

# THOMAS JOHANNES STIELTJES

DOOR PROF. IR. N. NANNINGA

**T**HOMAS Johannes Stieltjes werd op 18 mei 1819 te Leuven geboren. Hij was de jongste in een gezin van elf kinderen. Hiervan waren er voor zijn geboorte echter drie gestorven; kort daarna werd een broer krankzinnig en deden zich bij zijn vader – als kapitein der artillerie gepensioneerd – de eerste symptomen van een slepende ziekte voor, waaraan hij, elf jaar later, zou overlijden. Dat het gezin het niet breed had, behoeft geen betoog.

De jonge Thomas bezocht de Rijks lagere school en daarna de tekenacademie. Een luitenant gaf hem extra rekenlessen.

Bij het uitbreken van de vijandelijkheden met België vertrokken de te Leuven woonachtige Nederlanders naar het Noorden, maar het gezin Stieltjes moest blijven; de toestand van de vader liet zijn vervoer niet toe. Na diens overlijden in 1831 vertrokken ook zij en wel naar Breda. Daar woonde de oudste zoon, die verbonden was aan de K.M.A. en, toen de vesting Breda in 1830 in staat van beleg was gesteld en de K.M.A. werd gesloten, als adjudant aan de opperbevelhebber werd toegevoegd.

In 1834 – op vijftienjarige leeftijd – meldde de jonge Stieltjes zich als volontair bij de veldartillerie te Nijmegen, en liet zich inschrijven voor de opleidingscursus voor officier. Het extract uit het Stamboek aan het Departement van Oorlog vermeldt de volgende staat van dienst:

9 september 1834: in dienst getreden als kanonnier 2e klasse; vrijwilliger, dingende naar de rang van officier bij het 1e bataljon veldartillerie; 21 september 1835: korporaal titulair; 21 mei 1836: sergeant titulair; 26 mei 1839: Bij K.B. no. 49 benoemd tot 2e luitenant bij het 4e bataljon artillerie nationale militie.

Vermeld zij nog dat onze twintigjarige Stieltjes voor het examen, waaraan dertig volontairs deelnamen, slaagde als nummer één.

Negen jaar later vond het incident plaats dat aanleiding gaf tot de volgende vermelding in het stamboek: Uit de dienst ontslagen bij K.B. d.d. 20-4-1849.

Wat was de aanleiding tot dit ontslag, niet op verzoek en niet met de gebruikelijke vermelding 'eervol'?

Tijdens de regering van Willem II werd van de officieren de eed

van trouw geëist aan de persoon van Koning Willem II. Met diens dood – in 1849 – was de eed dus vervallen en moest worden hernieuwd. Er werd nu teruggekomen op de formulering zoals deze bij de troonsbestijging van Willem I in 1813 was vastgesteld en waarbij werd geëist, ‘trouw aan de Koning, gehoorzaamheid aan de wet, onderwerping aan de krijgstucht’. In het bijzonder het eerste lid – trouw aan de Koning – ontmoette bij velen bezwaren: zij meenden dat dit lid niet meer in overeenstemming was met de nieuwe grondwet die juist, in 1848, onder Thorbecke tot stand was gekomen.

Stieltjes deelde deze bezwaren. En aangezien hij, zoals ergens vermeld staat, ‘niets ten halve kon doen’, gaf hij van zijn bezwaren blijk in een adres aan de Tweede Kamer. Waarom, zo vroeg hij onder meer, ‘niet trouw aan de Grondwet in plaats van aan een persoon? Personen kunnen door de dood worden weggerukt. Maar de wet blijft en is onafhankelijk van hem, die met de uitvoering daarvan wordt belast.’

Deze daad baarde nogal opzien en werd hem in legerkringen zeer kwalijk genomen. Hoewel hem, als Nederlandse onderdaan, het recht van petitie niet kon worden ontzegd, werd het toch voor een jonge luitenant, die wel kon bevroeden dat de nieuwe formule in overleg met de hoogste legerleiding zou zijn vastgesteld, weinig passend gevonden daarvan gebruik te maken inzake deze aangelegenheid. Men proefde hierin een gebrek aan disciplinaire geest, waarvan toch elke beroepsmilitair doordrongen moest zijn.

Kort daarop werd het bevel tot aflegging van de nieuwe eed uitgevaardigd. Stieltjes verzocht uitstel tot zijn adres door de Tweede Kamer zou zijn behandeld dat, naar hij verwachtte, zou leiden tot een formulering die meer in overeenstemming zou zijn met de constitutionele opvattingen, die in 1848 tot de grondwetsherziening hadden geleid. Dit leidde tot zijn – ongevraagd – ontslag. Hij moest dus zijn militaire loopbaan beëindigen en uitzien naar een burgerbetrekking. Het kostte hem weinig moeite die te vinden, men zag reeds naar hem uit.

Het was, er zij eraan herinnerd, de tijd van de stoommachine, de tijd waarin de industriële ontwikkeling inzette. Er vormden zich industriële centra, men denke aan Twente, met hun massaproductie en hun behoeften. Het afstandsruilverkeer nam dus toe. Dit stelde nieuwe eisen aan de verkeersvoorzieningen. Ook daarin kon

de stoommachine voorzien: in 1839 werd de eerste spoorlijn – die van Amsterdam naar Haarlem – in gebruik gesteld.

Toch was in ons land de aandacht aanvankelijk weinig gericht op de aanleg van spoorwegen; ten behoeve van de waterbeheersing beschikten wij immers over een uitgebreid kanalenstelsel. Wat lag meer voor de hand dan daarvan een ruimer gebruik te maken ten behoeve van de scheepvaart en deze, door aanpassing en uitbreiding, geschikt te maken voor dit lange afstandsvervoer.

Zo was, in 1846, de luitenant W. Staring belast geworden met het opmaken van plannen tot uitbreiding van het Overijsselse kanalenstelsel, die zowel de belangen van een betere afwatering als van de scheepvaart moesten dienen. Daarvoor had hij assistentie nodig. Zijn oog viel op de jonge luitenant Stieltjes, wiens medewerking hij verzocht en verkreeg.

Stieltjes werd dus gedetacheerd te Zwolle en werd daar in het bijzonder belast met het opmaken van de kanaalplannen ten behoeve van oostelijk Overijssel. Het daarover uitgebrachte eindrapport schijnt vrijwel geheel van zijn hand te zijn.

Reeds hier gaf hij blijk van een grote werkkraft: verrichtte hij de hem opgedragen taak met voortvarendheid, daarnaast vond hij nog tijd zich te verdiepen in een aantal andere plannen, die op uitvoering wachtten. Zijn voorstellen tot wijzigingen bleken evenzovele verbeteringen en leidden tot een algehele herziening van die plannen.

Toen al deze werkzaamheden in 1848 voltooid waren en hij weer naar zijn garnizoen terugkeerde, had hij als ingenieur reeds een klinkende naam. Deze zou hem, bij zijn ontslag in 1849, wel van pas komen. Immers, kort daarop – in 1850 – werd besloten tot verwezenlijking van de gereedliggende Overijsselse kanaalplannen over te gaan. De waterstaatsingenieur Van den Kastele werd met de leiding belast. Deze was al te verheugd, zich te kunnen verzekeren van de medewerking van iemand, die alreeds een zeer werkzaam aandeel had gehad in de voorbereidende werkzaamheden, van de pas ontslagen luitenant Stieltjes. Als ingenieur trad hij dus in dienst bij de Overijsselse Kanaal Maatschappij.

Wellicht rijst bij de lezer de vraag hoe het mogelijk was dat een jonge artillerie-officier zich zo goed kon bewegen op een terrein, dat zo ver van het zijne verwijderd was.

Die afstand was echter slechts schijn. De waterbouwkundige

techniek immers was in die tijd het ambachtelijke nog niet te boven. Voor het opmaken der plannen waren echter terreinmetingen en waterpassingen nodig waarvan de uitkomsten, tot kaarten verwerkt, de grondslag vormden waarop de plannen moesten worden gebaseerd. En juist in deze materie waren zowel de genie-officier als de artillerie-officier uitnemend geschoold. Verschillende genie- en artillerie-officieren hebben zich in de 18de en 19de eeuw zeer verdienstelijk gemaakt en een grote naam verworven op waterbouwkundig gebied. Hun plaats zou, na 1843, toen, aanvankelijk aan de Academie, later de Polytechnische School te Delft, een afzonderlijke opleiding voor burgerlijke, voor civiel ingenieurs tot stand kwam ('ingenieur' was daarvoor een militair begrip, het was de genie-officier) pas geleidelijk door civiel ingenieurs worden ingenomen.

Met kracht werden de Overijsselse kanaalwerken nu aangevat en, na het overlijden van Van den Kastele in 1854, onder Stieltjes' leiding voortgezet. In 1860 was het werk voltooid. Het Overijsselse kanalenet was met honderd km uitgebreid.

Ook op andere – zij het aanverwante – gebieden gaf hij van zijn wijde belangstelling en grote werkkraft blijk: in 1850 verscheen deel 1, in 1854 deel 2 van zijn 'De Nederlandsche hoofdrivieren' waarin hij 'tracht zijn landgenoten kundig te maken in een zaak waaromtrent onwetendheid, althans in Nederland, niet behoort te bestaan.' Bekendheid genoot voorts zijn voordracht voor de Koninklijke Academie van Wetenschappen over 'Proefnemingen op het gebied der waterloopkunde'.

Inmiddels begon het tot de regering door te dringen dat ons land op het gebied der spoorwegbouw t.o.v. de buurlanden schromelijk achter bleef. Zij kwam met een plan tot de aanleg van een aantal nieuwe lijnen. Hierin was ook opgenomen de z.g. IJssellijn, van Zwolle naar Arnhem, die getraceerd was langs de Veluwe kant van de IJssel. Daardoor voelden de IJsselsteden zich gedupeerd: zij stelden een commissie in die de voldoening had dat het definitieve tracé in overeenstemming met de inzichten van de commissie werd vastgesteld. Als lid van de gemeenteraad van Zwolle had ook Stieltjes hierin zitting. Hij trad daarbij dermate op de voorgrond dat Thorbecke hem nadien verschillende malen inzake spoorwegaangelegenheden raadpleegde.

Ook vanuit Amsterdam zocht men contact. Het Noord-Hol-

landse Kanaal had niet aan de verwachtingen beantwoord. Men begon te denken over een nieuw kanaal, het Noordzeekanaal, doch was bang dat de regering nu al te zeer 'door de spoorwegkoorts zou zijn aangegrepen' om daar veel instemming met deze plannen te mogen verwachten. Men keek dus uit naar een gezaghebbende figuur, men keek naar Stieltjes.

De liberale kiesvereniging 'de Grondwet' nam contact met hem op met het oog op een kandidatuur voor de Tweede Kamer. Tijdens de daarop volgende besprekingen kwam een merkwaardige zaak aan het licht die thans aandacht verdient. Daarvoor moeten wij teruggaan tot 1843. In dat jaar, Stieltjes was toen 24 jaar, verscheen er een anonieme publicatie getiteld: 'Denkbeelden van een oud-soldaat over een zuiniger en doelmatiger samenstelling van het Nederlandse leger'.

Deze brochure, waarin een aantal voorstellen werd gedaan ten einde, aldus de schrijver, 'bij vermindering der kosten de doelmatigheid van het leger te vergroten', verwekte veel deining; niet in de laatste plaats om de vrijmoedige wijze waarop hierin in het openbaar militaire zaken werden aangeroerd waaromtrent de strengste geheimhouding werd betracht. Die geheimhouding ging zo ver dat ook in het leger zelf slechts zeer weinigen waren ingewijd. Mede gezien de grote kennis van zaken waarvan de schrijver blij gaf, meende men deze te moeten zoeken binnen de hoogste kringen van het leger.

Elke poging, de identiteit van de schrijver vast te stellen mislukte, ook toen de eerste brochure van 1843 in 1849 nog door andere werd gevolgd. Inmiddels verrieden de geschriften zoveel deskundigheid, bevatten ze zoveel waardevolle gegevens dat in 1850 de minister van Oorlog, door tussenkomst van de uitgever, contact zocht met de schrijver en deze verzocht, hem wel van advies te willen dienen inzake een aantal actuele militaire aangelegenheden.

De uitgever bracht het verzoek over, de adviezen werden gegeven en eveneens, in 1850, uitgegeven onder de titel 'Adviezen door de M.v.O. gevraagd aan een oud-soldaat'.

Weinig zal de Minister toen hebben kunnen denken dat hij zich wendde tot dezelfde Stieltjes, dezelfde luitenant aan wie, een jaar tevoren, niet-eervol ontslag was verleend. Want dat hij de schrijver was, maakte hij bekend toen hij, in Amsterdam, enige hem gestelde vragen beantwoordde door naar deze geschriften te verwijzen.

Zeventien jaar had hij de anonimiteit bewaard.

De besprekingen te Amsterdam leidden tot zijn kandidaatsstelling voor de liberale partij.

Weinige dagen voor de verkiezingen trok hij zich plotseling terug. Uiteraard was de verwarring groot en in de verkiezingsstrijd leed zijn partij de nederlaag. De liberale partij heeft dit hoog opgenomen. Ook Thorbecke heeft Stieltjes' besluit afgekeurd en hem gemaand, zich openlijk te verantwoorden. Daartoe voelde hij zich niet geroepen.

Mr. Goudsmit meent dat Stieltjes zou zijn gebleken dat de kandidatuur van een niet eervol ontslagen ambtenaar in Den Haag niet gunstig werd opgenomen en dat hij daarom meende – in het algemeen belang – alsnog van een kandidatuur te moeten afzien. Het is de vraag of deze overwegingen wel op goede gronden berustten. Immers, bij K.B. van 19 april d.o.v., dus anderhalve maand later, werd zijn ontslag van 1849 alsnog 'eervol' verleend en – nog twee maanden later – werd hij benoemd tot adviseur voor technische zaken bij het Departement van Koloniën.

Dat velen meenden, dat tussen zijn terugtrekking voor zijn kandidatuur en zijn kort daarop volgend eerherstel en benoeming in regeringsdienst verband zou bestaan, ligt voor de hand. Nog in 1866, toen Zwolle overwoog, hem de kandidatuur voor de Tweede Kamer aan te bieden, werd een onderzoek naar de juiste toedracht ingesteld. De conclusie van dat onderzoek luidde dat van enig verband in bovenbedoelde zin geen sprake zou zijn.

Juni 1860 vertrok hij met zijn gezin naar Indië. Daar waren in behandeling een aantal concessie-aanvragen tot aanleg en exploitatie van enige spoorlijnen, waarvan een voorlopige verlening door de gouverneur-generaal door de regering moest worden bekrachtigd.

Stieltjes' opdracht luidde 'de minister voor te lichten omtrent de staat van de bestaande verkeersmiddelen op Java en voorstellen te doen tot uitbreiding en verbetering'. Ruim twee jaar heeft hij daar, met zijn medewerkers vormend de 'commissie der vervoersmiddelen', gewerkt. Voortdurend was hij in het terrein in de weer. Tweemaal moest hij rust nemen om te herstellen van de gevolgen van een val met zijn paard.

Gewaagt hij aanvankelijk van een uitnemende samenwerking, zowel binnen de vervoerscommissie als met de autoriteiten op

Java, complicaties deden zich voor toen de Gouverneur-Generaal Pahud werd opgevolgd door Baron Sloet van de Weele, met wie Stieltjes in Nederland, inzake verkeersvraagstukken, reeds de degens had gekruist.

In 1862 verleende deze, voorgelicht door het hoofd van de Spoorwegen en Industrie in Ned. Indië, een voorlopige concessie aan een particuliere maatschappij, voordat de 'commissie der vervoersmiddelen', waarbij deze aanvraag om advies in handen was gesteld, haar onderzoek had beëindigd en dit advies had kunnen uitbrengen. Kort daarop vernam Stieltjes dat reeds een voorstel tot bekrachtiging naar Den Haag was doorgezonden en dat in de rapporten en kaarten die door de minister van Koloniën ter toelichting aan de Tweede Kamer waren overgelegd als afkomstig van de 'commissie der vervoersmiddelen', buiten die commissie om coupures en wijzigingen waren aangebracht, waardoor de aanvaardbaarheid van het voorgestelde tracé werd vergroot.

Stieltjes deed nu een stap van verstrekkende aard. Met voorbijgaan van de Gouverneur-Generaal, met voorbijgaan ook van de minister van Koloniën, wendde hij zich in een adres tot de Tweede Kamer, met verzoek niet tot bekrachtiging van de concessie over te gaan dan na een grondig onderzoek van de stukken ter toelichting.

Dit adres bereikte de Kamer op 16 juni 1863. 20 juni is de dagtekening van het besluit van zijn ontslagverlening, met ingang van de datum, waarop het besluit hem zou bereiken. Opnieuw ontbrak de vermelding 'eervol', wèl bevatte het de lastgeving, Indië zo spoedig mogelijk te verlaten, wilde hij de kosten van zijn terugreis niet verbeuren. Op 25 juni werd het voorstel tot bekrachtiging met grote meerderheid in de Kamer aanvaard. Het ontslag zou de Kamer nog niet bekend zijn geweest. De 11de december wijdde de Kamer een debat aan het niet eervolle van dat ontslag. Slechts Groen van Prinsterer nam het voor hem op. 'Aan de dijk te worden gejaagd, dat althans had de oud-soldaat niet verdiend.'

Terug in Nederland heeft hij in een publicatie verantwoording afgelegd van zijn op Java verrichte werkzaamheden. Daarin geeft hij een minutieus overzicht van hetgeen door zijn commissie aldaar is verricht en van de resultaten van het verrichte onderzoek. Nauwkeurig geeft hij aan waar de aan de Tweede Kamer overgelegde bescheiden onjuist zouden zijn. Het zou dus gemakkelijk moeten zijn,

onjuistheden in zijn publikatie te weerleggen. Dit is nimmer geschied. Wel ondervond zijn publikatie grote belangstelling, zodat een herdruk nodig was. Maar een weerlegging daarvan werd door de Regering niet meer nodig geoordeeld. Onvergeeflijk was wat men daar beschouwde als gebrek aan discipline, als ongehoorzaamheid jegens superieuren en minachting voor het gezag.

Van nu aan bereikten hem van allerwegen verzoeken om advies en raad. Voor Duitsland onderzocht hij de mogelijkheid van de aanleg voor een scheepvaartkanaal tussen de Noordzee en de Oostzee. Bekend werd zijn studie – tezamen met anderen – t.b.v. de waterbeheersing van Rijnland. De inspecteur van de waterstaat Beyerinck betrok hem bij diens studie inzake de droogmaking van de Zuiderzee en vermeldt in het voorwoord van zijn bekend 'ontwerp Beyerinck', 'er prijs op te stellen dat zijn ontwerp over het algemeen hoogst gunstig beoordeeld is geworden door de met lof bekende ingenieur Stieltjes'.

Groot is het aantal voordrachten en geschriften over spoor- en scheepvaartwegen, over de waterbeheersing van ons land, alsmede over defensie-aangelegenheden. Hij wijst op de geringe kennis van het afvoerend vermogen van rivieren en kanalen, op het gevaar van verzouting onzer lagere gebieden door het ondergronds opdringende zeewater en op de noodzaak, de kennis door proeven te vergroten. Het zou tot omstreeks 1930 duren eer het nut van laboratoria – ook op dit gebied – algemeen werd ingezien.

Ook Rotterdam legde juist zijn grondslagen voor zijn toekomstige ontwikkeling. De snelle industrialisering van het Duitse Rijn- en Ruhrgebied bood grote kansen, maar stelde ook zware eisen. Uitbreiding der havens was noodzakelijk in verband met de toenemende scheepvaart.

De overgang van hout op staal in de scheepsbouw leidde tot grotere scheepsafmetingen, waarvoor de nieuwe havens en kaden een grotere diepte moesten verkrijgen. De overgang van zeil- naar stoomvaart eiste een snellere behandeling van de goederen. Men mag de moeilijkheden niet onderschatten: bij de optredende schaalvergroting schoot de ervaring van eeuwen te kort en de fundamentele technische wetenschap stond nog in zijn kinderschoenen. Tegenslagen konden niet uitblijven. De stadsarchitect Rose heeft er over mee kunnen praten: toen enige van zijn kademuren instortten, verloor hij het vertrouwen van de gemeenteraad en bleef



nog slechts als adviseur aan Rotterdam verbonden.

Ook op spoorweggebied was er veel in te halen. Antwerpen had reeds in 1843 een doorgaande verbinding met Keulen. Rotterdam kreeg zijn eerste verbinding met Amsterdam (eindpunt de Delftse Poort) pas in 1847, de lijn die van Antwerpen naar het Noorden ging, zou eerst in 1860 tot Rotterdam (Mallegat) worden doorgetrokken. Men zag in dat een verbinding der beide eindpunten nodig was: tot de bouw van het viaduct en een Maasoverbrugging werd in 1868 besloten.

Havenuitbreidingen en spoorwegwerken konden aldus in hun onderlinge verband worden bekeken en ontworpen. Toen bleek dat de door de gemeente, ter financiering van die werken, in 1868 gesloten lening onvoldoende was en het aangaan van nog een lening niet verantwoord werd geacht, werd, op initiatief van Pincoffs, de Rotterdamsche Handelsvereniging opgericht. Deze sloot met de gemeente een overeenkomst en nam de financiering en aanleg van een deel van de uitbreidingen op Feyenoord op zich. Stieltjes werd als technisch adviseur belast met het opmaken der plannen. Tot zijn dood heeft hij de leiding over deze werken gehad.

In een reeks publicaties heeft hij, soms met anderen, verantwoording afgelegd van hetgeen onder zijn leiding tot stand werd gebracht. De ondervonden moeilijkheden, in de bij uitstek slappe grond, waren groot. Kenmerkend voor zijn karakter is, dat hij die moeilijkheden niet verzwijgt, maar melding maakt van misrekeningen en tegenslagen en uitvoerig aangeeft, hoe deze tenslotte werden overwonnen. Veel van wat hij beschreef, werd later verwerkt in het destijds vermaarde standaardwerk over de waterbouwkunde van de Delftse hoogleraren Henket, Schols en Telders.

De gemeente erkende zijn verdiensten voor de ontwikkeling van de Rotterdamse haven door een plein naar hem te noemen. November 1866 werd hij gekozen tot lid van de Tweede Kamer voor het kiesdistrict Zwolle, van 1869 tot zijn dood in 1878 vertegenwoordigde hij Amsterdam.

Het leven van Stieltjes is niet zonder incidenten verlopen. Tweemaal, als militair en als ambtenaar, kwam hij in conflict met het gezag en volgde een niet eervol ontslag. Men kan stellen dat de beoordeling of geheimhouding van militaire aangelegenheden terecht of ten onrechte geschiedde, niet aan een 2de luitenant ter beoordeling was. Blijkbaar tilde de Minister aan dit prijs geven van mili-

taire geheimhouding toch niet zo zwaar, dat dit hem er van weerhield, zich tot de schrijver te wenden om advies.

Jaren later, in 1898, in Engeland, zou eveneens van de hand van een luitenant een boekje verschijnen dat veel stof deed opwaaien. Het was getiteld 'The Story of the Malakand Field Force'. Daarin vond de schrijver gelegenheid, terloops tussen het verhaal een aantal aanbevelingen in te vlechten ter oplossing van problemen, waarmee de Britse generale staf reeds geruime tijd worstelde. Ook hier bleek de vrijmoedigheid waarvan de jonge luitenant blijk gaf, voor velen een moeilijk te verteren zaak, te meer wellicht daar aan die overwegingen een opmerkelijke logica niet kon worden ontzegd. Het gaf een toenmaals bekend criticus aanleiding voor te stellen, de titel van het boekje te wijzigen in 'Suggesties van een tweede luitenant, bestemd voor generaals'. Die luitenant was de toen eveneens 24-jarige W. Churchill.

Dat Stieltjes' bezwaren tegen de nieuwe eedsformulering hem door velen kwalijk werd genomen, dat hem gebrek aan inzicht inzake gezagsverhoudingen werd verweten, is begrijpelijk. En kon zijn adres aan de Tweede Kamer inzake de Javaanse spoorweg-affaire, met voorbijgaan van zijn chef de Minister, door deze niet terecht hoog worden opgenomen?

Hoezeer lijkt deze Stieltjes te verschillen met die, die zich onder Staring en Van den Kastele deed kennen als een voortreffelijke ondergeschikte en medewerker: met de eerste bleef hij vriendschapsbanden onderhouden, de tweede volgde hij op. In de commissie voor het vervoer op Java heerste een goede geest; zijn medewerker Roorda deelde met hem het niet eervol ontslag. Meer dan elders wellicht vereisten zijn werkzaamheden in Rotterdam bereidheid tot overleg met vele instanties. Over moeilijkheden wordt niet gerept. In zijn geschriften noemt hij degenen, die hem van goed advies hebben gediend, met lof.

Maar waar het gezag slechts slaafse onderwerping eiste, waar overwegingen van prestige en politiek het objectieve oordeel dreigden te verstikken, uitte hij zich in protest. Hij was te onafhankelijk van geest om zich te kunnen schikken binnen het raam der heersende opvattingen omtrent militaire en ambtelijke verhoudingen, omtrent het begrip 'gezag'.

Vele geschriften zijn, ter gelegenheid van zijn overlijden, aan zijn levensloop gewijd. Sterk wordt daarin het onrecht, hem twee maal aangedaan, benadrukt. Is dit terecht?

In 1849 zal hij overwogen hebben dat het leger, met zijn gezagsverhoudingen, weinig te bieden had waarin zijn werkkraft bevrediging kon vinden. In 1863 zal wellicht de overweging dat, wilde zijn adres Den Haag nog voor de kamerbeslissing bereiken, haast geboden was, een rol hebben gespeeld. Maar ook zal hij zich hebben gerealiseerd dat, mocht zijn adres geen resultaat hebben, een voortzetting van zijn werk op Java weinig zinvol zou zijn.

Hoe het zij, nooit heeft hij zich, zo is ergens gesteld, over zijn van de overheid ondervonden behandeling beklaagd; nergens treft men sporen van ontmoediging of verbittering. Maar bestond daartoe wel zoveel aanleiding?

Herhaaldelijk ontving hij, en gaf hij gehoor aan, een uitnodiging van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs tot het houden van een voordracht. Deze zijn alle opgenomen in de verhandelingen van dat instituut. In 1868 vonden zijn wetenschappelijke verdiensten erkenning door zijn benoeming tot lid van de natuurkundige afdeling van de Academie van Wetenschappen, waar hij meerdere malen als spreker optrad. Het jaarboek van 1878, zijn sterfjaar, bevat zijn uitgebreid levensbericht, van de hand van de bekende ingenieur G. van Diesen. Het eindigt met een opsomming van alle door hem uitgegeven werken, verhandelingen en mededelingen, een respectabele lijst, die zes bladzijden omvat.

Tenslotte, in 1874, verhief de Leidse Universiteit, ter gelegenheid van haar 300-jarig jubileum, hem tot Doctor Honoris Causa in de Wis- en Natuurkunde.

Me dunkt, Stieltjes kan tevreden zijn.