objectno. :
bouwjaar : in oorsprong 1865
bouwstijl : niet van toepassing
architect :

► Motivering
Het object is van belang voor de gemeente Arnhem wegens stedenbouwkundige waarden, architectuurhistorische waarden en cultuurhistorische waarden.

► Toelichting motivering
Het betreft de restanten van het fort Westervoort, een fort uit 1865, dat tot en met WOII heeft gefunctioneerd als onderdeel van de IJssellinie, ter bewaking van de overgang bij de Westervoortse brug. Het gaat om de resten van een aarden wal, een tweetal gebouwen ter weerszijden van de spoorlijn Arnhem-Emmerik en de Zevenaarseweg en de tunnel (poterne) onder de spoorlijn en weg door. Ondanks sloop van een groot deel van het fort en diverse wijzigingen door de tijd heen zijn de oorspronkelijke vormen nog in diverse elementen goed te herkennen, terwijl ook enkele latere wijzigingen van voor WO II waardevol zijn en bescherming verdienen.

►► **Stedenbouwkundige waarden:**
Het Fort Westervoort heeft stedenbouwkundige en in het bijzonder landschappelijke, waarde als in het oog springend historisch verdedigingswerk in aansluiting op de Westervoortsebrug over de IJssel. Het object is duidelijk te zien vanaf de Pleijweg, de Zevenaarseweg en vanaf de huidige linker IJsseldijk en is hier een markant herkenningspunt. Het fort markeert een strategisch knooppunt (spoorbrug over de IJssel), in een gebied dat een lange militaire geschiedenis heeft, teruggaand tot het einde van zestiende eeuw. Het fort heeft een bovenlokale ensemblewaarde in relatie tot vele andere relicten van de negentiende en twintigste-eeuwse werken en linies rond Arnhem, in het bijzonder ook die van de midden twintigste-eeuwse IJssellinie, waarvan in de nabije omgeving enkele kazematten behouden bleven.
In samenhang met het fort heeft het omgevingskunstwerk van W. Korvinus uit 1987, een markante betonnen keermuur een ruimtelijke en stedenbouwkundige waarde als één van de vier kunstuitingen die werden gerealiseerd bij de constructie van de Pleijroute in de tweede helft van de jaren 1980. Het is net als de andere kunstwerken een herkenningspunt en markering van de route. Het kunstwerk valt formeel buiten de bescherming van het fort.

Architectuur- en bouwhistorische waarden:
Fort Westervoort is, hoewel op onderdelen gewijzigd en deels verdwenen, een markant voorbeeld van militaire bouwkunst uit het derde kwart van de negentiende eeuw. Het fort werd aangelegd als Sperfort ter verdediging van de belangrijke spoorwegverbinding en spoorbrug over de IJssel tussen Westervoort en Arnhem. De huidige bouwkundige restanten vormden de centraal op het fort gelegen huisvesting voor de hier gelegerde militairen. De bijbehorende wallen en kazematten bevonden zich hier in een onregelmatige krans omheen. Met de vervanging en verhoging van de spoorbrug en de omvorming tot een ook voor overig verkeer geschikte brug kwam het noordelijke manschappengebouw deels in de nieuw aangelegde spoordijk te liggen. Om dit verlies aan ruimte te compenseren kwam in 1901 direct ten zuiden van de spoordijk een betonnen volume gereed. Om de beide delen van het nu door de spoordijk doorsneden fort onderling toegankelijk te maken werd onder de nieuwe spoordijk een poterne aangelegd. De gebouwde onderdelen zijn vanwege de kenmerkende toegepaste constructies, materialen en detaillering, als mede vanwege de typologie van architectuurhistorisch belang.
In de combinatie van de in verschillende periodes toegepaste bouwmaterialen is de ontwikkeling van de militaire bouwkunst nog goed afleesbaar. Hierin, maar vooral ook in de pragmatische wijze waarop zowel de oorspronkelijke bouwdelen als de latere delen werden uitgevoerd is dan ook belangrijke bouwhistorische waarde gelegen.

Cultuurhistorische waarden:
Het gebied rond de restanten van fort Westervoort heeft een lange militaire geschiedenis, die terugvoert tot de late zestiende eeuw. In de huidige restanten van het fort is in het bijzonder

de militaire geschiedenis vanaf het midden van de negentiende eeuw nog afleesbaar. Met de aanleg van een sperfort bij de spoorwegverbinding tussen Emmerich en Arnhem in 1865 kreeg men de mogelijkheid om deze belangrijke verbinding met het huidige Duitsland goed te verdedigen. Het fort heeft dan ook cultuurhistorische waarde als belangrijk onderdeel van de negentiende-eeuwse IJssellinie, ter verdediging van de belangrijke rivierovergang bij de Westervoortsebrug en als onderdeel van de jongere IJssellinie uit het tweede kwart van de twintigste eeuw. Binnen de rijke variatie aan militaire architectuur in de gemeente Arnhem is het fort uniek als type. De opzet van de restanten van het fort weerspiegelt nog de eertijdse verdedigingstechnieken.
De belangrijkste oorlogshandelingen vonden plaats in de Tweede Wereldoorlog. Aan het begin van de Tweede Wereldoorlog werd vanuit het fort de spoorbrug opgeblazen bij de nadering van de Duitse troepen. Van de intensieve beschietingen tegen het einde van de Tweede Wereldoorlog door de Engelse troepen zijn verspreid over de gebouwen nog vele kogelgaten en raket- en granaatinslagen zichtbaar. Deze gevechtshandelingen hadden toe doel om de in het fort gelegerde Duitse militairen te verjagen. Het fort bezit hiermee een extra historische waarde. Ook na de Tweede Wereldoorlog behield het fort nog een militaire functie, zij het nu als opslag voor munitie en materialen. Het bij het fort geplaatste gedenkteken is van belang als herinnering aan de bij de gevechtshandelingen rond de brug gesneuvelde militairen.

De restanten van het Fort Westervoort, aan het noordwestelijke uiteinde van de IJsselbrug, in oorsprong daterend van 1865 en het gedenkteken zijn op basis van bovenstaande motivering beschermenswaardig als gemeentelijk monument in de gemeente Arnhem. Niet-beschermenswaardige onderdelen zijn in de redengevende beschrijving aangegeven.

► Historie
In 1466 liet Adolf van Gelre al een blokhuis bouwen ten oosten van Arnhem bij IJsseloord. Het is helaas echter niet precies duidelijk waar. In 1580, tijdens de 80-jarige oorlog, werd er een vierhoekig gebastionneerde schans aangelegd ergens bij de splitsing van de Rijn en de IJssel. Deze werd versterkt in 1628. Ergens voor 1649 werd er een nieuwe schans gebouwd bij de Veerweg naar Westervoort. Halverwege de achttiende eeuw was er van beide schansen echter vrijwel niets meer over. Rond 1770 werd er weer een nieuwe schans gebouwd in de buurt, maar het is wederom niet precies duidelijk op welke plek. Dat er schansen bij de veerweg werden gebouwd heeft natuurlijk te maken met het feit dat dit een goed begaanbare toegang was, waarlangs een vijandelijk leger dus bij voorkeur zou proberen binnen te vallen.
Rond 1819 ontwikkelde luitenant-generaal C.R.T. Krayenhoff een ambitieuze strategie waarin de IJssellinie weer een belangrijke rol zou spelen in de landsverdediging. Bij de nieuwe riviersplitsing van de Koningspleij werd een groot fort gepland waarin niet minder dan 2000 man infanterie en 400 cavaleristen zouden worden gelegerd bij mobilisatie. Het fort was zo groot dat het vrijwel de hele Koningspleij zou beslaan, met een vooruitgeschoven werk op de andere oever van de IJssel. Van dit plan kwam echter weinig terecht. Maar wel was er in 1830 weer sprake van een fort IJsseloort dat in de buurt van de schipbrug lag.

In 1864-65 werd uiteindelijk het huidige fort Westervoort gebouwd, ten noordwesten van de spoorbrug die in 1856 was gerealiseerd. Aanvankelijk waren er nog plannen voor de bouw van een fort bij de riviersplitsing, of aan de andere kant van de IJssel, maar hier kwam niets van terecht. Het fort dat wel werd gebouwd diende ter versterking van de IJssellinie ter plaatse van de brug, omdat deze brug een gewild oversteekpunt zou kunnen vormen voor vijandelijke legers die vanuit het oosten naar de vesting Holland zouden willen oprukken. De spoorbaan liep midden door dit fort, zodat deze hier kon worden afgesloten, en zodat er vanuit het fort vol zicht op de brug zou zijn en deze met spervuur zou kunnen worden bestreken. Ook in het ontwerp voor de brug zelf waren reeds enige defensieve voorzieningen opgenomen aan de Westervoortse zijde, in de vorm van zware stalen deuren met schietspleten en zware slagbomen.

Het fort werd gebouwd volgens het voor die tijd nogal ouderwetse gebastionneerde systeem met uitstekende bastions op de hoeken, met een trapeziumvorm met de lange zijde langs de IJssel. Rondom

was er een gracht van 36 m. breed en 3 m. diep, en daarbinnen was er een rondgaande wal, die ongeveer 8 m. hoog was en 7 m. dik. Vanuit het fort, waar de spoorweg aan de noordwestkant van de brug dwars doorheen liep, kon de brug en het spoor worden bestreken met spervuur, en mocht dat niet genoeg zijn dan kon eventueel hiervandaan de brug worden vernietigd. Het jaartal 1865 is nu nog te zien in een natuurstenen blok boven een ingang in het westelijke deel van het fort. Aan weerszijden van het spoor lag een verdedigbaar gebouw (*reduit*), aan de rivierzijde lag achter de aarden wal, een weergang voor geschutsopstelling, en aan weerszijden was er op de bastions ruimte voor flankerend geschut.

In de 1880er jaren werden er moderniseringen doorgevoerd in het fort, omdat de ontwikkelingen in de technologie van de artillerie (met name de brisantgranaat) dit vereisten. Nu werden bomvrije geschut emplacementen en munitiebergplaatsen in de vier hoekpunten van het fort gebouwd. In 1901-1904 werd er een nieuwe brug over de IJssel gebouwd, waarbij ook een autoweg over de rivier werd gevoerd, pal naast de spoorweg. Deze autobrug verving de schipbrug die in 1763 bij het oude Westvoortse veer was aangelegd. Omdat de autoweg ook door het fort heen kwam te lopen moest er dus een stuk van het fort worden afgebroken; aan de zuidzijde van het fort werd er echter weer een nieuw stuk toegevoegd. Oorspronkelijk liep het spoor midden door het fort, maar vanwege de verschillende veranderingen werd het geheel asymmetrisch, met een kleiner *reduit* aan de noordzijde.
In 1919 werd besloten dat het fort geen militaire rol van belang meer zou hoeven vervullen. In de 1930er jaren was er echter het nodige veranderd in de situatie wegens de gebeurtenissen in het oosten, en moest het land toch weer in betere staat van verdediging worden gebracht. In de late 1930er jaren werd het fort gemoderniseerd met de bouw van twee flinke betonnen kazematten bovenop het fort en kleine kazematten (‘stekelvarkens’) op elk der vier hoekpunten. De spoorbaan en de weg werden afsluitbaar gemaakt (en waren dat deels ook al) door middel van zware ijzeren deuren, hekken, kabels en een zg. aspergeversperring, voor de brug aan de zuidoostzijde, net voor het fort, en in het fort. Ook werd een ontstekingskast geplaatst waarmee de brug vanuit het fort kan worden opgeblazen. Verder werden er in de omgeving van het fort (en elders langs de IJssel) vrijstaande kazematten van beton (bunkers) gebouwd. Bij de kruising van de Westervoortsedijk en de Oude Veerweg resteert er hier nog een van (kazemat nr.15) en ook bij de boerderij de Grote Pleij, vlakbij de splitsing van de Rijn en de IJssel is er nog een. Ook werden langs de IJssel draadversperringen geplaatst en op strategische punten mijnen gelegd.

Op 10 mei 1940, vroeg in de ochtend werd er hevige strijd geleverd om het fort Westervoort. ’s Nachts was het westelijke deel van de Westervoortsebrug door de Nederlanders opgeblazen teneinde de Duitse opmars te hinderen. Vijf uur later gaven de Nederlandse politietroepen in het fort zich over. Ondertussen waren er echter 10 Nederlanders en 126 Duitsers gesneuveld. Het monumentje dat tegenwoordig bij de restanten van het fort is te vinden herinnert de gevallen Nederlanders. Eerder stond dit monumentje echter niet hier, maar op de hoek van de Westervoortsedijk en de Oude Veerweg, bij de bunker die daar nog steeds staat.
Op 12 april 1945 zou het fort nogmaals in een slag betrokken zijn, nu echter in dienst van de Duitsers, tegen de Canadezen die vanuit het oosten over de IJssel richting Arnhem trokken. Het fort bleek hierbij echter geen grote invloed op het verloop van de gebeurtenissen te kunnen uitoefenen.
Fort Westervoort speelde ook nog een kleine rol in de IJssellinie toen die onder druk van de Koude Oorlog in de jaren 1950 en ’60 weer nieuw leven kreeg ingeblazen. In 1981 is het grootste deel van het Fort Westervoort echter gesloopt teneinde plaats te maken voor de Pleijweg. Ook de gracht die om het fort lag is grotendeels gedempt, hoewel er binnen de lus van de oprit van de Zevenaarseweg naar de Westervoortsebrug nog een vijver ligt die het restant is van de gracht.
In 1983 wordt bij het fort het nieuwe betonnen viaduct gebouwd waarmee de Pleijweg onder het spoor en de Zevenaarseweg doorloopt. In aansluiting hierop wordt er direct ten noordwesten van de fortrestanten een betonnen grondkeermuur gebouwd, die aan de zuidzijde aansluit op het bomvrije onderkomen. Deze grondkeermuur is tevens een omgevingskunstwerk. De betonnen muur met 25 cm brede blauwe band, die met verschillende hoeken de contour van het fort volgt is een ontwerp van W. Korvinus uit 1987. Het is eén van de vier kunstuitingen, die in het kader van de percentageregeling voor beeldende kunst werden gerealiseerd bij de constructie van de Pleijroute in de tweede helft van de jaren 1980. De kunstwerken dienen als herkenningspunten en markeringen van de route. De opdracht kwam van de Provinciale Dienst Wegen en Verkeer. De betonnen elementen van Korvinus verbinden het fort en de nieuwe viaducten, die als compositie zijn opgevat. Wim Korvinus (1948) was vanaf 1975

docent aan de Academie van Bouwkunst in Arnhem en vanaf 1984 tot 2003 doceerde hij aan de Hogeschool voor de Kunsten (Artez). In 1980 trad hij als beeldend adviseur toe aan de Werkgroep Omgevingsvormgeving Pleijroute

De waardevolle restanten van het fort zijn wat er over is van de zuidwestelijke wal daar tegenaan gebouwde bomvrije onderkomens, alsmede de tunnel ('poterne') onder de spoorbaan en de Zevenaarse weg door, die beide helften van het fort met elkaar verbond. Deze restanten liggen ingeklemd tussen de nieuwe IJsseldijk en de Pleijweg die beiden uit de jaren 1980 dateren.

Literatuur en bronnen:

- J.R. Beekmans & C. Schilt , *Drijvende stuwen voor de landsverdediging. Een geschiedenis van de IJssellinie*. Utrecht 1998.
- G.B. Janssen, "Halte Westervoort. Het fort bij de IJsselbruggen" In: *Bijdragen en Mededelingen* 1980, pp.159-213.
- H. Middel, H. *Beelden op stand*. Arnhem, 2011
- Monumenten Advies Bureau, *Fort Westervoort. Bouwkundige staat*. Nijmegen, 2010.
- Harry van der Ploeg & Dick Caderius van Veen , *Verliefd op Arnhem*. Arnhem S.D.
- W. Swaneveld , "Het fort Westervoort". In: *Arnhem de Genoeglijkste* 2 (1981) nr.1, pp.42-50.
- Veldwerk MAB, september 2010, 29-01-2024.
- Website wimkorvinus.nl

BESCHRIJVING (16-03-2026):

► Ligging
De resten van Fort Westervoort liggen op de linkeroever van de IJssel ten noordwesten van de Westervoortsebrug en ter weerszijden van de spoorbaan en de Zevenaarseweg. Direct ten zuidoosten liggen de uiterwaarden van de IJssel en daar doorheen het aarden talud dat de aanloop vormt van de brug. Tegenwoordig (sinds de 1980er jaren) ligt aan de zuidwestzijde tegen het fort aan de IJsseldijk, maar oorspronkelijk lag het fort in de uiterwaard, met de dijk verder westwaarts. Sinds die tijd ligt direct ten noordwesten van de restanten de Pleijweg, die met een tunnel onder het spoor en de Zevenaarseweg doorloopt. Deze Pleijweg is ongeveer dwars door het oorspronkelijke fort getrokken. Een betonnen keermuur, onderdeel van een omgevingskunstwerk, scheidt het fort van de openbare weg.

► Vorm, bouwdelen en gevels
De beschermenswaardige restanten van het fort zijn wat er over is van de zuidwestelijke wal, met de daar tegenaan gebouwde bomvrije onderkomens, alsmede de tunnel (‘poterne’) onder de spoorbaan en de Zevenaarseweg door, die beide helften van het fort met elkaar verbond. Deze restanten liggen ingeklemd tussen de nieuwe IJsseldijk en de Pleijweg die beiden uit de jaren 1980 dateren.

Oorspronkelijk was er binnen de gracht een rondgaande wal van ongeveer 8 m. hoog en 7 m. dik. Hiervan resteert heden alleen het zuidoostelijke gedeelte min of meer, dat naar de IJssel gericht was. Het is echter niet duidelijk in hoeverre de oorspronkelijke wal er nu nog ligt of dat het aarden lichaam vernieuwd is voor de bouw van de nieuwe IJsseldijk. Aan de noordwestzijde van de restanten is er de betonnen grondkeermuur, onderdeel van het in 1987 ontworpen omgevingskunstwerk van W. Korvinus. Deze overbrugt het hoogteverschil tussen de verdiept liggende Pleijweg en het restant van het zg. ‘terreplein’, de open ruimte die oorspronkelijk binnen de wal van het fort lag, dat een paar meter hoger ligt. Dit terreplein is heden begroeit met gras, maar was oorspronkelijk verhard.

Terreplein en poterne
Aan de uiterste noordoostrand van het terreplein is de oorspronkelijke wal weliswaar afgegraven, maar staat nog wel een haag met een klein hoogteverschil, dat ongeveer de buitenste lijn van het oostelijke deel van de wal aan de noordoostzijde van het fort weergeeft, tussen de Pleijweg en de IJsseldijk. De delen van het terreplein aan beide zijden van de spoorweg en Zevenaarseweg, die een paar meter hoger liggen, zijn met elkaar verbonden door een tunnel op niveau van het terreplein. Zo’n tunnel heet in vestingbouwkundige termen een poterne. Het meest zuidwestelijke deel van de poterne is van beton gemaakt toen de bovenliggende weg werd verbreed in de tweede helft van de twintigste eeuw. Dit gedeelte is niet beschermenswaardig. Het gedeelte van de tunnel ten noordoosten daarvan is echter veel ouder, in ieder geval van begin twintigste eeuw, en deels mogelijk nog van 1865. De tunnel heeft rechte wanden en een segmentboogvormig gewelf, gemetseld in machinale baksteen in Vlaams verband en kops verband. In wanden en vloer zijn beschadigingen te zien van kogel- of granaatinslagen. De vloer in de tunnel is gedekt met zand. Aan het noordoostelijke uiteinde is er een modern hek geplaatst dat de tunnel afsluit (niet beschermenswaardig). Bij het uiteinde van de tunnel is er een gevel, die in feite een grondkeermuur is van het spoortalud, opgetrokken in Vlaams verband. Ook hierin zijn inslagen van kogels of granaten te zien. De gevel wordt gedekt door een hoge ezelsrug. De opening van de tunnel wordt gedekt door een segmentboog van tweeëneenhalve steen met hardstenen aanzetstenen en sluitsteen. Ter weerszijden van de opening zijn er twee ijzeren duimen waaraan oorspronkelijk deuren hingen. Aan de zuidoostzijde sluit deze gevel aan op de noordwestgevel van het bomvrije onderkomen.

Bomvrij onderkomen noordoostelijk van de spoorbaan
De noordwestgevel van het bomvrije onderkomen is eveneens gemetseld in Vlaams verband, en wordt aan de bovenzijde afgesloten door een rollaag van tweeëneenhalve steen met afwisselend koppen- en strekkenlagen. In de gevel zijn er vier identieke deuropeningen onder segmentboog met steens rollaag. Ter weerszijden van elke opening zijn er twee ijzeren duimen waaraan de luiken oorspronkelijk hingen. Drie van de openingen zijn dichtgemetseld, terwijl de tweede van rechts is gesloten met een vastgelaste ijzeren plaat. Aan de linkerzijde hoekt de gevel om naar achter (naar het zuidoosten), en vervolgens weer naar links (naar het noordoosten). Net naast de hoek is er weer een dichtgemetselde deuropening als boven beschreven. Aan de linkerzijde hoekt de gevel weer om naar achter, waar er maar een klein

stukje van te zien is omdat het gebouw hier grotendeels in de aarden wal steekt. Op de hoek is er in de bekronende rollaag een hardstenen blok. Op het platte dak ligt een aarden dek.

Bomvrij onderkomen aan de zuidwestzijde van de spoorbaan
Aan de zuidwestzijde van de spoorbaan en weg is ook een bomvrij onderkomen. Dit is echter een stuk groter, omdat het naar het noorden is uitgebreid op de plek waar de oorspronkelijke spoorbaan lag (die in 1901 iets naar het noorden is verplaatst). Het zuidwestelijke deel is in grote lijnen spiegelbeeldig aan het boven beschreven noordoostelijke (ook met Vlaams verband, dikke rollaag bovenlangs de gevel met hardstenen hoekblokken). Ook hier ligt er een aarden dek op het onderkomen, en steekt de het gebouw in de aarden wal. Een verschil is echter dat bij het meest zuidwestelijke gedeelte het terreplein is afgegraven naar het niveau van de Pleijweg, waardoor de gevels verder naar onder zichtbaar zijn. Nog een verschil is dat er in het vrijliggende deel van de zuidwestelijke zijgevel vier vensteropeningen zijn. Het betreft lage openingen onder steens segmentboog, met steens rollaag aan de onderzijde, die naar achter in de dikke muur sterk toelopen, alwaar kleine ijzeren luikjes zitten. Waarschijnlijk waren deze openingen bedoeld als schietgaten.
In de noordwestelijke hoofdgevel van het bomvrije onderkomen, zijn er in het zuidwestelijke deel (ten zuidwesten van de moderne grondkeermuur die het terreplein steunt) twee dichtgemetselde vensters met steens segmentbogen en elk vier ijzeren duimen van de vroegere luiken. Hierboven is er een kleine ronde ventilatieopening met rondgaand rollaagje en ijzeren roostertje. In het deel van de gevel links van de grondkeermuur, waar het terreplein dus nog voor ligt, zijn er nog een vijftal van zulke vensters, en twee van zulke ventilatieopeningen. Ertussen is er echter ook een ingang in een grote spaarnis onder steens segmentboog met een achterwand die schuin voorover helt. In die achterwand is een dichtgemetselde opening met tweeëneenhalf-steens segmentboog en hardstenen blokken in de dagkanten waarin oorspronkelijk waarschijnlijk de deuren hingen. In de bovenhoeken van de spaarnis zijn er hardstenen blokken met verticale sleuven: waarschijnlijk liepen hierdoor kettingen die een soort ophaaldeur vasthielden. Ter weerszijden van de nis zijn er smalle vensterspleten, en boven de nis is er in de bekronende rollaag een hardstenen blok met inscriptie met jaartal 1865.

Betonnen uitbreiding
Aan het linker uiteinde van de gevel is er een jonger gedeelte (uit 1901?) met een dichtgemetselde brede deuropening onder latei van spoorstaven, met daarboven een betonnen wand. Links hiervan steekt een zijwand iets naar voren, waarna er weer een hoofdgevel naar het noordoosten loopt. Dit deel van het fort stamt uit 1901, en is opgetrokken in beton. In de zijwand is er een deuropening met segmentboog en zes ijzeren duimen van de vroegere luiken, en een moderne ijzeren deur erin (niet beschermenswaardig). In de hoofdgevel zijn er rechts vier dichtgezette vensteropeningen onder segmentbogen, en links hiervan een dichte deuropening met segmentboog en drie ijzeren duimen. Boven de opening is er in de bovenrand van de gevel een hardstenen blok waarin een jaartal staat dat slecht leesbaar is, waarschijnlijk 1901 of 1902. Links van de deuropening is er nog een dichtgezet venster met segmentboog.

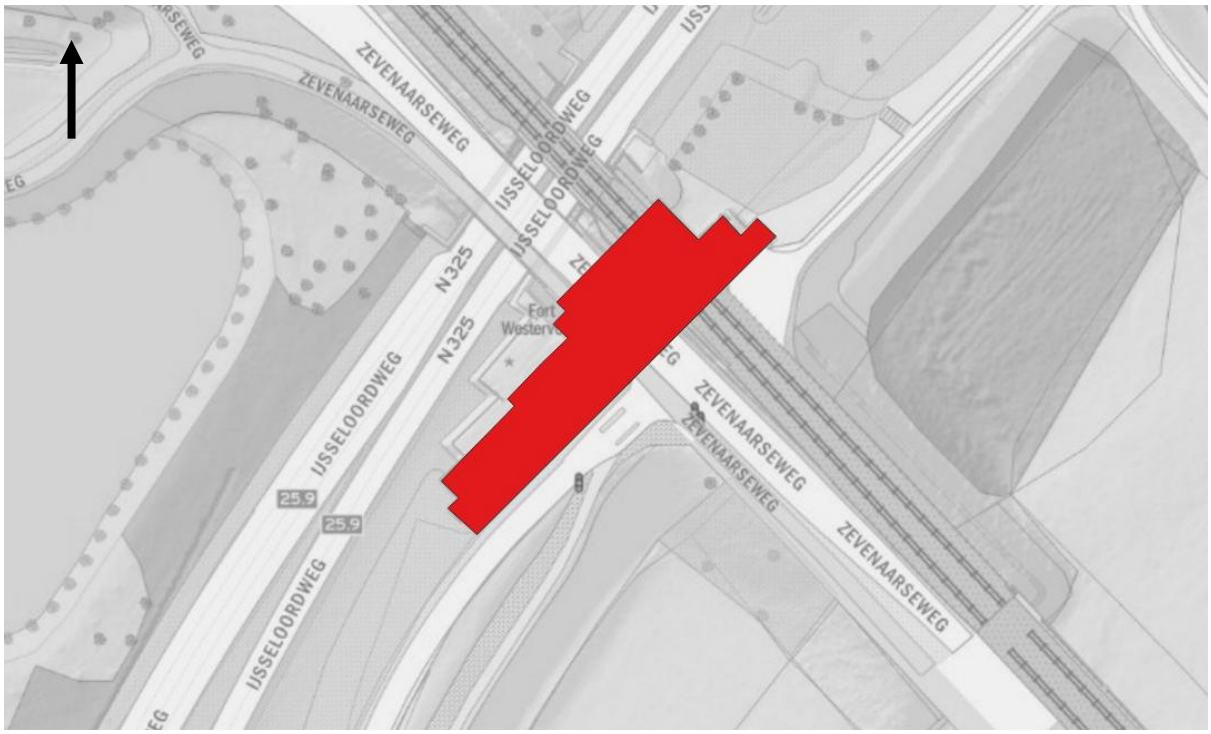
► Interieur
Zowel het noordelijke als het zuidelijke bouwdeel bezit van oorsprong een vijftal parallel gelegen overwelfde ruimten met bakstenen vloeren, wanden en gewelven. De centrale traveeën zijn van twee tussenwanden voorzien. Het jongere betonnen bouwdeel is inwendig voorzien betonnen wanden en segmentvormige gewelven in gewapend beton. Van de oorspronkelijke gepleisterde afwerking zijn nog slechts enkele fragmenten aanwezig. In de beide zijwanden van de vroegere manschappenruimte (de meest noordelijke travee van het bouwdeel) zit een reeks verticale sleuven met daarin houten balken. Deze dienden waarschijnlijk voor de bevestiging van houten interieuronderdelen. In de linkerwand en het gewelf direct aansluitend op de achterwand zitten kleine openingen met een ijzeren omkadering. Het betreft ventilatiekanalen of rookgasafvoeren. In de wachtruimte (het voorste deel van de middelste travee) is een aanzienlijk deel van de oorspronkelijke tegelvloer aanwezig. Achter de wachtruimte ligt een ruimte die als munitiemagazijn dienst deed.

► Omgevingskunstwerk
Langs de noordzijde van het fort vormt een betonnen muur de afbakening tot de Pleijweg. De betonnen muur met subtiele oppervlaktebewerking en 25 cm brede blauwe band volgt in hoogte verspringend en met verschillende hoeken de contour van het fort. Ook aan de noordzijde van de Pleijweg bevindt zich

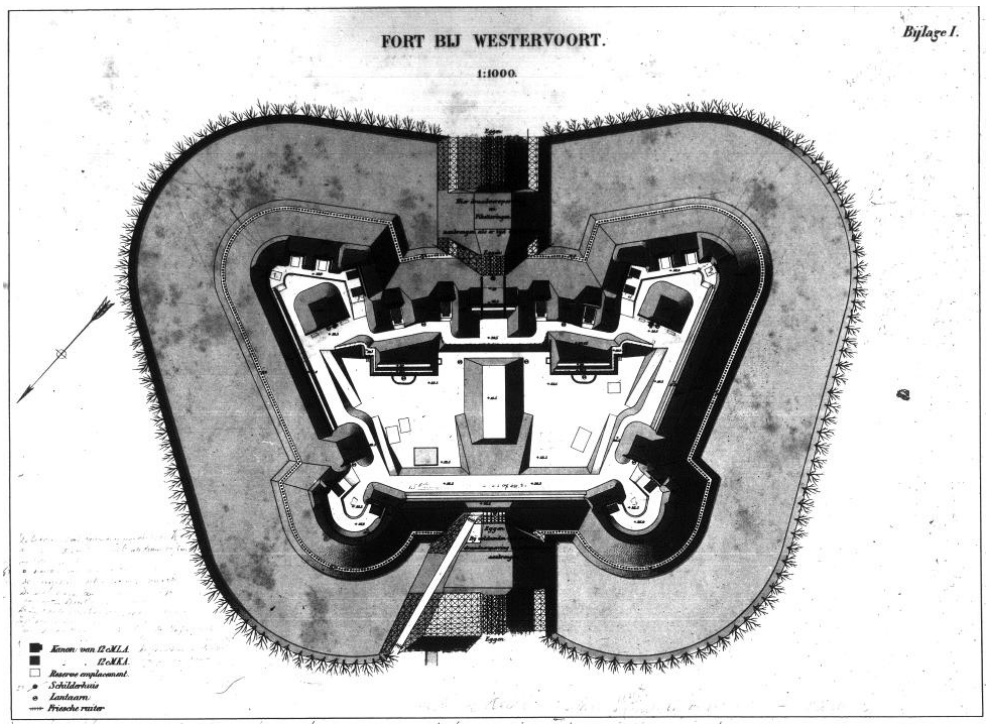
onder het spoorviaduct een tot dit omgevingskunstwerk behorend betonnen muurdeel. Het omgevingskunstwerk is een ontwerp van W. Korvinus uit 1987. Het object valt buiten de bescherming van het fort.

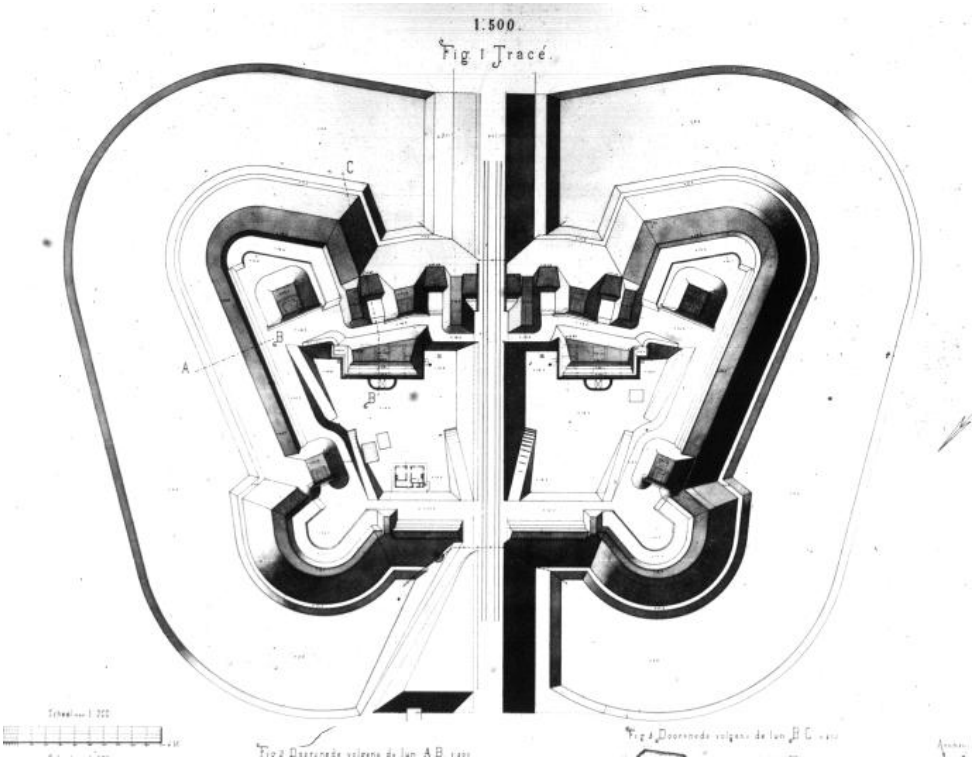
► **Gedenkteken**
Op het zuidelijke restant van het terreplein bevindt zich een gedenksteen, opgericht ter nagedachtenis aan veertien Nederlandse soldaten die tijdens de inval van de bezetter in de meidagen van 1940 zijn omgekomen, te weten: J. Klinkspoor, G.J. Booyink, J. Dissel, A.M. Jansen, J. de Ruyter, J. Schulte, B.G. Zwartendijk, H. Breget, W.W. v.d. Broek, W.J. Goedvolk, M. van Herk, P. Hessels, A. Muntjewerf en J.W. Steyn. De tekst op de gedenksteen luidt: 'VOOR HEN DIE VIELEN 10-14 MEI 1940'.

Ten noordwesten van de Pleijweg, in de lus van de oprit van de Zevenaarseweg vanaf de Westervoortsedijk, ligt een vijver die in feite een vergroot restant is van de gracht van het fort. Omdat dit water echter vrijwel geheel is afgesneden van de overige restanten, en er niet herkenbaar bij hoort, is het niet beschermenswaardig.

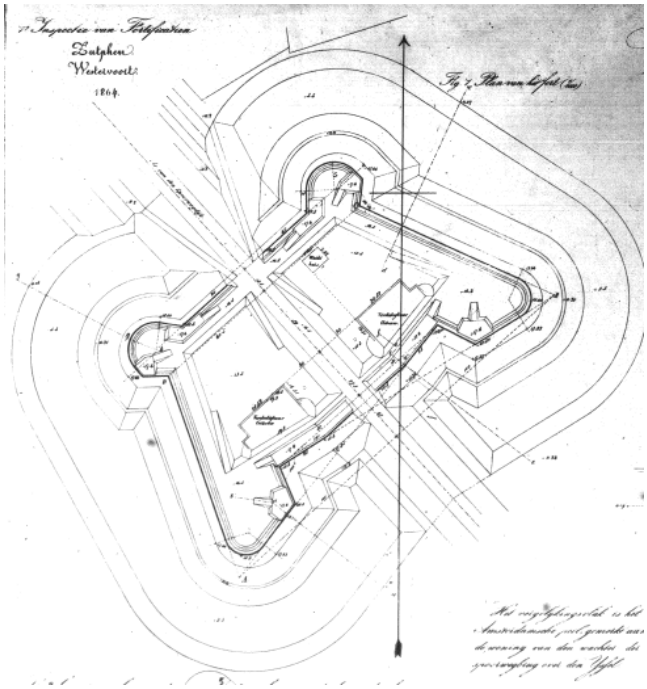


Contour omvang bescherming.

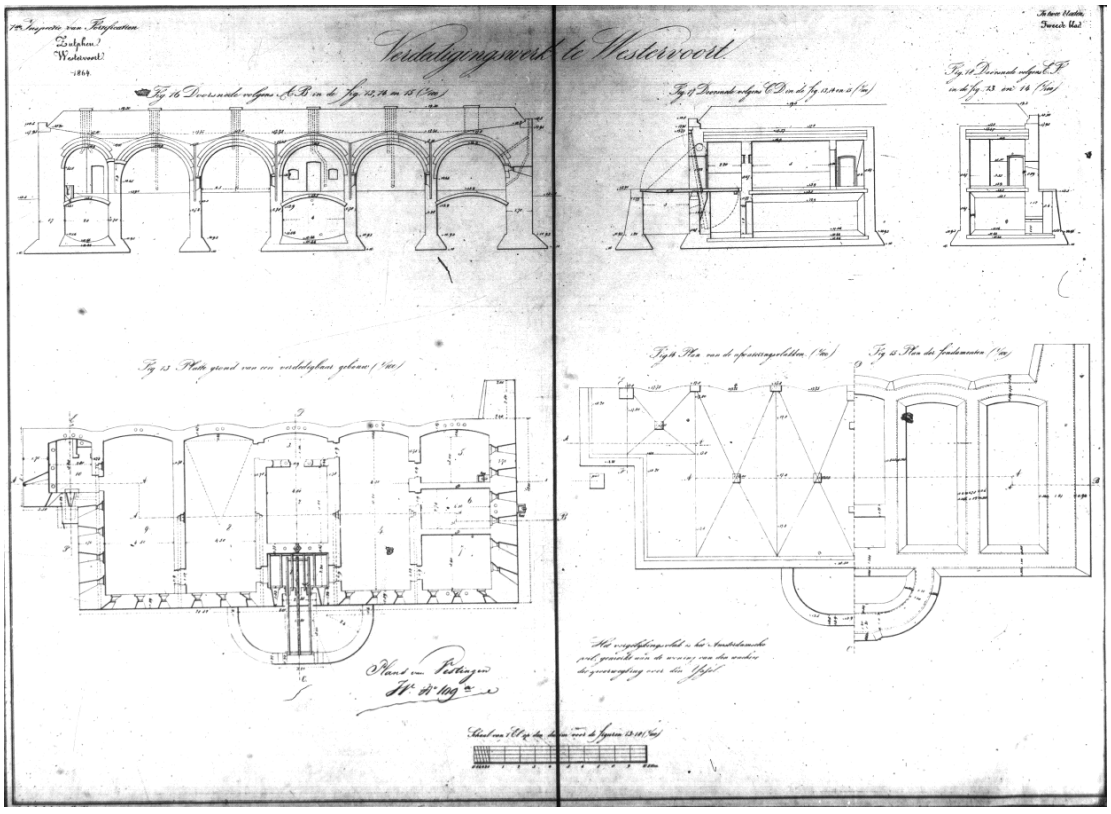




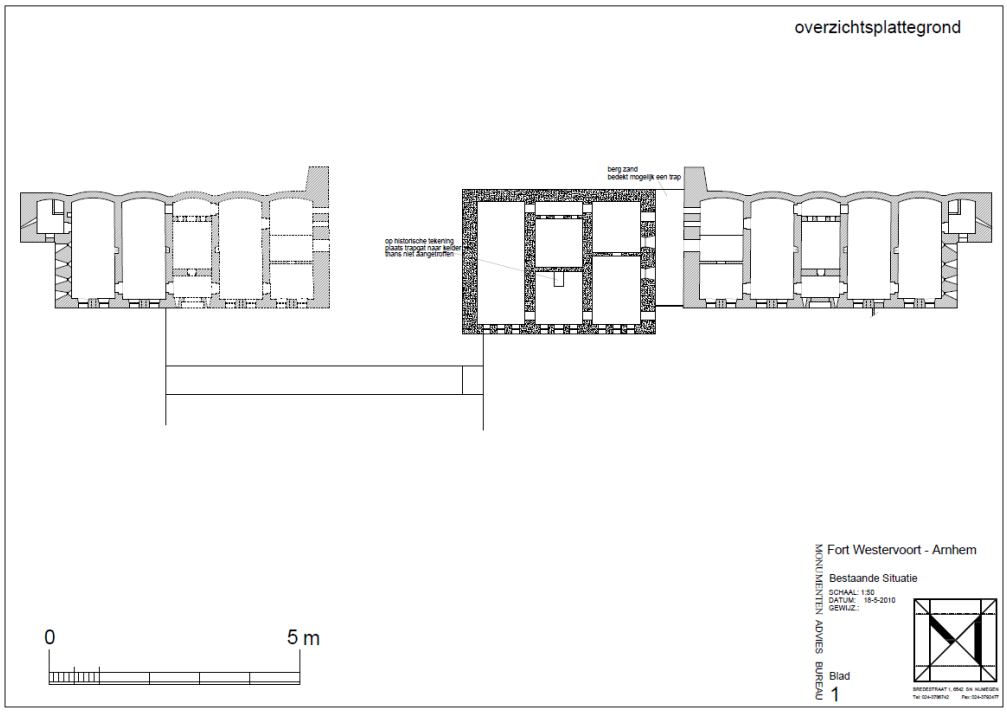
Plattegrond van de oorspronkelijke situatie (boven), en een lichte aanpassing in 1883, waarin ook het spoortalud binnen het fort is ingetekend (bron: documentatie gemeente Arnhem).



Uitsnede uit de ontwerptekening van het "Verdedigingswerk te Westervoort", door de Inspectie van Fortificatiën Zutphen, Westervoort, 1864 (bron: documentatie gemeente Arnhem).



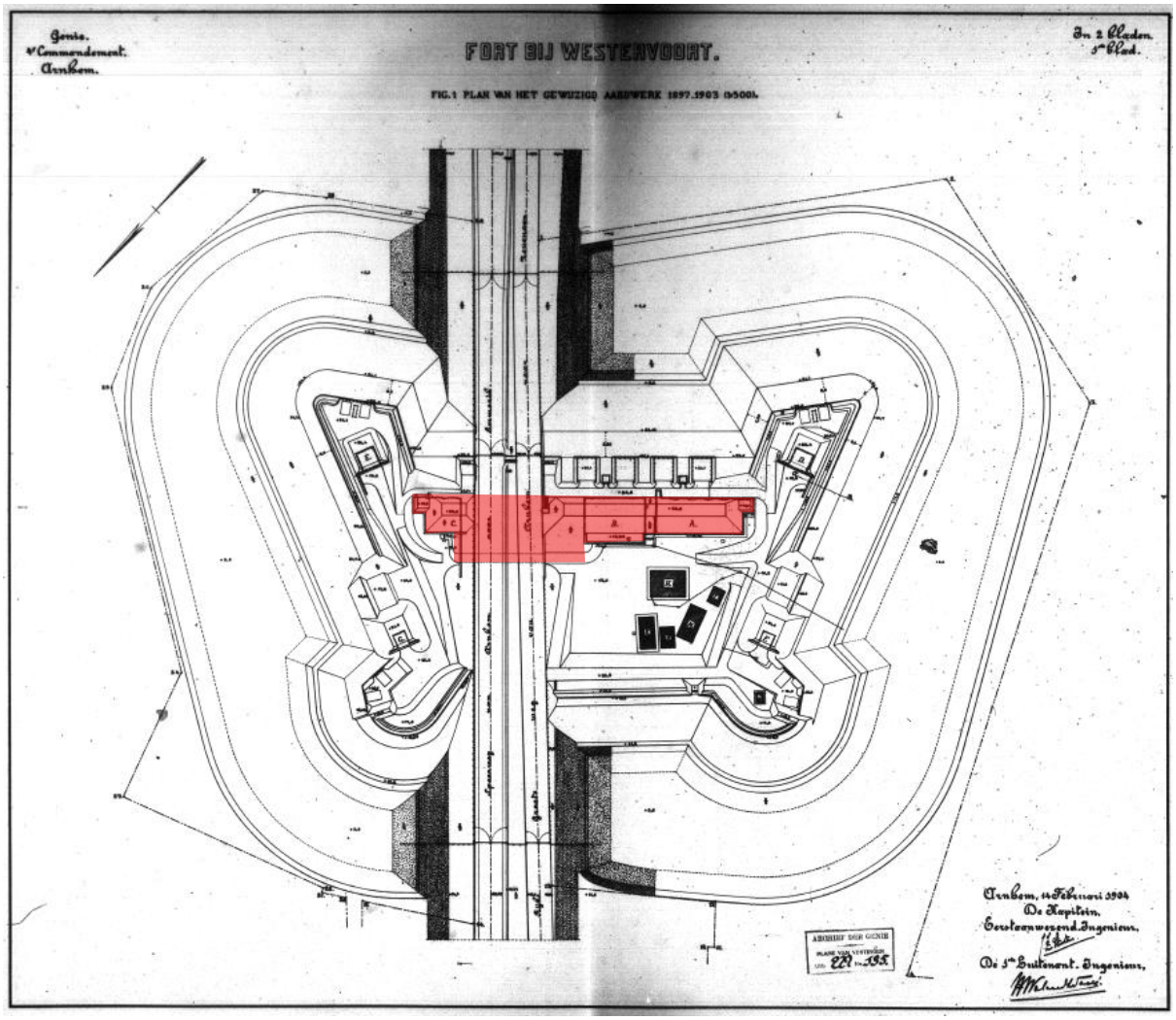
Doorsnede en plattegrond uit de ontwerptekening van het "Verdedigingswerk te Westervoort", door de Inspectie van Fortificatiën Zutphen, Westervoort, 1864 (bron: documentatie gemeente Arnhem).



Overzichtsplattegrond restanten Fort Westervoort, d.d. 2010.



Fort Westervoort met verbeelding van het schootsveld, circa 1885 (bron: documentatie gemeente Arnhem).



Fort Westervoort met de aanpassingen uit circa 1901-1904, waarbij weg en spoorlijn excentrisch in de aanleg kwamen te liggen (bron: documentatie gemeente Arnhem). In rood is (bij benadering) de contour weergegeven van het te beschermen restant van het fort.

.

.



De restanten van het fort aan de zuidzijde van de Zevenaarseweg en het spoor, gezien in noordelijke richting.



De restanten van het fort aan de zuidzijde van de Zevenaarseweg en het spoor, gezien in zuidoostelijke richting vanaf de Zevenaarseweg. Het omgevingskunstwerk is herkenbaar aan de lichtblauwe band.



Zicht op de restanten van het fort aan de zuidzijde van de Zevenaarseweg, gezien in zuidelijke richting.



Het monument op het terreplein met de namen van de 14 soldaten die omkwamen in de meidagen van 1940.



De zuidelijke ingang van de poterne.



Zicht op het uit 1901 daterende betonnen gedeelte van het fort.



Overgang van het betonnen gedeelte uit 1901 naar het oudere deel van het fort uit 1865.





Jaartalsteen 1865 boven toegang.



Zicht in de poterne, in zuidelijke richting.



Zicht in de poterne, in noordelijke richting.



Zicht op de noordelijke toegang tot de poterne.



Zicht op het restant van het bomvrije onderkomen aan de noordzijde van het spoor en de

Zevenaarseweg.



Zicht op het bomvrije onderkomen aan de noordzijde van het spoor en de Zevenaarseweg.



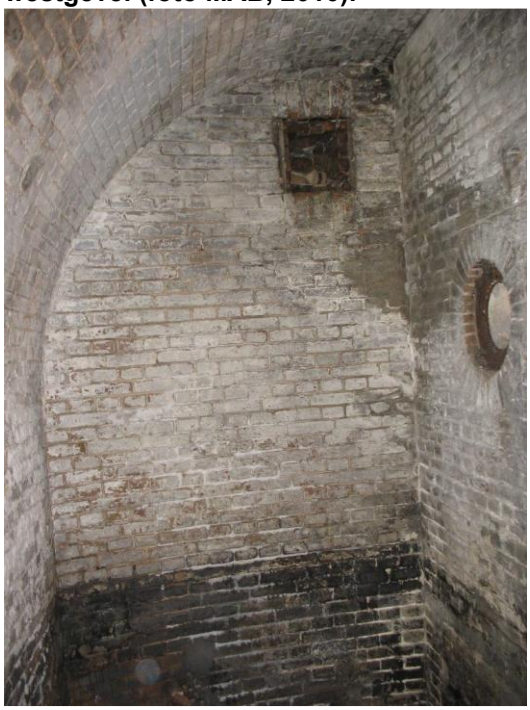
Interieur zuidelijke ruimte van het noordelijke deel, zicht richting de westgevel (foto MAB, 2010).

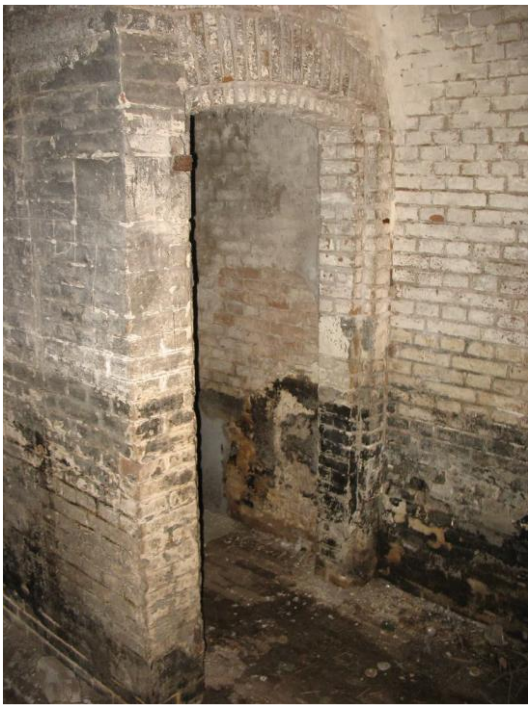


Interieur van de zuidelijke overwelfde ruimte in het noordelijke bouwdeel, zicht richting de oostgevel (foto MAB 2010).



Interieur van de noordelijke overwelfde ruimte in het noordelijke bouwdeel, gezien richting de westgevel (foto MAB, 2010).





Links de noordelijke toiletruimte met in de achterwand een ventilatieopeningen. In de rechter muur is het ronde venstertje van het officieren toilet te zien. Rechts het officierentoilet (foto' MAB 2010).



Achterwand van het munitiemagazijn (foto MAB, 2010).



Bovenzijde van de dichtgemetselde toegangspoort (foto MAB, 2010).



Achterwand wachtruimte in het zuidelijke bouwdeel. Het houtwerk van doorgang en vensters is

verdwenen (foto MAB, 2010).



Doorzicht verschillende ruimten in het zuidelijke bouwdeel (foto MAB, 2010).



Overzicht van de zuidwand in het zuidelijke bouwdeel, met een reeks schietopeningen en links de

toegang tot de toiletten (foto MAB, 2010).



Gedenkteken gesneuvelde militairen (foto MAB. 2010).


Het betonnen omgevingskunstwerk, gezien in noordoostelijke richting (foto MAB, 2024).