

VEREENIGING

TER BEOEFFENING VAN DE KRIJGSWETENSCHAP.

1877-1878.

Vergadering op Woensdag, den 27^{en} Maart 1878.

Aan de orde is de ballotage van nieuwe leden.

De uitslag der stemming is, dat worden toegelaten de heeren T. Romswinkel, majoor der artillerie van het O.-I. leger, te 's Gravenhage, en J. Scheltema, majoor der dd. schutterij te Leiden.

De VOORZITTER deelt mede, dat van het oud-Bestuurslid, de heer de Casembroot, ten geschenke is ontvangen een ex. van het werk, getiteld: *Campagne de Hollande, en MDCLXXII, sous les ordres de Mr. le duc de Luxembourg, contenant les lettres de ce grand capitaine, celles de Monsieur le duc de Duras, de Messieurs de Chamilly, et autres officiers généraux de France, à Monsieur le Marquis de Louvois, avec les réponses de ce Secrétaire d'Etat de la Guerre, ses négociations en Allemagne, et diverses relations de sièges et d'actions. Recueil extrêmement intéressant pour la Politique et pour la Guerre, tant par les anecdotes secrètes de plusieurs personnages fameux de ce tems, que par les savantes manoeuvres, les grandes opérations militaires, et les descriptions exactes qu'on y trouve, avec quantité*

d'autres éclaircissements très curieux, concernant la force des places et la situation des lieux, principalement à l'égard des inondations faites dans les Provinces-Unies; copié sur les originaux, au dépôt de la guerre de la cour de France. A la Haye, chez Pierre de Hondt. M. DCC. LIX. Hij stelt voor om, onder dankbetuiging aan den gever, dit geschenk aan te nemen.

Dienovereenkomstig wordt besloten.

Aan de orde is thans de bespreking der voordracht, door den heer Cohen Stuart in de vergadering van 2 Januari II. gehouden.

De Voorzitter. Door omstandigheden, onafhankelijk van den wil van het Bestuur, is de voordracht van den heer Cohen Stuart nog niet gedrukt. Dit zal intusschen zoo spoedig mogelijk geschieden. Het Bestuur meent evenwel dat desniettemin toch de discussie over die voordracht wel kon gehouden worden en ik geef daartoe in de eerste plaats het woord aan den heer DEN BEER POORTUGAEL.

De heer DEN BEER POORTUGAEL 1). Mijne heeren! De geachte Voorzitter heeft u medegedeeld, welke de reden is, dat wij hedenavond eene bespreking openen over eene rede, in de maand Januari door den heer Cohen Stuart over de spoorwegen in Noord-Holland gehouden, zonder dat het vooralsnog mogelijk is geweest het verslag van die rede te doen drukken.

Uit den aard der zaak maakt dit het treden in bijzonderheden van de belangrijke voordracht zeer moeielijk, en is het haast niet anders mogelijk dan sommige punten als uitgangspunt te nemen en daarna enkele beschouwingen vast te knopen.

Ik heb op mij genomen de bespreking te openen en een inleidend woord te zeggen. Ik wil daartoe onderzoeken:

1) Wegens de eigenaardigheid der voordracht, waarbij voor een groot deel gebruik is moeten worden gemaakt van aanwijzingen op de kaarten en van tal van cijfers, was het den verslaggever niet mogelijk op sommige punten den juisten zin van het gesprokene weder te geven. Men zal om die reden op enkele plaatsen niet den inhoud der rede, maar slechts eene aanduiding van het gesprokene terugvinden.

In de *eerste* plaats, in hoever in den laatsten tijd bij sommige werken van openbaar nut, zoowel spoorwegen als kanalen, de defensie-belangen verbonden zijn of kunnen worden;

en in de *tweede* plaats komen tot eenige ontwikkeling omtrent de vraag over de verdediging van het terrein in Noord-Holland, in verband met de Amsterdamsche-linie.

De bespreking van het eerste punt is wellicht daarom thans niet van belang ontbloot, omdat verschillende projecten van hoogst belangrijke en omvangrijke werken van openbaar nut bij de Regeering en de Vertegenwoordiging aanhangig zijn en omdat, naar mijne meening, deze vergadering zoodanige gewichtige onderwerpen — waarmede de defensie rechtstreeks of zijdelings is betrokken en die tevens van actueel belang zijn — niet geheel onbesproken mag laten voorbijgaan.

Wij weten het allen, hoezeer bij den aanleg van onze groote staatslijnen, de belangen, die weleens de *militaire* belangen worden genoemd, maar die ik liever de algemeene belangen der landsverdediging noem, zijn ten achter gesteld, ja men mag wel zeggen verwaarloosd.

Wanneer ik thans ook die lijnen vluchtig bespreek, dan zal het slechts zijn ter wille van een beter verband met andere lijnen.

In de *eerste* plaats de *spoorweg langs den IJsel*.

Men moge over de IJselverdediging denken hoe men wil, zeker is het, dat die rivier in sommige tijden van het jaar eene belangrijke terreinhindernis kan zijn, en dat wij die alsdan niet voetstoots mogen verlaten en prijsgeven en het daardoor den vijand al te gemakkelijk maken, tot de Nieuwe Hollandsche-linie te naderen.

Intusschen is de spoorweg van Zutphen tot Kampen op den rechteroever en dus op den vijandelijken oever gelegd, terwijl het zeer zeker voor den kommandeerenden generaal van onze troepen van groot nut zou zijn, als hij over een spoorbaan op den linkeroever kon beschikken. Waar wij staan tegenover een overmacht van aantal, daar moeten wij in spoedig handelen ons voordeel kunnen vinden. Tot mijn leedwezen zullen wij echter aan bedoeld IJsel-vak dien spoed niet kunnen

aanwenden. Wij zullen onze troepen niet altijd met snelheid op een bedreigd punt kunnen concentreeren. Niet wij, maar de vijand zal door den aangelegden spoorweg worden gebaat.

Voor de verdediging zullen dus meer troepen gevorderd worden dan anders het geval zou zijn geweest. Zijn deze troepen er niet, dan zullen wij verplicht zijn vroeger den IJssel te verlaten dan anders het geval zou zijn geweest. De schuld zal dan echter niet kunnen vallen op den kommandeerenden generaal of op het leger, maar alleen geweten moeten worden aan hen, die ons buiten de gelegenheid hebben gesteld op den linkeroever van den IJssel van een spoorbaan gebruik te maken.

Ik noem die spoorbaan, omdat met de verdediging van den IJssel nog andere vakken in verband staan.

Zoo kom ik in de tweede plaats tot den *spoorweg Dordrecht—Elst*.

Volgens de laatst aangenomen spoorwegwet zal er worden gebouwd een spoorweg beginnende bij Dordrecht, van daar over Werkendam naar Sliedrecht, over Giessendam en Gorcum, verder naar Leerdam en zoo tot bij Kesteren. Van Kesteren zal die lijn later tot Elst worden doorgetrokken, terwijl zij bij Elst zal aansluiten aan den spoorweg Nijmegen—Arnhem.

Is de lijn eenmaal tot Elst doorgetrokken, dan zal zij zeer gunstig zijn voor de verdediging van het Pannerdensche-Kanaal, of liever voor het gedeelte Nijmegen—fort Pannerden—Malburgen.

Die verdediging van het Pannerdensche-Kanaal is zeer noodzakelijk en tevens ook gemakkelijk.

Zij is noodzakelijk omdat, wanneer dat kanaal niet verdedigd wordt, het, bij een oorlog met een Oostelijken nabuur, aan den vijand mogelijk zal zijn binnen tweemaal 24 uren aan de sluizen van Tiel te staan.

Wij weten allen van hoeveel gewicht de sluizen van Tiel en Wijk-bij-Duurstede voor onze verdediging zijn. Zij liggen thans geheel onverdedigd; dat een Oostelijke vijand zal trachten die sluizen te bereiken vóór ze haar geheele werking hebben volbracht, is duidelijk en wordt ook vermeld door den Duitschen schrijver in de *Militärischen Blätter*, waarvan door kapitein Rooseboom eene vertaling is geleverd, waarin o. a. het volgende wordt gezegd:

„De hoofdsluizen tot het inlaten van water liggen bovendien „aan den Krommen Rijn bij *Wijk bij Duurstede*, verscheidene „mijlen aan deze zijde van *Utrecht*, voorts bij *Vreeswijk*.... „Gelukt het de sluis haren arbeid te doen staken, zoo zijn „minstens vele toegangen tot het centrum der linie droog.

„De Duitsche troepen weten dat in het onderhavige geval „eene gemakkelijke overwinning in de beenen ligt, zij weten, „dat eenige dagen geforceerden marsch een korten veldtocht „waarborgen, terwijl langzaamheid of oponthoud in het voort- „rukken langwijlige blokkaden of belegeringen tengevolge hebben.”

Wordt de gemelde Δ niet verdedigd, dan heb ik, gelijk ik reeds zeide, berekend, dat de vijand binnen tweemaal 24 uren voor de sluis van Tiel kan staan. Daarom is eene verdediging van dien Δ door troepen van het veldleger dringend noodig.

Die verdediging kan gemakkelijk geschieden. Het Pannerdensche-Kanaal heeft eene lengte van 10 kilometers; de breedte tusschen de oevers bij het veerhuis is 151 à 185 meter bij middclbaren rivierstand, en bij hoogen rivierstand 290 meter.

Spreker treedt hier in nadere bijzonderheden over de ligging, de hoogte enz. van de rivierdijken, over de onderscheiden waterstanden op dit gedeelte der rivier, en de wijze van verdediging van en troepenopstelling achter dit rivierrak.

Die breedte en diepte maken het overtrekken zeer moeielijk. Van een overgang met schragen kan wegens de ongelijkheid van den bodem geen sprake zijn. De overgang zal dus met pontons moeten geschieden, maar de pontontrein van een gewonen korpstrein zal niet voldoende wezen voor de overbrugging. Men zou daar toch een brug moeten hebben van 32 spanningen.

Het terrein is zeer gunstig voor de verdediging; de uiterwaarden zijn geheel open, terwijl bijna overal, ten gevolge der waterschuringen, kleine kreken zijn gebleven.

Wanneer de vijand een overgang wil beproeven, zal het overgangspunt waarschijnlijk zijn op zijde van den hoek van den Aardschen-dijk of bij het Looveer tegenover Huissen. Staat de vijand in Zevenaar, dan weten wij bijna zeker, dat — voor zooveel het Pannerdensche-Kanaal betreft — hij bij het Looveer zal willen overtrekken.

Maar nu is het zeer gemakkelijk dat punt te verdedigen, omdat Huissen geheel door dijken is omgeven en wij de open vlakte voor ons hebben.

Voor de verdediging van den door mij bedoelden geheelen Δ is een brigade voldoende. *De spreker geeft hierbij op, waar de troepen moeten gelegerd worden, en zegt dat het gehele terrein door zijne gunstige ligging met een betrekkelijk geringe macht is te verdedigen.*

Is nu eenmaal de lijn Dordrecht—Kesteren tot Elst doorgetrokken en daar met de spoorlijn Nijmegen—Arnhem vereenigd, dan wordt zoowel het ter plaatse brengen der troepen als de voorbereiding van den terugtocht gemakkelijk gemaakt.

Maar die spoorweg brengt daarentegen een nadeel te weeg bij de verdediging van het gedeelte der Nieuwe Hollandsche-linie ten Zuiden van de Lek, waar deze ten Noorden van Leerdam den Diefdijk doorsnijdt.

Op die hoogte heeft men het fort Asperen. Ik zal nu de geheele geschiedenis van die stelling bij Asperen niet ophalen; men weet hoe moeilijk hare verdediging wordt door de grillige bochten van de Noorder- en Zuider-Lingedijken.

Als daarbij nu nog komt een aardenbaan boven inundatie-peil, die het lang terrein doorsnijdt, dan wordt uit den aard der zaak de gecompliceerde toestand bij Asperen nog moeilijker.

Dit gedeelte van de Nieuwe Hollandsche-waterlinie zal dus op dat punt nog grooter voorziening vereischen.

Thans kom ik ten derde tot den *Staatsspoorweg van 's Bosch naar Utrecht*.

Hier hebben wij een dier banen, welke zeer in het nadeel der defensie zijn aangelegd. Zij ligt grootendeels ten Oosten en dus vóór de Nieuwe Hollandsche-waterlinie.

Van het hoog plateau van het station en van de baan zelve te Culenburg, wordt het in de laagte gelegen *Spoel* binnen 2000 M. gezien, en het fort Everdingen binnen 3000 M. Verderop is de dijk tot Schalkwijk een dekking voor den vijand, als hij de linie van Honswijk aanvalt en zich zóó stelt voor onze inundatie-linie.

Om dit bezwaar tegen te gaan, heb ik in der tijd voor-

gesteld een lijn Tiel—Rijswijk—Wijk-bij-Duurstede en Kromme Rijn, aansluitende bij het fort Rijnauwen, te doen onderzoeken.

Zulk een lijn van Tiel naar Rijswijk en van Rijswijk tot Wijk-bij-Duurstede (ik merk hierbij op, dat ik het terrein zelf niet heb onderzocht, maar alleen in overweging heb gegeven een onderzoek te doen in het werk stellen) zou het voordeel hebben, dat de moeielijkheden van de Lingewerken bij Asperen zouden worden ontgaan, terwijl daardoor tevens de sluizen van Tiel en Wijk-bij-Duurstede zouden worden gedekt. Tusschen die punten heeft men een geheel open terrein, en men zou daar wellicht later inundatiën kunnen stellen. Bovendien zal de Kromme Rijn altijd een terrein-hindernis blijven, welke het onder alle omstandigheden hoogst wenschelijk is te verdedigen.

Door het openzetten van de sluizen te Wijk-bij-Duurstede en eene wellicht te stellen inundatie ten Oosten van den Krommen-Rijn in het lage terrein van Neder-Langbroek zal de Kromme-Rijn, welke op dit oogenblik weinig beteekent, van groote beteekenis voor de verdediging kunnen worden, terwijl die lijn overigens dat voordeel zou hebben aangeboden, dat men de gelegenheid had tot aansluiting van Tiel met den Bommelerwaard. Deze waard kon dan behouden en tevens verband gebracht worden tusschen de verdediging van de Nieuwe Hollandsche-waterlinie en de Zuiderlinie.

Deze aansluiting missen wij thans, en het gevolg daarvan is, dat de vijand kan dringen tot voor de waterlinie, waarvan weder dit het gevolg zal zijn, dat de Zuider-waterlinie spoediger door ons zal moeten worden verlaten dan wenschelijk is.

Van daar dat ik zulk een lijn, als door mij is geschetst — als ze mogelijk mocht worden bevonden — hoogst wenschelijk zou achten, te meer omdat wij niet anders hebben dan de zoogenaamde Grebbe-linie met haar verlengde Ochten-Spees, welke linie, zoolang de inundatiën niet gesteld zijn, dienst zal moeten doen als vóórlinie voor de Nieuwe Hollandsche-waterlinie.

Ik heb die Grebbe-linie gezien, maar de indruk dien ik er van verkregen heb, was hoogst treurig. Het is in de eerste plaats een zeer uitgestrekte linie, de richting is zeer onvoordeelig en er zou een massa gedaan moeten worden om die linie goed te maken,

terwijl de inundatiën daar niet anders kunnen worden gesteld, dan ten nadeele der hoofdinundatie.

Een ander nadeel is, dat wij hier wel hebben een magnifiek terrein om te jagen, maar een zeer slecht terrein voor de verdediging, omdat het — door het vele en zware hout — zeer moeilijk is voor zich uit te zien.

De Grebbe-linie is dus een zeer defectueuse linie, waarop m. i. niet gerekend kan worden.

Ik kom nu tot een ander groot werk, en wel ten vierde: *het Kanaal van Amsterdam door de Geldersche-Vallei naar de Boven-Waal*.

Dit kanaal behoort tot de groote werken, welke opgenomen zijn in het wetsontwerp, dat den 6ⁿ Maart 11. door den Minister van Waterstaat, handel en nijverheid bij de Tweede Kamer is ingediend. Het verdient, in verband met de verdediging der Grebbe-linie, de grootste aandacht.

Het zal eene richting verkrijgen van Amsterdam naar Muiden; van Muiden bij het Ronduit van Naarden tot Huizen; van Huizen over de Eemlanden nabij Baarn, Amersfoort, nagenoeg in rechte lijn naar de Bruinenburgsche schutsluis, waar het de tegenwoordige Grebbe-linie raakt en deze ten Westen blijft volgen over de Roode Haan, westwaarts van het Nieuwe-kanaal bij Veenendaal naar de Grebbe en verder in de Neder-Betuwe van Opheusden naar Dodevaart en zoo aansluitende aan de Waal.

Dit kanaal, bestemd voor de Keulsche vaart en dus voor de grootste Rijnschepen, zooals de *Ludwigshafen IV* en *VII*, met een diepgang van 2.40 M., zal eene bodemdiepte verkrijgen van 3.10 M. beneden de aangenomen peilen; een bodembreedte van 20 M. en hellingen van 2:1, en dus ruim 23 M. breedte op den waterspiegel.

Het is dus een groot scheepvaartkanaal, geschikt voor monitors, dat wil zeggen om monitors van Amsterdam op de Waal te brengen, in welke rivier door normaliseering, volgens overeenkomst met de internationale Rijnvaartcommissie, een vaargeul van minstens 3 M. diepte, bij een aangenomen peil te Keulen van 1.50 M., waarbij nog kan worden geschut, zal worden gegeven.

De monitors zullen dus — wat tot dusver niet het geval

was — op de Waal kunnen komen tot bij het fort Pannerden. Die rivier heeft daar eene breedte van ruim 650 M., zoodat monitors daar goede diensten zullen kunnen bewijzen.

Ontegenzeggelijk levert dit kanaal voordeel op voor de verdediging, doch dit voordeel is slechts gelegen in het karakter van *gemeenschapsmiddel* te water, zoodat het dit voordeel gemeen heeft met elk ander kanaal, waaraan een voldoende capaciteit wordt gegeven.

Of het echter zoodanige aanmerkelijke verbetering aan de *Grebbe-linie* zal schenken, dat deze daardoor meer zal worden dan eene slechts zeer tijdelijk te verdedigen positie, is eene geheel andere vraag.

Mijn indruk hieromtrent is nog niet geheel gevestigd, maar ik zou toch geneigd zijn deze vraag bepaald ontkennend te beantwoorden.

Er zijn toch verschillende nadeelen voor de verdediging aan het ontworpen kanaal verbonden.

Ten *eerste* hebben wij de bestaande Grebbe-linie, zijnde een doorlopende wal met batterijen en werken, welke, ten *Oosten* van het kanaal liggende, geheel zal moeten worden geslecht. De geheele linie is dus eigenlijk *à refaire*.

Ten *tweede* komt de aanmerkelijke uitgestrektheid van het kanaal, welke te verdedigen zal vallen.

Het is hier toch niet een kleine rivier of een klein kanaalvak, maar een zeer uitgestrekt vaarwater.

Van Amersfoort tot den Neder-Rijn is de lengte na-
genoeg 30 Km.

Van Amersfoort tot de Zuiderzee ongeveer 20 „

En dan tot de Neder-Betuwe 3½ „

Zoodat men eene uitgestrektheid kanaal van . . . 53½ Km.
zal te verdedigen hebben; zeker een niet gering nadeel.

Ten *derde* komt het voor de verdediging zoo hoogst ongunstig vóórterrein van Krachtwijk tot Veenendaal.

Vóór Krachtwijk heeft men het hooge terrein van den Ham; verder Hamersveld met zijne boschterreinen, en dan bijna overal

een met zwaar hout en heggen bedekt terrein, eindelijk nog de Emmikhuizerberg, op een groote 1000 M. afstand van het kanaal, er vóór gelegen.

Ziedaar eenige der nadeelen aan het ontworpen kanaal verbonden.

Maar er staan ook enkele voordeelen tegenover.

Een dier voordeelen is de spoorlijn, welke te Amersfoort aansluitende aan den Oosterspoorweg, ten Westen van, en op sommige punten, bijv. van Lensbroek tot Veenendaal, vlak langs het kanaal zal loopen. Die spoorweg zal even ten Oosten van Rhenen over den Neder-Rijn gaan en bij Kesteren sluiten aan de baan Dordrecht-Elst.

Evenwel zal dit voordeel m. i. de reeds geschetste nadeelen, welke aan de verdediging van de Geldersche-Vallei verbonden blijven, niet kunnen neutraliseeren.

Ik erken, dat dit groot scheepvaartkanaal een *hoogst* nuttig werk kan zijn voor de verbetering van de Keulsche-Vaart en maar voor de ontwikkeling van de zoogenaamde Geldersche-Vallei, voor de verdediging is het slechts van zeer ondergeschikt belang.

Voor de *defensie*belangen is veel meer waarde te hechten aan het punt, dat ik thans wil bespreken, nl. ten *vijsde*: een *verruiming en normaliseering van de Pecht en den Vaartschen Rijn*.

Werd aan dat plan gevolg gegeven en over dien weg de Keulsche-Vaart gelegd, dan zou daardoor ook de mogelijkheid geboren worden op dit breedere vaarwater — nu niet tot verhooging der kracht van eene *voorlinie*, maar van eene *hoofddinie* van verdediging — monitors te doen medewerken die, door de voorgelegen inundatiën gedekt, krachtig als beweegbare batterijen den aanval op de voorgelegen forten kunnen belemmeren.

Deze zaak is dus voor de defensie van het hoogste belang en daarom is dit werk — wat de defensiebelangen betreft — te verkiezen boven de ontworpen Keulsche-Vaart.

De sluis van Vreeswijk zou dan tevens voor de groote scheepvaart geschikt moeten worden gemaakt en dus, even als die voor het kanaal door de Geldersche-Vallei, met eene doorvaartwijdte van minstens 10 M. en daar naast een kleine van 5.50 M. wijdte, in het geheel op 15½ M. worden gebracht.

Een andere zaak, die aan de orde is, is ten zesde: *de droogmaking van de plassen en meeren ten Oosten van de Vecht.*

Ik bedoel hier inzonderheid de Ankeveensche plassen, voor welker droogmaking reeds sinds geruimen tijd concessie is aangevraagd.

Deze droogmaking zal hoogst nadeelig zijn voor de verdediging. Thans toch behoeft het vak tusschen Tienhoven en Ankeveen slechts te worden geobserveerd. Kleine posten als Spion, Kijkuit en het fort Tienhoven (Kraijennest) zijn nu voldoende als uitkijken.

Na de droogmaking zullen er grootere forten moeten komen en vooral — en dit wordt dikwerf over het hoofd gezien — *een sterker, leger*, want in plaats van observatie, moet dan die lijn verdedigd kunnen worden.

Intusschen erken ik gaarne, dat de productieve belangen der droogmaking niet kunnen worden teruggehouden. Dit zou verkeerd zijn, maar even verkeerd is het blind te zijn voor de noodzakelijkheid, die van deze en soortgelijke zaken het gevolg is, nl. om de levende strijdkrachten te vermeerderen en gelijken tred te doen houden met de ontstane behoeften. Wil men de baten, dan moet men ook de lasten weten te dragen.

Een ander werk, in het ontwerp van den minister Tak opgenomen, is:

ten zevende: *de verbetering van den waterweg tusschen Amsterdam en Rotterdam.*

De richting van dien waterweg loopt langs den Hollandschen IJssel tot Gouda, langs de Gouwe, den Rijn (Alphen en Oudshoorn), verder langs de vaart naar Woubrugge naar het Braasemermeer en de ringvaart van den Haarlemmermeerpolder tot den buitensingel van Amsterdam.

De geheele lengte van het kanaal zal zijn 74 Kilom., de bodembreedte zal zijn 17 M., en de hellingen van 2:1, terwijl de diepte wezen zal 3.80 beneden de gemiddelde laagste peilen, zoodat de geheele breedte op de waterlijn omstreeks 33 M. zal bedragen.

Ook dit kanaal is bruikbaar voor monitors en daarom voor de verdediging van groot gewicht. Het geeft de gelegenheid,

monitors van Amsterdam naar Rotterdam over te brengen, alsmede zeer tijdelijk een vijand op te houden. Maar veel meer moet men m. i. voor de verdediging niet zoeken in een kanaal, dat zulk eene groote lengte heeft, met uitgestrekte dorpen langs beide oevers, en waar men op den vijandelijken oever geen steunpunten bezit om bijv. 'snachts aan monitors en rivierpanterschepen schuilen en ankerplaats te verleen.

Thans kom ik ten *achtste*, tot de *spoorwegen in Noord-Holland*, door den heer Cohen Stuart besproken.

Wij weten, dat de spoorbaan van Amsterdam langs Castricum naar Alkmaar zeer onvoordeelig voor de verdediging is aangelegd; deze lijn ligt geheel buiten de linie van defensie, doch hieraan was vroeger wellicht niet veel anders te doen. Intusschen zou de spoorweg Alkmaar—Hoorn zeer in het belang der defensie kunnen zijn, te meer wanneer daaraan de gelegenheid tot opstuwing van het water verbonden kon worden. In hoever dit werkelijk het geval kan zijn, wensch ik thans niet te beslissen.

Eene andere baan, die reeds geprojecteerd is, loopt ten Zuiden van het nieuwe kanaal naar IJmuiden; waarschijnlijk zal de lijn ten Noorden ook niet achterblijven.

Hiermede heb ik het eerste punt, dat ik mij ter bespreking had voorgesteld, afgehandeld.

Ik ga thans over tot eene beschouwing over het tweede punt, namelijk de verdediging in Noord-Holland zelf, wat betreft het terrein, door den heer Cohen Stuart besproken.

Dat terrein (de heer Stuart heeft dit in zeer welsprekende woorden geschetst) is werkelijk van hoogst belangrijken aard, niet alleen uit een historisch oogpunt, maar ook voor de kracht, welke het aan de defensie geeft.

In het gesprokene door den heer Cohen Stuart heb ik aanleiding gevonden tot voortzetting van vroegere studiën, en het resultaat daarvan heb ik nedergelegd in eene brochure, juist heden uitgekomen, onder den titel: „*Amsterdam in staat van beleg*.”

Ik heb daarin hoofdzakelijk trachten te betoogen, dat Amsterdam, met zijn enge defensie-kringen, zooals die in den *laatsten*

tijd waren ontworpen, niet goed verdedigd zou kunnen worden.

Men zegt wel: Amsterdam heeft veel resources en zal zich dus lang genoeg staande kunnen houden. Dit is in het algemeen waar, maar men mag hierop toch niet te veel rekenen.

In de betrekking, die ik waarneem, van hoofd-intendant van het leger, heb ik nagegaan hoeveel er voor de verpleging van het leger en de bevolking binnen de Amsterdamsche linie noodig is. En dan ben ik tot dit resultaat gekomen, dat daarvoor eene uitbreiding van den kring van defensie noodzakelijk is zóó, dat althans de geheele Beemster, welke rijke streek Amsterdam van vee moet voorzien, daarin worde begrepen.

Ik heb daarvoor de lijn gekozen tot Schardam, en wel om deze reden, dat het land daar uitnemend voor de verdediging geschikt is.

Er zijn nu wellicht wel andere punten aan te wijzen: in de détails van uitvoering — een werk hier in plaats van een werk daar — kan men verschillen, te meer daar ook deze studie slechts is eene studie van de kaart, maar mij komt het althans bepaald noodig voor dat de voorgenomen enge kring van bevestiging verruimd worde.

De vraag is nu: op welke wijze kan de verdediging van het aangegeven terrein plaats hebben?

Ik erken dat men — zoo als de heer Cohen Stuart bedoelde — op sommige punten met eenige schutters gunstig werkzaam kan zijn. Maar deze schutters zullen het toch niet lang kunnen volhouden. Naarmate de vijand nadert, vooral 's nachts, zullen zij terug moeten trekken. Men zal dus ook op deze punten een meer soliede, naar mijne opvatting eene permanente verdediging moeten hebben.

Daarvoor zal het dus noodig zijn nieuwe werken aan te leggen. Maar welke? En hier kom ik op het terrein door den Voorzitter laatst betreden, toen hij wees op Plewna en het nut van veldwerken. Daar hadden de verdedigers een hoog terrein, terwijl de aanvallers in de laagte waren. Dit gaf eene groote kracht aan de verdediging. Maar nu vergete men niet, dat op het terrein, dat wij thans bespreken, veldwerken ons weinig zouden baten. Men moet toch het groote verschil tusschen Plewna en hier wel in het oog houden.

Daar had men verschillende terreinhoogten, waarin de verdediger zijn bomvrij logies had ingegraven en waarachter in de diepte zijne reserves ongezien en veilig opgesteld of gekampeerd waren; hier is alles vlak. Het gevolg daarvan is, dat bij ons op veel punten geen oovevaar zich kan vertoonen, of men ziet hem.

Wij zullen dus steeds werken moeten hebben, waarin onze soldaten beveiligd zullen kunnen blijven. Een tweede zaak is, dat wij moeten zorgen voor het intact houden der stukken, vooral voor het flankeren der frontlijn. Daarvoor zal het noodig zijn kleine remises te hebben.

Wij zullen dus altijd — zij het ook kleine — permanente werken noodig hebben die, gesteund door tijdelijke werken — waar die op te werpen zijn — in tijd van oorlog zullen moeten dienen om onze geheele lijn van defensie tegen den vijand te verdedigen.

Deze tijdelijke werken zullen echter slechts op sommige punten kunnen worden opgeworpen, want men moet niet vergeten, dat wij hier zitten in een waterterrein. Men zal dus van verre aarde en zand moeten laten aanvoeren, want de klei uit de Schermer en de Beemster is voor het maken van aarden wallen minder goed dan zand.

Er is in het Zuidelijk deel van de Amsterdamsche-linie nog iets waaraan moet worden gedacht, nl. dat men in sommige deelen geen veldwerken kan bouwen, omdat men daar komt in het veen. De heer Stieltjes heeft dan ook terecht opgemerkt dat, als wij daar uit versch opgeworpen veldwerken zouden schieten, wij onze eigen wallen omver zouden schieten.

Ziedaar in hoofdzaak hetgeen ik naar aanleiding der rede van den heer Stuart in het midden wenschte te brengen.

Nog eene kleine opmerking. In den oorlog van 1870 heeft men ook eenige tijdelijke werken gemaakt en het resultaat daarvan vindt men beschreven in de „*Uitwerking der Duitsche artillerie tegen de bevestigingswerken van Parijs tijdens de belegering in 1870—71*”, van den Franschen kapitein-ingenieur Petit.

Ziehier de uitkomsten:

In het fort Montrouge waren verscheidene boltraversen aangelegd; de eikenhouten dekbalken op 0.6 M. afstand van

elkander. Bij eene aardbedekking van 2 à 2½ M. dikte, werden deze door 15 cM. granaten verscheiden keeren doorgeslagen.

In het fort Vannes bleef een schuilplaats zonder eenig letsel, ondanks het groot aantal projectielen dat er op viel. Het bevond zich onder een groot aardewerk, waarvan de geringste dikte vier M. bedroeg.

Een andere schuilplaats, bedekt met mijnramen van balken 0.25 M. dik op 1 M. afstand van elkander, voorts gedekt door een dubbele rij fascines en 2 M. aardbedekking, werd door verschillende 15 cM. granaten sterk beschadigd en eindelijk door een 21 cM. granaat doorgeslagen.

De slotsom van deze en andere opgaven was, dat van alle onderstand- of schuilplaatsen van hout- en aardbedekking, alleen diegenen aan de werking van het Duitsche artillerie-belegeringsmaterieel weerstand hebben geboden, welke in den geest van mijn galerijen geconstrueerd en met minstens 3 M. aardbedekking voorzien waren.

Men ziet dus, dat het nog niet zoo gemakkelijk is om met tijdelijke werken het doel te bereiken, nl. het verdedigen der Amsterdamsche-linie, want zonder genoegzame veiligheid in of nabij de werken voor de bezetting of de bediening der neven- en tusschenbatterijen, is aan eene serieuze verdediging tegenwoordig ten gevolge van de zekere en vernielende uitwerking van het granaatvuur, niet meer te denken.

De VOORZITTER. Ik dank den geachten spreker voor zijne belangrijke bijdragen.

De heer HOOGENBOOM. Alvorens over eenige punten te spreken, wensch ik te wijzen op het zeer aanbevelenswaardige verschijnsel, dat zich in de vergadering van 2 Januari heeft voorgedaan, nl. dat de geachte spreker, die toen in ons midden optrad, het beginsel op den voorgrond stelde — en vroeger persoonlijk in toepassing bracht toen de concessie Wouda was aangevraagd — dat, bij den bouw van spoorwegen, het streven moet zijn deze zooveel mogelijk zóó aan te leggen, dat zij tevens nuttig kunnen zijn voor de verdediging.

De heer Den Beer Poortugael heeft reeds aangetoond, hoe nadeelig het niet voldoende behartigen van dit groote Rijksbelang voor de defensie is geweest, door er op te wijzen dat sommige aangelegde lijnen — nog wel van den *Staatsspoorweg* — in stede van *voordeelig* bepaald *nadeelig* voor de verdediging zijn.

Ik wensch hier nog bij te voegen, dat die verkeerde aanleg o. a. ook oorzaak is, dat wij óf zeer gebrekkige, óf geen aansluitingen hebben.

Om mij maar tot enkele voorbeelden te bepalen, wijs ik er op, dat wanneer men troepen van Utrecht langs Amsterdam of Rotterdam wil verplaatsen, men in beide genoemde plaatsen geen directe aansluiting heeft; de Oosterspoor ligt vóór de linie. In den Haag heeft men wel aansluiting, maar op zéér gebrekkige wijze; voor het vervoer naar Rotterdam is 's Hage een *enkel*, voor dat naar Amsterdam een *dubbel* keerstation. Men had dit kunnen voorkomen door het maken van twee kleine hochten. Bij Haarlem ondervindt men hetzelfde nadeel.

Voor de lijn van Rotterdam naar den Hoek van Holland is het, voor de defensie, bepaald hoogst wenschelijk, dat men dadelijk bij Schiedam een verbindingslijntje maakt voor de aansluiting in Noordelijke richting.

Op verschillende andere punten neemt men hetzelfde verschijnsel waar. Zoo heeft men bij Amsterdam geen aansluiting van het Oosterspoor met het Rijnspoor, die door een lijntje Breukelen—Weesp zou kunnen verkregen worden, welk lijntje van zéér groot nut voor de defensie zou kunnen zijn.

In het belang der defensie waren dan ook nog verschillende verbeteringen aan te brengen. Maar juist omdat zij hoofdzakelijk, zoo niet uitsluitend, zijn in het belang der defensie, is het de vraag of men ze wel zoo spoedig zal zien uitgevoerd. Gold het hier de belangen van handel en nijverheid, dan bestond daartoe meer kans; in elk geval zou het Rijk, door eene ruime bijdrage tot de kosten, de aansluiting kunnen bevorderen, welke uitgaven volkomen te rechtvaardigen zouden zijn.

Wat nu de lijn betreft, door den heer Cohen Stuart vooropgezet, de spoorweg van Hoorn naar Alkmaar, deze heeft ontegenzeggelijk voor de defensie zéér véél nut. Het geval toch

kan zich voordoen, dat men troepen uit het Zuiden moet aanvoeren naar Alkmaar; dan zou dit over Amsterdam of Haarlem moeten geschieden. Maar nu is de lijn Uitgeest-Castricum-Alkmaar, als de vijand geland is, hoogst gevaarlijk. Heeft men echter de lijn Hoorn-Alkmaar, dan zal men daarvan gebruik kunnen maken. Ook voor het overbrengen van troepen uit Friesland naar Alkmaar is die lijn onmisbaar.

Deze lijn zou ook voor de locale defensie benuttigd kunnen worden, wanneer zij, door opstuwing van het water, dienst kon doen als waterkeering eener vóórlinie voor Amsterdam. Ik zou dan wenschen, dat er bij de bruggen gemaakt werden gleuven voor twee rijen schotbalken in plaats van schuiven, waarvoor dan alles ter plaatse moest opgelegd worden, alsmede dat de aardenbaan niet verder van de daar achter liggende dijken werd gelegd dan 1000 Meters en niet hooger werd gemaakt dan strikt noodig is.

Naar aanleiding van het gesprokene door den heer Den Beer Poortugael wensch ik verder nog eenige opmerkingen te maken.

De heer Den Beer zeide, dat de verdediging van het Pannerdensche-kanaal noodzakelijk is en zonder veel bezwaar kan plaats hebben. Ik wil dit niet tegenspreken, maar men veroorlove mij toch eene opmerking.

Wanneer de vijand weet, dat in de snelheid van den marsch het succes gelegen kan zijn, dan zal hij niets onbeproefd laten om onze troepen, die hem dáár den weg versperren, te verdrijven. Hij kan daartoe op twee verschillende wijzen te werk gaan. In de eerste plaats door een aanval in 't front — de minst waarschijnlijke — en in de tweede door een aanval op de flanken of liever door eene omtrekkende beweging. Nu wensch ik den heer Den Beer te vragen of het denkbaar is, dat eene brigade in dat gedeelte zal kunnen stand houden, als de vijand op Arnhem — linkervleugel — en op Nijmegen — rechtervleugel — aanrukt en of het niet zéér waarschijnlijk is dat zij zal terug moeten gaan zonder in 't vuur te komen en zonder — wat 'tvoornaamste is — den vijand belangrijk opgehouden te hebben. Zullen wij, i. e. w., dan niet even snel terug moeten gaan als de vijand voortrukt?

Ik doe die vraag om twee redenen :

1°. omdat, zoo mijn vermoeden juist is, op nieuw blijkt, wat door mij herhaaldelijk is betoogd, dat het niet verstandig is geweest de positie Nijmegen op te ruimen. Ik spreek niet van de vesting Nijmegen, die was onverdedigbaar; maar van de forten Sterreschans, Uitgebrande-molen en Kijk-in-den-pot. Door eene kleine afdeeling bezet zou deze positie de brigade in de Neder-Betuwe op de rechterflank volkomen gedekt hebben.

2°. Omdat het zaak is bij den bouw van een sperfort bij Arnhem — aan den IJssel — zorg te dragen dat dit tevens den Velperweg beheerscht en de Roosendaalsche laan onder vuur kan houden, zij het ook op grooten afstand. Zulk een fort zal den vijand een aanzienlijk oponthoud veroorzaken, door hem te beletten met troepenmassa's hier door te dringen en hem te noodzaken Noordwaarts om Arnhem henen te trekken over de heuvelachtige, zandige, waterarme heidestreek. Naar mijne meening zou het daarom goed zijn, in het Velperbroek een flink fort te bouwen, welk fort den weg naar Arnhem onder vuur zal kunnen houden. Gaarne zou ik van den heer Den Beer Pootugaal vernemen of het niet van het hoogste belang zou zijn bij het ontwerpen van het sperfort, dat voor de afsluiting van den spoorweg hier moet gebouwd worden, daarop te letten.

Wat den spoorweg Dordrecht-Elst betreft, wensch ik den heer Den Beer te vragen of de linie Ochten-Spees niet als tijdelijke positie voor de uit de Neder-Betuwe retireerende brigade zou kunnen dienen, waardoor dan de sluis bij Tiel *nog* gedekt zou zijn tegen ondernemingen van den vijand met cavalerie. De heer Den Beer heeft ook gesproken van de Nieuwe Keulsche vaart. Met hem betreur ik het zéér, dat deze waterweg zal loopen door de Grebbe-linie, waar hij voor de defensie zeer weinig waarde heeft, en dat men niet de Vecht en den Vaartschen Rijn heeft verbeterd, waardoor de defensie *ontzettend* zou gebaat zijn. Men denke zich eens *onmiddellijk achter* de inundatie van de N. H. Waterlinie een breed en diep kanaal, waarop pantserschepen zich vrij kunnen bewegen, en men zal onmiddellijk inzien van hoeveel waarde dit voor de defensie zou zijn. Het nu ontworpen kanaal zal *den vijand dienen* zoodra 't fort Pannerden gevallen is.

Wat aangaat het kanaal van Amsterdam naar Rotterdam, wensch ik te herinneren aan de hier meermalen door den heer Stieltjes uitgesproken wenschelijkheid der afsluiting van den IJssel bij Krimpen door sluizen. Ik acht het voor de defensie nuttig hierop de aandacht op nieuw te vestigen.

Van de groote werken, die nog steeds in de lucht hangen, is zeker het belangrijkste dát tot droogmaking van een groot deel der Zuiderzee. Het tot stand komen van dat werk is zeker hoogst gewenscht, maar het is tevens te hopen, dat men alsdan behoorlijk voor de belangen der defensie zal zorg dragen.

De heer Cohen Stuart heeft ons wel aangetoond met hoeveel spoed onze voorouders plassen wisten droog te maken, maar niet medegedeeld hoelang zij vooraf die zaak bespraken. Dit kon leerzaam zijn, daar de Zuiderzee-quaestie reeds omstreeks 30 jaren in overweging is.

Met deze droogmaking staat onmiddellijk in verband o. a. de verruiming van het kanaal bij Katwijk — ook om andere redenen wenschelijk — wat voor de verdediging van Amsterdam van belang is. Hierdoor toch zal het mogelijk zijn, de lijn Katwijk-Warmond-de Kaag in de voorlinie op te nemen en men zal dan de Amsterdamsche waterleiding langer in het bezit houden, terwijl de verpleging der zieken in de duinstreken zal kunnen plaats hebben.

Ook zal het dan verbrede kanaal naar IJmuiden, voorzien van een dubbel bruggenhoofd bij Velzen en een sterk fort aan den havenmond, zéér veel tot verhooging van het verdedigingsvermogen van Amsterdam bijdragen, door ons in de gelegenheid te stellen den vijand in Noord-Holland op te sluiten of hem den toegang tot Noord-Holland te betwisten. Zoolang dit toch mogelijk is, kan Amsterdam niet ingesloten worden, wat van zéér groot belang is, want is de hoofdstad ingesloten, dan is het spoedig voor haar afgelopen.

Met den heer Den Beer Poortugael ben ik het volkomen eens, dat men de tijdelijke werken vóór Amsterdam zoo ver mogelijk vooruit moet maken, en dat men daarachter een rij *sterke en goed gesloten* forten moet hebben, waarin de troepen bomvrij moeten gehuisvest zijn.

De heer COHEN STUART. Met zeer veel genoegen heb ik de beide vorige sprekers gehoord, vooral omdat het mij daarbij gebleken is, dat mijne voordracht van 2 Januari niet geheel onvruchtbaar is gebleven.

De mededeelingen door den heer Den Beer Poortugael, zijn zeker van hoog belang en geven mij aanleiding tot het maken der opmerking, dat er gelukkig thans bij zeer velen in den lande een ander denkbeeld omtrent onze verdediging is ontstaan.

Vroeger meende men wel eens, dat de gelden voor oorlog en marine uitgegeven eigenlijk niet veel meer dan noodeloos besteed geld was. Men bedacht toen niet, dat deze uitgaven inderdaad niets meer waren, dan het betalen eener assurantie-premie. Gelukkig kwam men later tot betere denkbeelden en leerde men inzien, dat het betalen van zulk een premie voor een soliede assurantie voordeliger was dan het voldoen eener schrale premie, waarbij men het gevaar beliep, dat de gebeurtenis, waartegen men zich verzekeren wilde, ons toch zou overvallen.

Het denkend deel der natie is thans vrijwel overtuigd, dat het betalen van aanzienlijke sommen voor leger en vloot, mits behoorlijk aangewend, volstrekt niet mag worden beschouwd als een nuttelooze uitgave.

En nu mogen er al enkele stemmen opgaan, die zich daartegen verzetten, in den regel is dit de stem van personen, die nog niet voldoende overtuigd zijn van de waarheid dat een volk, dat in zedelijken en stoffelijken zin wil vooruitgaan, in de eerste plaats de noodige offers moet brengen tot verdediging en behoud zijner onafhankelijkheid.

Zoodra die overtuiging meer zal zijn doorgedrongen, zoodra ook zal men eenstemmig bereidwilliger zijn de noodzakelijke lasten te dragen.

Gelukkig begint er ook een andere geest door te dringen omtrent de bemoeiingen van het Departement van Oorlog. Nog slechts eenige jaren geleden werd in die inmenging van Oorlog slechts gezien een noodelooze belemmering der vrijheid van handelen; men vermeende, dat alles aan ware of vermeende defensiebelangen werd opgeofferd. Die belangen van de defensie werden bovendien ook niet goed begrepen en vandaar die strijd

tusschen het burgerlijk gezag en de mannen der defensie.

Thans is men gelukkig meer tot het besef gekomen dat, wil men op materieel gebied vooruitgang aanbrengen, men ook de daaraan verbonden lasten moet dragen. Het is toch niet te ontkennen dat, hoe meer men de middelen van verkeer uitbreidt, daarvan ook het noodzakelijk gevolg is, dat er meer kosten voor de defensie moeten worden besteed. Dit is ook niet tegen te spreken, wanneer men de terreinen nagaat. Bij de vorige gelegenheid heb ik hierop reeds gewezen; het zal dus onnoodig zijn er thans op terug te komen.

In mijne vorige voordracht heb ik besproken den meest wenschelijken bouw der aan te leggen spoorwegen in Noord-Holland in verband met de belangen der defensie. Ik dank de sprekers voor hetgeen zij nopens Noord-Holland hebben gezegd. Ik ben verplicht geweest die provincie te verlaten in de overtuiging dat, wanneer men al te sterk voor een zaak gestemd is, te veel ijver de zaak, die men voorstaat, kan benadeelen, en het daarom beter is de behartiging der aangelegenheid verder aan anderen over te laten.

Iemand, die een groot deel van zijn leeftijd heeft doorgebracht om te trachten in Nederland eene in zijn oog nuttige onderneming tot stand te brengen, moet, al is hij niet geslaagd, het tot een geluk rekenen als hij ziet dat anderen gelukkiger zijn dan hij. En ik, Mijne Heeren, ben vast overtuigd, dat wij eindelijk het licht zullen zien doorbreken.

In de 16 jaren, welke ik voor deze zaak gewerkt heb, heb ik te veel ondervinding opgedaan om niet te weten welke moeilijkheden men heeft te overwinnen. Toch wanhoop ik niet aan de uitkomst, ofschoon ook dezer dagen weder gebleken is, dat men er hier niet zoo gemakkelijk toe overgaat, de zaken flink aan te pakken.

Ik heb hier het oog op de lijn Leeuwarden—Stavoren, waarvoor het onteigenings-ontwerp thans nog bij de Tweede Kamer aanhangig is.

In plaats van de lijn, thans ontworpen, ware het zeker meer in het algemeen belang geweest, wanneer men krachtiger hadde doorgetast. Zoo men bijv. gemaakt had een ferme verbin-

ding van Leeuwarden met Amsterdam, dan van Amsterdam naar IJmuiden en van daar naar Yarmouth, dan zou men de groote handelsbelangen van Nederland in hooge mate hebben bevorderd.

In plaats daarvan is de zaak op zeer kleine schaal opgevat en het gevolg daarvan was een klein lijntje van Holland naar Friesland, waardoor wel eenige verbetering wordt verkregen, maar dat toch niet geeft datgene waarop men recht had.

Ik heb dit alleen willen aanhalen om er op te wijzen, dat dikwerf groote belangen worden benadeeld, wanneer men niet in tijds zich het ware belang voor oogen stelt.

De lijn nu, waarvoor ik ijver, staat in nauw verband tot de defensie. Reeds sedert jaren heb ik er de aandacht op gevestigd. Tot mijn genoegen werd mijne zienswijze door het slotwoord van den geachten Voorzitter dezer Vereeniging, op 2 Januari ll., bevestigd, en aangenaam was het mij tevens in het *Handelsblad* van 3 Januari ll. eene correspondentie te lezen, waarin het volgende voorkwam:

„Uit een gesprek, dat de correspondent van de *Vossische Zeitung* had met generaal Todleben, hebben wij onlangs medegedeeld, wat toen eenig licht geven kon omtrent de kansen tot voortzetting van den oorlog. Maar in de mededeelingen van den generaal zijn nog een paar punten, die zeer de aandacht verdienen, vooral in een klein land als het onze, dat te eeniger tijd zich kan hebben te verdedigen tegen een zeer overmachtigen vijand. Nieuw zijn deze opmerkingen niet; wij zelven hebben ze reeds vroeger gemaakt, maar het kan zijn nut hebben, ze nog eens te hooren, met name, nu ze komen met zulk gezag. „Toen ik voor Plevna kwam (zeide de generaal) plaagde mij aanhoudend de vrees, dat Osman-pacha zijn nitval te vroeg zou doen, nog voor dat onze verschansingen sterk genoeg waren. Van den beginne af was ik een tegenstander van pogingen, om door bestorming en verbazende offers sterk bevestigde positiën te nemen. Ik heb Osman niet overwonnen (vervolgde de generaal bescheiden) maar de honger deed het. En de honger kon dit alleen doen, wanneer Osman-pacha zóó geheel en steeds dichter werd ingesloten, als thans is geschied. *Plevna leert, dat de verdedigingsoorlog geheel van gedaante is veranderd en boven*

den aanvallenden oorlog oneindig groote voordeelen heeft. Gij (Duitschers) hebt in de Vogesen minstens vijf of zes Plevna's. Om zulke van nature sterke stellingen of geretrancheerde kampen in te sluiten en tevens groote strategische plannen ten uitvoer te brengen *moet de aanvaller tegenwoordig minstens tweemaal zooveel soldaten ten strijde voeren als de verdediger behoeft.* Zulke stellingen met storm te nemen is tegenover de tegenwoordige vuurwapenen onmogelijk en minstens onbehoorlijk. Men moet ook van de dapperste officieren en soldaten niet meer vergen dan mogelijk is, en wat voor Plevna van de manschappen geverg'd werd, was meer dan het mogelijke. Laat 10 000 man vallen, zeggen de heethoofden, als wij maar de stelling hebben. Maar zij bedenken niet, dat wanneer bij zulk wanhopig vuur 10 000 man vallen en de storm wordt afgeslagen (en een goed veldheer moet ook daarop rekenen) 50 000 man gedemoraliseerd zijn."

Generaal Todleben zette verder uiteen, hoe hij de Russische liniën had ingericht, opdat Osman-pacha bij een uitval altijd op een voldoende aantal troepen zou stuiten, maar dit kunnen wij verder laten rusten. Het gezegde is reeds voldoende, om te doen zien, hoe zeer de goede kansen zijn toegenomen voor volken, die nooit anders dan een verdedigenden oorlog zullen hebben te voeren. En daarbij komt dan nog, dat dit in ons bijzonder geval bijna altijd zal plaats vinden in stellingen, die niet geheel kunnen worden ingesloten, wat natuurlijk de goede kansen nog oneindig vermeerdert, daar het, menschelijker wijze gesproken, zulke stellingen nagenoeg onneembaar maakt."

Inderdaad een opmerkelijke samenloop van omstandigheden, nl. hetgeen ik hier op 2 Januari sprak over den bouw der spoorwegen in Noord-Holland, met het daarop gevolgd slotwoord van den Voorzitter, terwijl op dienzelfden dag in het *Handelsblad* het oordeel van den beroemden Todleben werd overgenomen.

Nu hebben wij hedenavond wel van den heer Den Beer Poortugael gehoord, dat men ter plaatse, door generaal Todleben besproken, een geheel ander terrein had dan bij ons. Doch ik wensch hiertegen te doen opmerken dat, waar men in Noord-Holland schijnbaar meent een vrijen blik te hebben, in werkelijkheid het terrein zóó is, dat men, ongemerkt voor den vijand,

aan onze zijde voortdurend troepenbeweging kan doen plaats hebben.

Ik geloof dan ook, dat de teekening door den heer Den Beer Poortugael gemaakt, niet geheel en al den juisten toestand wedergeeft, die zich in Noord-Holland opdoet.

Over de details in de rede van dien geachten spreker, nl. of het noodig zal zijn permanente of tijdelijke werken aan te leggen, hierover zal ik, als volkomen leek zijnde, in geen discussie treden.

Alleen wensch ik te doen opmerken, dat ik niet alleen de lijn Hoorn-Alkmaar, maar ook de lijn Alkmaar-Helder aan de verdediging van Amsterdam wil dienstbaar maken.

Wordt de lijn zoo gebouwd als ik het mij voorstel, dan zouden wij reeds daar den vijand kunnen tegenhouden.

Maar nu heb ik nog een ander belang op het oog, dan de heer Den Beer heeft ontvouwd. Hij zeide: Amsterdam heeft meer monden open te houden dan er koeien zijn in te voeren. Ik ontken dit niet; maar ik wil daarom juist zorgen, dat de vijand voor zich niets vindt. De vijand beoosten Noord-Holland zal daar weinig kunnen vinden, terwijl de boeren zeker liever hun vee veilig achter de linie zullen brengen, dan het gevaar belooopen van dit door den vijand te zien wegnemen.

Ik wensch hier op eene bijzonderheid de aandacht te vestigen. Bij elke tentoonstelling van de Hollandsche Maatschappij van Landbouw blijkt het, dat men een bijna onuitputtelijke voorraadsschuur van vee vindt in den Wieringerwaard, Drechterland, Enkhuizen, Hoorn, den Schermer, de Beemster enz. Wat ik nu wil is, de geheele staatslijn Alkmaar-Helder onder de linie van defensie brengen, en zodoende dat geheele prachtige terrein houden ter beschikking van Amsterdam. En mocht dit dan al niet baten, schaden zal het zeker niet. Wanneer nu dat terrein tot de verdediging van Amsterdam wordt aangewend, dan zal men ook bijna overal gelegenheid hebben om door het stellen van kleine inundatiën den vijand zooveel mogelijk tegen te houden.

Bij het ontwerpen der spoorweglijn Hoorn—Alkmaar heb ik mij afgevraagd of het voor den vijand gemakkelijk zou zijn ons hier te bestoken, en ik ben tot de conclusie gekomen, dat hier

voor weinig vrees behoeft te bestaan, wanneer de spoorweg wordt aangelegd zóó als hij door mij is ontworpen. Dan toch zal men ook in de gelegenheid zijn met monitors op het Noordhollandsch-Kanaal krachtig tot de verdediging mede te werken.

Zoo als de heeren weten, ben ik geen militair. Van het vak der heeren van de genie en van de intendance heb ik weinig verstand. Ik kan echter zeer goed begrijpen, dat er voor het maken van tijdelijke werken meer noodig is dan het hebben van zand. Evenwel kan ik er op wijzen, dat men dit in overvloed kan krijgen in de nabijheid der plaatsen, waar men die tijdelijke werken zal noodig hebben.

Ik herinner voorts nog in mijne vorige rede, met de kaart in de hand, te hebben gewezen op de mooie knooppunten, die men door het volgen der door mij aangegeven richting zal verkrijgen. Nog een ander belangrijk hulpmiddel voor de defensie zijn de harde wegen in de polders.

Die wegen zijn in uitmuntenden staat en men kan ze uitnemend gebruiken voor den aanvoer van kanonnen en ammunitie.

Nu kan er zeker verschil bestaan over de wijze, waarop de verdediging moet worden gevoerd, en ik zal mij hierover geen oordeel aanmatigen, maar waar het in hoofdzaak op aankomt is toch zeker dit, dat de vijand gedwongen wordt zich tot enkele punten te bepalen. En bestaat er nu mogelijkheid die punten te veranderen, dan heeft men van een aanval van den vijand tegen het hoofdpunt onzer verdediging weinig te vreezen.

Nu weet ik zeer goed, dat men noch aan enkele losse werken, noch aan een klein getal miliciens genoeg zal hebben ter verdediging van de hoofdstad. Ook bestaat de mogelijkheid, dat er voortdurend vorst heerscht, zoodat het water uit de slooten ons weinig zou kunnen helpen. Maar dergelijke strenge winters zijn toch zeldzaam en kunnen in allen geval geen hinder toebrengen aan onze hoofd-inundatiën, wanneer hiervoor maar tijdig behoorlijk zorg is gedragen. En wanneer nu de inundatiën op een behoorlijke hoogte worden gesteld, dan zal het voor den vijand geen gemakkelijke taak zijn om zelf over het bevroren land te gaan.

Bovendien vergete men niet, dat wanneer het weder voor

ons ongunstig is, het ook voor den vijand een gewaagde onderneming is zich in ons drassig en moerassig land te komen werpen.

Doch wat hiervan zij, ik geloof inderdaad dat er, bij voortdurende studie omtrent de belangrijke onderwerpen hier besproken, voor de mannen van het vak een uitmuntende gelegenheid bestaat om te overwegen op welke wijze de groote belangen, welke hier ter sprake komen, met elkaar zijn te vereenigen.

Dit geldt ook voor de lijn Amsterdam—IJmuiden. Ik had gewenscht, dat deze lijn ten Zuiden zou worden aangelegd, maar ten Noorden is zij toch ook niet minder doelmatig. De uitbreiding van Amsterdam zal er toe leiden, dat men de verbinding aan beide zijden zal maken.

Hoe men ten deze ook moge beslissen, ik hoop van harte, dat hetgeen nu weder gesproken is zal mogen bijdragen tot verbetering van den toestand, en dat het Nederlandsche volk nog te meer zal doordrongen worden van het besef, dat de zorg voor eene goede verdediging de beste assurantie is tegen het gevaar, dat zijne materiële welvaart kan bedreigen.

In quaestiën van assurantien gaat men natuurlijk na welke maatschappij wel de beste zou zijn, en dan is de slotsom steeds geweest, dat alleen die assurantie-maatschappijen de meeste zekerheid opleveren, wier premien niet te laag zijn gesteld.

En zoo is het ook hier met de defensie. Onlangs is een vestingwet aangenomen, waarvan de uitvoering millioenen zal kosten. Ik geloof niet, dat deze gelden nutteloos besteed kunnen worden genoemd. Maar ik geloof tevens, dat men nog tot beter resultaat zou komen, wanneer de groote openbare werken worden aangelegd met het oog op de belangen der defensie.

Gaat men op dien weg voort, dan ben ik zeker dat de tijd zal aanbreken, waarop allen overtuigd zullen zijn van de vaste waarheid, dat ons land zeer goed te verdedigen is, wanneer wij dit maar ernstig willen.

Bij deze gelegenheid wensch ik ook te protesteeren tegen de meening, alsof het ons maar te doen moet zijn voor eene tijdelijke verdediging en dat wij dan op bondgenooten moeten rekenen.

God beware ons, wanneer wij afhankelijk moeten zijn van de genade van bondgenooten! Wat wij in de laatste dagen weder

van Engeland hebben gezien, maakt inderdaad dat Nederland niet begeerig behoeft te zijn naar bondgenooten.

Wij hebben ze ook niet noodig, wanneer het allen Nederlanders maar ernst is met de verdediging van den vaderlandschen bodem.

De heer DEN BEER POORTUGAEL: Nog een kort woord naar aanleiding van het gesprokene door de beide vorige sprekers.

Door den heer Hoogenboom is mij omtrent de verdediging van het Pannerdensche-Kanaal de vraag gedaan, of die verdediging veel kan baten, wanneer de vijand toch ten Noorden en ten Zuiden kan doordringen.

Het is ontegenzeggelijk waar, dat wij dan toch zouden moeten terugtrekken. Maar het is ook waar, dat als het fort bij Westervoort beter dan thans aan het doel beantwoorde en het een sperfort ware, zoo als m. i. daar behoort te komen, alsmede wanneer de werken bij Nijmegen, die volgens de vestingwet behouden zijn, zoo zijn ingericht dat zij daar als sperfort kunnen dienst doen, de omtrekking langs een grooten omweg moet geschieden en veel tijd vordert.

Wanneer van het sperfort bij Westervoort het vuur gericht wordt in de trouée, door den heer Hoogeboom bedoeld, dan zal de vijand langs een onherbergzaam terrein een grooten omweg moeten maken, en daardoor zullen wij reeds veel tijd gewonnen hebben.

Bij de verdediging van het Pannerdensche-Kanaal hebben wij bovendien het voordeel, dat deze verdediging ons volstrekt geen schade kan aanbrengen, omdat wij aan beide vleugels gedekt zijn door een rivier, die volkomen tijd laat tot den terugtocht. *Dit punt wordt door den spreker verder in bijzonderheden ontwikkeld. Zijne conclusie daaromtrent is, dat wij hier met niets anders te doen hebben dan met eene gewone verdediging van eene belangrijke terreinhindernis door een gedeelte van het veldleger.*

De linie *Ochten—Spees* is van geringe beteekenis. Zij is gebaseerd op inundatiën, en reeds door generaal Kraijenhoff was ingezien hoe bezwaarlijk die gesteld kunnen worden. Aan zijn project waren zulke enorme kosten verbonden, dat men er van heeft moeten afzien, terwijl bij drogen zomer door de afdamming van de Linge — het thans aangenomen zeer onvoldoend palli-

atief — men zeker geen water genoeg zal vinden om de inundatiën te stellen. Vandaar dan ook, dat het maken van een kanaal naar Dodewaard, als dat mogelijk is, in dien toestand gunstige verandering kan brengen, terwijl dat kanaal tevens een steunpunt voor de defensie kan worden.

Door den heer Hoogenboom is ook gesproken van het Kanaal-van-Katwijk als voorlinie. Ik ben het volkomen met den spreker eens, mits men dat terrein uitsluitend neme als voorlinie, want het terrein bij Katwijk laat niet toe daaraan veel meer gewicht te hechten. De sluizen bij Katwijk zullen moeielijk voortdurend te verdedigen zijn, doch ik herhaal, dat als voorlinie het terrein zeer goed zou kunnen gebezigd worden.

Ik kom thans tot het gesprokene door den heer Cohen Stuart. Met het meeste genoegen heb ik dien spreker gehoord, en ik ben het geheel met hem eens omtrent hetgeen hij gezegd heeft nopens de terreinen in Noordholland, alleen geloof ik dat voor den vijand gedekte troepenopstelling en verplaatsing volstrekt niet overal zal kunnen plaats hebben, als de heer C. S. zich voorstelt. Van torens bijv. ziet men wel wat achter dijken plaats heeft, niet wat achter hoogten als bij Plewna zijn, gebeurt.

Wanneer de heer Stuart zegt, dat hij onzen rijken veestapel den vijand wil onthouden, dan komt hij op een terrein, door mij vroeger reeds bewandeld. Bij eene vorige gelegenheid heb ik de kustverdediging in eene brochure behandeld en daarbij doen uitkomen, dat ik van meening ben dat wij eerst al het mogelijke moeten doen om den vijand te beletten te landen, en dat wij vervolgens den vijand binnen de dorre duinstreeken moeten opsluiten.

Ik ben het dus met den heer Stuart volkomen eens, dat het Noordhollandsch-Kanaal ons vele diensten kan bewijzen, wanneer wij daar met monitors werken en zoo den vijand ophouden. Wij moeten echter daartoe meester zijn van beide oevers.

Het is niet hierover dat ik straks gesproken heb, maar wel over hetgeen noodig is voor de verpleging der troepen. Men vergeete echter niet dat wij, na het voorterrein zoo lang mogelijk verdedigd te hebben, eindelijk een punt moeten hebben, waar onze geringe levende krachten worden gecompenseerd door

tijdelijke werken ten einde den vijand het verder doortrekken te beletten.

Deze weinige woorden heb ik ter aanvulling van het gesprokene willen aanvoeren.

Wat de quaestie van bondgenootschap betreft, ik ben het volkomen eens, dat het zeer verkeerd zou zijn hierop onze verdediging te baseren. Wij moeten op onze eigen krachten kunnen vertrouwen; maar wij moeten niet vergeten, dat in elk geval de mogelijkheid bestaat, dat wij het op den duur niet geheel alleen zullen kunnen volhouden.

En wanneer wij dan zoolang mogelijk den strijd hebben volgehouden, dan is het niet onmogelijk, ja zelfs zeer waarschijnlijk, dat andere mogendheden, die ongaarne het rijke Nederland in handen van een nabuur zouden zien, ook uit *eigen belang* inzien dat het tijd is om te helpen, en in dien zin kan zeker een bondgenootschap door ons niet worden afgekeurd of versmaad.

De heer HOOGENBOOM. Bij de bespreking van het kanaal van Warmond naar Katwijk heeft de heer Den Beer Poortugael een zaak vergeten, die ik wensch te releveeren.

Het is een bekend feit, dat de sluizen bij Katwijk bij eb bijna leegloopen; dat men zelfs het verval van het water — als ik mij niet bedrieg — tot bij Leiden kan waarnemen. Dit is het gevolg van een kapitaal gebrek, namelijk het ontbreken van een ruimen boezem bij de sluis. Wanneer men er nu toe overgaat dit gebrek te herstellen door eene aanmerkelijke verbreeding van het kanaal, ook noodig voor de droogmaking der Zuiderzee, dan zal men het verdedigend vermogen hier kolossaal kunnen doen toenemen, zoodat het belang der defensie bij die verbreeding ook ten zeerste betrokken is.

Wat de quaestie van bondgenooten betreft, wanneer wij alles doen wat in onze macht is, dan geloof ik niet dat zij ons zullen ontbreken, doch dan moet de verdediging ook op zulk een wijze zijn ingericht, dat een bondgenoot ons werkelijk van dienst kan zijn. Kan een eventueele bondgenoot ons niet *buiten* ons land afleiding bezorgen, wat altijd het wenschelijkst is, maar moet hij op onze kust voet aan wal zetten, dan zal hij dit niet doen

als hij zijne troepen achter onze inundatiën moet opstellen om daar door koortsen gedecimeerd te worden. 't Is daarom noodig te zorgen voor uitvalspoorten (Moerdijk, Zwolle, Lemmer, Utrecht). Doch ook voor ons zelven zou ik niet wenschen bondgenooten *in* onze liniën toe te laten, daar het dan moeilijkheid zou kunnen geven betreffende het opperbevel. Naar mijne meening toch is het bepaald noodzakelijk, dat wij het bevelhebberschap in handen houden en dit niet aan anderen overgeven. Bondgenooten hebben toch soms geheel andere belangen dan wij in het oog te houden, en kunnen nimmer met zooveel oordeel partijtrekken van de eigenaardige gesteldheid van onzen bodem.

Ik spreek hier niet van bondgenooten ter zee. Als wij die kunnen verkrijgen ter verdediging onzer kusten, dan zou ik er zeker niets tegen hebben, daar dit ons een ontzettenden steun zou geven.

De VOORZITTER. Onder dankbetuiging aan de heeren, die aan dit belangrijk debat hebben deelgenomen, sluit ik de discussiën.

Van het verhandelde op dezen avond mag wel gezegd worden: einde goed alles goed, de titel van een drama van Shakspeare.

En hiermede wensch ik tevens deze laatste van onze winter vergaderingen in dit seizoen te sluiten.

Wanneer ik terugzie op de onderwerpen hier besproken, dan mag gezegd worden dat verschillende belangrijke en nuttige zaken zijn behandeld, die kunnen bijdragen om de kennis der landsverdediging nog meer algemeen te maken.

Mocht die kennis de Regeering er ook toe brengen om niet langer te wikken en te wegen, maar de handen aan het werk te slaan.

Hiermede verklaar ik deze vergadering gesloten.

Namens het Bestuur:

De Secretaris,

F. E. L. A. ABEL.