

# TECHNISCH STUDENTEN-TIJDSCRIFT

## HALFMAANDELIJKSCH TIJDSCRIFT,

onder Redactie van:

V. DISSELKOEN,	Civiele faculteit,	Laan van Overvest 40.
C. H. SCHWAGERMANN,	Bouwkundige faculteit,	Schiedam.
A. VAN DEN HONERT,	Mijnbouwkundige faculteit,	Van Leeuwenhoeksingel 18.
A. ROORDA,	Scheepbouwkundige faculteit,	Oude Delft 128a.
S. TIJMSTRA Fzn.,	Scheikundige faculteit,	Voorstraat 38.
B. STEPHAN,	Werktuigkundige faculteit,	Oude Delft 206.
H. G. J. A. VAN SWAAY,	Electrotechnische faculteit,	Hertog Govertkade 14.

en met welwillende medewerking van verscheidene Hoogleraren aan de T. H.

Abonnementsprijs per jaar f 4,—.

Uitgave Technische Boekhandel en Drukkerij J. WALTMAN JR., Delft.

1e Jaargang. No. 18. 15 Augustus 1911.

Alle berichten en mededeelingen zijn buiten  
verantwoordelijkheid van de Redactie.

### Inhoud.

Het Zuiderzee-vraagstuk, door Prof. J. A. v. d. Kloes  
Kerk voor de Afdeeling van den Nederl. Protestanten  
Bond te Schiedam, arch. Prof. H. Evers.

De Scheveningsche Visschershaven, door V. D.

Toren van de Nieuwe of St. Ursula-Kerk te Delft,  
door J. J. Huisman.

Iets over de hedendaagsche Architectuur.

Berichten en mededeelingen.

### Het Zuiderzee-vraagstuk.

Met genoegen heb ik kennis genomen van de uitwerking van mijn voorstel betreffende de afsluiting der Zuiderzee door V. D. in het N. van 15 Juli j.l. Ook van andere, zeer bevoegde zijde was reeds gewezen op de moeielijkheid om de putten door middel van pontons juist op hun plaats te krijgen en het denkbeeld aan de hand gedaan om dit met behulp van vooruitschuivende brugliggers te verrichten, echter zonder het verder te ontwikkelen. Ik ben V. D. daarom dankbaar voor de aanleiding die hij mij geeft om op de zaak terug te komen.

Voor het voortbouwen van het reeds gemaakte vaste werk uit is zeker veel te zeggen, doch ik zie niet in dat het dan noodig is, zooals V. D. gedaan heeft, het profiel van den dam met omstreeks 50 pCt. te verzwaren en de hoeveelheid beton met meer dan 50 pCt. te vermeederen. Wel acht ik voor deze wijze van werken mijn putten of pijlers van 3 M. middellijn te licht. Men maakt ze dus zooveel dikker als noodig is. Met behoud van de lengte van 6.50 M. voor de schotbalken wordt het aantal putten dan geringer doch de dam naar evenredigheid dikker. Het stelsel van gelijkzijdige driehoeken kan behouden blijven, want het uiteinde van de rolbrug kan evengoed schuin als rechthoekig zijn. Eveneens kan het verschil in hoogte tusschen de beide wegen blijven bestaan. Men kan dan den dam door middel van een drieledige brug over de volle breedte op de hoogte van het laagste gedeelte brengen en met een tweeledige brug achteraan komen om de eene helft te verhoogen. Men heeft dan ook niet naar de zijden heen te werken en dus geen dwarsspoor met draaischijven noodig.

Voor de putten verdient de ronde doorsnede verre de voorkeur boven de vierkante, zoowel om den geringeren inhoud aan beton als om het gemak in aanmaak en hanteering.

Het inbouwen van riolen tusschen de pijlers schept m. i. onnoodig nieuwe moeielijkheden. Veeleer zou ik medegaan met het van andere zijden aan de hand gedane denkbeeld van de, het laatst te dichten, vakken zoo groot mogelijk te houden en de dichting in dien zin uit te voeren, dat zij over de volle lengte tegelijk van onderop geschiedt, zoodat met de schotbalken lange drempels gevormd worden, die gelijk op geleidelijk hooger worden.

Intusschen behoeven de pontons nog niet zoo dadelijk geheel opgegeven te worden. Immers hebben zij het groote voordeel dat er op een willekeurig aantal plaatsen gewerkt kan worden. Dat het moeielijk is de putten juist op hun plaats te krijgen valt niet te ontkennen, doch daar moet iets op te verzinnen zijn. Zoo heb ik b. v. gedacht over schotbalken met zwaluwstaart vormige einden en even zulke sleuven op de putten. Men zou dan elken te zinken put van den aanvang aan twee reeds gezonken putten kunnen koppelen, van onder met een mede zinkenden schotbalk en op den waterspiegel met een drijvende houten mal van gelijke vorm en afmetingen op haar plat als de schotbalk. Op deze wijze zou tevens voldaan zijn aan den eisch van op toek en op dreek werken der met de schotbalken gelijkvormige schoorbalken.

Het zal den lezer bekend zijn, dat het er op het oogenblik voor de Zuiderzeewerken slechter uitziet dan ooit, ja dat de plannen voor onafzienbaren tijd in

de doos gestopt zijn. Zonde en jammer! Doch dit moet voor ons geen reden zijn om er over te zwijgen. Integendeel, laten wij trachten onze denkbeelden zoo te vereenvoudigen en zoo smakelijk te maken, dat de mannen van het gezag niet kunnen laten er op in te gaan. Ook de administratieve kant der zaak dient bekeken te worden.

Allereerst is mijn hoop gevestigd op de medewerking van een vakman, die in staat is een juiste vergelijkende begroting van kosten te maken van een ouderwetschen en een nieuwerwetschen afsluitdam. Valt die zoo gunstig uit als ik verwacht, dan kunnen in denzelfden zin voorstellen gedaan worden met betrekking tot de IJselmeerdijken. Ik stel mij daartoe één rij putten met één rij schotbalken en daarachter een aanvulling met klei en zand voor. Ook dit moet dunkt mij besparing geven in vergelijking met de oude wijze van werken.

Delft, Juli 1911.

J. A. v. D. KLOES.

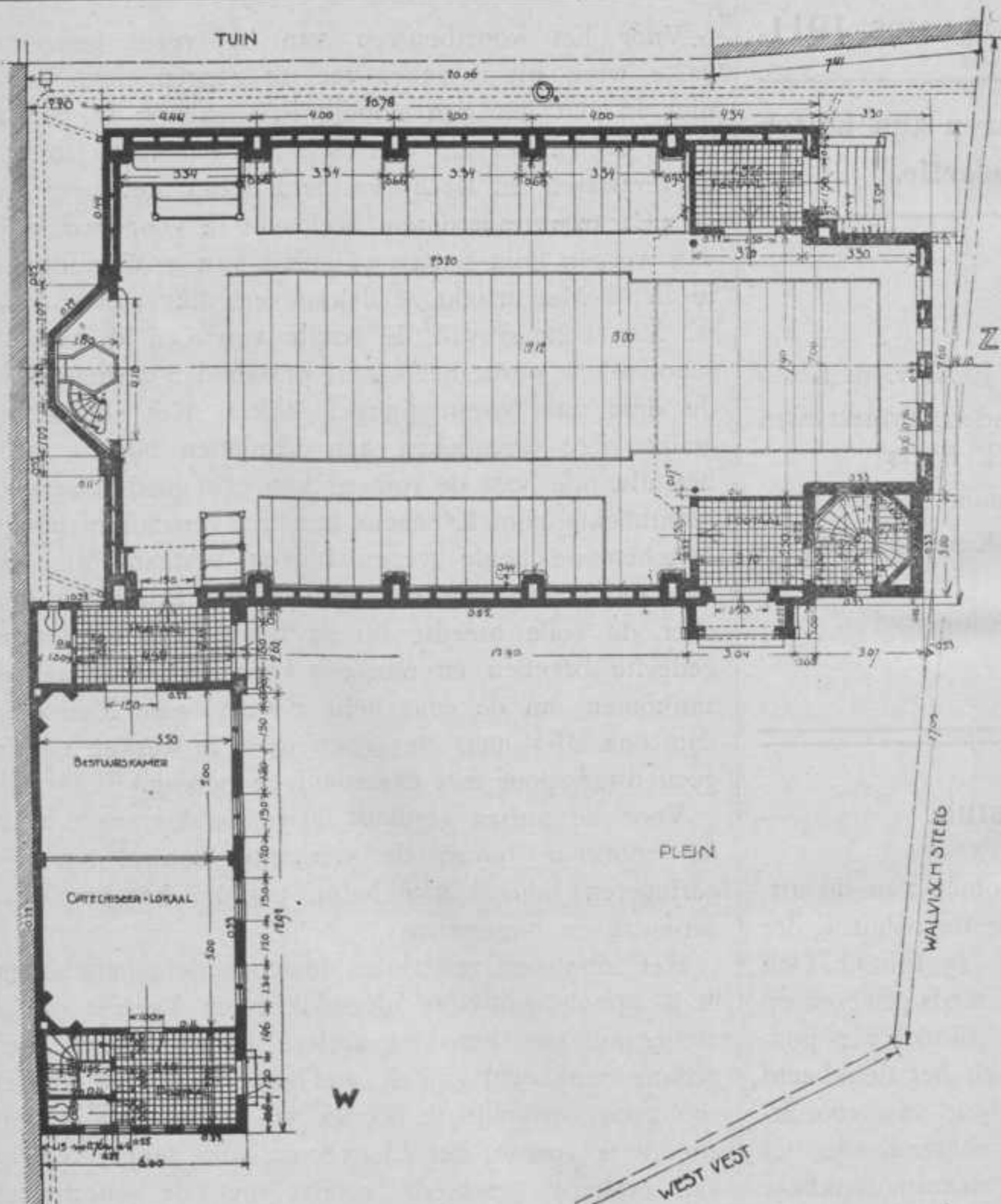


Fig. I.

Plattegrond van de kerk met bijgebouw voor de Afdeeling van den Ned. Protestanten Bond te Schiedam.

### Kerk voor de afdeeling van den Ned. Protestanten Bond te Schiedam.

Bijgaande kerk met bijgebouw, ontworpen op een terrein aan den hoek van de Westvest en de Walvischsteeg, is door een omsloten voorplein van de straat gescheiden.

Het ruim bevat 500 zitplaatsen, waarvan  $\pm 90$  op een gaanderij tegenover de kanselnis. Economie bepaalde den rechthoekigen grondvorm. Muren en pijlers zijn als kokers gebouwd en voor centrale verwarming benut.

Ter vermindering der spanning zijn de pijlers voor de kaspanten binnenwaarts en volgens de bankverdeling geplaatst. Het ruim is door een halfrond, houten tongewelf afgesloten. De goot, zoowel als het kaspant van het kerkruij zijn opgelegd op een gewapend beton of monierplaat, die tevens dienst doet als bovenafsluiting der kokervormige muren en pijlers. Het kaspant is van zoodanige constructie, dat niettegenstaande de overspanning van 13 M., nergens een trekstang is aangebracht. In bijna alle moderne, niet cen-

traal aangelegde, protestante kerken is de kansel òf tegen een vlakke muur als achtergrond òf gedeeltelijk onder het uitgebouwde orgel geplaatst. De voorzijde van den kansel ligt hier in het vlak van de muur terwijl, doordat òm deze kansel ruimte gespaard is, een nis is ontstaan. Deze nis, welke als 't ware herinnert aan het katholieke koor verhoogt in groote

mate de perspectief van het interieur der kerk. Het ruim is in twee tonen gepleisterd. De gevels zijn van grijs-gele baksteen, het dak van roode Romaansche pannen.

Het gebouw werd door den heer J. J. Kanters te Rotterdam aangenomen voor f 30360, ongerekend het ameublement.

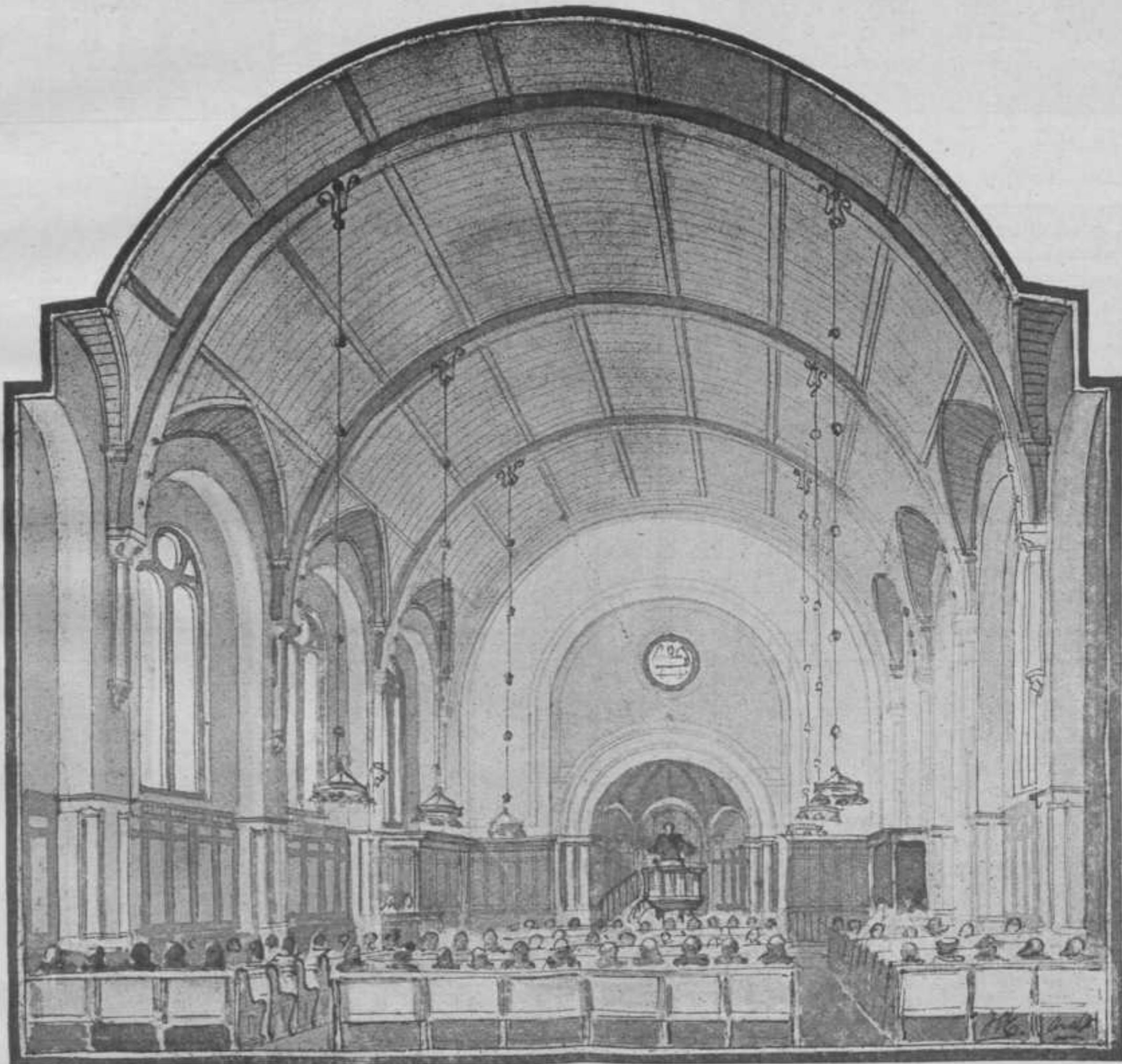

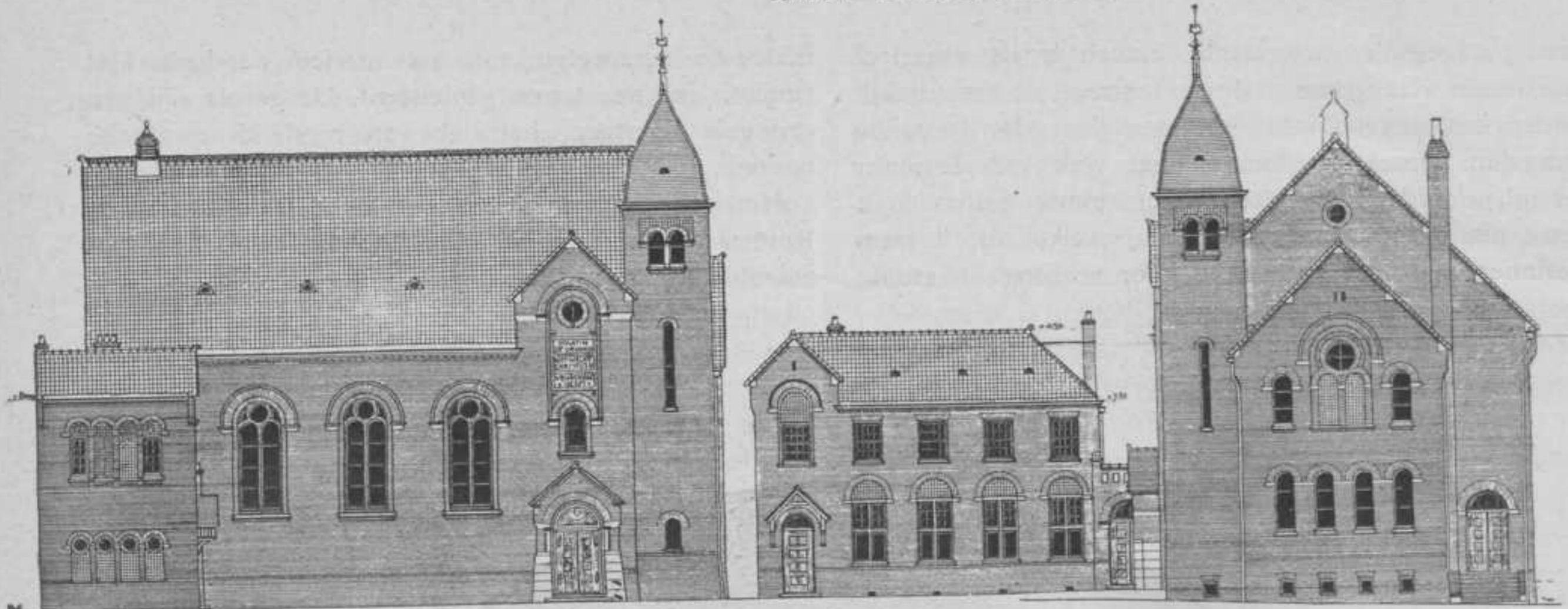


Fig. II.

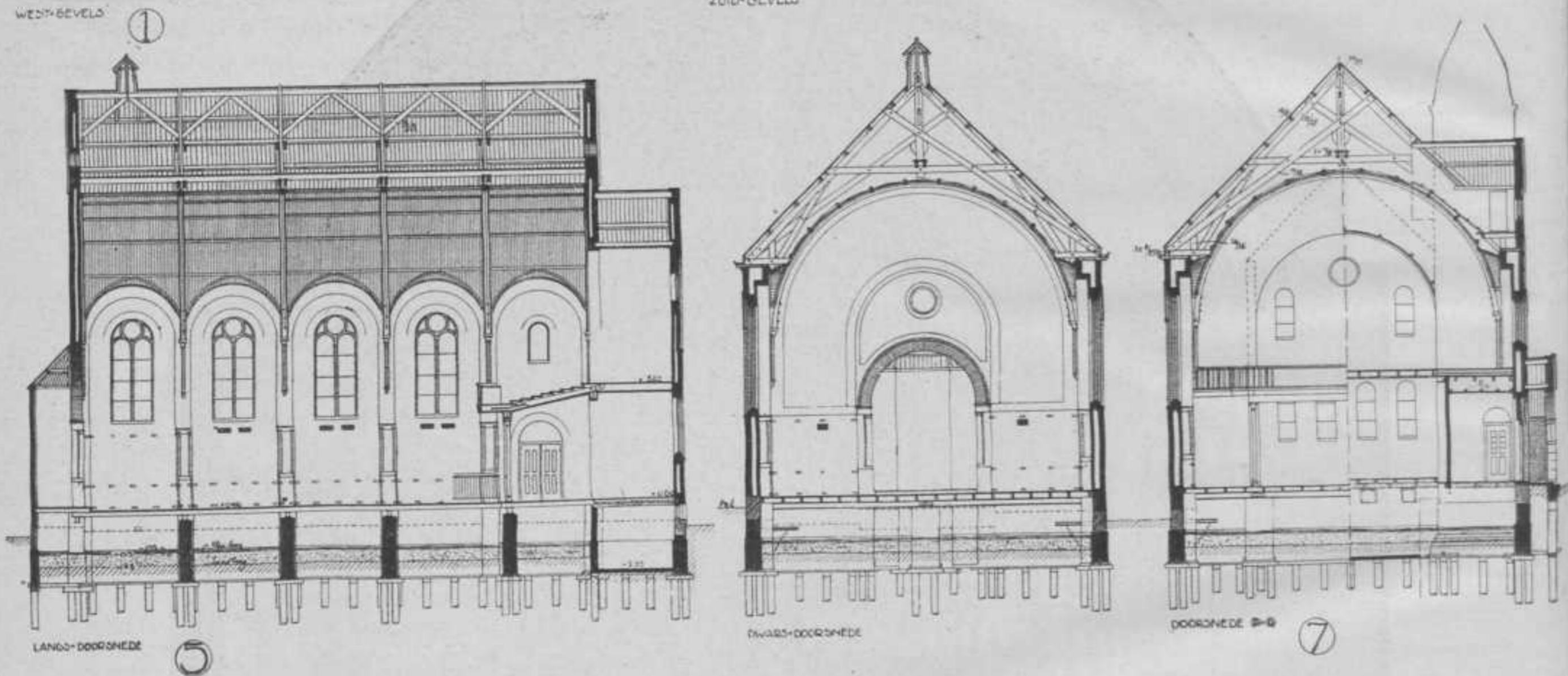
*Schets van het interieur, kerk van de Afd. v. d. Ned. Prot. Bond te Schiedam.*

SCHAAL : 



WEST-GEVEL

ZUID-GEVEL



LANGS-DOORSNEDE

TWAARS-DOORSNEDE

DOORSNEDE B-B

Fig. III.

*Aanzichten en doorsneden van de kerk v. d. Afd. v. d. Ned. Prot. Bond te Schiedam.*

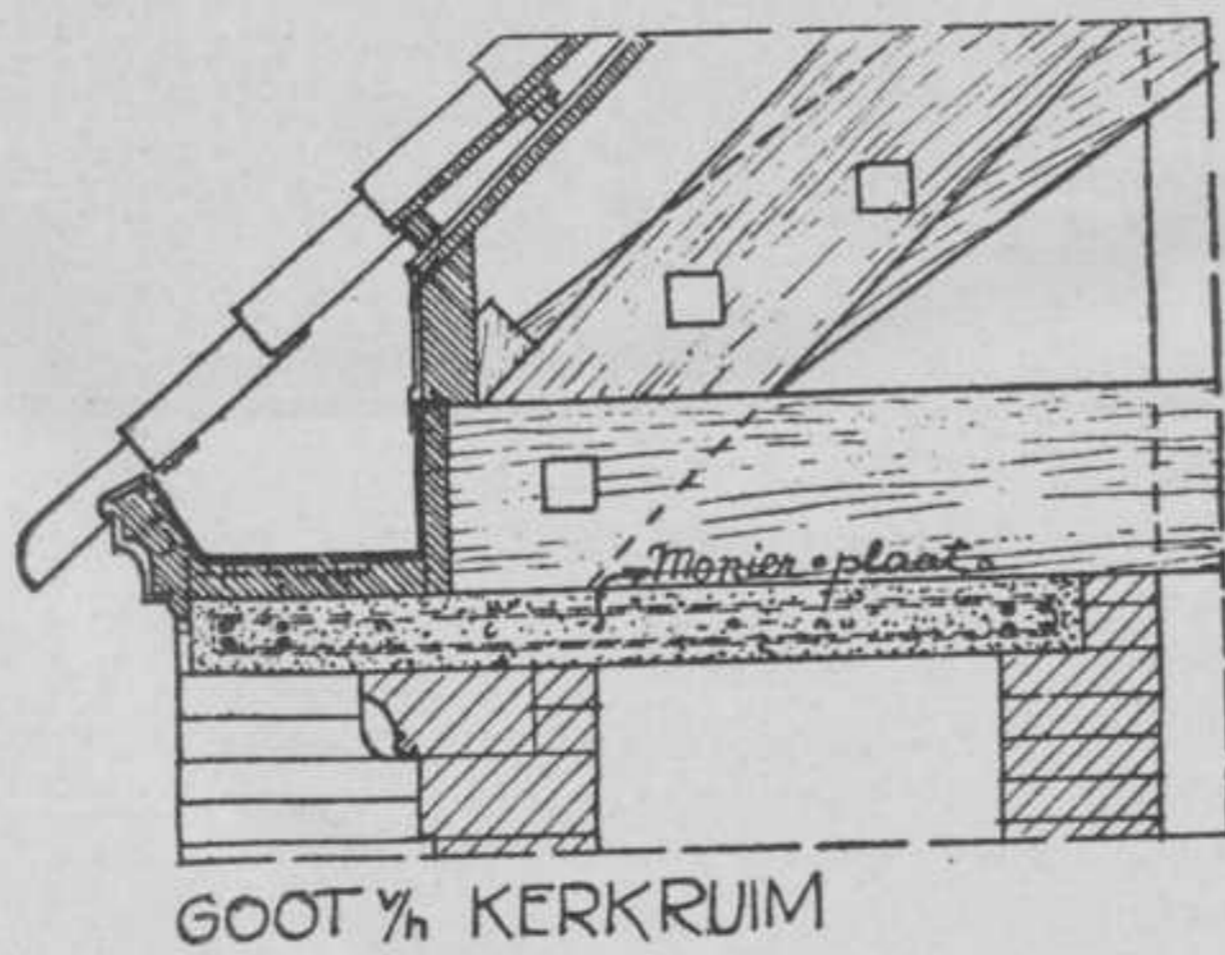


Fig. IV.

## De Scheveningsche Visschershaven.

De inhoud van deze, zoowel uit economisch als uit technisch oogpunt, zoo belangrijke kwestie loopt in hoofdzaak over twee vraagstukken; dat van de toegankelijkheid van de buitenhaven en dat van de bruikbaarheid naar ruimte en rustigheid der binnenhaven. Het eerste vraagstuk raakt de bekende vraag van de maximum-diepte der buitenhaven, waarbij de belangen van de defensie botsen tegen die van de visscherij. De tweede vraag is tweeledig; zij loopt over het tekort aan ruimte van de binnenhaven als berghaven en over den befaamden overlant die de deining veroorzaakt.

Verschillende commissies hebben in deze kwesties van advies gediend en aangezien het voor ons, a. s. technici van het meeste belang is, de hier en daar zelfs elkaar bestrijdende conclusies van de op verschillend gebied eerste autoriteiten na te gaan, zullen we hieronder een overzicht dezer verschillende adviezen geven. Daarna de kritiek van officieel buiten de beweging staande technici.

Vooraf ga echter — tot goed begrip van de zaak — een korte vermelding der feiten, die tot de benoeming dezer commissies hebben geleid.

Nadat de werken der binnenhaven in October 1904 geheel voltooid waren, liepen in November en December d. a. v. vele Scheveningsche visschersvaartuigen de haven binnen, ofschoon dit verboden was, omdat de buitenhavenwerken toen nog onvoltooid waren en omdat in den mond der binnenvoorhaven slechts een 20 M. breede geul van genoegzame vaardiepte voorhanden was.

In het voorjaar van 1905 was de binnenhaven ondanks dit verbod geheel gevuld met schepen en 220 loggers en bommen rustten zich voor de haringvaart uit. Van de deining werd weinig bezwaar ondervonden.

In September 1905 kwam de buitenhaven geheel gereed, doch reeds in Juli was de vaargeul in de buitenhaven op voldoende afmetingen gebracht. Ook de lichten op de havenhoofden waren dienstvaardig, zoodat op den 10<sup>en</sup> Juli 1905 de haven voor de scheepvaart geopend werd verklaard.

De vaargeul in de binnenvoorhaven bleef intusschen door zandverplaatsing uit de buitenhaven beperkt tot 20 à 30 M. breedte.

In 1905 werd begonnen de diepte der binnenhaven te vergrooten en te brengen op 3.50 M. ÷ D.P. (aanvankelijk was die door de ontwerpers voorgesteld op 1.76 M. ÷ D.P. doch tijdens de uitvoering bepaald op 2.26 M. ÷ D.P.) en die der binnenvoorhaven werd met 1 M. vergroot en dus gebracht op 3.26 M. ÷ D.P. Tegelijkertijd werd de mond der binnenvoorhaven over de geheele breedte van 60 M. uitgediept

tot 3.26 M. ÷ D.P. en van dien tijd af werd de deining in de binnenhaven veel grooter en gaf aanleiding tot ernstige beschadiging der schepen.

Aan de ontwerpers der haven, de heeren De Bruijn, Bekaar en Lindo, werd door B. en W. opgedragen voorstellen te doen om het hoofdbezwaar der haven n.l. de deining op te heffen en tevens om de losruimte te vergrooten.

Nadat het advies dezer commissie (genaamd de Deinings-commissie) den 2<sup>en</sup> November 1906 was ingekomen, deden B. en W. op 17 December 1907 aan den Gemeenteraad het voorstel om te besluiten tot aanleg eener tweede binnenhaven.

Ten opzichte van dit door B. en W. aanbevolen ontwerp voor een tweede binnenhaven betoogde de heer Van Voorst Vader op de vergadering van 30 Januari 1908 van de Vereeniging voor Handel, Nijverheid en Gemeentebelangen, in hoofdzaak het volgende:

I. dat het mogelijk was in de bestaande haven de hinderlijke deining zonder groote uitgaven belangrijk te verminderen, zelfs geheel weg te nemen.

II. dat het daarom een groote economische fout was de bestaande haven onbruikbaar te laten en een thans nog onnoodige tweede binnenhaven kostende meer dan 16 ton te bouwen.

III. dat de beteugeling der deining kon geschieden door den bouw van schermen en door vernauwing der monden van de binnenhaven, zonder dat de Scheveningsche vaartuigen, die immers reeds toen, bijna zonder uitzondering, door sleepbooten binnen en ook uit de haven gebracht werden, daardoor uit nautisch oogpunt bezwaar zouden ondervinden.

IV. dat geheele wegneming der deining in de binnenhaven op weinig kostbare wijze bereikbaar is door tijdelijke sluiting van den gereduceerden mond der binnenhaven, b.v. door een schipdeur en dat de Scheveningsche reeders in de commissie van 1895 eenstemmig hadden verklaard, dat bij ruw weder de visschersvaartuigen noch binnenvielen noch uitgingen, zoodat een zeer tijdelijke sluiting der haven geen nadeel van beteekenis kan opleveren.

V. dat de ontworpen tweede haven in elk geval af te keuren was, omdat deze:

a. te klein is voor de tegenwoordige vloot, daar zij ook volgens de Deiningscommissie slechts 270 schepen kan bevatten, terwijl de vloot in 1908 reeds 325 schepen telde.

b. de uitbreiding der haven gezocht moest worden in de richting van het Ververschingskanaal om daarmee later door een schutsluis verbonden te worden. Alléén op deze wijze, waardoor benutting der binnenwateren mogelijk werd, kan voor de vloot een schier onbeperkte bergruimte verkregen worden en zal de Gemeente voor onbepaalden tijd ontheven zijn van de

verplichting om, bij uitbreiding der vloot, telkens nieuwe groote uitgaven voor den aanleg van nieuwe havens te doen.

c. noodig maakt een waardevol terrein van meer dan 10 Hectaren bestemd en aangewezen voor exploitatie-inrichtingen en gebouwen voor de visscherij, tot water en loswallen te maken, waardoor de feitelijke kosten dezer tweede haven belangrijk hooger dan 16 ton zouden bedragen. Bij een matige raming van f 10 per M<sup>2</sup>. beteekent dit reeds een kapitaalvernietiging voor de gemeente van 1 miljoen gulden, ongerekend nog de kosten verbonden aan de daarvoor onmiddellijk noodige, dus ontijdige, verplaatsing van Aschstaal en andere op dat terrein aanwezige inrichtingen en gebouwen.

VI. dat de Gemeente, na aanleg dezer tweede binnenhaven, zelfs al breidt de vloot zich tegen de verwachting niet uit, wegens Va spoedig gedrongen zal worden een derde haven te bouwen, waarvoor alsdan — wil men niet nagenoeg allen grond, die bestemd is als exploitatie-terrein een belangrijke bate als vergoeding voor het aan de haven besteede kapitaal op te leveren, opofferen — geen plaats meer zal zijn aan te wijzen.

VII. dat, nu eenmaal de onherstelbare fout begaan is een zonder sluis niet deiningvrije haven te maken, de Gemeente de gevolgen daarvan heeft te aanvaarden en zich niet moet laten opdringen te voldoen aan de allerhoogste en overdreven eischen van laden en lossen à la minute, die immers vóór den havenbouw nooit gesteld waren en voor een postvaart wel, doch voor de visscherij niet als onafwijsbaar mochten erkend worden.

Ten opzichte van dit laatste punt wees de heer Van Voorst Vader o. a. op de visschershaven te Grimsby, welke door twee sluizen, die meestal gesloten zijn, op peil gehouden wordt. Deze sluizen staan slechts ongeveer 3 uren per getij open en dan gaan meermalen 50 schepen naar binnen en evenveel naar buiten. Grimsby telt een vloot van 100 stoomtrawlers en 700 zeilschepen.

Niettegenstaande deze sluizen is deze haven de belangrijkste van geheel Groot-Britannië geworden.

In de Raadsvergadering van 21 December 1908 werd naar aanleiding van het voorstel van B. en W. van December 1907 (betreffende de uitbreiding der Visschershaven) de volgende motie aangenomen.

De Gemeenteraad:

het voorstel van B. en W. om in beginsel te besluiten tot het maken van een tweede binnenhaven te Scheveningen nog niet rijp voor beslissing oordeelende, noodigt met het oog op het groote gewicht dezer aangelegenheid Burgemeester en Wethouders uit:

Van twee of meer door hen aan te wijzen, nog niet in deze zaak geadviseerd hebbende deskundigen advies in te winnen;

1<sup>o</sup>. omtrent de vraag, of het aannemelijk is dat een haven, die slechts toegankelijk is voor bommen en weinig diepgaande loggers ook op den duur zal voorzien in de behoeften der Scheveningsche visschers:

2<sup>o</sup>. omtrent de meest afdoende en minst kostbare wijze van voorziening in de bezwaren welke de binnenhaven voor de Scheveningsche visschers oplevert.

In de Commissie voor de eerste vraag (in het vervolg aangeduid als de Economische Commissie) namen zitting de heeren:

Mr. J. C. de Marez Oyens, oud-minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid, als lid en voorzitter,

H. Dirkzwager Mzn., lid van het College voor de Zeevisscherijen te Maassluis,

A. Pot, directeur der Fischerie-Aktien Gesellschaft „Weser” te Elsfeth, lid der firma Jos. Pot te Vlaardingen, en

J. Varkevisser, directeur der N.V. Reederij „Katwijk” te Katwijk.

In de Commissie voor de tweede vraag (in het vervolg aangeduid als de Technische Commissie) namen zitting de heeren:

Prof. Dr. J. Kraus, Oud-Minister van Waterstaat, als lid en Voorzitter,

J. M. W. van Elzelingen, Hoofdingenieur van den Provincialen Waterstaat in Zuid-Holland,

J. Lels, Commissaris van de N. V. L. Smit & Co's Sleepdienst te Kinderdijk,

J. W. A. F. van Maren Bentz van den Berg, Inspecteur-Generaal van het Loodswezen,

N. A. M. van den Thoorn, Hoofdingenieur, directeur van den Rijkswaterstaat in Zuid-Holland, en

J. W. Welcker, Hoofdinspecteur-Generaal van den Rijkswaterstaat.

De Economische Commissie bracht haar advies (*Bijlage I*) uit in December 1909, de Technische Commissie in Januari 1910 (*Bijlage IV*).

Burgemeester en Wethouders hebben deze twee adviezen in handen gesteld van de Commissie voor de Visschershaven.

Op advies dezer Commissie deelen Burgemeester en Wethouders aan de Economische Commissie mede, dat naar hun oordeel de gestelde vraag in het advies niet beantwoord werd (*Bijlage II*), waarop laatstgenoemde Commissie op 28 Februari 1910 een tweede advies inzond (*Bijlage III*).

Het advies der Technische Commissie heeft de Commissie voor de Visschershaven in handen gesteld van den Directeur der Visschershaven, die adviseerde bij schrijven van Februari 1910 (*Bijlage V*) en van den Directeur der Gemeentewerken, die verzocht heeft

de heeren H. E. De Bruyn en A. A. Bekaar, die destijds met hem de Deiningscommissie gevormd hebben, uit te noodigen om ook thans gezamenlijk met hem advies uit te brengen over de voorstellen der Technische Commissie. B. en W. hebben gemeend aan dit verzoek te moeten voldoen, waarop de drie heeren hun gezamenlijk advies (*Bijlage VI*) in Juli 1910 hebben ingezonden.

Voorts heeft de Wethouder Dr. C. Lely een nota ingediend betreffende de waarnemingen van de deining (*Bijlage VII*.)

B. en W. hebben vervolgens aan de Technische Commissie alle bovengenoemde adviezen toegezonden ten einde haar in de gelegenheid te stellen de opmerkingen te maken, waartoe deze stukken haar aanleiding zouden kunnen geven. De Technische Commissie heeft van deze gelegenheid gebruik gemaakt en een tweede advies ingezonden in October 1910. (*Bijlage VIII*.)

Over alle ingekomen adviezen, die achtereenvolgens in hare handen waren gesteld, heeft de Commissie voor de Visschershaven ten slotte advies uitgebracht onder dagteekening van 21 December 1910. (*Bijlage IX*.)

#### *Bijlage I. Advies der Economische Commissie.*

Van December 1909.

Aan de Commissie is de vraag onderworpen:

Is het aannemelijk dat een haven, die slechts toegankelijk is voor bommen en weinig diepgaande loggers, ook op den duur zal voorzien in de behoeften der Scheveningsche visschers?

De Commissie heeft deze vraag in drie deelen gesplitst.

#### I.

In de eerste plaats is te onderzoeken, van welken aard de behoeften der Scheveningsche visschers zijn.

Scheveningen is voor de haringvisscherij een belangrijke visschersplaats. Het aandeel van Scheveningen in die visscherij was in de jaren 1901—1908 ruim 40 0/0 van de totale haringvisscherij in Nederland. Scheveningen is dan ook bijna uitsluitend haringhaven, terwijl IJmuiden de Nederlandsche haven is voor trawl-visscherij, kwamen in 1897 68 stoomtrawlers binnen, in 1908 kwamen 3405 stoomtrawlers of ruim 28 0/0 van al de te IJmuiden binnenkomende vaartuigen binnen.

De kustvloot van Scheveningen bestaande uit schokkers en garnalenbooten speelt in het verkeer der haven een niet onbelangrijke rol. Van de 172 vaartuigen, die aan dat verkeer deelnamen waren er echter slechts 10, welke te Scheveningen te huis behoorden.

#### II.

In de tweede plaats is te onderzoeken, of de haven van Scheveningen op het oogenblik in de behoeften der visschers voorziet.

Deze kwestie wordt geheel teruggebracht tot de toegankelijkheid van de haven, ongelet op hare beperkte ruimte en evenmin op de bewegelijkheid van de binnenhaven tengevolge van deining. De toegankelijkheid wordt bepaald door de diepgang der schepen en de minimum diepte der vaargeul. De buitenhaven heeft een maximum diepte van 2,66 M. — N. A. P. (2,25 M. D. P.)<sup>1)</sup> bij welke diepte de waterstand gemiddeld met een goed tij 3,46 M. en met een slecht tij 3,06 M. is. Ware deze max. diepte nu altijd aanwezig, zoo zou althans de z.g. Fransche logger, welke geladen van 2,80 tot 3 M. diepgang heeft, door een sleepboot getrokken, kunnen binnenkomen. Intusschen was in de laatste jaren 1907—1909 gedurende de maanden van de haringvangst, nl. Augustus tot en met December, de diepte beneden het maximum varieerende van 2,10 M. — D. P. tot 1,40 M. — D. P.

De Scheveningsche vloot bestaat voor een groot deel uit loggers, die meer diepgang hebben dan de Fransche loggers, waarom zij hun vangst dan ook elders dan te Scheveningen aanbrenghen.

De geldelijke nadeelen voor de Scheveningsche reeders, als gevolg van het elders binnenvallen en uitrusten der schepen wordt geraamd op f 82,000,— 's jaars, zijnde 2 pCt. van het kapitaal der Scheveningsche reederijen.

#### III.

Wat is omtrent de voorziening in de toekomst aan te nemen?

Er wordt nog eens de nadruk op gelegd, dat de haven van Scheveningen vóór alles behoefte heeft aan een betere toegang. Groote uitgaven te haren behoeve zijn slechts gerechtvaardigd, wanneer daardoor in die behoefte wordt voorzien, of nadat die voorziening heeft plaats gehad.

Ten slotte vervat de Commissie haar advies in een drietal conclusies.

De haven van Scheveningen, welke te allen tijde wel voor bommen en weinig diepgaande loggers, maar voor de meeste loggers der visscherijvloot niet toegankelijk is, is reeds nu, zooveel te meer op den duur, niet in staat om in de behoeften der Scheveningsche visschers te voorzien.

De bouw van een berghaven zou overwintering en uitrusting van de schepen te Scheveningen eenigermate

<sup>1)</sup> N. A. P. is 0,415 M. hooger dan D. P. N. A. P. (Normaal Amsterdamsch Peil), D. P. (Delflandsch Peil).

kunnen bevorderen, behalve in geval de haringvisserij te Scheveningen, gelijk overal elders, zich meer en meer van stoomschepen ging bedienen.

Dit bescheiden resultaat ware niet geëvenredigd aan de voor den bouw van een berghaven gevorderde uitgaaf.

*Bijlage II.* Schrijven van Burgemeester  
en Wethouders aan de Economische Commissie.

Uit dit schrijven blijkt, dat B. en W. de gestelde vraag door de Commissie niet geheel beantwoordt. Zoo lezen we hier o. a.: „Wij troffen in het rapport vele belangrijke gegevens omtrent de bruikbaarheid der haven aan onder de tegenwoordige omstandigheden, maar misten daar een antwoord op de vraag of het aannemelijk is, dat een haven, die toegankelijk is voor weinig diepgaande loggers (dus tenminste voor z.g. Fransche loggers) op den duur zal voorzien in de behoeften der Scheveningsche visschers. De beantwoording dezer vraag hangt, naar wij meenen, niet af van den tegenwoordigen toestand van de Scheveningsche haven, maar van de minimum eischen voor diepgang der schepen, welke voor een winstgevende uitoefening van het visschersbedrijf moeten worden gesteld”.

*Bijlage III.* Tweede advies der Economische  
Commissie van 28 Februari 1910.

In dit tweede advies verduidelijkt de Commissie haar in het eerste advies reeds ingenomen standpunt, door dit in 3 punten saam te vatten:

1°. Voor de Scheveningsche haven is de Fransche logger het meest bruikbare type. Deze logger heeft geladen een diepgang van 10 voet, waarvoor de haven op max. diepte gehouden, te allen tijde toegankelijk is. Deze loggers zijn breed, liggen zeer vast en werken daardoor gemakkelijk. De tonnen-inhoud verschilt zeer weinig bij de dieper gaande loggers.

2°. Het is misschien wel aan te nemen, dat, naarmate de oude loggers met diepgang tot 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> voet door nieuwe zullen moeten worden vervangen, die vervanging zal geschieden door loggers van het Fransche type. Deze overgangstoestand zal zich echter over meerdere jaren uitstrekken.

3°. Er is rekening te houden met de mogelijkheid van een belangrijke toeneming van stoomschepen bij de haringvisserij.

De slotsom van het antwoord der Economische Commissie op de vragen door B. en W. gesteld, is dus, dat een haven, die slechts toegankelijk is voor

bommen en weinig diepgaande loggers, evenmin thans voorziet als op den duur zal voorzien in de behoefte der Scheveningsche visschers, dat wil zeggen, zeer zeker niet, zoolang Scheveningen nog zeilloggers van grooten diepgang heeft, misschien ook daarna niet, wanneer laatstbedoelde schepen niet vervangen kunnen worden door Fransche loggers, maar plaats moeten maken voor stoomschepen.

*Bijlage IV.* Advies der Technische Commissie  
van Januari 1910.

HOOFDSTUK I.

Bezwaren, welke de haven voor de Scheveningsche visschers oplevert.

§ 1. Diepte in de buitenhaven.

Genoemd worden de aanvankelijke en ten slotte de wettelijke diepte. Er bestaat bezwaar tegen de instandhouding van de wettelijke maximum en de gewenschte minimum diepte, deze instandhouding wordt zelfs een practische onmogelijkheid genoemd. De dieptegrenzen verschillen slechts 50 c.M. aangezien de max. toegestane diepte 2.66 M. ÷ N.A.P. en de diepte waarbij pas gebaggerd mag worden 2.16 M. ÷ N.A.P. moet bedragen. Om een laagje zand van 50 c.M. te verwijderen, is men verplicht, zich van een emmerbaggermolen te bedienen, want bij het werken met een zandzuiger ontstaan plaatselijke kuilen, waarmee men tijdelijk over de schreef zou gaan. Het aantal werkdagen in de buitenhaven voor een emmerbaggermolen is te gering om tijdig het, boven het vlak van 2.66 M. ÷ N.A.P. liggende zand te kunnen verwijderen. Vervolgens kunnen bij stormweder zóó aanzienlijke hoeveelheden zand den havenmond binnenkomen, dat deze een aanzanding tot ver boven het vlak van 2.16 M. ÷ N.A.P. in korten tijd kunnen teweegbrengen, ook zelfs wanneer, even te voren, de toegelaten max. diepte van 2.66 M. ÷ N.A.P. nog overal mocht zijn geconstateerd. De dieptegrenzen liggen dus met het oog op de beteekenis van de zandaanvoer bij stormachtig weer, *niet ver genoeg uit elkander*. Het is dus noodig, dat plaatselijk een tamelijk diepe put aanwezig zij, waarin het binnenkomende zand zich kan neerzetten en bergen. Een meer afdoende tegemoetkoming aan het dieptebezwaar, veronderstelt de Commissie te verkrijgen, wanneer men zich aan het Departement van Oorlog tevreden zou stellen met een drempel, zeewaarts zich uitstreckende tot 75 M. bewesten de lijn der Rijksstrandpalen en te onderhouden op de bij de wet vastgestelde max. diepte en wanneer vrijheid zou gelaten worden om het gedeelte der buitenhaven naar



de zijde van den havenmond met behulp van een zandzuiger te houden op een diepte van bijv. 3,30 M. ÷ N. A. P. (overeenkomende met de gemiddelde diepte der zee, vlak voor den havenmond), die landwaarts geleidelijk verminderen zou tot 2,66 M. ÷ N. A. P. Op deze wijze wordt een put gevormd tot berging van het bij stormweder uit zee opdringenden zand.

Vervolgens dient er toe te worden overgegaan om, telkens wanneer het overige deel der buitenhaven op eenig punt van de doorgaande vaargeul tot 2,16 M. ÷ N. A. P. is aangezand, deze over hare geheele opp. tot 2,66 M. ÷ N. A. P. te verdiepen.

### § 2. De deining.

In het voorjaar van 1906 heeft de Deinings-Commissie op drie waarnemingspunten, gelegen achtereenvolgens aan den mond van de buitenhaven, in den toegang tot de binnenvoorhaven aan de Zuidzijde, en in den toegang tot de binnenhaven aan de westzijde op en nedergangen van het water waargenomen van niet minder dan respectievelijk 30,25 en 20 d.M.

De deining is echter in den laatsten tijd aanmerkelijk verminderd, hetgeen, volgens de meening van de T. C. in verband staat met de verondieping van de buitenhaven en vermoedelijk het gevolg is van vermindering van de diepte in zee voor den havenmond.

De T. C. is er op bedacht geweest, ook omtrent de horizontale componenten der deining, de zoo hinderlijke haling en schieting, waarnemingen te doen, ten einde, zoo mogelijk, de juistheid van theoretische beschouwingen betreffende het deiningsverschijnsel daaraan te kunnen toetsen. Het te weinig voorkomen van haling en schieting gedurende het geheele tijdperk der werkzaamheden der T. C. was echter oorzaak dat de poging in die richting tot geen uitkomst leidde.

De binnenhaven (concludeert de T. C.) moet wegens hare blootgesteldheid aan de deining — geheel in overeenstemming met het algemeen gevoelen — ongeschikt worden verklaard om aan een groot aantal, dicht bij elkaar gelegen visschersvaartuigen, gedurende het winterseizoen behoorlijke berging te verschaffen.

### § 3. Beperkte ruimte.

Andere bezwaren van de binnenhaven komen voort uit hare beperkte ruimte met betrekking tot de eischen van het bedrijf. De Scheveningsche vloot bestaat thans uit ongeveer 325 vaartuigen, waarvan twee derde loggers. De overige zijn bommen, welke in den laatsten tijd bijna alle van een kiel zijn voorzien. In aanmerking nemende, dat voor de pontons, de sleepbooten, het baggermaterieel en de garnalenbooten en schokkers plaats moet open blijven en evenzoo eenige doorvaart-

ruimte tusschen de duc d'alven gewenscht is, blijkt het niet mogelijk aan 325 vaartuigen behoorlijk ligging in de binnenhaven te geven. Hoogstens zouden bij voldoende rustig water, 70 pCt. ervan daarin geborgen kunnen worden.

Wat het gewone zomerbedrijf aangaat, zoo is het de Commissie uit de ontvangen inlichtingen niet overtuigend gebleken, dat het met het noodige overleg niet mogelijk zoude zijn de vloot van het oogenblik, zoowel voldoende ligruimte in de haven, als voldoende ruimte voor laden en lossen op den wal te verschaffen.

## HOOFDSTUK II.

Middelen ter voorziening in de bezwaren van onvoldoende diepte en van deining.

### § 4. Tegemoetkoming aan het dieptebezwaar.

De Technische Commissie geeft B. en W. in overweging om, ter plaatse waar zulks behoort, krachtig aan te dringen op spoedige tot stand koming van de reeds genoemde wetswijziging.

### § 5. Verband tusschen de bezwaren van deining en onvoldoende bergruimte.

De Technische Commissie neemt een ander standpunt in dan haar voorgangster, de Deiningscommissie. Deze laatste kwam tot een ontwerp, waarbij, door den aanleg van een tweede, meer binnenwaarts gelegen havenbasin, het verlangde oppervlak van kalm water op bevredigende, zoo niet afdoende wijze werd verschaft, tegelijk met nieuwe gelegenheid tot lossen.

Lettende op de geldelijke zijde van het vraagstuk zal de T. C. onderzoeken of met betrekkelijk geringe kosten, door uitvoering van werken van meer bescheiden aard dan de reeds voorgestelde, de deining op bevredigende wijze kan worden gekeerd, waarmede dan tevens bereikt zou zijn dat de ruimte, die de bestaande binnenhaven biedt, beter dan thans tot haar recht kwam.

### § 6. Werken tot beteugeling der deining.

De buitenhavenmond te Scheveningen is, vergeleken bij andere visschershavens, zeer ruim.<sup>1)</sup> Maar de mond ligt tegelijkertijd zoo dicht bij de strandlijn, waardoor het binnenkomen meestal groote behoedzaamheid vordert, dat het niet verwonderen kan, dat nog niemand heeft durven voorstellen den buitenhavenmond te vernauwen met het oog op een daarvan te verwachten, evenredige vermindering van de binnentredende deining.

<sup>1)</sup> Zie hierover de reeds vermelde voordracht door den ingenieur Van Voorst Vader, gehouden in de Vereeniging voor Handel, Nijverheid en Gemeentebelangen op 30 Jan. 1908.

Anders staat het evenwel met den 60 M. breeden toegang van de buitenhaven naar de binnenvoorhaven. Wel is ernstig gedacht aan vernauwing hiervan door dwarsschermen of door het uitbrengen van convergerende dammen, waardoor de breedte van dezen toegang tot 45 M. zou worden teruggebracht.<sup>1)</sup> De bekleedingsmuren, welke dezen toegang begrenzen, zijn steil en buitenwaarts omgebogen, wat aanleiding geeft tot vrij hevige waterbeweging. Door het uitbrengen van hoofden zou die woeling worden buitengesloten, hetgeen wellicht op zich zelf een kalmeerenden invloed zou kunnen hebben op het water in den doorgang.

De T. C. meent zich echter *ook hier* op nautische gronden van een voorstel tot vernauwing te moeten onthouden.

De noordelijke bekleedingsmuur van de binnenvoorhaven is, ter wille van een gemakkelijken invaart naar de eigenlijke binnenvoorhaven, over ongeveer 75 M. lengte afgeschuind. Deze afschuining draagt op zichtbare wijze ertoe bij om de binnentredende golf naar den mond van den toegang tot de binnenvoorhaven te geleiden. Om dit te ontgaan werd reeds door de Deinings-Commissie het voorstel gedaan om, wanneer men voorloopige voorzieningen wenschte te maken over te gaan tot den bouw van een geleidingswerk, dat zou bestaan uit een viertal uitgebouwde schermen, die te zamen de deining gedeeltelijk zouden breken en zuidwaarts afwijzen.

Thans ziet men het deinende water, dat zich langs de bestaande afschuining voortplant, hevig stooten tegen den steil opgaanden muur, die den toegang naar de binnenvoorhaven aan de zuid-oostzijde begrensd.

De T. C. verwacht van een dergelijk werk, door de D. C. op f 36.000 geraamd, een gunstigen invloed op den toestand van het water in den toegang naar de binnenvoorhaven en dus ook in de binnenvoorhaven zelve. Dien gunstigen invloed acht de T. C. voor het aangegeven bedrag niet te duur gekocht, zoodat zij de uitvoering ervan in overweging geeft, afgescheiden van andere werken, die tevens voor onmiddellijke uitvoering in aanmerking komen.

De toegang tot de binnenvoorhaven is 40 M. wijd en 80 M. lang. Met betrekking tot het denkbeeld van vernauwing van dezen mond van 40 M. tot 30 M. verwachtte de Directeur der Visschershaven daarvan geen overwegend bezwaar. Toch heeft de D. C. ervan afgezien wegens het door haar gedeelde algemeene gevoelen van afgevaardigden van de Permanente Commissie uit de Reederij, dat nl. die vernauwing, met het oog op de scheepvaartbelangen, niet in die mate kan geschieden, dat de deining er op noemenswaardige wijze door zou worden verminderd.

<sup>1)</sup> Zie noot vorige bladzijde.

Verder gaande dan de Directeur der Visschershaven ziet de T. C. geen bezwaar in een door remmingwerken aangewezen vernauwing tot 25 M. in den 80 M. langen toegang tot de binnenvoorhaven.

Deze vernauwing wenscht de T. C. blijvend te zien aangebracht, in verband evenwel met een verdere afsluiting van de binnenvoorhaven op een wijze als in het volgende hoofdstuk wordt uiteengezet.

V. D.

(Wordt vervolgd.)

---

## Toren van de Nieuwe of St. Ursula-Kerk te Delft.

6 Sept. anno 1396.

Als dat hoich Choir mitten Cruyswerck al volmaect, ende betaelt was, soe is corts dairnae begonnen een Tooren an het Westende der Nieuwe Kercke te setten, en worde die eerste steen op dese Dach geleit, van vier Raetsluyden van der Weth der stede van Delft, als Arent Vrydachssoon, Jacob Bartholomeussoon, Jacob Van Bleiswyck, ende Hendrick Bogghe.

Hondert jaar later op die selfde Dach was die Tooren gereet en worde het Cruys dair op geset door Augusteyn Claessoon, ende die Musisiens waren dair oeck op, ende men sonck dair Te Deum Laudamus.

Sedert die Opbouwinge van die Tooren had sich noit iemand gequetst.

(Zie nevenstaande plaat).

---

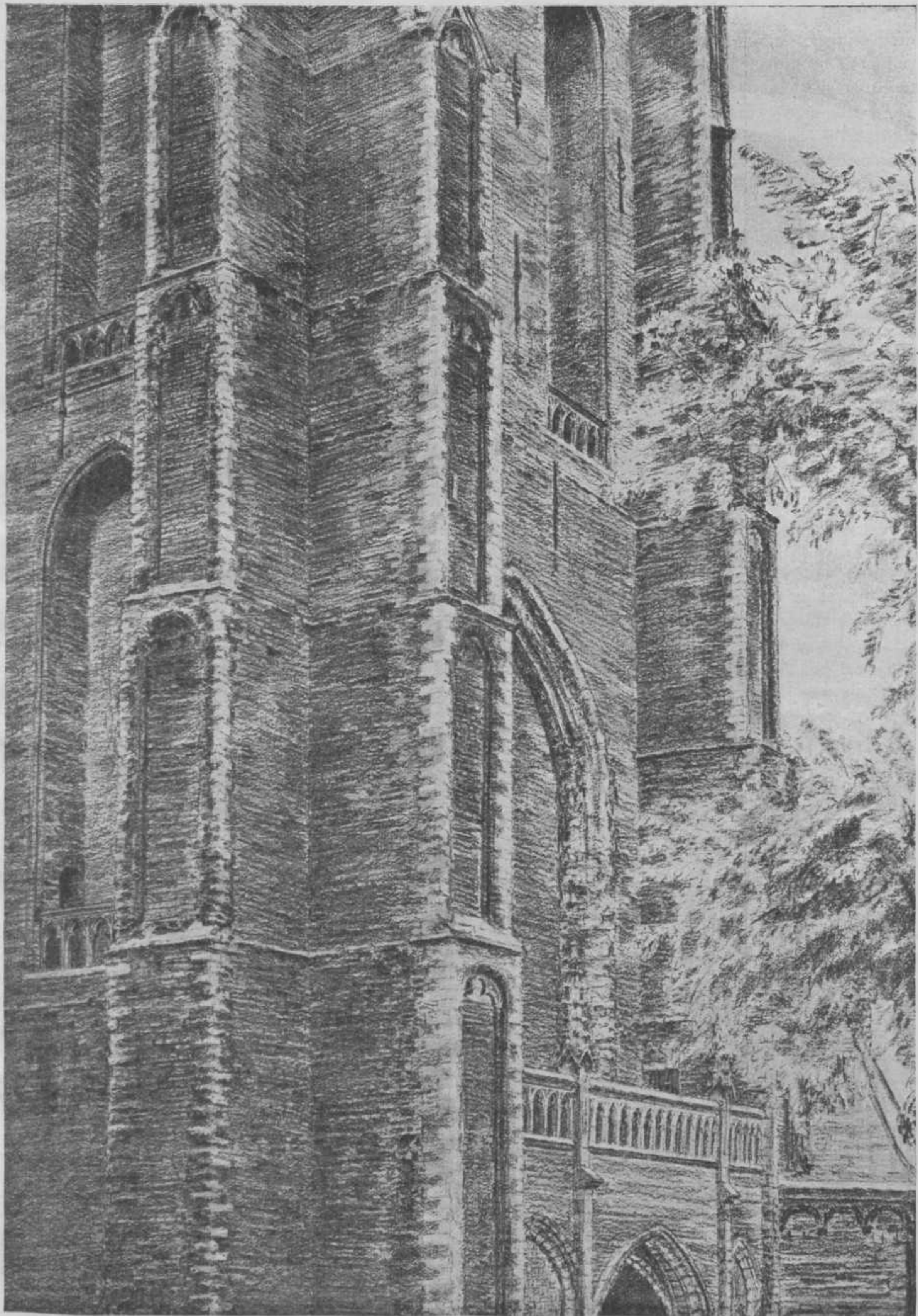
## Iets over de hedendaagsche Architectuur.

Hoewel reeds herhaalde malen over de hedendaagsche Architectuur geschreven is, van welke geschriften door vele der Studenten B. I. met belangstelling is kennis genomen, zoo waag ik het toch deze zoo belangrijke kwestie nog eens aan te roeren.

Waar zich in alle landen een krachtig leven ontwikkelt om te komen tot een gezonde Architectuur, daar is dat niet zooals zoovele willen doen uitkomen, dat de ontwerper het schoone der Ouden niet voelt, begrijpt of kent, en zodoende oogenschijnlijk onafhankelijk van dit Oude zijn ontwerpen maakt.

Oogenschijnlijk zeg ik, want den toeschouwer is niet bekend, dat de voorstudies meestal over de klassieken gingen.

Deze beoordeeling van het publiek is zeer goed te begrijpen, daar het meerendeel en somwijlen het toonaangevende gedeelte, niet in staat is het fijne sumblieme



en waarachtige der voortbrengselen der moderne beschaving te beoordeelen en te genieten.

Het groote verschil der hedendaagsche Bouwkunst met die van eenige twintigtallen jaren terug en ouder, is hoofdzakelijk gelegen in de grondidee waarvan de ontwerper uitging.

Vroeger was alles belust op Rijkdom van vormen en dit bracht overdaad mee en langzamerhand werd het bouwwerk een toevluchtsoord voor ieder soort kunstenaar. Beeldhouwers overlaadden den gevel, zoodat de hoofdgedachte welke van ieder gebouw uit moet gaan, zooals het uit den gevel opmaken van bestemming, inrichting, enz. der bouwwerken, geheel verdrongen werd en het oog slechts gevestigd werd, dan op dit onderdeel, dan op dat, waarvan het eene al fraaier was dan het andere. Van de gevel werd dus louter een stuk paradewerk gemaakt.

Niet dat de gevel niet mooi was, verre van dien, maar het was geen architectuur.

Door vele bouwkunstenaars wordt deze uiting dan ook beschouwd als een fijne delicate omhulling van het gebouw, meer bewonderd om de fijne technische, geestige en vaak ingenieuze oplossingen der moeilijkheden, dan wel gewaardeerd om het geheel als logisch constructief architectonisch werk.

Dat ligt vooral in het teeken van den tijd. Deze vliegt te snel om alles te omslingeren en in te wikkelen in een waas van schijn. Vooral tegenwoordig in den tijd der realiteit kan men op het gebied der kunst niet waar genoeg zijn.

Vele, der ouden richting toegedaan, beweerden, dat het louter gemakzucht was en onkunde welke den ontwerper der moderne richting deed uitgaan, maar zij weten niet, dat het zeer veel studie vereischt en zelfs veel meer, dan om een klassiek bouwwerk tot stand te brengen. Juist het waarachtige spreekt uit vele onzer nieuwe gebouwen en dit is een resultaat verkregen na langdurige en met liefde volgehouden studie.

Om bijvoorbeeld een gebouw te noemen dat sterk aan kritiek onderworpen wordt: De Nieuwe Beurs, van den heer H. P. Berlage.

De Architect had veel gemakkelijker dit ontwerp in z.g. klassieke stijl uit kunnen voeren. Overal waren details te vinden en met behulp van een grondige bestudeering der klassieken zooals de heer Berlage gedaan heeft, kon de ontwerper zeer gemakkelijk een gebouw in elkaar zetten dat meer naar het idee van het groote publiek was, maar dat niet strookte met de beginselen van hen die krachtig werken om tot een beteren gezonden toestand op Architectuurgebied te komen.

Om eenigszins duidelijk te maken, wat voor personen, welke de nieuwe ideeën toegedaan zijn, deze soort Architectuur der Ouden voor indruk maakt, toegepast

voor nieuwe gebouwen, haal ik u een voorbeeld aan.

Zekere heer X, op een groot buiten wonend, geheel onder invloed nog van oude en verouderde familie tradities, wordt op een reis overtuigd van het gemak, en genoeg van een auto en besluit om een chassis te koopen. De verschillende carrosserien vindt hij niet mooi genoeg en zal er zelf wel een, hem passend lijkende carrosserie, op laten maken.

Als voorbeeld neemt hij een gala kales welke hij nog onder familie eigendommen heeft en niet lang daarna is de wagen klaar.

Op de voorste bank zijn koetsier, gepoederpruikt en witte beenen en fluweelen strikken op de lage schoenen, met zijn handen waarmede hij gewend is de leidsels van een vurig vierspan te mennen op het stuurrad.

Zoo iemand zou toch voor ontoerekenbaar beschouwd worden.

Eenigszins hetzelfde is het met de toepassers der ouden, want hoeveel gebouwen wier architectuur dateert uit de 17<sup>e</sup> eeuw zijn niet ingericht naar de laatste uitvindingen.

Gebouwen met Reusachtige 17<sup>e</sup> Eeuwsche schoorsteenen bovendaks wanneer de verwarming centraal is en dan voorzien van lift, electrisch licht en andere moderne toepassingen.

Neen dit is niet de waarheid welke in de Architectuur ten grondslag moet liggen.

Het is als een maskerade.

Het groote verschil is nu dat de hedendaagsche Architectuur uitgaat van het idee Ruimteschepping Ruimtebegrenzing.

De vereischte verlichting en noodzakelijke onderdeelen geven de plaats van de verschillende motieven aan.

Niet dat er niet meer mag zijn dan het hoog noodige dat volstrekt niet, maar alleen zoo, dat de geaardheid van den bouw uitwendig steeds de overhand houdt, zoodoende zal men er geen last meer van hebben dat men inplaats van een huis met ramen een gebouw aantreft van ramen met hier en daar een strookje steen de zoo verwenschte „Raamarchitectuur”.

Daar nu de ideeën, welke zoo krampachtig aan de ouden vasthouden, bij zeervelen der Stud. B. I's nog als de eenige waren worden beschouwd, zoo is de hoop welke heeft voorgezeten bij het schrijven van dit opstel wel deze, dat de stud. B. I. zich meer reenschap gaan geven van het essentiele en logische, dat bij het ontwerpen vooropgesteld moet worden, maar met grondige bestudeering van de vele prachtwerken der ongeevenaarde kunstenaars uit het verleden.

Bovendien bedenke men dit, dat in ieder land, de Architectuur in het bijzonder en de kunst in het algemeen een uiting moet zijn van de geaardheid van het volk en heusch, indien men het gros der bouw-

werken van den jongeren tijd beschouwd, dan merkt men onwillekeurig, dat de hedendaagsche copeisten architectuur een geheel andere indruk geeft dan de Volksaard is. Indien een vreemdeling hiernaar een oordeel gaf van ons kleine volk, dat eertijds aan de spits der kunstbeschaving gestaan had, dan kwam het neer op energielooz, en niet in staat zelfstandig iets goeds te scheppen.

Dat er onder de moderne bouwwerken veel verschil is, spreekt vanzelf; er zijn er die niet op schoonheid kunnen roemen, maar heeft niet iedere kunstuiting deze verschijnselen in het leven geroepen.

Als voorbeeld denke men aan de schilderkunst. Hoeveel schilders, die een eigenrichting toegedaan waren maakten geen minderwaardige stukken, alvorens den toeschouwer in bewondering te doen stilstaan?

Dat men deze mislukkingen niet als bewijsstukken langs den weg vindt, ligt in den aard der kunstvoortbrengselen, daar een niet voldoende schilderstuk direct weg te nemen is en te onttrekken is aan het kritische oog van den beschouwer.

Geheel anders is het met de bouwkunst, waar ieder voortbrengsel, zich niet zoo gemakkelijk doet wegnemen. Dit heeft ook zijn voordeel, want hoeveel kan men niet leeren uit misgrepen van anderen.

Dat er een vooruitgang en streven tot volmaking is kan men met bewijzen staven. De Architect Berlage liet ten duidelijkste blijken, dat het werk nog steeds volmaakter en beter kan worden gemaakt. Men denke slechts aan de Gebouwen der Ass. M<sup>v</sup>. de Nederlanden, te 's-Gravenhage en Amsterdam. Tijdens uitbreiding dezer perceelen werden aan de reeds bestaande gedeelten tal van wijzigingen aangebracht.

Nu ligt het voor de hand dat de studeerenden in de Bouwkunst zich ook rekenschap dienen te geven van het streven der voormannen op Architectuur gebied, en trachten zich in te werken in den gedachtengang welke den ontwerper heeft geleid om te komen tot het zichtbare resultaat.

Vele zullen dit pas na volbrachte studietijd doen doch dit zou voor hen een groote teleurstelling zijn

Juist in den Studietijd zoo geheel vrij en zonder dwang in bepaalde richting zijn scheppingen voor te bereiden en dan zijn resultaat met collega's bespreken,

doet veel meer, dan een later tusschen beslommeringen van allerlei aard door neergeteekende ideeën.

Voor al het gemeenschappelijk bestudeeren en bespreken van ontwerpen kan ons brengen tot een goed inzicht en ons behoeden voor overdreven phantasie. Het ontwikkelt het gevoel en brengt het tot begrijpen wat in goede ware Architectuur ten grondslag moet liggen. Dan is het mogelijk later logische projecten te maken zonder bepaalde „stylnachvolgerei”.

Amsterdam, Aug. 1911.

---

## Berichten en Mededeelingen.

---

### CIVIEL- EN BOUWKUNDIG GEZELSHAP „PRACTISCHE STUDIE”.

#### Buitenlandsche Excursie.

Bij genoegzame deelneming zal een 6-daagsche excursie plaats hebben.

Bezichtigd zullen worden:

de nieuwe havenwerken en brug te Ruhrort;

Schwebbahn te Elberfeld;

Stuwdam en Wilhelmsbrücke te Remscheid;

Steengroeven te Niedermendig en Plaidt (Ahrthal);

de werkplaatsen van Cockerill te Luik;

de Carrières van van Roggen te Sprimont bij Luik en ten slotte:

de Quenastgroeven ten Zuiden van Brussel.

Vermoedelijk zal de excursie van Maandag 11 Sept. — Zaterdag 16 Sept. of van Maandag 18 Sept. — Zaterdag 23 Sept. duren.

De kosten (met inbegrip van verblijfkosten) zullen f 37.50 zeker niet te boven gaan.

Hun, die aan de excursie wenschen deel te nemen, wordt verzocht zich uiterlijk 15 Augustus met naam en voornamen voluit (voor de collectief biljetten) bij den heer D. J. van Aalst (Laan van Meerdervoort 279) op te geven.

Aan hen zullen dan ook de nadere gegevens verstrekt worden.

De Voorzitter, w. n. Secretaris.

D. J. van Aalst.

---

