

VEREENIGING

TER BEOEFENING VAN DE KRIJGSWETENSCHAP.

1877-1878.

Vergadering op Woensdag, den 2^{den} Januari 1878. ()*

Aan de orde is:

1^o. de ballotage van den voorgestelden kandidaat.

Met algemeene stemmen wordt tot lid toegelaten de heer L. Ballintijn, 1^e luitenant der infanterie, te Arnhem.

2^o. de verkiezing van den Voorzitter uit de leden van het Bestuur, ingevolge art. 18 van het reglement.

De VOORZITTER. Het nieuw benoemd lid in het Bestuur, de heer den Beer Poortugael, heeft zijne benoeming aangenomen. Wij verheugen ons in zijne tegenwoordigheid. Het Bestuur is thans compleet en ik verzoek alsnu over te gaan tot de benoeming van een Voorzitter. De tegenwoordige President neemt de vrijheid der vergadering te zeggen, dat hij niet ongaarne zou willen aftreden.

(*) Het verschijnen van dit verslag is vertraagd door den heer Md. Cohen Stuart, die de aan hem toegezonden tachygraphische aantekeningen van zijne voordracht gedurende ruim vier maanden onder zijne berusting heeft gehouden. Het verslag is moeten worden afgedrukt volgens de tachygraphische aantekeningen, dewijl deze van den heer C. S. onveranderd zijn terug ontvangen. Dientengevolge is het verslag in menig opzicht onvolledig. De voordracht, waarbij veelvuldig gebruik is gemaakt van aanwijzingen op kaarten, leende zich minder goed voor het maken van aantekeningen, waarin het gesproken woord volledig en geheel juist is terug te vinden.

F. A.

Tot stemopnemers worden benoemd de heeren Pfeiffer en Roldanus.

De uitslag der stemming is, dat met 14 stemmen tot Voorzitter wordt herbenoemd de heer W. J. Knoop.

Op den heer den Beer Poortugael is 1 stem uitgebracht.

De heer KNOOP. Vermits ik door de keuze der vergadering weder tot Voorzitter ben benoemd, verklaar ik deze benoeming aan te nemen, in de hoop van steeds te zullen kunnen rekenen op de voortdurende toegevendheid der vergadering en op de vriendschappelijke medewerking mijner collega's in het Bestuur.

De heer DE CASEMBROOT. Als lid van den aanvang der oprichting af dezer nuttige Vereeniging, geloof ik niet van te groote aanmatiging te zullen worden beschuldigd, wanneer ik voor een oogenblik hier optreed als tolk van de aanwezige en afwezige leden, om namens allen onzen hartelijken dank te betuigen aan den Voorzitter voor de eer ons aangedaan, om zich op nieuw met de leiding dezer Vereeniging te belasten. Het zij mij vergund hierbij de hoop te uiten, dat de waardige Generaal moge voortgaan de eer van het Nederlandsch leger in het buitenland op te houden door zijne belangrijke geschriften zoo van militairen als van geschiedkundigen aard. Wij hopen dat hij nog lang aan het hoofd dezer nuttige Vereeniging moge staan!

(*Toejuichingen*).

De VOORZITTER. Ik dank den geëerden spreker voor zijne welwillende woorden en der vergadering voor haar bijval daaraan geschonken. Vreesde ik in den aanvang niet geheel te zullen kunnen beantwoorden aan de goede verwachting van mij opgevat, die vrees is, dank zij de krachtige medewerking mijner collega's, wel eenigszins verdwenen. Ik zal trachten op den ingeslagen weg voort te gaan, zoo mijn leeftijd mij daartoe niet ongeschikt mocht maken.

3°. Verhandeling van den heer M. COHEN STUART, procureur en lid van den gemeenteraad te Alkmaar, omtrent de *richting en den bouw van de spoorwegen in Noord-Holland benoorden het Noordzee-kanaal, beschouwd in verband met de defensie*.

De heer COMEN STUART. Mijne Heeren!

Wanneer in voorafgaande handelingen in eene vergadering in den regel voor den spreker, die het eerst in zulk een vergadering optreedt, het een en ander is wat eenigszins depressioneert, hier hebben wij een gelukkige uitzondering. De benoeming van den geëerden Voorzitter, toegelicht op eene wijze, als dit zoo even is geschied, is de beste aanleiding voor een leek om moed te vinden, in eene vergadering aan de Krijgswetenschappen gewijd, het woord te voeren.

Juist de geschriften van den geachten Voorzitter dezer vergadering hebben bij menig stil burger in den lande den wensch doen opkomen, dat de zaken der verdediging niet uitsluitend zouden blijven behooren tot het gebied van hen, die hiertoe nit den aard hunner betrekking geroepen zijn, maar dat ook ieder vervuld moge worden van de noodzakelijkheid, om de verdediging des vaderlands te helpen schragen in echt Hollandschen geest en met echte degelijkheid.

Dit enkel woord tot inleiding heb ik mij veroorloofd, voor ik overga tot het houden van het eerste deel mijner rede, dat eigenlijk niet meer zal zijn dan eene toelichting van de kaarten, hier aan den wand bevestigd.

Na de pauze hoop ik de gelegenheid te hebben aan te toonen, wat de toelichting der kaarten leert ten aanzien der verdediging des lands met het oog op de bestaande en in aanleg zijnde spoorwegen in het Noorderkwartier van Noord-Holland, terwijl ik dan gaarne bereid ben, in een latere vergadering de discussiën naar aanleiding van het door mij gesprokene bij te wonen. Ik geloof wel, dat dit laatste een kleine afwijking is van den regel, hier gevolgd, maar ik meen, dat deze afwijking hier noodig is met het oog op het hoogst belangrijk onderwerp, nu aan de orde, dat door mij zeer zeker te zwak zal worden toegelicht, doch welke toelichting, door uw oordeel, tot meer volkomenheid zal kunnen worden gebracht.

Voor mannen, als waarvoor ik hier optreed, mag zeker het Hollandsch spreekwoord gelden: een goed verstaander heeft maar een half woord noodig. Vergun mij daarom geheel vrij en open als mijn gevoelen mede te deelen, dat in vergaderingen als deze

niet te zeer gehecht moet worden aan taal en stijl van den spreker, maar dat een eenvoudige toelichting van het ter bespreking gekozen onderwerp voldoende mag worden geacht.

Ik heb hier drie kaarten opgehangen (1), waarvan n°. II is een vergroote kaart van den toestand van het Hollandsch Noorderkwartier in 1288.

Kaart I is een vergroote teekening van de kadastrale kaart van de Huigensdijk. De eerste kaart is op de schaal van 28/500; de andere op de schaal van 500; terwijl kaart III voorstelt het Noordzee-kanaal, uitgave van Frans Buffa en Zn. te Amsterdam, geteekend door Van der Stok, technisch opzichter der Kanaal-maatschappij en vergroot op de schaal van 1 : 10 000.

Wanneer voor eenige heeren de plaatsing der kaarten niet zeer gunstig is, dan zal ik ze beleeft in overweging geven iets dichterbij plaats te nemen, ten einde beter hier en daar de door mij aan te wijzen punten te volgen.

Kaart II is een hoogst interessante kaart van 1288. Toen Alva in het laatst der zestiende eeuw zijne krijgsbedrijven in Noord-Holland zou aanvangen, had hij behoefte aan een goede kaart voor zijne operatiën. Daarvoor werd de hulp ingeroepen van een zekeren Beeldsnijder en aan dezen werd in 1575 door Don Luis de Requesens opgedragen de plaat te vervaardigen, die vervolgens werd gesneden en uitgegeven.

De heer Mr. G. De Vries heeft van die kaart van 1575 gebruik gemaakt, om ons te geven eenige allerinteressantste mededeelingen omtrent de kaart van Hollands Noorderkwartier van 1288.

Door de Koninklijke Academie van Wetenschappen is in 1864 de kaart met de beschrijving van den heer De Vries uitgegeven.

De manier van procedeeën, door den heer De Vries bij het maken dezer kaart gevolgd, is hoogst eenvoudig, maar juist daarvoor werd gevorderd zulk een degelijke en grondige studie van waterstaats- en polderzaken, als bij den heer De Vries wordt aangetroffen.

(1) Deze kaarten worden hier aangeduid met de cijfers I, II en III. Alleen kaart II is, als plaat 4, aan een vroeger verschenen verslag kunnen worden toegevoegd. Van kaart I is door den heer C. S. eene verkleinde teekening toegezegd. Deze toezegging bleef on vervuld.

In 1286 was het Floris V gelukt West-Friesland ten onder te brengen en bij het verdrag werden twee gewichtige bepalingen gemaakt, die in den toestand van Hollands Noorderkwartier een belangrijke wijziging brachten. De eerste bepaling betrof het maken van wegen, de tweede het maken van burchten en betere voorziening in de zaken der waterkeeringen.

Vóór 1288 waren wel hier en daar enkele werken met het oog op de waterstaatsbelangen uitgevoerd, maar men heeft hiervan slechts enkele sporen kunnen ontdekken.

Van het oogenblik echter dat Floris V het bestuur van West-Friesland bij dat van het Oude-Kennemerland voegde, kwam in dien toestand verandering, en kerkelijke en andere archieven toonen de plaatsen aan, waar werken in het belang van den waterstaat werden aangelegd van af den tijd van Floris V tot de komst van Alva.

Te verwonderen is het nu niet, dat de toestand der waterkeeringen in geen gunstigen staat verkeerden, wanneer men in het oog houdt dat, bij de uitvinding der eerste watermolens in de 15^e eeuw, deze nog maar allergebrekkigst konden werken ten behoeve der droogmaking. Deze watermolens toch hadden de gelegenheid niet, zich naar alle richtingen van den wind te keeren, waarvan het natuurlijk gevolg was, dat zij slechts enkele dagen in het jaar konden werken.

Eerst in 1573 werd door een Vlaming het beweegbaar bovengedeelte voor de watermolens uitgevonden. Dit was een gewichtige verbetering en dit hulpmiddel bracht een belangrijke wijziging in den toestand van het Noorderkwartier.

Doch er was meer noodig; er waren andere eischen te vervullen om de gewenschte veranderingen en verbeteringen te verkrijgen.

Het gaat met de ontwikkeling van een volk als met de ontwikkeling van een individu. Maar zelden komt men tot volledige ontwikkeling van kracht en energie, van hoofd en hart, tenzij veel moeite doorleefd, veel strijd gestreden is. Het pad moet niet al te effen zijn, en gelukkig dat zich hier en daar hinderpalen voordoen, want daardoor alleen krijgt men de kracht tot den strijd.

Zóó nu is het in Noord-Holland juist eveneens gegaan. In den ouden tijd kende men niet anders dan de zoogenaamde inlaagdijken, gelijk aan onze tegenwoordige zomerdijken, opgetrokken tot die hoogte als waarop men rekende, dat het land door het water of door den golfslag schade kon lijden. Werd nu het land langzamerhand afgevreten, dan werd de dijk teruggelegd en van daar de benaming van inlaagdijken. Die wijze van handelen werd steeds gevolgd. Maar eindelijk was het zoover gekomen, dat op enkele plaatsen het teruggaan met de dijken onmogelijk werd. Men was toen wel genoodzaakt sterke dijken aan te leggen, en van dat eerste oogenblik af, bij het gevoel van de macht van den mensch over de zee, wachtte men niet meer het water af maar ging men het tegemoet, en men zeide tot het water en de zee: Ik zal u de plaats aanwijzen tot hoever gij kunt gaan; tot hiertoe en niet verder.

Het gedeelte van Noord-Holland, in 1288, zoo als het hier is afgebeeld, verkeerde in bijna sponsachtigen toestand. Overal water, hier en daar kleine stukjes land. Met een zwarte lijn zijn op de kaart aangeteekend de punten, waar eb en vloed werd waargenomen.

Gelijk men zal opmerken is bij Chardam nog alles open, en loopt van Edam het water vrij door den Purmer van de Ee in den Beemster, van daar naar Langemeer, en hooger op naar Schermmeer en zoo naar Alkmaar.

Toen Alva zijne krijgsbedrijven begon, was het IJ bij Alkmaar reeds gedicht, terwijl in 1514 werd besloten ook het ander deel te dempen en tot binnenwater te hervormen. Dat allerbelangrijkst besluit had gewichtige gevolgen. Wat hier op de kaart met blauw is aangegeven, stelt voor het oorspronkelijk binnenwater. Men vindt daar ook de zoogenaamde Huigensdijk, waaromtrent men in een proces-verbaal van 1544 de verklaring vindt opgeteekend van personen, op dien dijk wonende, die gezegd hebben dat hunne voorouders, en ook zij nog in hun jeugd, verscheidene wagens hooi van het voorland hadden weggehaald, terwijl later de zee zoodanig het land had doen afnemen, dat er nog maar een klein strookje overbleef om West-Friesland van Kennemerland af te scheiden.

Zooals men verder op de kaart ziet, was de Zijp nog geheel

water. Vroegere pogingen tot indijking mislukten en eerst in 1612 is men daarin geslaagd. Later, bij het maken van het Noord-hollandsch-kanaal, werd ingedijkt, en daarna werd de Anna-Paulowna-polder aangewonnen, terwijl, buiten de Wieringerwaard, ook nog werd drooggemaakt de Waard- en Groe-polder. Dat geheele gedeelte was uit de zee aangewonnen.

Al die verschillende binnenmeren nu werden drooggemaakt in een tijd, waarvan men zou zeggen: hoe kon het Nederlandsche volk, onder al de gevaren en moeiten die het had te trotseeren, zulke kolossale werken tot stand brengen!

Wanneer in den tegenwoordigen tijd groote werken moeten worden uitgevoerd, waarmede jaren gemoeid zijn en waarbij men op tal van administratieve en andere bezwaren stuit, dan brengt men hulde, en terecht, aan hen, die de dikwerf onverklaarbare hinderpalen weten uit den weg te ruimen. Maar hoeveel te meer eerbied en achting moet men dan niet hebben voor die mannen van het verleden, als men ziet wat door hen in tijden van lijden en strijd is tot stand gebracht.

Reeds voor de komst van Alva waren enkele polders drooggemaakt; doch later ging dit met reuzenschreden. In 1625 was de beurt aan den Heer-Hugowaard; 1632 het Uitermeer; 1608—12 de Beemster; 1618—22 de Purmer; 1625 het Broekmeer en het Buikslotermeer; 1624 de Wormer, het Kleijmeer en eenige andere polders onder Schagen.

Doch dat droogmaken op zich zelve was nog het minste werk. Een veel belangrijker werk was de regeling van den toestand waaronder de droogmakerijen zouden worden gebracht en van de werken, noodig om ze in goeden staat te houden.

Voor de eerste droogmakerij was de zaak zeer gemakkelijk. Men kon het water op het naastgelegen land laten afstroomen. Dit was een vrij primitieve toestand, gelijk men dien op de kaart van het IJ vindt aangegeven.

Maar later werd de toestand moeilijker. Hoe meer er werd drooggemaakt, hoe minder gelegenheid er was het afstroomend water te bergen, en tallooze contracten moesten worden gesloten tot regeling van den waterafloop, tot bepaling der dijkshoogten, de capaciteit der sluizen, het peil voor het malen enz. En dit

alles was dringend noodig, want wanneer een der polderbesturen buiten de gestelde regelen ging, dan ontstond er dadelijk dreigend gevaar voor de andere polders.

Dat alles nu werd geregeld naar de behoeften van den tijd, en inderdaad met achting en eerbied moet men neerzien op dit werk onzer vaderen.

Wat waren het belangrijke dagen voor dat kleine Holland in de eerste dagen der zeventiende eeuw en wat werd er in dien tijd niet gevorderd, toen men niet alleen dergelijke droogmakerijen ten uitvoer bracht, maar er ook niet tegen opzag een geheel nieuw recht binnen korte jaren te doen geboren worden en het uit te werken, en dat alles zonder eenige financieele hulp van buiten.

Men had toen nog niet die bankiershuizen, die groote industriele ondernemingen van thans. Neen, alles moest uit het eigen land en uit de naaste omgeving komen.

Het Nederlandsche volk was nog niet gewend aan die gemakkelijke wijze van kapitaalplaatsing, ook voor velen ongelukkig kapitaalverlies. In die dagen moest men zich zelven helpen; de eenige hulp van buiten was het deel van de bekende zilvervloot.

Maar toch, welk een mannelijke kracht, welk een energie was er niet noodig, om aan den eenen kant gereed te zijn tot verdediging van het bedreigde vaderland, en daarbij onmiddellijk gereed te zijn ook het hoofd te bieden aan den vreeselijken vijand, den waterwolf, die van alle kanten den geboorte-grond bedreigde.

Ik mag hierin echter niet te ver gaan; wij hebben andere punten te bespreken. Ik zal dit punt dus laten rusten, maar meen toch nog met een enkel woord te moeten wijzen op de bezwaren, welk men ook toen had te overwinnen.

Toen een deel van den Hugowaard dreigde door te breken, werden er natuurlijk voorstellen gedaan om hierin te voorzien. Maar de gedelegeerden van de steden maakten toen gelijke bezwaren, als wij ook thans nog wel in onze vergaderingen hooren aanvoeren. Men was bevreesd voor het nadeel van den handel en de visscherijen, en dit gaf den gedelegeerden aanleiding om te verklaren, dat zij geen uitdrukkelijke volmacht hadden om toe te stemmen in zulke belangrijke zaken.

Maar men wist er zich toen wel beter uit te redden dan thans. Aan de gecommiteerden werd verzocht naar hunne steden terug te keeren en daar betere volmachten te vragen, om daarna terug te komen tot het nemen van een besluit. En zóó werden de bezwaren van plaatselijken aard overwonnen. De visch vond gelegenheid een ander heenkomen te zoeken, en handel en scheepvaart werden in zekeren zin wel eenigszins bemoeilijkt, maar toch inderdaad meer verplaatst dan vernietigd. En alleraardigst is het nu op dit oogenblik voor hen, die in Noord-Holland bekend zijn, na te gaan dat dit gedeelte op de kaart van 1288, met een zwarte lijn aangeduid, juist de grens van dat deel, waar toen scheepvaart en handel het meest werden gevonden.

Komt men in Oud-Kennemerland, waar men goeden grond vindt voor lustverblijven, dan ziet men daar wel een toestand van groot grondbezit, maar men vindt er geen handel in de producten van den grond. Maar nauwelijks komt men in dat deel van West-Friesland, dat aan de zee is ontwoekerd, of men ontwaart dadelijk een anderen geest. Overal vindt men handel en industrie. Het kleine dorp de Rijk had voor eeuwen een allergunstigste positie voor handel en vischvangst, omdat de schepen toen de gelegenheid hadden door verschillende openingen daar te overwinteren. Welnu, nog op dit oogenblik is de Rijk een der weinige plaatsen in Noord-Holland, die schepen voor de haringvangst uitrusten.

De liefde voor handel en scheepvaart is aan de Zaan gebleven en nog steeds zijn de menschen daar op de hoogte van weer en wind en getij.

Hier op het Schermereiland vindt men op de kadastrale kaart een enkel perceel aangegeven onder den naam van de „Hanen,” en alleraardigst is het nu om, als men een reisje maakt met den spoorweg van Nieuwe-Diep naar Alkmaar, even vóór die stad een blik te slaan naar de duinenrei rechts. Dan zal men daar zien een paar boerenplaatsen, die schijnbaar doelloos op die hoogten liggen. Welnu die boerenplaatsen hebben daar reeds gestaan van vóór den tijd der droogmaking en zijn daar geplaatst uit vrees voor de werking van den vloed.

Maakt men een wandeling in Alkmaar door het Heilbosch,

dan vindt men daar riet, dagteekenende van den vóórhistorischen tijd. En als bij Schagen en de Zijp een deel van den polder snijdt, dan vindt men ook daar enkele hoogten, de zoogenaamde Nollen van het Koegras.

Die toestand van Noord-Holland in 1288 ondervond belangrijke verandering door de indijking.

Ik wensch op dit oogenblik niet te spreken van de veranderingen, die de buitengronden hebben ondergaan, en evenmin wil ik in wijdloopige beschouwingen treden omtrent enkele andere plaatsen, die anders wel de bespreking waard zouden zijn. Alleen wensch ik er op te wijzen dat van af het dorp Petten de strandlijn thans een geheel andere richting volgt dan vroeger, tengevolge waarvan andere plaatsen iets aan den buitenkant gewonnen hebben. De heer De Vries zegt echter in zijne beschrijving, dat het onmogelijk is met juistheid weder te geven hoe- ver de strandlijn zich vroeger uitstrekte.

Het is ook twijfelachtig of in 1288 de eigenlijke plaats Hoorn wel was aangegeven. Evenwel kan men dit ook wel aannemen, want er was een Hoorn bij Zuiderdorp en herhaaldelijk vindt men den naam Horn in de geschriften van dien tijd terug.

De Oostkust van Noord-Holland heeft niet buitengewoon veel verandering ondergaan. Hieromtrent en omtrent de droogmaking van het IJ straks.

Wilde ik dit deel thans uitwerken, ik zou over meer tijd moeten beschikken dan mij heden avond gegeven is, om uiteen te zetten hoe de meren zijn drooggemaakt, welke hulpmiddelen men heeft aangewend en welke resultaten men heeft verkregen. Ik wensch alleen omtrent het eerste deel meer in bijzonderheden te treden.

Ik heb gesproken van den Huygensdijk, zijnde een gedeelte van den weg van Alkmaar naar Hoorn.

Die Huygensdijk is een zeer interessante plek gronds en heeft ook, met het oog op de droogmakerijen in Noord-Holland, veel geschiedkundige waarde. De heer De Vries doet hieromtrent in zijn werk eenige mededeelingen en zegt daarbij o. a.: „De toestand was dus inderdaad zeer ongunstig. Wanneer in diedagen besloten werd iemand vrij te stellen van alle lasten tot onder-

houd van den dijk, dan moest zijn land al bitter weinig waarde hebben."

Toen de Heer-Hugowaard werd drooggemaakt, moest het water worden afgevoerd, en daarvoor was noodig het graven van een vaart, uitkomende dicht bij Alkmaar, waardoor men gelegenheid had het water uit den polder naar de Zijp te laten vloeien.

Maar het water van den Heer-Hugowaard en van de omliggende meren moest een heel ander peil hebben dan de laag gelegen meren. Van daar, dat men in de oude contracten nog de bepalingen vindt omtrent de hoogte van het peil in verschillende deelen. De Schermer, de Beemster, de Purmer, moesten allen zijn op Schermerpeil, de Heer-Hugowaard, het Wognummeer enz. moesten alleen op Schraak-maalpeil worden gehouden.

De nieuwe vaart nu werd gegraven en op de kaart, vergroot op de schaal van 1 : 500, vindt men aangegeven de Heer-Hugowaard, de Schermer, het Geestenerambacht, de vaart naar Alkmaar en de zoogenaamde polder. In lichte kleur is aangegeven de ringvaart van den Heer-Hugowaard en de vaart op Alkmaar, die op Schraak-maalpeil moet worden gehouden.

Verder vindt men den dijk, genaamd den Schermerdijk, dienende om het water van de ringvaart te keeren.

Dat kleine plekje nu is niet van zeer veel belang voor wat den historischen oorsprong betreft, maar levert toch een eigenaardig bewijs op van de moeielijkheden, die men had te overwinnen.

Als men de lijn trekt op deze wijze:  dan krijgt men een trapezium van vier bunders grond, waaromtrent ik, volgens het werk van den heer De Vries, deze toelichting kan geven:

Inderdaad moet het verwondering wekken, hoe het mogelijk was dergelijke zaken zoo goed te regelen niet alleen, maar ook voor de naleving er van zóó een behoorlijke zorg te hebben kunnen dragen.

Nu is het waar, dat de geschiedenis ook aangeeft dat in dien tijd het ook niet ontbroken heeft aan moeielijkheden tusschen de onderscheidene besturen. Maar in den regel hadden die moeielijkheden haar ontstaan niet hieraan te danken, dat de een den ander den voet wilde dwars zetten, maar alleen omdat het in sommige gevallen werkelijk noodig was voor eigen bestaan te zorgen.

En die band van vroeger is thans nog zóó sterk, dat zelfs op dit oogenblik er nog een klein gedeelte grond is, dat aan niemand toebehoort, maar dat berijdbaar wordt gehouden, doordien nu en dan deze of gene wegwerker wat grint op den weg gooit.

Met potlood is op de kaart aangeteekend de hoogte van verschillende polders en van het peil, waarop het water gehouden moet worden. Het water van de Haagmaal moet worden gehouden op een maalpeil van 14 + A. P., terwijl de Schermerboezem gelijk is aan A. P.

In deze kleine oppervlakte heeft men verschillende hoogten van den grond, nl. van 3.40, 3, 1 Meter, 94 c., met een kleine plek, die bijna gelijk is aan A. P., terwijl de waterstand in de vier vaarten gehouden wordt op een maalpeil van 14 + A. P.

De beveiliging der andere gronden vordert echter andere werken dan noodig is voor de diepgelegen polders. Vandaar dat men op eenige plaatsen kan volstaan met kleine lage dijken, die niet begrint en niet hard gemaakt zijn, terwijl men om de andere polders heeft moeten leggen kolossale dijken, begrint en hard gemaakt tot rijweg, in den regel met een breed talud binnenzijds. Op de kaart is dit aangegeven op de schaal van 1 : 500, terwijl de dijkskruin een breedte zou hebben van 3 à 4 Meters. Dit kan echter niet geheel juist zijn.

Wanneer men nu nagaat hoe de dijken zich tegenover elkan- der moeten verhouden, dan kan men daaruit beseffen welke belangrijke punten men hier voor de verdediging aantreft.

De Oostelijke dijk, hier op de kaart aangegeven, en die alleen behoeft te dienen om het land te beveiligen dat minder dan 1 Meter diep ligt, kan een lage dijk zijn van 16 cM. + A. P.

De dijk van den Heer-Hugowaard is iets hooger, nl. 25 + A. P., terwijl de dijk, die het water van de Schermer moet keeren, opgetrokken is tot 1 M. + A. P.

Het moet de heeren nu niet verwonderen, wanneer ik in het tweede deel mijner voordracht met eenigen aandrang het oog zal vestigen op het belang van die dijken voor onze verdediging.

De gewone voorstelling is, dat men met een geweer schiet op een afstand van 600 pas. Welnu, hier heeft men van het punt tot aan de boerenwoning, aangeteekend op

een afstand van slechts 500 M. Dergelijke knooppunten zijn allerbelangrijkst, en zeker is geen punt zoo goed te verdedigen als hier dit gedeelte.

Men heeft een bedekten gemeenschapsweg van 4 à 5 M. diep, bijna geheel bestraat met prachtige wegen in den omtrek, die men elders niet gemakkelijk zou vinden.

Van af Alkmaar vindt men den weg naar St.-Pancras; verder vindt men gelijke knooppunten. Zeer belangrijk en sterk komt dit uit bij Avenhorn en ook op vele andere plaatsen, waarvan men voor de verdediging veel partij kan trekken.

Gaat men verder de aanduiding op de kaart na, dan zal men aan de Zuidzijde verschillende kleine hoeken vinden met zwart aangeteekend; dit zijn de oude buitengronden. Deze oude gronden, achter den Ouden-IJdijk gelegen, vormden een geheel ander waterschap dan de gronden buitendijks. Eenige buitenpolders hadden vóór het maken van het Noordzee-kanaal geen eigen bemaling, maar loosden hun water op het IJ. De kosten bij indijking van dergelijke gronden waren gering, daar men kon volstaan met het maken van een eenvoudigen dijk. Bij hoog water liep echter alles onder, zoodat men alleen beschermd kon worden door de werken van het nieuwe Noordzee-kanaal, en thans zijn die landen tegen het geweld der zee beveiligd door den dijk van Schermerwoude en de sluizen.

Die oude toestand der buitengronden komt ongeveer overeen met den toestand van vóór de droogmaking van het meer. Het gevolg daarvan was, dat men overal, waar de zwarte lijnen zich kruisen, dergelijke punten vindt als op de kaart is aangeteekend.

De uitgestrekte polder van Assendelft heeft een peil van 1.10 + A. P.; de oude veenpolder 2.86 en de Westzaanpolder 28 cM. + A. P.

Het spreekt van zelf, dat wanneer dergelijke laag gelegen gronden beveiligd moeten worden door den Ouden-IJdijk en hun uitloozing moeten vinden in het Noordzee-kanaal, zij een hoogen dijk behoeven op de volle hoogte gebracht.

De heeren gelieven nu zoo goed te zijn even in gedachte deze lijn te volgen, en zij zullen dan tallooze plekken vinden, waarvan precies hetzelfde geldt als hier op de kaart is aangewezen.

Ik geloof dat het wenschelijk is dit punt thans verder te laten rusten, om dan straks na te gaan, wat men uit het aangevoerde kan leeren voor den bouw onzer spoorwegen in verband met de eischen der verdediging.

De vergadering wordt voor een kwartier uurs geschorst.

Na de hervatting gaat de heer Cohen Stuart over tot de behandeling van het tweede deel.

De heer COHEN STUART. Het voor mij het meest interessante en belangrijkste gedeelte hoop ik thans te behandelen. Op het convocatiebiljet is aangegeven dat dit tweede deel gewijd zal zijn aan eene beschouwing over de meest wenschelijke richting en bouw van de spoorwegen op het besproken terrein, in verband met de defensie.

Ik heb daarbij in het algemeen gesproken van spoorwegen, en had dan ook niet alleen het oog op de spoorwegen die reeds gebouwd zijn, maar ook die welke in aanleg zijn, benevens die spoorwegen, welke hoogst vermoedelijk binnen kort in dat Noordelijk kwartier moeten worden gemaakt.

Over de bestaande spoorwegen wensch ik hier niet lang te spreken.

Behalve de lijn Haarlem-Uitgeest, heeft men de lijn Amsterdam langs de Zaan, overgaande bij Uitgeest naar Alkmaar, bevoorden die stad naar het Vronermeer en den Heer-Hugowaard, loopende door verschillende polders, gaande naar Schagen en komende door de Zijp, waar de lijn het Noordhollandsch-kanaal overgaat, om te eindigen te Nieuwe-Diep.

Dat zijn op dit oogenblik de spoorwegen in exploitatie; alleen de spoorweg Zaandam-Amsterdam is nog niet in exploitatie, maar is toch gereed.

Verder is onlangs besloten tot den aanleg van een spoorweg van Enkhuizen naar Hoorn, en van Hoorn langs Purmerend naar de Zaanstreek. Vermoedelijk zal die weg gaan van Enkhuizen naar Hoorn, van daar door de Beemster of door het onde land om misschien aan te sluiten te Wormerveer.

Wij mogen ook verwachten den aanleg van een spoorweg van

de Zaanstreek naar IJmuiden ten Noorden. Het is bekend dat die spoorweg door velen wordt verlangd, doch de geruchten loopen, dat de verbinding zou plaats hebben aan de Zuidzijde. Maar mocht men al aan die zijde beginnen, dan zal men hoogst vermoedelijk toch ook wel moeten komen tot eene aansluiting ten Noorden. In het algemeen belang en in dat van Amsterdam in het bijzonder zou de aanleg van dien spoorweg een hoogst wenschelijke zaak zijn.

Op de derde kaart vindt men de bestaande Staatsspoorwegen en de in aanleg zijnde aangewezen.

Amsterdam verkeert op dit oogenblik op commercieel, industrieel en financieel terrein in een tijd van overgang. Het laat zich dus zeer goed begrijpen, dat naar nieuwe kanalen gezocht wordt tot voeding der belangrijke werken, die reeds bestaan, terwijl het tevens een nitgemaakte zaak is, dat Amsterdam zich aan de overzijde zal moeten uitbreiden. Thans weder heeft men het bericht ontvangen van afstand van grond aan de droogdokmaatschappij, en het laat zich voorspellen dat, wanneer de handel van Amsterdam zich uitbreidt en de industrie een hooge vlucht neemt, een gedeelte boven het IJ bij Amsterdam zal moeten worden gevoegd, en het ligt voor de hand dat spoorwegverbinding alsdan een eerste behoefte is. Men heeft dit gezien door de uitbreiding van Rotterdam aan de overzijde van de Maas.

Amsterdam, waar men zich, gelijk ik reeds zeide, bij voortduring toelegt op ontwikkeling van handel en scheepvaart, heeft behoefte aan andere middelen van communicatie en deze kunnen alleen aan de overzijde worden gevonden.

Bovendien, iedere overgang door bruggen over het Noordzeekanaal, is een belemmering voor de scheepvaart. Wanneer men dus de verbinding met Friesland goed en behoorlijk wil exploiteeren, dan is het noodig een spoorweglijn te maken benoorden IJmuiden. Het Amsterdamsch handelsbelang kan alleen door zulk een verbinding zijn gebaat.

Niet minder wenschelijk is de verbinding Hoorn-Alkmaar. Ik herinner hier, dat reeds bij de behandeling der laatste spoorwegwet een amendement was voorgesteld om die lijn in de wet te brengen. Door parlementaire en andere overwegingen, waar-

door in den tegenwoordigen tijd helaas zooveel wordt tegengehouden, kon dit amendement niet de meerderheid verwerven. Doch ook al is het niet aangenomen, de noodzakelijkheid der lijn werd niet ontkend, en het is zeker dat zij ook zal moeten komen.

Wilde men dus thans de lijn Hoorn-Alkmaar nog niet, men besloot tot den aanleg van een lijn Hoorn-Purmerend-Zaandam, doch daarbij zal men op veel moeilijkheden stuiten. De waterstaatsbezwaren zijn niet gering, terwijl de kosten van onteigening ook hoog genoeg zullen zijn. Het is dan ook te voorzien, dat men met den aanleg van dien weg niet spoedig klaar zal komen, en vermoedelijk zal men daarbij ook meer aan renten verliezen, dan het geheele kapitaal noodig voor een spoorweg Hoorn-Alkmaar.

Op dit oogenblik neem ik echter aan dat de door mij besproken spoorwegen er reeds zijn of zullen komen, en dan rijst de vraag: Hoe moet de bouw en richting van die spoorwegen zijn, om daarvan voor de defensie het meest mogelijk profijt te trekken.

In den regel is men bij het maken van spoorwegen er op uit, om zoo min mogelijk kosten te maken, en daarom tracht men voor de baan eene zoo min mogelijke hoogte te verkrijgen. Het gevolg daarvan is dat daar, waar de spoorweg de oude polderdijken overgaat, en er geen vrees bestaat dat het achtergelegen land zal worden overstroomd, de spoorwegdijk over den polderdijk heengaat.

Komt men met den spoorweg voorbij Alkmaar, dan vindt men een gedeelte, waar men het Noordhollandsch-kanaal moest overgaan, aanmerkelijk hoog aangelegd, maar verder, over de ringvaart van den Heer-Hugowaard, heeft men over een uitgestrekt deel van den spoorweg getracht met het maaiveld zoo na mogelijk gelijk te blijven. De spoorwegdijk is daar niet meer dan 50 cM. hooger dan het land.

Bij het doorgaan van den Westfrieschen zeedijk vindt men de eerste insnijding, voor het eventueel geval van doorbraak. De spoorwegdijk is daar gelegd of op de hoogte van den polderdijk of luttel boven het maaiveld, en zulks alleen om zoo min

mogelijk bezwaar voor den waterafloop op te leveren en den molens de gelegenheid te geven ongehinderd hun werk te vervullen.

Wanneer men nu echter in de spoorwegdijken inhammen maakte om, bij een verwacht wordenden vijandelijken inval water te kunnen doorlaten, dan zou men op weinig kostbare wijze eene zeer doelmatige inundatie kunnen stellen. Men kan dit vooral in Noord-Holland doen, en de groote vraag is nu maar of men steeds voldoende water zal kunnen krijgen.

Ik herinner hier, dat toen het driehonderdjarig feest van de Leidsche Hoogeschool werd gevierd, een der beroemdste mannen van Frankrijk, daarbij tegenwoordig, zeide, dat hem in Holland niets meer had verwonderd dan de toestand van het water. Hij had steeds geleerd dat Holland was een verdrinken land; dat ja hier en daar eenige indijkingen hadden plaats gehad, maar dat de algemeene toestand nog zeer veel te wenschen overliet. Hij was nu echter geheel van oordeel veranderd, en volgens zijne overtuiging was er geen land zoo mooi als Holland, ja zoo mooi zelfs, dat men 's morgens kon zeggen hoeveel duim het water mocht rijzen, en dat door een vlag van den toren werd aangegeven of het weder goed zou zijn of niet.

Dit was nu wel een zeer oppervlakkig oordeel. Maar het is toch inderdaad waar, dat wij in menig opzicht niet afhankelijk zijn van den toestand van het water op de rivieren, maar dat wij onze binnenwateren zóó kunnen regelen, dat wij bijna altijd zeker kunnen zijn van den waterstand.

En wat nu de hoeveelheid water betreft, wanneer bijv. de Schermerpolder op een zomerpeil wordt gehouden van 4.20 — A. P. en de Heer-Hugowaard op 3 — A. P., terwijl de Haaxma-boezem is op 14 — A. P., dan is het onmogelijk, dat er niet genoeg water zou zijn om al dat land te inundeeren wat voor de defensie noodig zou zijn.

En vrees voor benadeeling der polders door het inlaten van water behoeft ook niet te bestaan, want wanneer men op de door mij aangeduide plaatsen het water inlaat en dit wordt over den geheelen polder verdeeld, dan is het effect daarvan niet meer dan van een belangrijke regenbui.

Wij kunnen dus reeds in vollen tijd van vrede ons inundatie-
1877/1878.

stelsel volkomen goed organiseeren en daarbij steeds het oog houden op de eischen voor de uitmaling van het water.

In het voorgaand jaar heeft men bij den Staatsspoorweg Zaan-dam-Amsterdam tweemaal precies kunnen waarnemen, wat door mij wenschelijk wordt geacht, dat bij den bouw van spoorwegen worde in acht genomen.

Men heeft den spoorweg gemaakt alsof het Noordhollandsch-kanaal er niet kwam. Vandaar dat op 30 en 31 Januari, toen polder III B inliep, de spoorwegdijk de achtergelegen landen volkomen beveiligde. Had men nu in andere dijken ook de gelegenheid tot afsluiting, dan zou men steeds de inundatie op kleine gedeelten kunnen stellen. Als nu dergelijke toestand als bij de inpoldering III B is toegepast, ook bestond waar de spoorwegen reeds in de polders bestaan, dan zou men overal de gelegenheid tot inundatie van kleine gedeelten hebben.

Wanneer nu komt de lijn Alkmaar—Hoorn in de richting van Avenhorn, dan zal men vermoedelijk niet verder dan 700 el van de Schermervvaart blijven en dan zal men, wordt de spoorwegdijk gemaakt op de zoo even door mij aangeduide wijze, steeds op ieder oogenblik binnen korte dagen gedeeltelijke inundatiën kunnen stellen.

Hetgeen ik vroeger omtrent dit punt gesproken heb, is ook niet geheel onvruchtbaar gebleven, daar op dit oogenblik reeds bij eene inpoldering beoosten Amsterdam dergelijke machines worden gezet voor het in- en uitpompen van het water. Op dit oogenblik wordt ook bij den Huijgensdijk een nieuwe stoom-machine geplaatst voor de droogmaking van den Heer-Hugo-waard, nl. voor het drooghouden van dien polder.

Ik herhaal dus dat, wanneer de spoorweg is gelegd in de richting en op de wijze als door mij is aangegeven, men met een behoorlijke stoommachine steeds in staat zal zijn het water in- en uit te pompen wanneer men dit verlangt.

Ik ga thans over tot de behandeling der vraag: wat dergelijke toestand ons zal geven voor onze verdediging?

Straks heb ik reeds gewezen op de belangrijke knooppunten voor de verbinding der dijken. De veelheid zou echter ook hier de defensie kunnen schaden, en het zal dus noodig zijn den

vijand te dwingen zich tot enkele knooppunten te bepalen en deze dan zoo te versterken, dat zij hondbaar zijn.

Het is niet zeer vermoedelijk dat de vijand op de hoogte van Petten eene landing zal beproeven, omdat dit deel van den grond zeer drassig is. Maar wanneer er werkelijk een vijand in aantocht was en de spoorweg was gemaakt in den zin, door mij aangegeven, dan zou men de verschillende deelen van den Wormer, Zaandam enz. spoedig kunnen inundeeren.

Zorgt men nu voor het hebben van enkele goed versterkte knooppunten, dan zal de vijand geen anderen weg kunnen vinden dan dien van St. Pancras, den ringdijk van den Heer-Hugowaard en de gevallen kaden van den Oosterdijk; al het andere is water.

En nu is het de vraag of het aanneembaar is dat, wanneer men de noodige manschappen kan opstellen op zulk een prachtigen bedekten weg als men hier heeft, de vijand dan zelfs wel zou trachten er door te dringen.

Men moet hier nu niet vergeten, dat er onder onze burgerij eene zekere moedeloosheid bestaat. Men zegt: wij kunnen toch niets doen tegen de overmacht; wij zullen toch moeten bukken. Gelukkig hebben de uitnemende geschriften van den geachten Voorzitter dezer vergadering reeds vele dezer sombere gedachten kunnen doen verdwijnen. Maar wanneer men de natuurlijke verdedigingsmiddelen, die wij hebben, behoorlijk wil toepassen, in plaats van ons voortdurend bang te laten maken door die verbazende verbeteringen in de krijgswetenschap, dan geloof ik te mogen zeggen, dat wij bijna alles in ons voordeel hebben.

In plaats van het drassig terrein van 1268, hebben wij op dit oogenblik in al onze Hollandsche polders prachtige wegen en vaarten, en hebben wij tevens voldoende gelegenheid om bedekte gemeenschapswegen te zoeken.

Van den Huijgensdijk af heeft men alle rechte wegen, over een oppervlakte van 4 el bestraat, met bermen van 10 el; voorts breede slooten, terwijl de diepte van den polder is 4 el beneden de omliggende landerijen, hetgeen ook voor de verdediging geen verwerpelijke zaak is. Men heeft dus gelegenheid achter de dijken, zonder door den vijand gezien te worden, met elkander gemeenschap te houden.

En wat kan de vijand doen? Op kaart I is reeds aangewezen

dat de glooingen der dijken steil loopen, terwijl wij daarachter volkomen veilig zijn.

Na den Fransch-Duitschen oorlog is in ons land bij velen de vrees doorgedrongen, dat wij ons hoogstens zoolang zouden kunnen staande houden als noodig is om onzen bondgenooten de gelegenheid te geven ons te hulp te komen. Ik zou het geheele Nederlandsche volk wel eens willen verzoeken, de geschiedenis eens met aandacht na te gaan. Het zal dan blijken, dat al die bondgenootschappen ons al zeer weinig geluk hebben aangebracht. In den regel heeft men meer van ons genomen dan men ons heeft gegeven. Die zich vrijgevochten hebben, zijn de Hollanders, en de zoogenaamde goede vrienden, die ons hielpen, gingen heen en zorgden bij het sluiten van den vrede ook een deel van den buit te verkrijgen.

Als men de laatste politieke feiten nagaat, dan zouden wij ons al zeer gelukkig mogen achten, wanneer het grootmachtige Groot-Brittannië ons te hulp kwam, wanneer een vijand uit het Oosten of het Zuiden zou opdagen. Welnu, wanneer ik mij in zoodanig geval zou moeten verklaren, dan zou ik zeggen, dat ik mij even gaarne zou willen doodvechten tegen den bondgenoot als tegen den vijand.

Dat algemeen geloof van verreweg het grootste deel van ons volk, dat wij eigenlijk niet bij machte zijn ons tegen een vijandelijken inval te verdedigen, zetelt vooral in onbekendheid met de omstandigheden. Wat wil men toch bijv. op een terrein, dat ik zooeven beschreven heb, doen met cavalerie?

Eenige jaren geleden waren eenige officieren van den staf belast, in dat deel van Noord-Holland de noodige gegevens te verzamelen voor de topografische kaart. Bij een hun aangeboden diner, beklagde men zich er over, dat men drie maanden is bezig geweest met het maken van lijntjes. Ik feliciteerde die heeren er mede en zeide, dat dit in de eerste plaats een bewijs was, dat de grond beter in cultuur was gebracht, maar tevens dat ieder lijntje, dat zij hebben moeten maken, 1 korporaal en 2 man vertegenwoordigde. Men verzekerde mij toen ook, dat wanneer men den besten paardrijder het beste paard gaf en hij moest den weg over het land afleggen, hij dan zeker bij de twintigste sloot zou moeten uitscheiden.

Wat zou den vijand dus op zulk een terrein met cavalerie kunnen uitvoeren?

Ik had onlangs het geluk een allerinteressantste wandeling te maken met een der heeren, thans aan de bestuurstafel. Na drie uren de topografische kaart te hebben bestudeerd, wandelden wij naar dit deel van het land en daarbij bleek ons nog iets anders.

Wanneer men de beschrijving leest van den Fransch-Duitschen oorlog, dan wordt het daarin voorgesteld, alsof men zulke verbazende knappe Duitsche officieren had, dat zij ieder plekje van het Fransch grondgebied kenden. Ik heb nu in Nederland nog nimmer zulk een uiterst bekwaam man kunnen vinden, die alle paden en wegen van het land kende.

Welnu, wij hadden twee uren lang op de kaart met aandacht het terrein nagegaan en deden toen eene wandeling. En wat bleek daarbij? Dat het ook na de opgedane kennis niet mogelijk was een vooraf bepaald punt te vinden. Wij hadden daarbij ook de gelegenheid op te merken, dat de dijken door andere dijken in zulk een toestand waren als men dagelijks in den Schouwburg kan waarnemen, doch in een anderen zin. Daar nl. zijn de coulisses zoo achter elkander geplaatst, dat men een optisch bedrog weet te doen ontstaan.

Bij de dijken is het echter zoo, dat men van buiten af niets anders ziet dan den groenen berm van een dijk, en veel oefening is er toe noodig, om zelfs op het terrein zelf terstond te kunnen zien welke dijk zich eigenlijk het eerst aan het oog vertoont.

Toen wij op het plekje, hier aangeduid, stil hielden, vroeg ik den heer Den Beer Poortugael: hoe ver meent gij te kunnen zien? en hij antwoordde: tot St. Pancras. Maar toch was dit niet zoo.

Dergelijke zaken kunnen ons gebeuren in vollen tijd van vrede, na behoorlijke kennis van het land. Dit is m. i. wel een bewijs dat iemand, die het land niet anders kent dan uit de kaarten, bijna onmogelijk meer zal kunnen vinden dan den gewonen weg.

Zonder eenige zelfverheffing mag ik zeggen dat, om te kunnen spreken zooals ik nu doe omtrent de verschillende wegen, kaden, dijken enz., meer dan een dag studie noodig was om de ware hoogte der dijken, de ligging der wegen enz. te leeren kennen.

En hoe kan men zich dan voorstellen dat iemand, die geen andere hulpmiddelen heeft dan de kaarten, zich daardoor alleen een volledig denkbeeld zal kunnen vormen van al onze groote en kleine wegen en andere hulpmiddelen? Men mag iets van de topografische gesteldheid weten, maar het is onmogelijk na te gaan de verhouding der dijken onderling en andere zaken, voor eene verdediging van groot belang. Voor een vreemdeling, ja zelfs voor het meerendeel onzer inwoners, kan die terreinkennis niet anders verkregen worden dan door voortdurende studie op het terrein zelf.

Een der schoonste middelen van verdediging is, dat men met de juistheidswapenen een verbazend effect kan verkrijgen. In het *Gids*nummer van November komt een artikel voor over den vesting-oorlog, waarin op dat deel der defensie meer bepaald het oog wordt gevestigd. De schr. vindt het vreemd, dat men bij de behandeling der defensiezaken steeds te veel uit het oog verliest de zaken, die eigenaardig meer tot den toestand van ons land betrekking hebben, en zich steeds bezig houdt met de begrippen der krijgswetenschap in het algemeen. Hij zet uiteen hoe ons volk razend veel gehecht is aan de dijken en andere waterkeerende middelen, en hoe daardoor bij het volk veel te weinig liefde is geboren voor onze levende strijdkrachten, waardoor ook dit groot bezwaar ontstaat, dat wij wel hebben heel veel mooie passieve verdedigingsmiddelen, maar geen manschappen.

Daarentegen is het weder een groot gebrek bij de mannen van het leger, dat zij steeds te weinig hechten aan de passieve verdedigingsmiddelen, maar alles te veel willen zoeken van den anderen kant.

De schr. wijst ook op de ondoelmatige plaatsen, waar de groote manoeuvres worden gehouden.

Omtrent het al of niet juiste van schrijvers oordeel over dit laatste punt en over het belang der oefening, zal ik nu niet spreken, maar wat mij zeer getroffen heeft, is de stelling van het hoogst nuttige en wenschelijke, om de zaak der practische oefeningen meer te regelen met het oog op de verdediging van die punten als waarop ik straks gewezen heb.

En dit nu is veel gemakkelijker dan men denkt, juist omdat

wij hebben zulke mooie en harde wegen, en bovendien onze dijken zoo zijn, dat onze troepen, behoorlijk opgesteld, wel den vijand kunnen zien, maar deze daarentegen onze troepen niet kan opmerken.

En hierbij durf ik beweren dat, wanneer een 50 man, die goede schutters zijn, achter dergelijke dijken zijn opgesteld, wij niet bezorgd behoeven te zijn voor een veel grootere strijdmacht. De vijand, van achter de zeedijken bestookt, zal ook zeer moeielijk zijn weg kunnen vervolgen.

Wanneer het nu mogelijk is de verdediging in te richten op de wijze als door mij is bedoeld, dan zon dit voor de defensie van Amsterdam een belangrijke aanwinst zijn.

Als ik mij niet bedrieg, dan loopt de defensielyjn van Amsterdam thans door het Zuidelyk deel van den Beemster; doch het rijke, prachtige deel van Noord-Holland, op de andere punten gelegen, zou voor den vijand een alleraardigst acquisciet zijn. Doch zou het nu niet jammer zijn aan den vreemdeling dat gedeelte te moeten opofferen, terwijl bij eene doelmatige verdediging den vijand niet alleen veel moeielijkheden in den weg gelegd, maar hem zelfs den overgang zoo goed als onmogelyk gemaakt kan worden?

En kan dit nu, dan zal men den vijand steeds houden op een afstand van 9 uren van Amsterdam en zal hij gedwongen zijn te trachten zich langs een anderen kant een weg te banen. Met het oog op de droogmakerijen en met den te verwachten spoorweg, zou het wel noodig zijn nu de vereischte opmetingen van het terrein te doen.

In een der laatste vergaderingen van deze Vereeniging heeft de heer Veegens eenige belangrijke mededeelingen gedaan omtrent de wijze, waarop de levende strijdkrachten verkregen moeten worden en daarbij terecht gezegd, dat het remplaçanten-stelsel, zoo als het thans bestaat, niet meer kan worden toegelaten. Het is toch werkelijk niet waar dat, met dat stelsel, iemand in de gelederen komt gelijk aan hem, die zich laat vervangen. Want in de plaats van een intellectueel ontwikkeld man, krijgt men bij de verdediging iemand, die daarvoor weinig waarde heeft.

Dit gebrek, aan de plaatsvervanging verbonden, komt ook vooral hier uit. Een der middelen van verdediging toch van Noord-Holland is stellig hierin gelegen, dat men de geschikte

personen vindt om het terrein daar te verdedigen. Laat men nu de plaatsvervanging toe, dan heeft die remplaçant voor ons werkelijk nadeel, omdat hij niet vertrouwd zal zijn met het terrein, waarop hij in tijd van oorlog zal moeten ageeren.

Ook met den heer Den Beer Poortugael heb ik dit punt besproken en ook toen reeds als mijn gevoelens doen kennen, dat het zeer wenschelijk is de verdediging van het hier besproken terrein over te laten aan hen, die er volkomen mede bekend zijn, hetzij dan leger of schutterij.

De naam is onverschillig, maar ik acht het van hoog belang, dat de recruteering der manschappen, die tot verdediging worden opgeroepen, plaats hebbe in die streken, waar zij met het terrein geheel bekend zijn.

Ik wijs hier bijv. op een klein plekje van Noord-Holland, bewoond door menschen, geheel en al met de ligging van het terrein vertrouwd. Welnu, wanneer men de verdediging daarvan aan die menschen overlaat, dan zal men zeker de gelukkigste resultaten verkrijgen.

Men zal nu misschien zeggen, dat dit wel eenigszins strijdt met de militaire begrippen van oorlogvoeren, en men zal misschien dergelijken georganiseerden guerilla-oorlog minder mooi vinden. Dit moge nu waar zijn, maar ik geloof toch dat men van een goed geoefenden, goed uitgerusten troep, met het terrein volkomen vertrouwd, veel meer diensten zal kunnen hebben, dan van nog zulk een goed leger, dat met de eigenaardigheden van het terrein volkomen onbekend is.

Die bekendheid toch geeft de noodige rust en bedaardheid, voor den soldaat van zeer veel belang.

Men vergete daarbij ook niet, dat, wanneer de verdediging in Noord-Holland georganiseerd wordt als door mij is aangegeven, men dadelijk ook reeds eenigszins geoefende manschappen zal verkrijgen, daar het gebruik van het geweer hun in hunne dagelijksche bezigheden volstrekt niet vreemd is.

Zijn die personen nu verder behoorlijk geoefend en worden zij dan later tot verdediging opgeroepen, dan weten zij wat van hen gevergd wordt en dan komt hunne terreinkennis hen uitstekend te pas.

Mijn idee zou daarbij zijn, dat de oefening zooveel mogelijk moet plaats hebben op de plaats zelve, waardoor ook het wederzijdsch vertrouwen tusschen volk en leger zal worden versterkt.

Ik hoop Mijne Heeren, dat het door mij gesprokene niet al te ongunstig zal worden beoordeeld, en verklaar mij gaarne bereid hierover in eene nadere vergadering met de heeren in discussie te treden.

DE VOORZITTER: Mijne Heeren, mag ik namens de vergadering den geachten spreker onzen bijzonderen dank betuigen voor zijn meesterlijke verhandeling.

Men moet zóó meester zijn van het onderwerp, om het op zulk eene verstaanbare wijze uit te leggen als door den geëerden spreker is geschied.

Wat mij vooral in de voordracht getroffen heeft, is de overtuiging, die er in werd uitgesproken, dat wij aan de verdedigbaarheid van ons land volstrekt niet hebben te wanhopen, mits zij maar goed wordt geregeld. Met den spreker geloof ik ook, dat niet enkel in de menigte van fort en heil voor de verdediging moet worden gezocht.

In den gevoerd wordenden oorlog tusschen Rusland en Turkije is het mij bijzonder opgevallen, dat Plewna het maanden lang tegen het Russische leger heeft volgehouden; en toch is dat Plewna evenmin een vesting als den Haag of Delft. Doch waardoor kon die verdediging zoolang stand houden? Omdat de verdedigers volkomen met het terrein bekend waren en dus den vijand konden treffen dáár, waar deze dit niet kon verwachten. Kennis van het terrein is dus zeker een eerste vereischte.

Wij houden ons zeer aanbevolen bij den geachten spreker om, wanneer hij daartoe de gelegenheid heeft, later de discussiën over het door hem besproken onderwerp bij te wonen, terwijl wij ons voor het vervolg ook zeer bij hem aanbevolen houden.

Thans niets meer aan de orde zijnde, wordt de vergadering gesloten.

Namens het Bestuur,

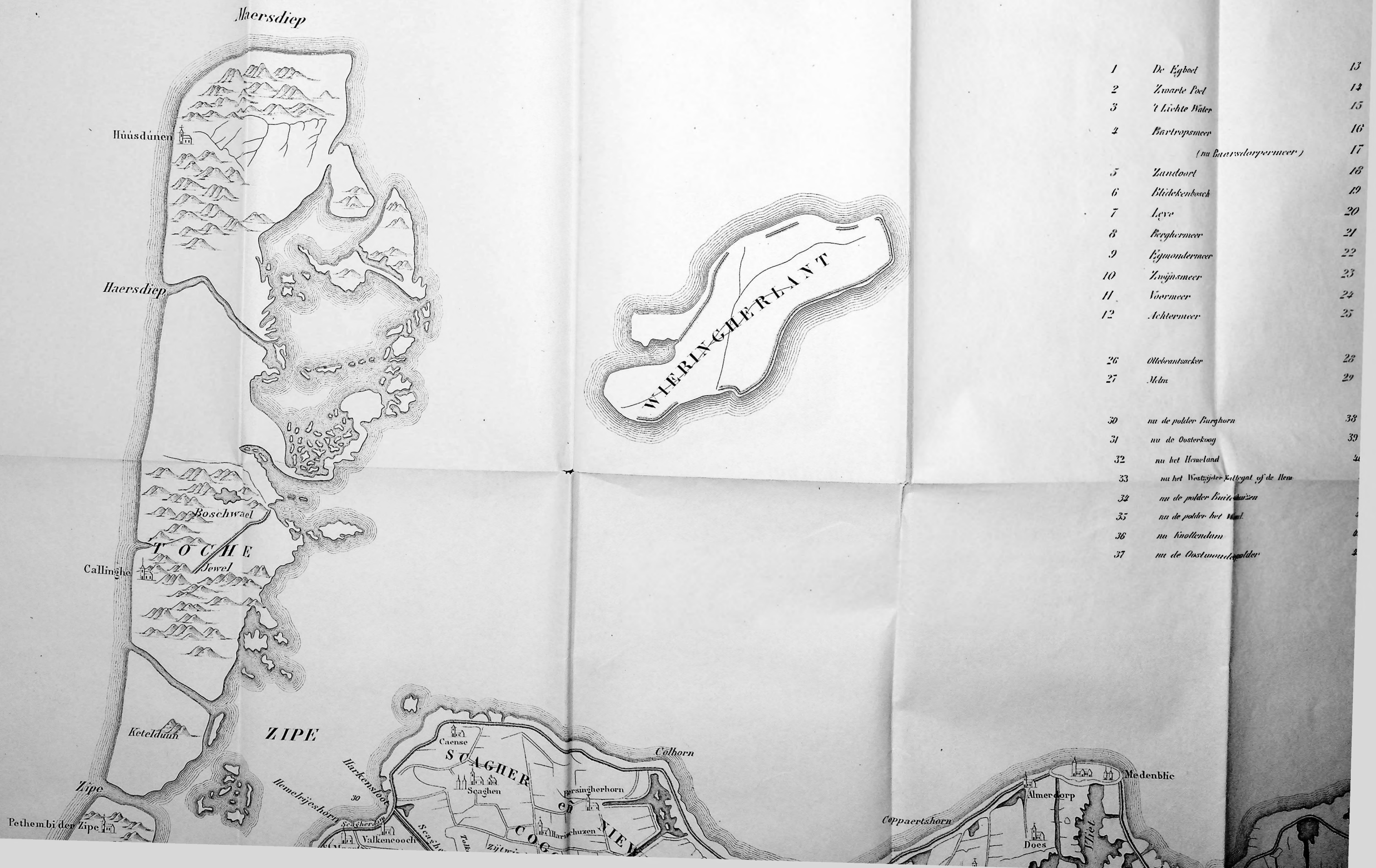
De Secretaris,

F. E. L. A. ABEL.

HOLLANDS NOORDERKWARTIER IN 1288.

Pl. 4.

Vereeniging



HOLLANDS NOORDERKWARTIER IN 1288.

Vereeniging ter Beoefening van de Krijgswetenschap 1878-79.

ersdiep



1	De Eyboet	13	Groenwater of Hevighiloeërmeer
2	Zwarte Poel	14	Vliet
3	't Lichte Water	15	Schaalsmeer
4	Bartropsmeer	16	Monnikenbroec
	(nu Baarsdorpermeer)	17	Monnikenmeer
5	Zandoort	18	Moortmeerken
6	Bildekenbosch	19	Beltmeer
7	Leve	20	Durkermeerken
8	Berghermeer	21	Stoeter
9	Egmondermeer	22	Die
10	Zwijpsmeer	23	Zuwt
11	Voormeer	24	Spykerboer
12	Achtermeer	25	Crommesloot
26	Ollebrantsacker	26	Melna
27	Melna	29	Watergane
30	nu de polder Burchhorn	38	nu de Westmouderpolder
31	nu de Oosterkoog	39	nu de polder Menigmeer
32	nu het Hemeland	40	nu de Kwadijkerkoog
33	nu het Westgider Kattgat of de Hem	41	nu de Overweersche polder
34	nu de polder Buitenhuizen	42	nu de Beetskoog
35	nu de polder het Wael	43	later de Klandyk
36	nu Knollenduin	44	nu de Rietkoog
37	nu de Oostwoudepolder	45	nu de Westerkooog



30 nu de polder Burghorn
31 nu de Oosterkooij
32 nu het Hemeland
33 nu het Westzijdter Kattgat of de Hem
34 nu de polder Buitenhuijzen
35 nu de polder het Wood.
36 nu knollendam
37 nu de Oostwouderpolder







K E N

W E S T F R I E S L A N T

WAERT

W E S T F R I E S L A N T

S C H E R M E R

B E E M S T E R

S T E R N M E E R

P U R M E R

W O R M E R

W A T E R L A N T

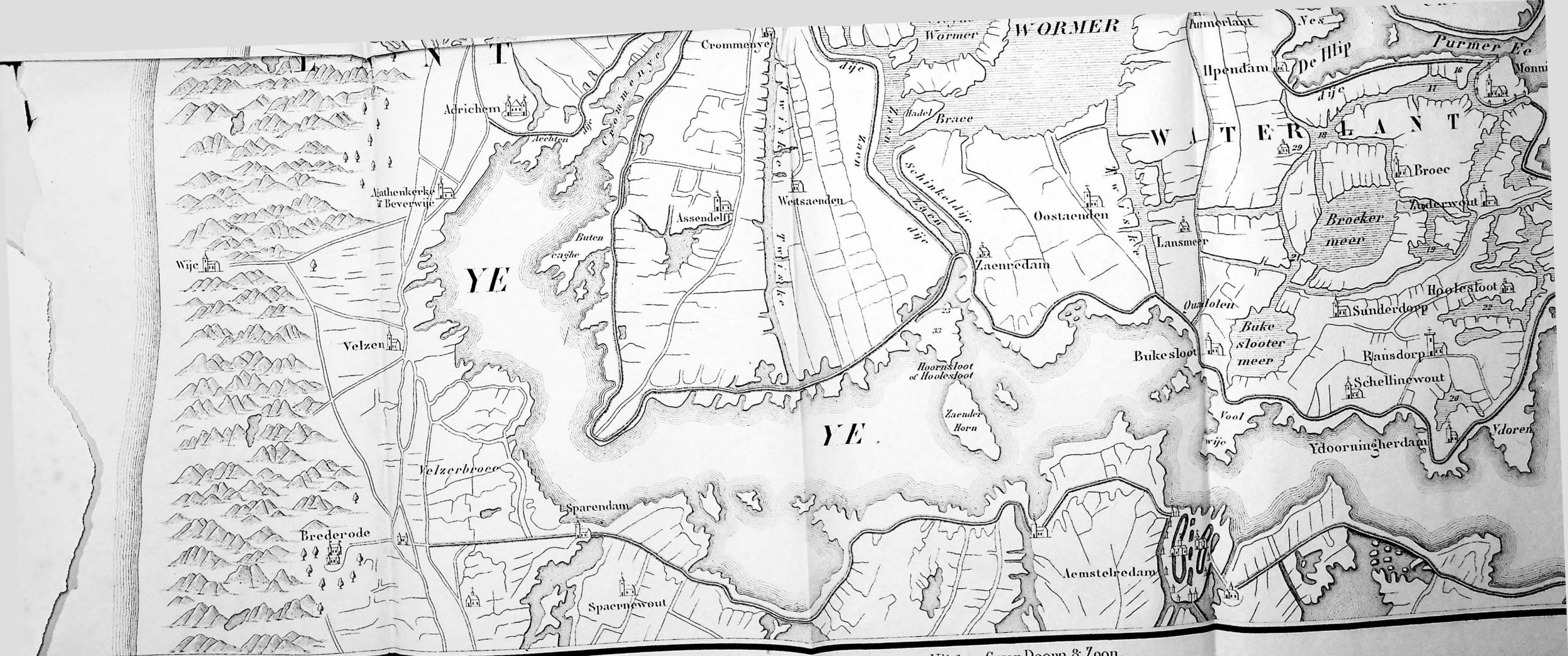
Y E

Y E



Dit is de p... (partially visible text at the bottom right corner)





Uitgave C. van Doorn & Zoon.

