

Sporen uit het IJsselsteinse verleden: de verborgen restanten van een tankgracht - Johan Klein

Tijdens de Tweede Wereldoorlog speelde IJsselstein een rol in de Duitse verdedigingsstrategie door de aanleg van een tankgracht en andere verdedigingswerken. Deze tankgracht, onderdeel van de bredere Atlantikwall-verdedigingslinie, was bedoeld om de opmars van de geallieerden te vertragen en het achterland te beschermen. Enkele inwoners van IJsselstein herinneren zich nog details over de locaties en het gebruik van de tankgracht, mitrailleunesten en wegversperringen. Na de oorlog werd de gracht als werkgelegenheidsproject grotendeels gedempt om de schade in het gebied te herstellen. Restanten van de tankgracht zijn echter tot op de dag van vandaag zichtbaar in het landschap, vaak in de vorm van watergangen die niet volledig werden gedempt. Dit artikel brengt de geschiedenis, het tracé en de overblijfselen van de tankgracht in kaart, ondersteund door ooggetuigenverslagen, historische kaarten en luchtfoto's.

Sporadische herinneringen

Co van Dopperen (*1932, Voorstraat) vertelt over een tankgracht die tijdens de Tweede Wereldoorlog in IJsselstein lag: “Bij de Noord IJsseldijk kruiste de tankgracht de dijk; er was een brugdek van grove, dikke planken neergelegd om het verkeer de tankgracht te laten passeren. Iets naar het zuidwesten waren twee mitrailleunesten uitgegraven, één in het korenveld en één in de kersenboomgaard. Het mitrailleunest in het korenveld was professioneel ontworpen, met vlechtwerk tot aan de bodem; het was verdiept, met een wal er omheen, en zodanig gecamoufleerd dat het onzichtbaar was, zeker als het koren groeide. In het mitrailleunest bevond zich een houten kast voor de opslag van munitie. En het had een vrij schootsveld, in alle richtingen. Daar ben ik als jongetje nog in geweest, net na de oorlog, vijftien meter van de IJsseldijk af. In de kersenboomgaard was het mitrailleunest ook onzichtbaar, zelfs voor vliegtuigen.

Aan het begin van de Benschopperweg stond een wegversperring, waardoor er slechts een smalle doorgang overbleef tussen het patronaatsgebouw en het woonhuis daarnaast. Direct na de oorlog werd deze wegversperring verwijderd en de tankgracht werd gedempt. Die tankgracht zat destijds vol met vissen. Tijdens het dempen kwamen de vissen naar boven, wat veel mensen aantrok. Het dempen van de tankgracht werd uitgevoerd als werkverschaffingsproject; mensen die door de gemeente waren aangesteld kregen betaald om mee te helpen.”

Rein Boere (*1939, Hogebeizen) weet nog van een andere plek: “Ik ben geboren op de Hogebeizen, vlak bij de Paardenlaan. Ik heb de tankgracht zien graven, aan de zuidkant van de Provincialeweg, dat was heel dicht bij onze boerderij. Aan weerskanten van de tankgracht had men heuvels opgeworpen, opstaande randen gemaakt. Net voor de viersprong Hogebeizen-Provincialeweg (waar nu de grote rotonde is), aan de westzijde van de viersprong, dus aan de kant van Benschop, was een mitrailleunest.”

Ries van Rooijen (*1939, Hogebeizen) weet ook van dat kruispunt: “Op de kruising Hogebeizen-Provincialeweg stonden aan de zuidzijde twee kubusvormige bunkers met een hoogte en een breedte

van tweeëneenhalve meter, waardoor er een smalle opening in de dijk ontstond. In de bunkers zaten ronde gaten, met een diameter van ongeveer 15 centimeter.¹ Wij woonden op de Hogebiezen, en ik heb als kind gedroomd dat ik in de tankgracht was gevallen. Ik weet nog dat de tankgracht zich ten oosten van de Hogebiezen bevond.”

Hans Spelt (*1960, Panoven) bevestigt dat. Hans vertelt dat hij tijdens het uitbaggeren van sloten, vlak ten oosten van de huidige Gerbrandytoren, in de bodem restanten van houten palen en prikkeldraad aantrof. Zijn vader sprak destijds over een “tankval”.

Antoon Boere (*1942, Achtersloot) herinnert zich dat zijn vader vertelde hoe mensen tijdens de oorlogsjaren hout gingen halen bij de tankval in de Achtersloot. Bij hem thuis, aan de Achtersloot, lagen destijds hier en daar nog stukjes ijzerdraad. Hij beschrijft het als “dik, stug ijzerdraad, tien keer zo dik als het prikkeldraad van nu.”

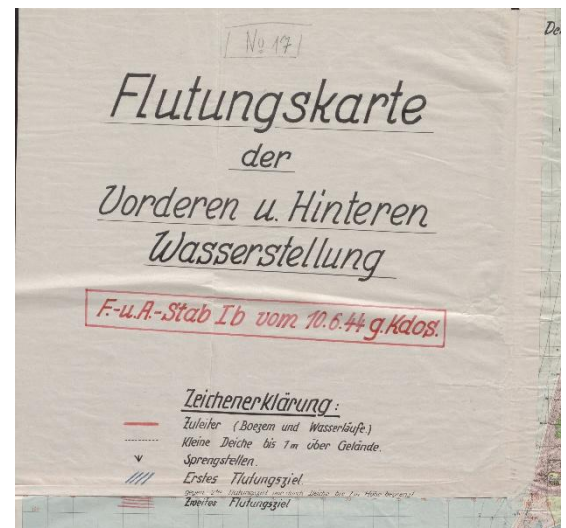
De herinneringen van deze ras-IJsselsteiners vormen de aanleiding om de schaarse feiten over de tankgracht in kaart te brengen. We beginnen met een schets van de situatie tijdens de oorlog die leidde tot het graven van de tankgracht, ondersteund door een Duitse militaire kaart die de omstandigheden van die tijd visualiseert. Vervolgens bespreken we wat er in het verleden over de tankgracht is vastgelegd, aangevuld met informatie uit twee foto's. Daarnaast beschikken we over spionagefoto's uit de laatste maanden van de oorlog, waarop de tankgracht duidelijk te herkennen is. Tot slot brengen we in kaart welke overblijfselen van de tankgracht vandaag de dag nog zichtbaar zijn.

De verdediging van Nederland

In het najaar van 1940 werd de luchtoorlog tussen de Britse Royal Air Force en de Duitse Luftwaffe in het voordeel van de Britten beslist. Een jaar later kwam de Duitse opmars in de Sovjetunie tot stilstand, waardoor de dreiging van een langdurige tweefrontenoorlog voor Duitsland steeds reëler werd. Om de zwakke verdediging van de West-Europese kuststrook te versterken, begonnen de Duitsers eind 1941 met de aanleg van een kustverdedigingslinie. Adolf Hitler gaf opdracht tot de bouw van de *Atlantikwall*, een 5000 kilometer lang *Seefront* dat zich uitstreckte van Noorwegen tot de Pyreneeën. Nederland speelde hierin een cruciale rol vanwege zijn strategische ligging aan de Noordzee.²

¹ Hoogstwaarschijnlijk herinnert Ries zich een *Einmanbunker*, een bunker met een lage deur en schietgaten rondom.

² Restanten van de *Atlantikwall* zijn, net als op andere locaties in Europa, ook aan de Hollandse en Zeeuwse kust nog steeds zichtbaar. Turend over zee, vanuit de restanten van een bunker of kustbatterij, kunnen we ons op allerlei plaatsen in Europa een voorstelling maken van de weerstand die het *Seefront* kon bieden tegen aanvallen vanuit zee.



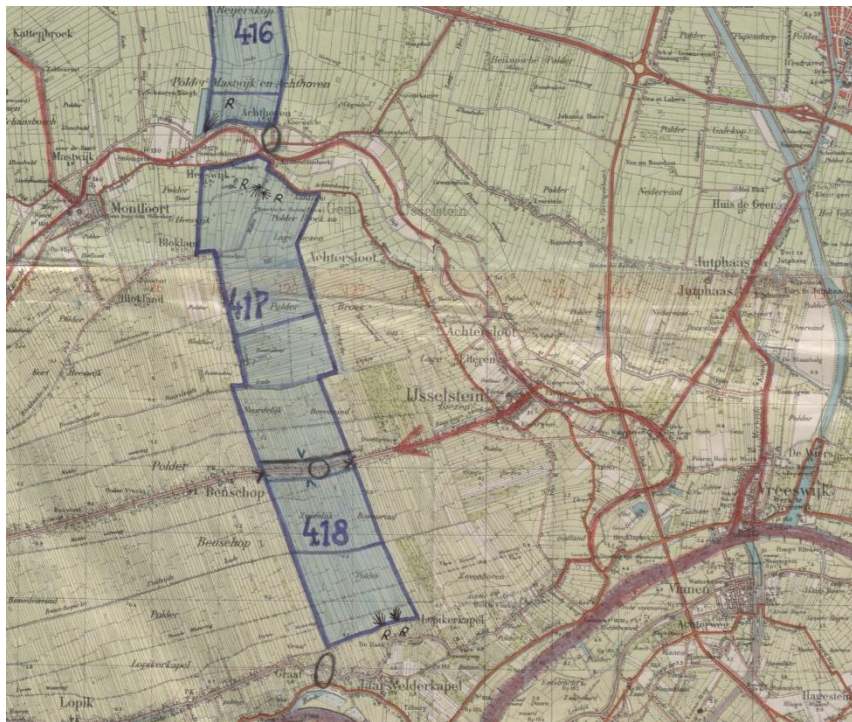
Afb. 2. Legenda bij de Flutungskarte.

Afb. 1. RW 37/31K, Flutungskarte der vorderen und hinteren Wasserstellung.

Om een invasie vanaf de (Nederlandse) kust te vertragen en de kustverdedigingslinie van rugdekking te voorzien, werd het zeefront in ons land in de breedte uitgebreid met een *Landfront* dat zich tientallen kilometers landinwaarts uitstrekte. Het landfront bestond voornamelijk uit waterverdediging, aangevuld met wegversperringen. Ten oosten van het *See-front* werd de *Vorderen Wasserstellung* aangelegd, een waterlinie met inundeerbare polders, bedoeld om luchtlandingseenheden tegen te houden. Verder landinwaarts werd een tweede *Wasserlinie* gecreëerd: de *Hinteren Wasserstellung*. Deze *Rückwärtige Verteidigungslinie* volgde grotendeels het tracé van de Oude Hollandse Waterlinie. Afbeeldingsbron: Bundesarchiv.

De inundatie van IJsselsteinse polders

Het grondgebied van IJsselstein maakte deel uit van de *Hinteren Wasserstellung* ofwel het *Zweites Flutungsziel*. Burgemeester Abbink Spaink noteerde in de jaren 1960 de volgende tekst: “Eind augustus 1943 werd op Duits bevel een oppervlakte van ongeveer 230 ha in de polder Broek onder water gezet, als onderdeel van een inundatie-gordel, welke zich door het westen der provincie Utrecht uitstreckte.”³ Om de schade te beperken werd de bevolking opgeroepen zich te melden “om ingaande 4 April [1944] a.s. arbeid te verrichten bij het aanleggen van kaden in verband met het onder water zetten van een gedeelte van de gemeente IJsselstein.”⁴

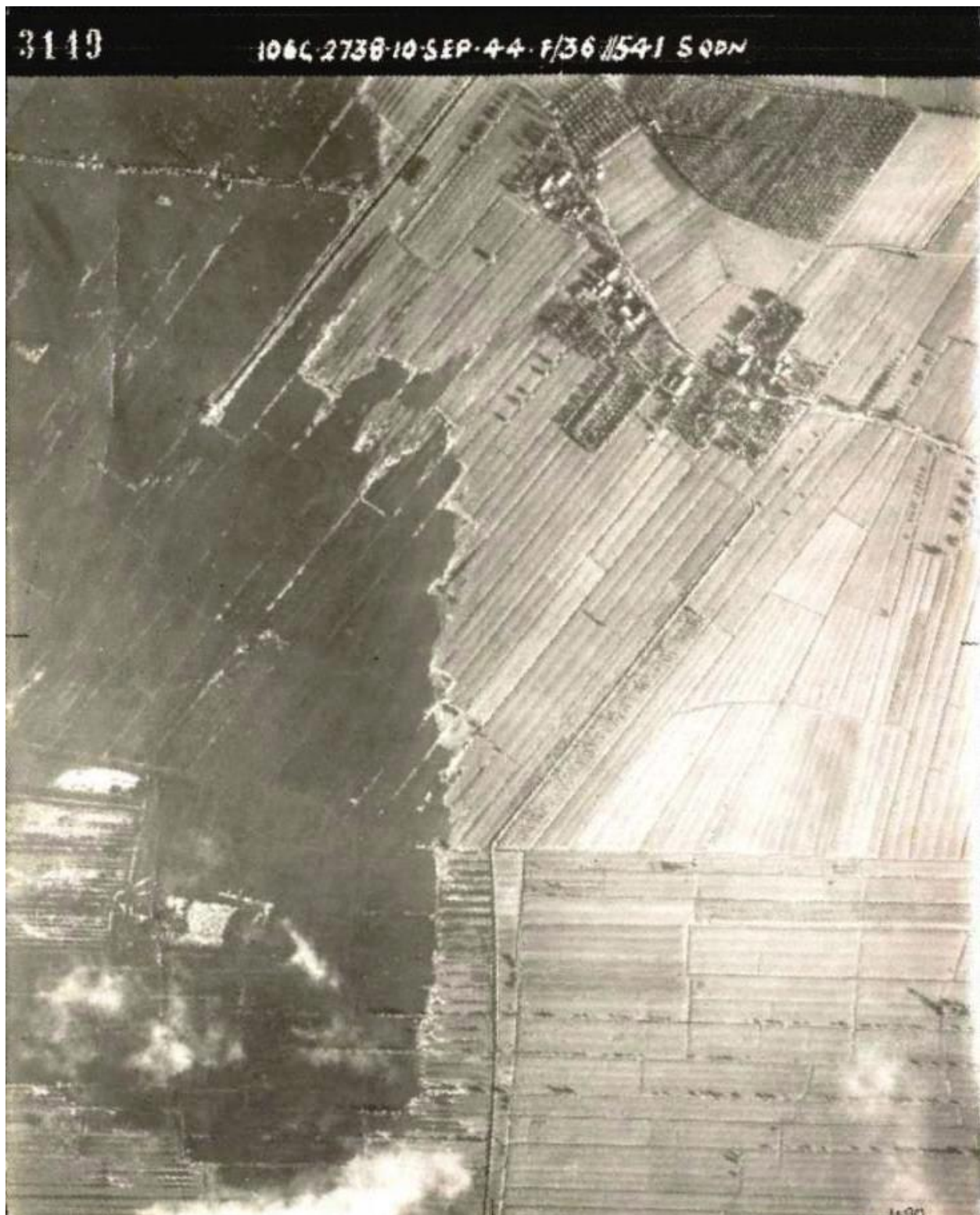


Afb. 3. Fragment van de Flutungskarte.

De *Flutungskarte der vorderen und hinteren Wasserstellung* toont de gebieden met de nummers 417 en 418. De rode pijl op de kaart verwijst naar de *Zuleiter der Boezem und Wasserläufe*. Door het openzetten van de Benschoppersluis stroomde water uit de Hollandse IJssel via de stadsgracht en de Benschopperwetering naar de lager gelegen polders. In een dam in de Molenvliet waren twee *Sprengstellen* geplaatst. Deze springladingen waren bedoeld om, indien nodig, de waterkering te laten ontploffen en zo IJsselwater via de Molenvliet aan te voeren. Ook in Lopikerkapel bevonden zich twee van dergelijke springladingen.

³ Abbink Spaink lijkt zich te vergissen: E.J.E. Rommel (1891-1944), sinds november 1943 aangesteld als inspecteur van de Atlantikwall, kreeg in *februari 1944* opdracht van het Duitse Oberkommando om de twee waterlinies aan te leggen.

⁴ Aldus de lastgeving van burgemeester Moot.



Afb. 4. Sortie 106G/2738, 10-9-1944. Foto 3149.

Op 10 september 1944 maakte een fotograaf vanuit een RAF-verkenningsvliegtuig luchtfoto's van het gebied ten noordwesten van de stad IJsselstein.

Afbeeldingsbron: Wageningen University & Research (WUR).

De IJsselsteinse tankgracht

Als aanvulling op de inundaties van laaggelegen gebieden liet de bezetter prikkeldraadversperringen aanbrengen en antitankgrachten graven. Dat gebeurde ook in IJsselstein. Abbink Spaink schrijft: “Ook werd een tankgracht gegraven, die zich van Lopik uit in een wijde boog om de stad heen boog, daarbij Benschopperweg, Achtersloot, Zuid- en Noord-IJsseldijk doorsnijdend. [...] De inundatie heeft weinig schade aangericht. De tankgracht is spoedig na de bevrijding gedempt.”⁵

Het is mogelijk dat het graven van de tankgracht deels is uitgevoerd met behulp van grondverzetmachines. In de Arnhemse Courant van zaterdag 17 januari 1948 wordt melding gemaakt van een beschuldiging van economische collaboratie door een aannemer die mogelijk betrokken is geweest bij de aanleg van de tankgrachten: de aannemer “ging met zijn draglines en excavateurs naar Noordwijk om tankvallen te graven in de duinen, hij ging naar IJsselstein en Standaardbuiten en daar beten zijn graafmachines in vruchtbare Hollandse klei. Daar kraste hij een zinloze tankgracht door het Hollandse landschap.”⁶ De aannemer werd, mede op grond van allerlei vormen van economische collaboratie, veroordeeld tot een gevangenisstraf van een jaar en drie maanden, vanwege onder andere “het geheel of ten dele graven van een of meerdere tankgracht(en) en/of tankval(len) in of nabij Noordwijk, IJsselstein (en op andere plaatsen in de provincie Utrecht) en Standaardbuiten, in opdracht en ten behoeve van de Duitse weermacht.”⁷

⁵ Zie: J.J. Abbink Spaink, *IJsselstein, verleden en heden. Overzicht ontwikkeling van 1279 tot 1962* (IJsselstein 1963). Na de oorlog, zoals we later zullen toelichten, was een aanzienlijk bedrag nodig om de schade door het graven van de tankgracht te herstellen.

Drikus Blankestijn (1911-2000) was een van de mannen die gedwongen werd mee te helpen met het graven van de tankgrachten. Een verslaggever van het Zenderstreeknieuws schreef in de krant van 19 mei 1976: “Hij verbleef zestien maanden in de ‘Heimat’ [...] Om toch weer eens zijn Vaderland te kunnen zien was de heer Blankestijn inmiddels gehuwd. ‘Alleen voor de wet’, zegt Drikus, ‘anders mocht ik niet met verlof’. Na zestien maanden mocht hij voor de tweede keer met verlof en hield het toen gelijk voor gezien en bleef lekker thuis. ‘Maar zo gemakkelijk ging dat niet en werd het dus tankgrachten graven die dwars door IJsselstein liepen, ‘maar ook deze werkzaamheden werden gestaakt en wel op Dolle Dinsdag’.”

Ook Albert de Kuijer noemt in “Bart’s bakermat” het graven van de tankgracht: “Rond IJsselstein [...] was een tankval gegraven door burgers. [...] Gelijktijdig met het graven van de tankval, werden de weinige toegangswegen geblokkeerd door zware betonblokken. Daartussen werd een smalle opening gelaten die snel kon worden afgesloten door stalen obstakels, (Spaanse ruiters) die met kettingen aan de betonkolossen waren vastgehecht.”

Co van Dopperen herinnert zich dat Albert de Kuijer en Theo van Dopperen zich bezig hielden met het bezorgen van fris drinkwater naar de arbeiders die belast waren met het graven van de tankgracht.

⁶ Dit krantenartikel wijst op het gebruik van mechanische hulpmiddelen bij het graven van de IJsselsteinse grachten.

⁷ Uit processtukken blijkt dat een dragline tot december 1943 in Noordwijk werd ingezet. Vervolgens werd de machine tot aan Dolle Dinsdag (5 september 1944) gebruikt voor graafwerkzaamheden in de provincie Utrecht, onder meer in Veldhuizen, De Meern en IJsselstein.

Eerder publiceerde de HKIJ een foto (zie afbeelding 5) waarop een deel van de IJsselsteinse tankgracht te zien is. Aan de oostzijde van de tankgracht, de kant van de verdedigers, bevindt zich een steile, schuin opstaande wand, bedoeld om optrekkende infanterie te belemmeren.⁸

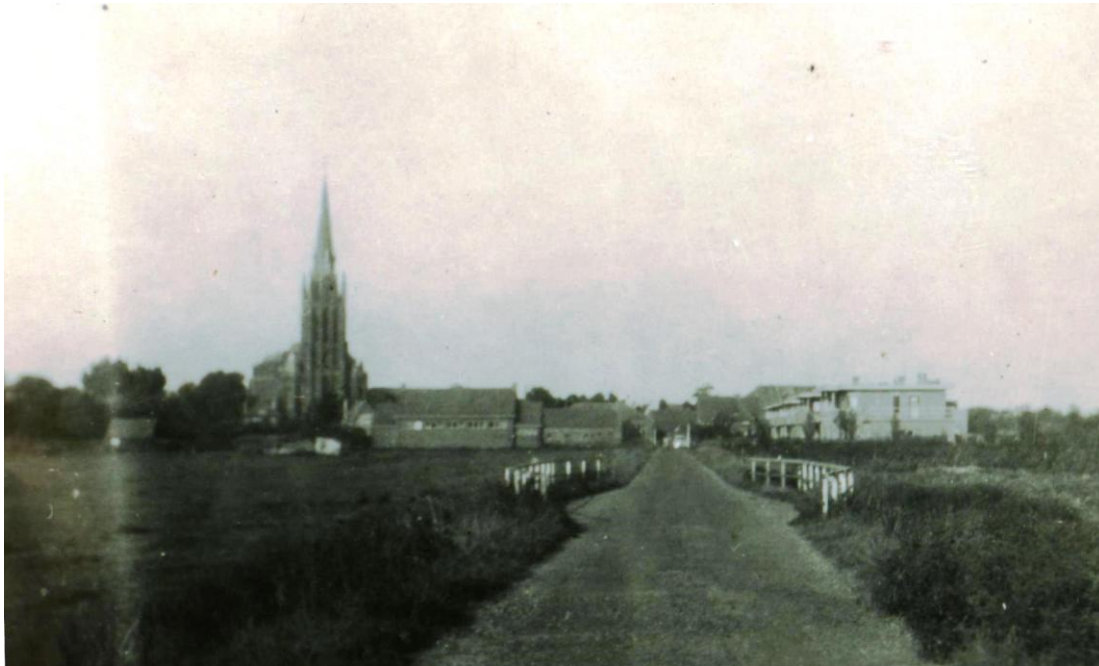


Afb. 5. Tankgracht ter hoogte van de Benschopperweg.

Opname omstreeks 1944, gezien naar het noordwesten, vanaf de Benschopperweg. Op de achtergrond de Groene Dijk. Afbeeldingsbron: Collectiebank HKIJ.

⁸ De grondkering van de tankgracht (rechts op de foto) bestaat uit dennenpalen die met ijzerdraad stevig zijn verankerd. Achter deze palen is rijshout aangebracht als afsluiting. De bezetter kende twee soorten tankgrachten: de puntgracht en de brede tankgracht. De brede gracht is breder aan de onderkant. De puntgracht kent een smallere onderkant, maar is dieper dan de brede gracht. De foto maakt niet duidelijk welk type tankgracht in IJsselstein is gegraven. In de overeenkomst voor de uitvoering van het dempen van de tankgracht die in juni 1945 werd opgesteld, is in de raming van de kosten rekening gehouden met een doorsnede van de tankval van ongeveer 16 vierkante meter, waaruit zou volgen dat de breedte van de tankgracht geschat kan worden op ongeveer zes meter.

Onlangs ontvingen we een aanwijzing over de exacte locatie waar de fotograaf deze foto heeft gemaakt: bij het bruggetje in de Benschopperweg. Dit bruggetje, dat destijds lag ter hoogte van de huidige woning aan Benschopperweg 43, is zichtbaar op een foto van de Benschopperweg (zie afbeelding 6). Op deze foto is de weg te zien in noordoostelijke richting. Op de voorgrond ligt een bruggetje over de wetering die de Benschopperweg kruist.



Afb. 6. Zicht op de Benschopperweg.

Opname omstreeks 1947, gezien naar het noordoosten, vanaf de Benschopperweg. Op de voorgrond een brug in de Benschopperweg (ter hoogte van het huidige adres Benschopperweg 43). Afbeeldingsbron: Collectiebank HKIJ.

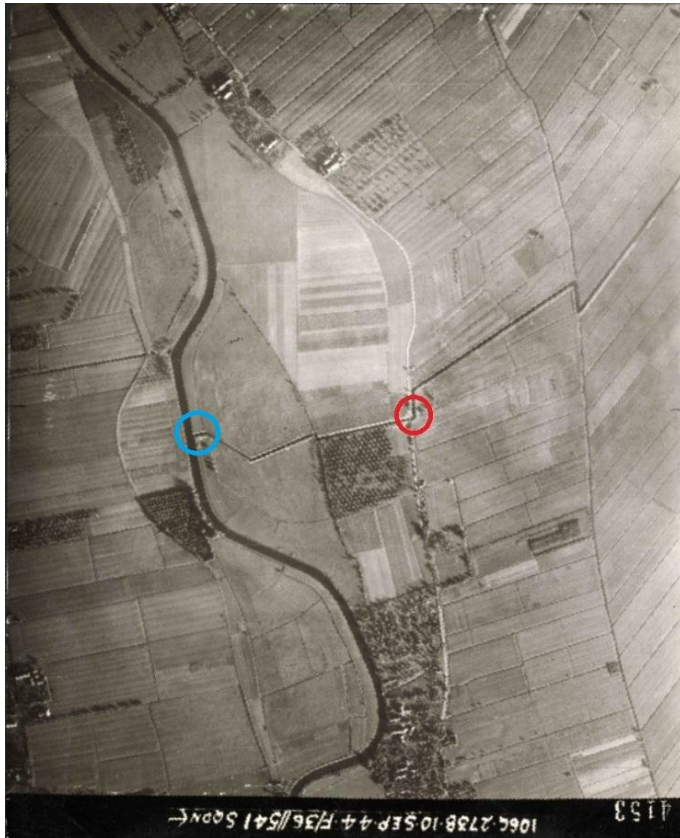
Spionagefoto's

Sinds 2004 zijn duizenden spionagefoto's online beschikbaar, gemaakt door geallieerde vliegtuigen op een hoogte van 18.000 tot 25.000 voet tijdens de laatste maanden van de Tweede Wereldoorlog.⁹ Deze beelden bieden een betrouwbare weergave van het verloop van de IJsselsteinse tankgracht.¹⁰ Op sommige locaties doorsneed de tankgracht de bestaande verkaveling; deze delen zijn na de oorlog geëgaliseerd. Een aantal watergangen werd echter niet gedempt en is nog steeds aanwezig vanwege hun functie in de huidige waterhuishouding. Wanneer we de luchtopnamen van het grondgebied van de gemeente IJsselstein analyseren, ontstaat het volgende beeld van het tracé van de tankgracht.

⁹ Op te vragen via <https://library.wur.nl/WebQuery/geoportal/raf>.

¹⁰ Van IJsselstein en omstreken zijn opnamen beschikbaar uit november 1944, januari 1945 en april 1945.

Ten oosten van de Hollandse IJssel



**Afb. 7. Sortie 106G/2738,
10/9/1944. Foto 4153.**

Tankgracht van IJsselwetering tot
Hollandse IJssel. Spionagefoto uit
1944.

Afbeeldingsbron: WUR.

Luchtopname 4153 (zie afbeelding 7) toont de Hollandse IJssel als een dikke zwarte lijn die van linksboven naar middenonder loopt. Links daarvan bevindt zich de Zuid IJsseldijk. In het midden van de foto is de Noord IJsseldijk zichtbaar, grotendeels wit afgebeeld, maar meer zuidwaarts omzoomd door bomen. Van rechtsonder naar boven loopt de IJsselwetering, die tevens de gemeentegrens vormt tussen Jutphaas en IJsselstein.

Het tracé van de tankgracht begint rechtsboven, passeert de gemeentegrens en loopt naar de Noord IJsseldijk, waar het enkele meters parallel aan de dijk volgt. In de rood gemarkeerde cirkel kruist de gracht de Noord IJsseldijk, op de plek die Co van Dopperen zich herinnert. Daarna loopt het tracé langs een kersenboomgaard,¹¹ richting het westen, maakt het een knik om uit te komen bij de Hollandse IJssel (gemarkeerd met een blauwe cirkel), tegenover het huidige caravanpark “De Voormolen”.

¹¹ Dit is de boomgaard waarin een mitrailleurnest verstopt lag; iets ten zuidwesten van de boomgaard, lag een tweede mitrailleurnest.

Tussen Hollandse IJssel en Provincialeweg



**Afb. 8. Sortie R4/1341,
29/11/1944. Foto 3040
(fragment).**

Tankgracht van Hollandse IJssel
tot Provincialeweg. Spionagefoto
uit 1944. Piloot: Spears, First
Canadian Army Photographic
Interpretation Section (A.P.I.S.).
Afbeeldingsbron: WUR.

Luchtopname 3040 (zie afbeelding 8) toont rechtsmidden de binnenstad. De Achtersloot loopt van linksboven naar de binnenstad. De Hollandse IJssel is rechtsboven herkenbaar als een dikke zwarte lijn. Aan de onderzijde loopt de Provincialeweg.

De tankgracht begint bij de Hollandse IJssel, aan het einde van het fabrieksterrein van Schilte, direct naast de huidige woning Veerschipper 47. Ongeveer zeshonderd meter naar het zuidwesten kruist de tankval de Achtersloot. Een eindje verder doorkruist het tracé de bestaande verkaveling, totdat de gracht een vrijwel haakse bocht maakt in de richting van het zuidoosten. Hier kruist het de Groene Dijk (herkenbaar aan een bomerij), vervolgens de Benschopperweg, waarna het aankomt op de Provincialeweg.

Tussen Provincialeweg en Enge IJssel

Abbink Spaink schrijft dat de tankgracht “zich van Lopik uit in een wijde boog om de stad heen boog.” Twee luchtopnames tonen dat de gracht tot aan de Enge IJssel reikte, net binnen de gemeentegrenzen van IJsselstein, nabij Lopikerkapel.



Afb. 9. Sortie R4/1341, 29/11/1944. Foto 3022 (fragment).

Tankgracht van Provincialeweg tot Lage Dijk.
Spionagefoto uit 1944. Piloot: Spears.
Afbeeldingsbron: WUR.



Afb. 10. Sortie 4/1471, 24/12/1944. Foto 3064 (fragment).

Tankgracht Van Lage Dijk tot Enge IJssel.
Spionagefoto uit 1944. Piloot: Hutching, First Canadian A.P.I.S. Afbeeldingsbron: WUR. De blauwe cirkel geeft aan waar de tankgracht aansloot op de Enge IJssel.

Op luchtopname 3022 (zie afbeelding 9) is aan de bovenzijde een gedeelte van de binnenstad zichtbaar. Van links naar rechts loopt de Provincialeweg. Rechtsboven stroomt de Hollandse IJssel. Vanaf de westzijde van de binnenstad loopt de Hogebeizen in zuidelijke richting. De Hogebeizen kruist de Provincialeweg en loopt verder schuin naar onder. Vanaf de IJssel is een dunne witte lijn zichtbaar die naar rechtsonder loopt: dit is de Panoven, die overgaat in de Lagedijk.

De tankgracht loopt aan de zuidzijde van de Provincialeweg tot aan de Hogebeizen. Ten oosten van de Hogebeizen volgt het tracé een zuidelijke richting. Het verloop is grotendeels recht, maar kent ook af en toe een scherpe hoek, soms zelfs dwars door de bestaande verkaveling. Op luchtopname 3064 (zie afbeelding 10) stroomt rechtsonder de rivier de Lek. Vanaf de bovenzijde van de foto loopt de Lagedijk (een witte lijn) naar de Lek. Links van de Lagedijk bevindt zich de tankgracht; het laatste gedeelte sluit aan op de haakse hoek (gemarkeerd met een blauwe cirkel) die de Enge IJssel maakt.¹²

¹² Mogelijk sloot de tankgracht iets zuidelijker weer aan op de Enge IJssel en liep deze nog ongeveer vierhonderd meter oostwaarts tot aan de Lekdijk, langs het huidige fietspad op die locatie. Helaas biedt foto 3064 hierover geen volledige duidelijkheid.

Het dempen van de tankgrachten

Slechts een week na de bevrijding van Nederland vond het eerste overleg plaats tussen de districtscommandant, de burgemeesters uit het district en de waarnemend directeur van het districtsarbeidsbureau IJsselstein. Het onderwerp van gesprek was de “wenschelijkheid van het opruimen der tankgrachten in het district.”¹³

De directe aanleiding was dat burgers op grote schaal begonnen waren met het slopen van het hout van de tankgrachten. Dit leidde tot klachten van boeren, die vreesden dat het vee door het verwijderen van de houten verstevigingen van de tankvallen in de grachten zou kunnen vallen.¹⁴ Tegelijkertijd kampte het district met “een nijpend gebrek aan hout, waarvan speciaal de bakkers, ziekenhuis en centrale keuken de dupe waren.” Het rijshout van de tankgrachten zou daarom beschikbaar worden gesteld als brandstof. De dennenhouten palen van de tankgrachten (“circa 3,25 meter lang en gemiddeld 0,12 meter in doorsnede”) werden echter niet direct verbrand. Deze waren “zeer goed bruikbaar als perkoenpalen voor zeewering, herstelwerken aan vernielde dijken, kribben, havendammen e.d.” Voorlopig werden de palen dan ook gereserveerd voor dergelijke doeleinden.

In het district waren “enkele honderden werklozen [...] waaronder veel fabrieksarbeiders”. Omdat de houtverwerkingsfabrieken voorlopig geen grondstoffen ontvingen “zou het wel eenige tijd duren, eer deze arbeiders aan het werk zouden kunnen gaan. Besloten werd zo snel mogelijk met het dichten der tankvallen te beginnen, opdat de arbeiders aan het werk zouden kunnen gaan en hout ter beschikking van belangstellenden zou komen.” De opdracht werd gegund aan aannemer Johannes van Breukelen, gevestigd aan het Kronenburgplantsoen 24 in IJsselstein. Het werk betrof ongeveer negentig arbeiders, met een vastgesteld uurloon van 56 cent.

Op 22 mei 1945 werd gestart met een proefstuk van 500 meter. Op 9 juni kreeg de aannemer de opdracht om 3800 meter tankgracht te dichten, gerekend vanaf de IJsselwetering tot aan het kruispunt Hogebezen-Provincialeweg. Twee derde van het totale budget werd gereserveerd voor deze taak. Daarnaast moest hij langs de Provincialeweg over een lengte van 800 meter en een breedte van 30 meter de graszoden afsteken en deze na het dichten van de tankgracht opnieuw aanbrengen.

Verder omvatte de opdracht het graven van nieuwe sloten over een lengte van 1500 meter, het verwijderen van 2500 meter prikkeldraadversperringen, het opbreken van oude dammen over een lengte van 50 meter en het herstellen van vier doorsneden wegen.¹⁵ Ook moest een duiker van 9 meter worden verwijderd, nieuwe landdammen worden aangelegd en nieuwe draadafrasteringen worden

¹³ Zie voor informatie over het dempen van de tankgracht: RHC GAIJ 2669. Dichtmaken van 3800 meter tankgracht, 1945-1949.

¹⁴ Co van Doppen herinnert zich dat Kobus de Lang direct na de bevrijding bezig was met het verwijderen van het hout uit het mitrailleurnest in de Noord IJsseldijk.

¹⁵ Waarschijnlijk de Noord IJsseldijk, de Achtersloot, de Groene Dijk en de Benschopperweg.

geplaatst over een lengte van 300 meter. Opvallend is dat in de overeenkomst geen melding wordt gemaakt van het deel van de tankgracht tussen Hogebeizen en de Enge IJssel.

Binnen een jaar werd het project voltooid. De totale kosten bedroegen ongeveer 120.000 gulden.¹⁶ Het grootste deel van dat bedrag werd gebruikt voor de betaling van lonen.¹⁷ De afhandeling van de oorlogsschade werd verzorgd door de Rijksdienst voor Landbouwherstel.

Restanten van de tankgracht

Omdat de Duitsers bij de aanleg van de tankgrachten gebruikmaakten van bestaande scheidingsslotten, waarvan niet alle na de oorlog zijn gedempt, kunnen we aannemen dat IJsselstein nog steeds enkele watergangen heeft die ooit een verdedigende functie vervulden. Deze watergangen waren mogelijk breder en dieper en fungeerden daardoor als tankgracht. Met behulp van de luchtopnames maken we een inventarisatie van de overblijfselen van de tankgracht die tot op de dag van vandaag zichtbaar zijn in het landschap en in woonwijken. We volgen dit keer het tracé van de tankgracht van zuid naar noord, vanaf de Lekdijk tot aan de IJsselwetering.

¹⁶ Uitgaande van een jaarlijkse inflatie van 3-5% komt dat bedrag overeen met een waarde van ongeveer anderhalf miljoen euro.

¹⁷ De aannemer begrootte de kosten voor de lonen op 75.000 gulden, exclusief sociale lasten, de “vacantiebonnen” en een opslag van 15% voor uitvoering- en opzichterskosten. Uitgaande van een uurloon van 56 cent en de inzet van 90 arbeiders, vereiste het gehele project in totaal 134.000 manuren.



Afb. 11. Tankgrachtdelen.

De topografische kaart van 1962 toont het tracé van de tankgracht. Een aantal watergangen is direct na de oorlog gedempt, terwijl enkele watergangen die destijds als tankgracht dienden, nog altijd herkenbaar zijn. Afbeelding: Theo van de Tier.

Tussen Lekdijk en Baronieweg

In de polder Over-Oudland, tussen Hogebeezen-Biezendijk en Lage Dijk-Zuid, is de gracht voor een belangrijk deel gedempt. De sloot aan de zuidzijde van het fietspad tussen de Lage Dijk en de hoek Biezendijk-Lopikerweg Oost (zie afbeelding 12) ligt mogelijk op de plek van de tankgracht. Aan het einde van het fietspad stroomt de Enge IJssel.



Afb. 12. Fietspad met aan weerszijden twee sloten.

Fietspad tussen Lage Dijk en Biezendijk. Opname uit 2024, gezien naar het westen, in de richting van de Biezendijk, vanaf de Lekdijk. Mogelijk liep de tankgracht vanaf de Lekdijk ongeveer vierhonderd meter westwaarts tot aan de Enge IJssel. Helaas biedt spionagefoto 3064 hierover geen volledige duidelijkheid. Foto: Johan Klein

Een smalle boerensloot, verbonden met de Enge IJssel, ligt nog op de oorspronkelijke plaats van de tankval (zie afbeelding 13). De rest van de tankgracht tot aan de Baronieweg is gedempt.

Afb. 13. Scheidingssloot.

Opname uit 2024, gezien naar het noorden, vanaf de haakse hoek in de Enge IJssel. Foto: Johan Klein.

Het smalle slootje tussen de Marga Klompéweg en de Baronieweg, evenals de bredere watergang tussen de Praagsingel en de Baronieweg (zie afbeelding 14), liggen op de plek waar vroeger de tankgracht liep. Dit geldt ook voor de sloot tussen de Groen van Prinstererweg en de Baronieweg.



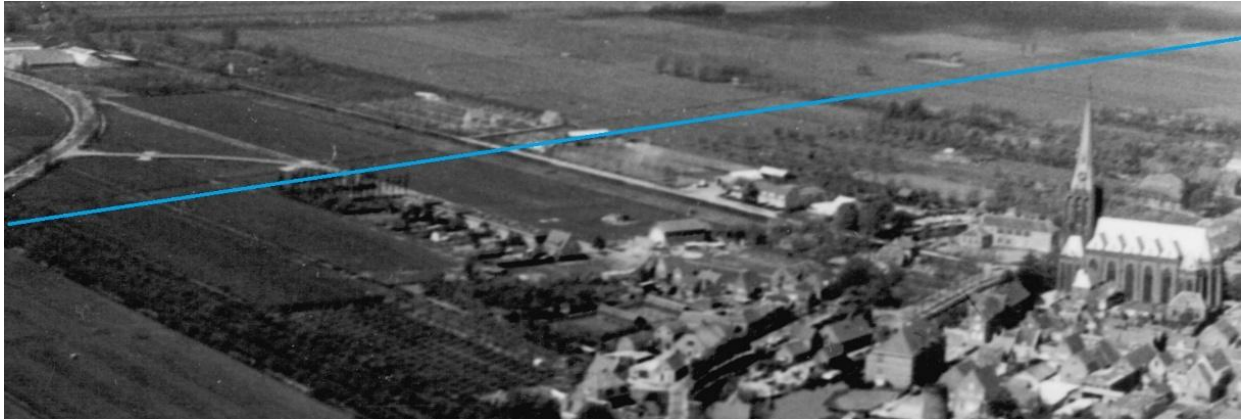


Afb. 14. Watergang tussen Praagsingel en Baronieweg.

Opname uit 2025, gezien naar het westen, vanaf de Praagsingel. Foto: Marco Savelkouls.

Tussen Benschopperweg en Achtersloot

Het tracé van de tankgracht tussen Benschopperweg en Groene Dijk is op een luchtopname uit 1952 te herkennen (zie afbeelding 15) als onderdeel van een wetering die vanuit de polder Hogebiezen (dus ten zuiden van de Provincialeweg) in noordwestelijke richting door de polder Broek en Lage Biezen naar de Broeksdijk stroomde.¹⁸ Deze watergang is voor een belangrijk deel nog aanwezig in de wijk Groenvliet, als een brede sloot (zie afbeelding 16) langs de Jan van Goyenlaan.



Afb. 15. Polderlandschap ten westen van IJsselstein.

Luchtopname omstreeks 1952, gezien naar het westen, richting Montfoort, vanaf de oude zendmast. De blauwe lijn is parallel aan de wetering ingetekend.

Afbeeldingsbron: Collectiebank HKIJ, collectie Frits van der Peppel.



Afb. 16. Watergang Jan van Goyenlaan.

Opname uit 2025, gezien naar het noordwesten, vanaf de Jan van Goyenlaan. Foto: Marco Savelkouls.

¹⁸ De watergang in de polder Broek en Lage Biezen loopt parallel aan de Achtersloot, maar niet volledig haaks op de verkaveling. Weteringen die niet loodrecht op de verkaveling zijn aangelegd, komen vaker voor in de Lopikerwaard. Een goed voorbeeld hiervan is de (Lange) Brandwetering, gelegen in de polder Broek, ten westen van de Achtersloot, die ook wel "Broodwetering" werd genoemd. Voortschrijdende bodemdaling, die sinds de grote ontginningen in de Middeleeuwen heeft plaatsgevonden, maakte de aanleg van dergelijke aanvullende ontwateringskanalen noodzakelijk.

Tussen Achtersloot en Hollandse IJssel

De tankgracht in dit gebied, dat geheel door de tegenwoordige wijk Achterveld 1 (Haanderik-Dissel) loopt, werd volledig gegraven, zónder gebruik te maken van bestaande watergangen.¹⁹ Het voetpad (zie afbeelding 17) dat vanaf Eiteren (ter hoogte van Veerschipper 47) in zuidoostelijke richting door de boomgaard loopt tot aan het bruggetje, volgt – al dan niet toevallig, mogelijk omdat het tracé een bestaande brandgang door de boomgaard doorkruiste – het voormalige verloop van de tankgracht. Het stukje sloot dat vanaf het bruggetje in het voetpad zichtbaar is, werd gegraven omstreeks 1978 en ligt ongeveer op de plaats van een gedeelte van de in 1945 gedempte tankgracht.



Afb. 17. Voetpad Haanderik.

Opname uit 2025, gezien naar het zuidwesten, vanaf Eiteren. Foto: Marco Savelkouls.

¹⁹ Alle watergangen die we tegenwoordig in de wijk Haanderik-Dissel aantreffen zijn gegraven voorafgaand aan de bouw van deze nieuwbouwwijk. Voor de aanleg van de wijk waren er in dit gebied geen sloten, maar uitsluitend greppels aanwezig.

Tussen Hollandse IJssel en IJsselwetering

Ten oosten van de Hollandse IJssel maakte de bezetter gebruik van een oude wetering , die nog altijd bestaat, inclusief de bocht van ongeveer 60 graden (zie afbeelding 18).



Afb. 18. Wetering.

Opname uit 2024, gezien naar het westen, in de richting van de Hollandse IJssel. Op de achtergrond caravanpark De Voormolen. Foto: Johan Klein.

Teneinde de verbinding tussen deze wetering en de IJssel tot stand te brengen, groef de bezetter een doorgang van ongeveer 10 meter in het weiland (zie de blauwe cirkel in afbeelding 7). Hoewel dit deel van de tankgracht direct na de oorlog weer is dichtgestort, is op deze locatie nog steeds duidelijk een verzakking in het weiland zichtbaar (zie afbeelding 19). De overige delen van de tankgracht in dit gebied zijn gedempt.²⁰ Vanaf de IJsselwetering liep de tankgracht verder noordwaarts.



Afb. 19. Dichtgestorte verbinding tussen Hollandse IJssel en wetering.

Opname uit 2024, gezien naar het westen, in de richting van de Hollandse IJssel. De verbinding tussen Hollandse IJssel en de wetering (zie de blauwe cirkel op afbeelding 7) is later weer gedempt. Zeer waarschijnlijk bevindt zich hier in de bodem restmateriaal van de tankgracht. Foto: Johan Klein.

²⁰ Uiteraard met uitzondering van de IJsselwetering.

Tot slot

Als u op zoek gaat naar de verdwenen tankgracht en de mogelijkheid heeft een vaartocht te maken over de Kromme IJssel en de Enge IJssel, let dan goed op bij de scherpe bocht in de Enge IJssel. Op dit punt mondde de tankgracht uit in het veenriviertje. Heeft u de gelegenheid om over de Hollandse IJssel te varen? Dan kunt u aan de overkant van het caravanpark aan wal gaan om de brede wetering te bekijken.

Voor wie niet over een boot beschikt, is deze plek ook te bereiken via de Noord IJsseldijk. U moet daarbij wel over een hek klimmen en richting de Hollandse IJssel wandelen. Houd er rekening mee dat dit gebied niet altijd vrij toegankelijk is.

Een derde manier om het voormalige tracé van de gracht te verkennen is langs de Jan van Goyenlaan. Hier heeft het restant van de oude wetering nog steeds een aanzienlijke breedte.

Een ander breed water vindt u bij het begin van de Budapestlaan, nabij de Baronieweg. Op deze plek moet u alle bestaande bebouwing, de bomen, de lantaarnpalen en het fietspad even wegdenken om een beeld te krijgen van de brede hindernis die hier 80 jaar geleden lag. En als u een levendige verbeelding heeft, kunt u zich voorstellen dat het voetpad door de Haanderik ooit werd uitgegraven en gevuld met water.

Bent u geïnteresseerd in een verdere verkenning van de oorlogsperiode met behulp van spionagefoto's? Dan wijzen wij u graag op de bomkraters die op enkele van deze opnamen zichtbaar zijn. Hoewel ze hier niet worden getoond, zijn ze wel opvraagbaar. Deze bomkraters zijn ontstaan door bombardementen in de omgeving van Rijksweg 26 (de huidige snelweg A2). Een selectie van de RAF-beelden is te vinden in onze beeldbank, via het zoekwoord 'RAF' op hkj.collectiebank.nl.

Bronvermelding

Abbink Spaink, J.J., IJsselstein, verleden en heden (IJsselstein 1963).

Arnhemse courant, 17 januari 1948,

te raadplegen via <https://www.delpher.nl>.

Bundesarchiv

te raadplegen via <https://inventio.bundesarchiv.de>.

CABR Inventaris 108763 (dossier E16177) en inventaris 66624 (dossier 1394),

te raadplegen bij het Nationaal Archief, Den Haag.

GAII 2669. Dichtmaken van 3800 meter tankgracht, 1945-1949,

te raadplegen bij het RHC, Woerden.

Kuijer, Albert de, Bart's bakermat (IJsselstein 1998).

Lopik 1027. Stukken betreffende de vordering van mankracht door de Duitse bezetter ten behoeve van het graven van een anti-tankgracht en een voorgenomen inundatie, 1944-1945,

te raadplegen bij het RHC, Woerden.

Wageningen University & Research – Geoportal,

te raadplegen via <https://library.wur.nl/WebQuery/geoportal/raf>.