

Gaten in de lini

De militaire invloed op de loop van de

Jaap van Welsen

Sinds meer dan 130 jaar vormt de spoorlijn in Bussum een scheidslijn. Ging het aanvankelijk om een scheiding tussen twee qua karakter verschillende woonwijken, sinds de laatste halve eeuw is zij in toenemende mate een obstakel geworden voor het verkeer binnen het dorp in al haar vormen: voetgangers, fietsers en voertuigen. Deze hinder wordt zo sterk ervaren, dat ernaar gestreefd wordt deze op te heffen door een ondertunneling. Hoe komt het dat deze spoorlijn zo dwars door Bussum loopt? Het is een vraag die verschillende auteurs, al dan niet expliciet, geprobeerd hebben te beantwoorden. De navolgende beschouwing geeft een verklaring voor dit tracé die sterk afwijkt van wat hierover tot dusverre is gepubliceerd.

Nadat in 1839 de eerste spoorweg van ons land, van Amsterdam naar Haarlem, in bedrijf was genomen, duurde het meer dan dertig jaar totdat onze regio door dit nieuwe vervoermiddel ontsloten werd. Dit was merkwaardig, omdat in 1833, dus vóór de aanleg van die lijn, al in een rapport gepleit was voor een spoorwegverbinding van Amsterdam via Amersfoort met Duitsland. Tot 1860 breidde het spoorwegnet zich nauwelijks uit. Maar na de totstandkoming van de eerste spoorwegwet in 1859 zette de groei van het Nederlandse spoorwegnet in. Het aantal in exploitatie zijnde kilometers nam van 335 km in 1860 tot 1315 km in 1870 toe en daarna tot 1621 km in 1875 en tot 1854 km in 1880.

Het tracé volgens de concessie-Oudshoorn (1863). Reconstructie door de auteur. Kaart van de provincie Noord-Holland, 1866, schaal 1:200.000. Uit atlas Kaarten der provinciën..., 1866

Tracering complex probleem

Ook het Gooi deelde in deze ontwikkeling. In 1863 had een voormalig ingenieur van de in 1837 opgerichte Hollandse IJzeren Spoorweg-Maatschappij (H.I.J.S.M.), C. Oudshoorn, een voorlopige concessie voor een Oosterspoorweg van Amsterdam via Amersfoort naar Duitsland verworven. Deze spoorwegverbinding is niet gerealiseerd. Maar zeven jaar later kreeg de H.I.J.S.M. deze concessie. Tussen de tracés van de beide concessies bestond een aanzienlijk verschil.

Nu was de tracering van een spoorlijn een complexe aangelegenheid. De bodemgesteldheid, het terrein (bijvoorbeeld al of

niet geaccidenteerd), de inpassing in de infrastructuur (zoals het passeren van rivieren), het streven naar zo laag mogelijke onteigeningskosten waren evenzovele factoren die hierbij in aanmerking moesten worden genomen.

spoorweg door Bussum

Maar minstens zo bepalend voor de loop van een spoorbaan was het defensiebelang. Dit had een actieve en een passieve dimensie. De actieve is het vervoer van troepen en materieel. De passieve betreft de strategie, namelijk de invloed van de spoorwegen op de militaire geografie.

Defensiebelang woog zwaar

De rol van de spoorwegen voor het militaire vervoer heeft betrekkelijk laat de aandacht van de Nederlandse militaire autoriteiten gekregen. Dat kwam omdat er tot 1868 geen concreet doel voor onze militaire inspanning was: we hadden geen vijand. Dat veranderde nadat Pruisen – dat over een goed spoorwegnet beschikte – zich in de loop van de jaren '60 steeds meer als een potentiële agressor ging ontwikkelen. Maar ook toen duurde het nog tot 1868, nadat een overjarige chef van de generale staf met pensioen was gegaan, voordat de spoorwegen de nodige militaire aandacht kregen.

Het nadelige effect van spoorwegen voor de verdediging werd spoedig onderkend. Een vijand zou meer profijt van de spoorwegen hebben dan ons als verdediger optredende leger. Spoorwegen zouden wel een belangrijke rol kunnen spelen bij een mobilisatie door de oproepen soldaten naar hun bestemming te vervoeren. Ook zouden zij de aanvoer van materieel en goederen en de afvoer van gewonden kunnen verzorgen. Dit moet men overigens niet overschatten, want veel transport van bijvoorbeeld geschut en munitie vond per schip plaats.

Als middel om terugtrekkende troepen snel te verplaatsen deugde de spoorweg niet. Een terugtrekkend leger krijgt geen tijd om zich ordelijk op een station te verzamelen en buiten het bereik van een achtervolgende vijandelijke aanval af te reizen.

Geen aanval per trein

Een aanval daarentegen kon, evenals een verdediger, voor een snelle aan- en afvoer van de spoorwegen gebruik maken, vooral ook omdat ons net dezelfde spoorbreedte had als dat in de omringende landen. Maar in tegenstelling tot een verdediger, zou een vij-

and een achter zijn front lopende spoorlijn kunnen gebruiken om snel grote troepeneenheden te verplaatsen om deze te concentreren voor een aanval. Gebruik van spoortreinen voor een directe aanval of een achtervolging van onze terugtrekkende troepen werd overigens niet als een reëel gevaar gezien. In een trein zou de vijand, ongedekt, nauwelijks bewapend (de eerste pantsertreinen dateren van circa 1900), ongeordend, te kwetsbaar zijn, tenzij hij de gehele lijn met de eindpunten erbij zou beheersen. De centrale vraag in de discussies van de militairen over de spoorwegaanleg was dan ook de tracés zodanig te kiezen dat zij zo lang mogelijk in handen van de verdediger zouden kunnen blijven.

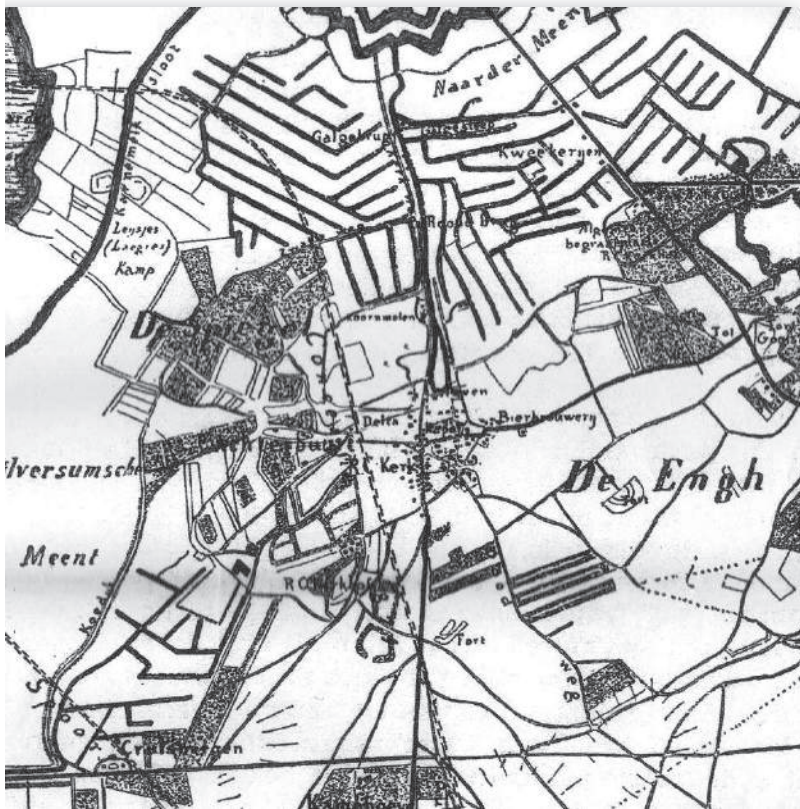
Een lek front

Anders dan de spoorweg als middel voor militair vervoer, kreeg het passieve aspect, de invloed van spoorwegtracés op de militaire infrastructuur, wel eerder militaire belangstelling. Niet van de generale staf, maar van de genie. Spoordijken in het Hollandse en Utrechtse polderland openden nieuwe accessen¹ door inundaties. Daarom vonden in het vak vergrijsde officieren dat de zich uitbreidende spoorwegen de ooit ongenaakbare fronten in vergieten zouden veranderen.

In verband met deze consequenties voor de militaire infrastructuur werd in 1846 wettelijk voorgeschreven dat over iedere aanvraag voor een concessie overleg met de minister van Oorlog moest worden gepleegd. Dat overleg leidde meestal tot een negatief advies. De generale staf en de genie vormden een moeilijk te nemen hindernis. Want als reactie op haar verwarring over deze door burgerlijke bedrijvigheid veroorzaakte bedreiging verschanste de militaire bureaucratie zich achter een muur van onwelwillendheid.

Haaks op de linies

Allengs werd een aantal criteria ontwikkeld voor de militaire beoordeling van een spoorwegtracé. Een spoorlijn mocht in principe niet langs een verdedigingswerk lopen. Zij moest erdoorheen, terwijl het



Plattegrond van Bussum, ca. 1870, met de tracés van de concessie van 1863 langs Cruysbergen en van 1870 door het Naardermeer. Coll HKB

tracé de laatste twee kilometer recht op het werk moest afgaan. Verder werden voorzieningen (voor rekening van de concessionaris!) geëist, zoals het aanbrengen van mijnkamers in brugpijlers of duikers en in dijken die inundaties doorsnijden. Ook werd vergoeding van de kosten voor de aanleg van nieuwe of aanpassing van bestaande verdedigingswerken gevraagd.

Een spoorlijn mocht niet voorlangs en evenwijdig aan een verdedigingslinie lopen. Zij zou anders het zicht- en schootsveld belemmeren en een vijand een gedekte naderingsmogelijkheid bieden. Daarom moest de spoorweg een linie loodrecht doorsnijden.

Het Gooise tracé

Wat heeft dit voor het Gooise tracé van de Oosterspoorweg betekend?

Het door Oudshoorn voorgestelde tracé, “beginnende te Amsterdam en lopende langs Diemerbrug, Weesp, de Uitermeersesluis, tussen ‘s-Graveland en Bussum, (naar) Hilversum, Eemnes, Baarn en Bunschoten, Hoogland en De Haar naar Nijkerk, met een zijtak van Hilversum over Maartensdijk, langs Achttienhoven, Westbroek, door Blauwkapel naar Utrecht”, doorsneed dus de Nieuwe Hollandse Waterlinie ten oosten van Weesp bij fort Uitermeer. Zij liep zuidelijk om het Naardermeer heen, vervolgens tussen Naarden en ‘s-Graveland en passeerde daarbij het uiterste zuidwestelijk puntje van het op Bussums grondgebied gelegen landgoed Cruysbergen. De passage van de Nieuwe Hollandse Waterlinie bij fort Uitermeer was in overeenstemming met de hiervoor genoemde militaire eisen.

Oudshoorn heeft daarom geen problemen met de militairen gehad. Maar het project is nooit uitgevoerd.

De spoorlijn liet Bussum links liggen

In 1870 verwierf de H.I.J.S.M. een concessie voor een spoorlijn van Amsterdam via Hilversum, Amersfoort en Apeldoorn naar Zutphen, met een zijtak Hilversum-Utrecht. Het lijkt waarschijnlijk dat het tracé hetzelfde zou zijn als dat van Oudshoorn: het “zou dicht bij Kamphoeve, ‘s-Gravelands grindweg blijven” zo lezen wij in de oudste gedrukte bron hierover die wij hebben gevonden: de in 1917 ter gelegenheid van het eeuwfeest van de gemeente Bussum verschenen *Geschiedenis van een honderdjarige* van de hand van A.N.J. Fabius, stadsarchivaris van Naarden. Maar “de belangen van de landsverdediging deden het oostelijke plan wijzigen”, zo vervolgt hij. Fabius, die als oud-officier stellig van de hoed en de rand heeft geweten, specificceert de overwegingen van de militairen niet. Dat is niet vreemd, want hij schreef dit in 1917, dus midden in de Eerste Wereldoorlog. Naarden en de omringende verdedigingswerken maakten deel uit van de toen nog volop functionerende Nieuwe Hollandse Waterlinie. Mededelingen over die overwegingen zouden daarom onze landsverdediging kunnen schaden. De bij wet van 14 juni 1871 verleende concessie voorzag in een tracé dat te beginnen bij de Uitermeersesluis door het Naardermeer en tussen Naarden en Bussum liep om vervolgens een bocht naar het zuiden te maken, westelijk van de kern van het dorp Bussum die het letterlijk links liet liggen en tenslotte zuidwaarts in de richting Hilversum.

Duidelijke reden

De reden voor de verandering in vergelijking met het tracé van 1863 is duidelijk. In 1869 en 1870 zijn er ten zuiden van Bussum vijf verdedigingswerken aangelegd, die tezamen het ‘Offensief voor Naarden’ vormden: de Werken 1 tot en met 5. De rechter vleugel sloot aan op de werken aan de Karnemelksloot. Het tracé 1863 liep vrijwel evenwijdig met de door deze fortjes – die er dus toen nog niet waren – gevormde linie. Een situatie die, zoals wij hiervoor hebben gezien, zeer nadelig voor de verdedigers en voordelig voor een aanvaller was. Het gewijzigde, definitieve tracé doorsneed de nieuwe linie loodrecht en wel langs een der forten, namelijk Werk 3. Dit lag nabij de huidige watertoren. Het bestreek al het samengesteld acces, gevormd door de ‘Grindweg op Hilversum’ en de over de hei lopende Doodweg. De spoorlijn werd de derde component van dit acces.

Tussenstations en haltes

Oorspronkelijk waren de spoorwegen gedacht als vervoermiddel van goederen over langere afstand. Het belangrijkste motief tot de eerste spoorwegaanleg was het beconcurreren van de vrachtafvaart op de Rijn, of in het algemeen het verbinden van de zeehavens met het industriële achterland. Als tweede motief gold de verbinding tussen de provinciale hoofdsteden en wat wij thans de Randstad noemen. Niettemin zijn er van meet af aan tussenstations en haltes geopend, waar

dat maar enigszins lonend leek. Maar bij het traceren werd in het vroegste begin niet of nauwelijks gelet op de ligging van kleinere woonkernen. Men hechtte meer waarde aan een betere grondslag voor de spoorwegaanleg dan aan de directe dorpsaansluitingen. In een tijd waarin vooral plattelanners gewend waren grote afstanden te voet af te leggen, zou de enkele dorping voor een treinreis de stationsafstand toch wel voor lief nemen. Omstreeks 1865 won het idee veld dat het ook nuttig kon zijn plaatsen met minder dan 5000 inwoners van een station te voorzien. Daarvoor werd vanaf die tijd soms een spoorlijn tussen twee op niet te grote afstand van elkaar gelegen dorpen geprojecteerd. De vele dubbele stationsnamen, waarvan Naarden-Bussum er één is, getuigen daarvan. Zie ook het artikel elders in dit blad.

Niets beter dan marsen

We hebben gezien, dat het tracé van de Oosterspoorweg door onze dreven niet bepaald is door de doelstelling, Bussum en Naarden een spoorwegaansluiting te geven. Toen echter wegens de geschetste strategische redenen het tracé toch tussen deze twee woonkernen kwam te lopen, lag een halteplaats voor de hand. Een weliswaar niet beoogd maar bijkomend voordeel was dat de spoorlijn ook voor militaire doeleinden kon worden gebruikt. Naarden had een zogenaamd groepspark van geschut, munitie en militair materieel. Van daaruit werden in oorlogstijd de in de nabijheid gelegen verdedigingswerken van het nodige voorzien. Dank zij de spoorlijn was het leger voor de aanvoer en bevoorradings niet langer uitsluitend op vervoer te water of over de weg aangewezen. Ook kon het spoor dienstbaar worden gemaakt aan het troepentransport, hoewel dit volgens een militaire tijdgenoot alleen van waarde was voor "genoegzaam geoefende en strijdvaardige troepen en niet voor re-

cruten die de hoogstnoodige oefening missen. Voor hen is niets beter dan grote marschen te voet (wanneer de tijd dat toelaat) om zich tegen vermoeienissen van weer en wind te harden..." Een opvatting die zeventig jaar later nog opgeld deed. Want in 1938 legde een in Amersfoort gelegerd bataljon van het 16e regiment infanterie, dat naar de hoeve Oud-Bussum verplaatst werd, die afstand marcherend en 'met lichte bepakking' (geweer en brodzak) af.

Het station in en buiten een 'verboden kring'

Het station Naarden-Bussum werd gebouwd op de grens van de twee gemeenten, juist buiten de 'grote kring' van de vesting Naarden, maar nog wel binnen die van de Werken aan de Karnemelksloot. Nu maakte de ligging binnen of buiten een grote kring niet veel uit, want tussen de middelbare en grote kringen van vestingwerken der eerste klasse – waartoe zowel die van Naarden als die van de Karnemelksloot behoorden – mocht zonder vergunning gebouwd, afscheidingen geplaatst en houtgewassen geplant worden². De grote kring was er uitsluitend en alleen in het belang van de verdediging door inundaties. Het was alleen maar verboden zonder vergunning waterstaatkundige werken zoals dijken, kaden, wegen, bruggen, sluizen en duikers te maken en sloten of kanalen te graven. Deze in dit geval beperkte werking van de Kringenwet maakt het onwaarschijnlijk dat zij van invloed is geweest op de locatiekeuze van het station.

Conclusies

Samenvattend concluderen wij, dat het tracé van de Oosterspoorweg door de invloed van militaire belangen niet bepaald



Het tracé Weesp-Bussum 1870, Stafkaart blad no. 387, Ankeveen, schaal 1:25.000. Coll. HK

is wegens de betekenis als vervoermiddel van troepen en militair materieel. Beslissend was de invloed van de spoorbaan op de militaire geografie: het doorsnijden van stellingen en linies en de gevolgen daarvan voor inundaties.

De komst van de spoorweg heeft een snelle en sterke groei van Bussum teweeg gebracht. Het westelijke deel van de gemeente, dat uit tussen door bosschages van eikenhak-hout omringd boerenland gelegen bescheiden huisjes en hutjes bestond, groeide uit tot het schitterend villapark Het Spiegel. Daarom moet Bussum Defensie dankbaar zijn, want anders zou vermoedelijk 's-Graveland, dat destijds iets meer inwoners had dan Bussum en reeds een aantal landgoederen met fraaie buitens telde, van de spoorweg hebben geprofiteerd.

- ¹ *Een acces is een toegang die door een inundatie voert zoals in de vorm van een dijk. Om een aanval te beletten over een acces door te dringen, werden daar verdedigingswerken aangelegd, accesposten genaamd.*
- ² *Wet verboden kringen, art.23. De Wet op de verboden kringen beperkte het recht om binnen een bepaalde kring van een vestingwerk grond voor bouwwerken of beplantingen te gebruiken, met het doel een onbelemmerd waarnemings- en schootsveld te verzekeren.*

Bronnen en literatuuropgave

Bronnen

- Archief Ned.Spoorwegen – H.I.J.S.M. Utrechts Archief, Toegang 900, inv.nr. 0169
- Brief dd. 20 juli 1863 van C. Oudshoorn aan de burgemeester van Naarden. Stadsarchief Naarden, Map NAN 677.
- Nota betrekkelijk het offensief voor Naarden dd. 11 mei 1867 van de Inspecteur-generaal der Fortificatiën. Collectie auteur.

Geraadpleegde literatuur

- Abel, F.E.L.A., *Wet van den 21en December 1853 (Kringenwet), met algemeen overzicht, aantekeningen en alphabetisch register.* 's-Gravenhage, 1901.
- Bevaart, W. *Nederlands defensie 1839-1874.* Den Haag, 1993.
- Bosch, A. en W. van der Ham, *Twee eeuwen Rijkswaterstaat 1798 – 1998.* Zaltbommel, 1998.
- Brand, H. en J. Brand. *De Hollandse Waterlinie.* Utrecht/Antwerpen, 1986.

- Bussum, A. van (pseud. A. de Bruin), 'Uit Bussums verleden'; serie artikelen verschenen in *De Gooi- en Eemlander*, 1947 – 1949.
- Daniëls, J., 'Verkeerseconomie op spoorweggebied en 's-Lands defensie'. *Militaire spectator* 1934. 252-256 en 295 – 302.
- Dijksterhuis, R., *Spoorwegtracering en stedenbouw in Nederland; historische analyse van een wisselwerking; de eerste eeuw 1840 – 1940.* Delft, 1984.
- Fabius, A.N.J., *Geschiedenis van een honderdjarige.* Bussum, 1917.
- *Kaarten der provinciën van het Koninkrijk der Nederlanden, vervaardigd naar de Groot Topografische en Militaire kaart van het ministerie van Oorlog en naar de schetsen der gemeenten van P.H. Witkamp.* 's- Gravenhage, 1866.
- Kamps, P.J.M. *Spoorwegen, vestingwerken en militaire belangen.* Amersfoort, s.a.
- Kamps, P.J.M. [red.] *Terminologie verdedigingswerken; inrichting, aanval en verdediging.* 2e dr.(herzien). Utrecht, 2004.
- Laarakkers, I. 'Station Naarden-Bussum en Bussum-Zuid'. *TVE* (18), nr.2. 62-70.
- Langemeijer, G. 'Het spoor en het Spiegel'. *Archief Hist. Kring Bussum*, z.j
- Linsen, H. *Ingenieurs in Nederland in de negentiende eeuw; een streven naar erkenning en macht.* Den Haag, 1980.
- Meer, J. van der, *De Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij.* 2009
- Pape, E.J.J. de, 'Duizend jaar het Gooi; de Gooiers en hun verkeer en vervoer' *Ach lieve tijd*, no.2.
- Scheltema, C.G. 'Naarden en de Kringenwet'. *De Omroeper* (4)no.1. 1 – 9.
- Schneiders, P. *Buitengewoon Bussum; van boerengehucht tot villapark 1306 – 1914.* Bussum, 2005
- Verbeek, W.H. 'De betekenis van spoorwegen voor militaire operaties' *Militaire spectator*, 1959. 407.
- Vesters, P. [red.], *De Stelling van Amsterdam, harnas voor de hoofdstad.* Utrecht, 2003.
- Vijgh, G.T.W. 'De spoorwegen tot militair gebruik, in het bijzonder met betrekking tot Nederland.' *Militaire spectator*, 1867. 138-152 en 220-0241
- Welsen, H.J. van. 'De Nieuwe Hollandse Waterlinie in Bussum.' *Contactblad Historische Kring Bussum* (20) nr.2. 4 – 24.
- Wieringa, L. 'Ontwikkeling van het Spiegel'. *Bussums Historisch Tijdschrift* (22) no2. 6 – 12.
- Woud, A. van der, *Een nieuwe wereld; het ontstaan van het moderne Nederland.* Amsterdam, 2007.

H.J. (Jaap) van Welsen (1928) woonde voor de oorlog enkele jaren en woont sinds 1974 in het Gooi, tot 1993 in Naarden (op de grens met Bussum) en sedert 1993 in het centrum van Bussum. Hij is zich na een loopbaan in het bedrijfsleven gaan bezighouden met militaire historie, in het bijzonder met de vestingbouw. Hij is sedert 1992 bibliothecaris van de Stichting Menno van Coehoorn, die zich inzet voor het behoud van buiten militair gebruik gestelde verdedigingswerken. Ook was hij van secretaris van deze stichting en lid van haar Studiecommissie. Hij is voorts als vrijwilliger en bestuurslid actief geweest in het Nederlands Vestingmuseum te Naarden en is één van de oprichters en was de eerste secretaris van de Stichting tot Beheer van Werk IV te Bussum. Hij publiceerde voornamelijk over verschillende militair-historische en daaraan verwante onderwerpen, onder meer in ons vroegere Contactblad en dit tijdschrift.