zoveel moeite en kosten heeft meegebracht...'. Dit verzoek werd inderdaad ingewilligd.

De motorbrandspuit werd in de daaropvolgende jaren met succes gebruikt. Haar bemanning bestond uit zes à zeven personen, de handbrandspuit kon door slechts één man worden bediend. In 1944 werd de motorbrandspuit te Culemborg gerepareerd. Toen er kort daarna een brand uitbrak in de gemeente Varik, kreeg de

brandweer assistentie van de brandweer uit Ophemert. In datzelfde jaar werd echter de als trekker van de brandspuit fungerende personenauto – die overigens tevens als ziekenauto diende! – door het Duitse leger gevorderd. Hoe men dit probleem aanvankelijk oploste, is niet duidelijk; zeker is wel dat in 1946 de bestelauto van de plaatselijke broodbakker dienst deed als trekker.

Hoewel de spuit in 1950 opnieuw werd gerepareerd, was het einde van haar loopbaan toch in zicht. Vanaf 1952 kampte men met problemen bij het aanslaan van de motor. Ondanks herhaaldelijk aandringen bij Kronenburg, die inmiddels was verhuisd naar Hedel, liet deze firma verstek gaan. De firma Boudewijn uit Geldermalsen nam daarop de spuit onder haar hoede met de toezegging deze binnen afzienbare tijd te zullen repareren; men meende te kunnen volstaan met het vervangen van de magneet. Ook de firma Boudewijn bleef echter in gebreke. Op 5 mei besloot het gemeentebestuur dan ook om de spuit, die sinds enige maanden in Geldermalsen stond, terug te halen.

Vervolgens stelde de Rotterdamse brandspuitenfabriek A. Bickers & Zoon een deskundig onderzoek in, hoewel de spuit niet door haar was gebouwd. Daarbij bleek dat het probleem niet de magneet betrof, maar simpelweg te ver uit elkaar staande bougiepunten. Nadat dit euvel verholpen was, sloeg de motor in een slag aan. Wel constateerde men dat de in 1928 gebouwde spuit de beste tijd achter de rug had en dat vervanging vereist was. Een ingrijpende revisie zou grote kosten met zich mee brengen en het was maar de vraag of dit, gezien de ouderdom van de spuit, een verantwoorde investering was. De brandspuit is nog wel in Rotterdam geweest, maar de gemeente Varik besloot uiteindelijk toch tot vervanging over te gaan. Zo kwam op 28 oktober 1955 met de verkoop voor f 128,30 een einde aan vijftientwintig jaar trouwe dienst bij de Varikse brandweer.

R. H. C. VAN MAANEN

NOTEN

1. De Culemborgse stoombrandspuitfabriek Gebrs. Kronenburg was destijds gevestigd aan de Achterstraat naast het Jan van Riebeeckhuis. Deze firma dateerde uit de negentiende eeuw en presenteerde zich als een smederij/draaijerij annex koper- en metaalgieterei, die auto- en motorbrandspuiten leverde.
2. Hieruit kan worden afgeleid dat de firma Kronenburg – al dan niet gedeeltelijk – gebruik maakte van buitenlandse onderdelen voor haar brandspuiten. Een opgave uit 1943 beschrijft een Otto-benzinemotor, welke werd geleverd door De La Haye met een centrifugaalpompe van Kronenburg.
3. Een Artesische put is een geboorde welput, genoemd naar de landstreek Artesië (Artois) in Frankrijk.

