

HET NOORDWESTELIJK FRONT DER STELLING VAN AMSTERDAM.

(Met een schetsteekening op Plaat I.)

De voorgenomen bevestiging der stelling van Amsterdam komt in hoofdzaak overeen met de denkbeelden in 1873 door den toenmaligen Chef van den generalen staf en den Inspecteur-Generaal van fortificatiën in een rapport ontwikkeld.

Nochtans zijn daarin beduidende wijzigingen aangebracht. De verdedigingslijn door den Haarlemmermeerpolder en de veranderde aansluiting aan de Nieuwe Hollandsche Waterlinie zijn als verbeteringen te achten; het weglaten der Zuiderzeeforten is daarentegen te betreuren. In een vorigen jaargang van dit Tijdschrift werd de noodzakelijkheid overtuigend bewezen om in die leemte te voorzien.

Blijkens de Staatsbegroting voor 1885 worden sommen uitgetrokken om zanddepots te brengen te Edam, bij Purmerend, Spijkerboor en in het zuiden bij Uithoorn, aan de Waver en bij Botshol. In verband met de werken, die reeds in uitvoering zijn, teekent de ontworpen linie zich alzoo duidelijk af; alleen het vak Velsen—Beverwijk—Uitgeest—Knollendam ontbreekt nog. Hoewel het westelijke front zeker het gevaarlijkste is, kan zulks geen verwondering baren, daar door het geaccidenteerde terrein en de beperkte inundatie, aan de bevestiging van het front Beverwijk—Uitgeest groote bezwaren zijn verbonden en dit aanleiding geeft tot verschil van opvatting.

In het oorspronkelijke rapport van 1873 werd verlangd een fort aan den Lagendijk bij de Kraanbrug ter verdediging van den spoorweg Krommenie—Uitgeest en een fort in de Buitenlanden in het niet te inundeeren terrein, waar dit tusschen Wijkerbroek en Oost-Wijkermeerpolder het smalste is. Dit laatste fort zou door een infanterie-borstwering met voorliggende gracht aan de inundatie verbonden zijn; terwijl een epaulement aan den Nieuwendijk de bochten van den Aagtendijk moest verdedigen en een ander epaulement aan den Hoogendijk den grintweg door den Uitgeesterbroek zou bewaken.

De verdediging van het Noordzeekanaal werd aan de forten Velsen en IJmuiden, in verband met ons veldleger handelende, opgedragen. Van het denkbeeld om bij de twee kanaalbruggen dubbele bruggehoofden te maken was men, door het zeer begroeide terrein, teruggekomen.

Aan het fort IJmuiden was verder als taak gesteld: kustbatterij, sluisverdediging en het brengen van vuur op de omringende hoge duinen.

Het bovenstaande samenvattende blijkt dat de uitvoering der voorstellen van 1873 tot uitkomst zou hebben:

- 1°. algeheele afsluiting der stelling, zoodat zelfs »het zoogenaamdé uitvalspoortje» bij Beverwijk moest verdwijnen;
- 2°. een veldleger geheel onafhankelijk van de Amsterdamsche linie handelende en geen gelegenheid hebbende, daarin te komen;
- 3°. het fort IJmuiden in geen verband gebracht met de stelling en alzoo eenigszins in de lucht hangende, en
- 4°. de forten in de Buitenlanden, aan den Lagendijk en gedeeltelijk ook Velsen, door het voorgelegen terrein in zeer ongunstigen toestand verkeerende, gelijk uit bijgaande schets blijkt en nader zal worden aangetoond.

Bij de bevestiging van den westelijken omtrek der stelling zal men steeds rekening moeten houden met het terugtrekken van ons veldleger dat de kust verdedigd heeft. Dit wordt door ons als een eerste vereischte beschouwd.

Naar onze meening moeten troepen die de Zuid-Hollandsche Kust of het kanaalvak Katwijk—de Kaag verdedigd hebben, bij voorloopig laag gesteld inundatiepeil van den Haarlemmermeerpolder, tusschen de forten Vijfhuizen en Kruisdorp in de linie kunnen komen, nadat ze in hun terugtocht door het zeer begroeide en van vele wegen doorsneden terrein bewesten den Haarlemmermeerpolder begunstigd zijn geworden.

Na een gelukte landing in Noord-Holland moet, nadat een tijdelijke polderverdediging heeft plaats gehad, de terugtocht zuidwaarts kunnen geschieden over Limmen en Castricum. Ook dan is het voor onze veldtroepen zeer gewenscht, hun terugtocht door geaccidenteerd terrein te verrichten; de hoofdmacht zal, over Heemskerk, Beverwijk moeten bereiken en slechts een geringer deel bij Uitgeest in de stelling trachten te komen, daar aan een terugtocht over Uitgeest het nadeel is verbonden dat de spoorweg en de smalle dijk langs het Alkmaardermeer de eenige wegen door de inundatie zijn. Om die reden zullen dan ook gewapende vaartuigen op dat meer postvattende, nog het beste middel zijn tot dekking van dien terugtocht.

Van de lunetten-linie van Beverwijk wordt bij den terugtocht over Heemskerk weinig nut verwacht; wel hebben de meeste lunetten hun profiel goed behouden, maar ze worden op zeer korten afstand soms door hoge duinen gedomineerd en zijn door zware bebouwing omgeven. Alleen rekent men van de oostelijke helft als veldverschansing eenig nut te kunnen hebben voor

onze terugtrekkende troepen welke den kring der lunetten om Beverwijk geleidelijk inkortende, den buitenomtrek dier stad verdedigen om daarna door de Buitenlanden, die hoog gelegen zijn, binnen de linie terug te trekken.

Op deze wijze stelt men zich voor dat troepen de kust verdedigd hebbende, binnen de stelling kunnen geraken.

Het behoud van het Noordzeekanaal brengt mede dat de helft der Amsterdamsche stelling slechts wordt ingesloten. De afstand der forten Velsen en IJmuiden bedraagt 6000 M. en de bruggen in straat- en spoorweg liggen op 1400 en 2200 M. van fort Velsen.

Voor onze troepen met de hoofdmacht steeds achter het Kanaal opgesteld, zal, door de zwaardere bebouwing, de verdediging tegen een noordelijken vijand minder moeite opleveren dan tegen een zuidelijken.

Tegen een noordelijken vijand geeft tevens het hooge terrein in de Buitenlanden bij Beverwijk de gelegenheid van uit de stelling een aanval op 's vijands flank te ondernemen of noodzaakt deze omstandigheid den aanvaller, een sterkere macht aan die zijde af te zonderen om tegen dergelijke onderneming gedekt te zijn.

Toch zou voor onze troepen een steunpunt tusschen beide forten zeer gewenscht zijn, terwijl eveneens de verdediging van bruggen en sluizen dan veel krachtiger kon wezen. Zoo niet noodzakelijk, dan toch zeer wenschelijk zou het bezit zijn van een tweetal steunpunten bij de verdediging van het kanaalvak lang 6 KM., die met de forten IJmuiden, Velsen en Buitenlanden samenwerkten en waardoor IJmuiden in verband met de Amsterdamsche stelling werd gebracht.

De aard van het terrein laat geen keuze over omtrent de zijde van het kanaal waarop die steunpunten de voordeeligste plaatsing zouden verkrijgen; Kralenberg en het snijpunt van straatweg en Houtweg komen daartoe het meest in aanmerking; de sluizen, de bruggen en de Breesaap worden daarbij het best bestreken en de verlangde samenwerking heeft plaats.

Een kring over Velsersduin, Driehuis en het Huis ter Spijk zou bij onzen terugtocht over het kanaal tegenover een zuidelijken vijand beter voldoen, maar een steunpunt meer vereischen, de samenwerking met de Amsterdamsche stelling missen en tegenover een noordelijken vijand zeer in het nadeel zijn.

Om die redenen vermeent men dat om IJmuiden met de stelling in verbinding te brengen door duurzame werken, zulks bepaaldelijk noordwaarts van het kanaal moet geschieden.

Het groote gewicht verbonden aan het bezit van het kanaal valt niet te ontkennen; heeft men nu op die plaatsen de aangegeven steunpunten, *dan wordt, bij krachtiger verdediging, minder troepenmacht vereischt, een voordeel niet uit het oog te verliezen.*

Alsnu overgaande tot de terreinbeschrijving van het front Velsen—Beverwijk—Uitgeest, zij het volgende opgemerkt:

Zich ter plaatse van het fort Velsen begevende, heeft men ter linkerzijde de inundatie van den Noord-spaarndammerpolder met onbebouwde meerweiden en straatweg daarvoor. Bewesten den straatweg de aaneengesloten rij buitenplaatsen met zwaar hout en het dorp Velsen op 1300 M. Het uitzicht op kanaal en bruggen is geheel vrij. Benoorden het kanaal zal de Westwijkermeerpolder te inundeeren zijn, de Meerweiden blijven droog, bewesten den straatweg is het terrein begroeid, maar met minder zwaar houtgewas dan ten zuiden van Velsen. De straatweg naar Beverwijk is daarbij de grens van het hooggelegen terrein, de brug in den straatweg ligt op + 3 M., de wegen langs het kanaal loopen op, bij den Breesaap zijn ze op + 10 M. gelegen.

De Breesaap zelve is een uitgestrekte diepte, gelijk men die veelvuldig in onze duinen aantreft, de ligging van den bodem is ons niet bekend, doch wij schatten dien 8 M. dieper dan de ring die hem omgeeft.

De spoorweg die van de kanaalbrug tot Scheijbeek geen invloed heeft op het terrein, vormt van af dit punt tot aan den Aagtendijk een borstwering van 2,5 M. hoogte met een kruinsbreedte van 6 à 12 M. op een gemiddelden afstand van 1700 M. van fort Velsen en van 1200 M. van het in 1873 voorgestelde fort in de Buitenlanden gelegen. Onnoodig het bezwaar aan te duiden dat dergelijke parallel uit de beste specie vervaardigd, het front Velsen—Beverwijk zal berokkenen.

Achter dien spoordam ligt de stad Beverwijk, wijd uit elkander gebouwd en daarachter is het terrein een uitgestrekte moestuin met daaraan verbonden heggen, dammen enz.

De Meerweiden en Munnikenweide zijn onbebouwd grasland. Na den Beverwijkerpijp te zijn overgegaan, behoudt de spoordijk zijn hoogte van 2,5 M. boven het terrein om daarmee den St. Aagtendijk te kruisen, waarna zijn kruin langzamerhand in den Zuid- en Noord-Broekpolder tot + 1 M. daalt. Door het lage terrein in de polders behoudt die dijk echter in den Wijkerbroek over een lengte van 1000 M. een borstweringhoogte van 2,5 M. en in den Zuid- en Noord-Broekpolder van 1,5 à 2 M.

Deze parallel op 1000 à 1200 M. van onze linie van den Hoogendijk verwijderd, strekt zich alzoo over een lengte van 6 KM. uit.

Hoewel de te stellen inundatiën ons niet bekend zijn, vermeenen we dat het westelijke gedeelte van den Wijkerbroek, het terrein bij Assumburg en dat bij Assum droog zullen blijven, zoodat die spoorweg van af den Tolweg steeds zal zijn te bereiken.

Bij Uitgeest vereenigt deze spoorlijn zich met die van Krommenie komende, welks kruin zich circa 2 M. boven den Broekpolder verheft. Drie wegen zullen in de inundatie verder droog blijven: de Wijkerbroekkade, de landweg (gedeeltelijk) en de grintweg, die alzoo waarneming noodzakelijk maken.

De ligging der sloten is meerendeels evenwijdig aan de strekking van den Hoogendijk en dus in ons voordeel.

De straks genoemde St. Aagtendijk ontstaat bij den Tolweg, verheft zich onmiddellijk tot + 2,5 M., welke kruinshoogte hij behoudt tot zijn overgang in Hoogen- en Nieuwendijk. Ook deze dijk is zeer zwaar en heeft een zeer kronkelend beloop, op de schets niet duidelijk, maar ter plaatse opvallend merkbaar, door de ligging der taluds. Voor sappe-arbeid tegen het fort in de Buitenlanden is die Aagtendijk als ware hij daarvoor gemaakt.

Deze beschrijving zal voldoende zijn om aan te toonen dat een bevestiging zooals die vroeger was voorgesteld, een zeer nadeelig voorterrein zou verkrijgen.

Het was KAINOS die in zijn brochure over de Utrechtsche linie het *grillig* beloop der Lek- of Lingedijken beschreef; werd een achterwaartsche plaatsing hier aangenomen, dan zou de richting aan spoorweg en Aagtendijk destijds door de kunst gegeven, niet zoozeer als grillig zijn aan te merken, maar veeleer met *welberekende brutaliteit* te vergelijken zijn.

Bovendien zij hier opgemerkt dat de Aagtendijk, oorspronkelijk opgeworpen tegen de hooge vloten van het Wijkmeer, na den aanleg van het Noordzeekanaal zijn recht van bestaan mist en dat door den spoorwegaanleg in elk geval het westwaarts daarvan gelegen gedeelte volkomen nutteloos is.

Onnoodig mede te deelen dat een dergelijke toestand van het voorterrein aanleiding gaf tot andere voorstellen van bevestiging. Twee wegen stonden daarvoor open: het vooruitbrengen der fortelinie of het slechten van het voorterrein, dat zoo nadeelig is.

Tot het eerste schijnt de tegenwoordige regeering te willen overgaan, nl. door het bouwen van twee forten vóór den spoorweg in de bocht bij Assum en tusschen Wijkerbroekkade en Beverwijk. Deze forten komen daardoor vóór de inundatie te liggen, en zullen daarom zeer krachtig moeten wezen. Hunne nabijheid, $\pm$ 1500 M. van het dorp Uitgeest en de stad Beverwijk, is zeker niet in hun voordeel. Onderling ondersteunen ze elkander eerst op 3000 M., fort Uitgeest mist zijn aansluiting naar de zijde van Knollendam, terwijl de hulp die fort Velsen aan fort Beverwijk geeft, op 3000 M. weinig zal beteekenen, daar beide bovendien door spoorwegdijk en Aagtendijk onderling gescheiden zijn.

Steun voor terugtrekkende troepen kan Uitgeest verstrekken, maar juist daar zijn de terugtochtswegen ongunstig; de terugtocht door de Buitenlanden wordt door Velzer- en Beverwijker-fort op te grooten afstand ondersteund.

Het vooruitbrengen der linie vóór de inundatie zal aan bouw en bewapening der forten zeer zware eischen stellen zonder evenredig sterken tegenstand en geschikte troepenopname op te leveren, terwijl voor bewaking een talrijke macht noodig zal zijn.

Daarom zouden we wenschen den tweeden weg in te slaan: nivelleering der kunstwerken op dit front. Het denkbeeld moge vreemd zijn en tot

duſver nergens uitgevoerd, zoodat talrijke tegenſterpingen als vaſthoudendheid van polderbeſturen en waterschappen, prikkelbaarheid van ſpoorwegmaatschappijen, te wachten zijn.

Toch gelooven we dat het eenmaal tijd zal worden, te breken met de traditiën, onze forten ſteeds van de beſtaande toeaanden afhankelijk te doen zijn; een vaſte wil zal echter vereiſcht worden om in deze het initiatief te nemen.

Om een voorbeeld te noemen: niemand zal ontkennen dat de Slaperdijk bij Spaarndam, in 1809 tegen de vlooden van het Wijkermeer aangelegd, bij een beſtaand Noordzeekanaal ooit zou zijn opgeworpen; de werken bij Spaarndam hadden dan op veel beſcheidener ſchaal gemaakt en aan bouw en bewapening wellicht een half miljoen beſpaard kunnen worden, waarvoor men den onderbouw van een Zuiderzee-fort gedeeltelijk kon hebben.

De volgende beveſtiging weniſhen we in overweging te geven:

- 1°. aansluiting van den ſpoorweg Haarlem—Beverwijk aan Krommenie in plaats van aan Uitgeest, waardoor het traject Helder—Haarlem met 6 KM. wordt verlengd, doch daarentegen Haarlem ſpoediger communicatie met de Zaanſtreek verkrijgt;
- 2°. dezen nieuwen ſpoorweg van af Beverwijk door de Buitenlanden langs den zuidpunt van Wijkbroek en weſtwaarts van den Nieuwendijk te richten, waarna hij als genormaliſeerden Hoogendijk langs den Dam naar Krommenie voert;
- 3°. dezen ſpoorweg, als waterkeering deſvereiſcht nog den Aagtendijk en Hoogendijk vervangende, in te richten voor de verdediging, duſ met voorgracht en berm aan de achterzijde;
- 4°. aanleg van de forten aan den Lagendijk en bij de Buitenlanden, zooals deſtijds is voorgesteld en van een caponnière in den Broekpolder tuſſchen grintweg en landweg, die beide forten ondersteunt;
- 5°. geheele weggraving van St. Aagtendijk en van den ſpoorweg Beverwijk—Uitgeest en dezen grond elders in de linie te gebruiken, en
- 6°. niet onmiſbaar *maar toch zeer noodig*: Bouw van twee werken vermoedelijk bij Kralenberg en ten zuiden van Scheijbeek om als artilleriſtiſche ſteunpunten bij kanaalverdediging te dienen en IJmuiden met de ſtelling van Amſterdam te verbinden. Deze beide werken met b. v. 2 kanonnen van 15 cM. in koepel, een 6-tal kanonnen van 10,5 cM. in remiſe en eenige getrokken mortieren te bewapenen.

De aanleg van 8½ KM. ſpoorweg van Beverwijk naar Krommenie zal, bij gemiſ aan kunſtwerken, wel niet meer dan 3 à 4 ton koſten en dit bedrag ruimschoots vergoed worden door de mindere koſten die de achterwaartſgelegen forten, zoowel voor bouw als bewapening, bij de voorwaartſche vergeleken, zullen vorderen.

Bijgaande ſchets geeft een denkbeeld van deze wijze van beveſtiging. De caponnière beſtrijkt het terrein voor den nieuwen ſpoorweg tot aan de forten

op ruim 2000 M. daarvan gelegen. De spoorweg tusschen de forten vormt een borstwering 2 à 2½ M. boven het achtergelegen terrein, heeft in Assendelfterzeedijk, Nieuwendijk en Groenendijk een 2de linie en, als gemeenschap naar achteren, de Zaanlandsche communicatieweg in het midden van het front. Een dergelijke linie kan met recht sterk genoemd worden.

Van het fort bij de Buitenlanden naar de stad Beverwijk vormt de spoor een dam of terreinrug, 1500 M. lang circa 1,5 M. hoog, aan de eene zijde over zijn geheele lengte bestreken door het fort en aan de andere zijde door in oorlogstijd op te werpen borstweringen in het drooge gedeelte tusschen beide inundatiën. Deze laatste borstweringen worden dan zoo aangelegd dat ze tot opname of doorlating van troepen kunnen dienen; in de Buitenlanden worden dan tevens colonnewegen gemaakt, zoodat onze troepen hetzij retireerende of willende deboucheeren in verband met de forten Buitenlanden, Velzen, Scheijbeek en de stad Beverwijk, aan weerszijden van dien terreinrug, dus tegen een noordelijken of zuidelijken vijand, steeds een gedekte opstelling vinden.

Het terrein vóór Beverwijk wordt door het fort in de Buitenlanden en dat bij Scheijbeek geheel bestreken binnen de 2000 M., terwijl laatstgenoemd werk tevens het eenige gevaarlijke spoorweggedeelte Scheijbeek—Beverwijk in de lengte beheerscht en de beide kanaalbruggen op 1000 M. verdedigt.

Het werk Kralenberg bestrijkt den geheelen Breesaap, ondersteunt Scheijbeek op 1500 M., IJmuiden op ruim 2000 M. en verdedigt spoorwegbrug en sluizen op 1500 en 1800 M.

Een krachtige ondersteuning der werken wordt dan verkregen, de opruimingen, het begroeide terrein in aanmerking genomen, zullen niet te groot zijn, de troepenmacht zoowel voor kanaalverdediging als voor bewaking der linie zal minder talrijk wezen dan bij een vooruitgeschoven linie en de troepenopname bij Beverwijk is beter verzekerd.

Deze omstandigheden hebben er ons toe geleid, het bovenstaande met bescheidenheid in overweging te geven. Het geldt hier het gedeelte der stelling van Amsterdam dat het dichtst is gelegen nabij de mogelijke hulpbronnen eens vijands; dat een zwakke inundatie voor zich heeft en *door het kanaal de buitengewone eigenschap bezit, de insluiting van de helft der stelling geruimen tijd te verhinderen.*

Waar deze belangen op het spel staan, vermeent men dat dit voorstel, al brengt het technische bezwaren mee, zelfs bij eenig verschil van zienswijze, overweging verdient, daar het de bevestiging der stelling ongetwijfeld sterker maakt en in de werkelijkheid groote tactische moeilijkheden zal voorkomen.