

TECHNISCH STUDENTEN-TIJDSCRIFT

HALFMAANDELIJKSCH TIJDSCRIFT,

onder Redactie van:

V. DISSELKOEN,
C. H. SCHWAGERMANN,
A. VAN DEN HONERT,
A. ROORDA,
S. TIJMSTRA Fzn.,
B. STEPHAN,
H. G. J. A. VAN SWAAY,

Civiele faculteit,
Bouwkundige faculteit,
Mijnbouwkundige faculteit,
Scheepsbouwkundige faculteit,
Scheikundige faculteit,
Werktuigkundige faculteit,
Electrotechnische faculteit,

Laan van Overvest 40.
Schiedam.
Van Leeuwenhoeksingel 18.
Oude Delft 128a.
Voorstraat 38.
Oude Delft 206.
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. 19. 15 September 1911.

Alle berichten en mededeelingen zijn buiten
verantwoordelijkheid van de Redactie.

Inhoud.

Mededeelingen van de Redactie.

Landhuis te Schagen, architect: J. de Bie Leuveling
Tjeenk, cand. *B. I.*

De Techniese Hogeschool en de Nederlandse taal,
door St. van Schaik.

De Scheveningsche Visschershaven (vervolg), door V. D.
Brief uit Brugge, door P. C. Korteweg.

De Maasconcessies getoetst aan hetgeen het buitenland
leert, door L. J. C. van Es Jr., cand. *M. I.*

Naar aanleiding van „Iets over hedendaagsche Archi-
tectuur”, door C. H. S.

Havenuitbreiding van Amsterdam, door J. Bardet.

Reorganisatie van de Handleidingen Vereeniging.

Vragenbus.

Boekbespreking.

Berichten en mededeelingen.

MEDEDEELINGEN VAN DE REDACTIE.

Zij, die zich vóór 15 Oct. a. s. abonneeren ontvangen
de tot dien datum verschijnende nummers gratis.

Banden voor den 1en Jaargang zijn bij de Firma Walt-
man à 60 cent verkrijgbaar.

De volgende nummers zullen weer op den 1en en 15en
van iedere maand verschijnen.

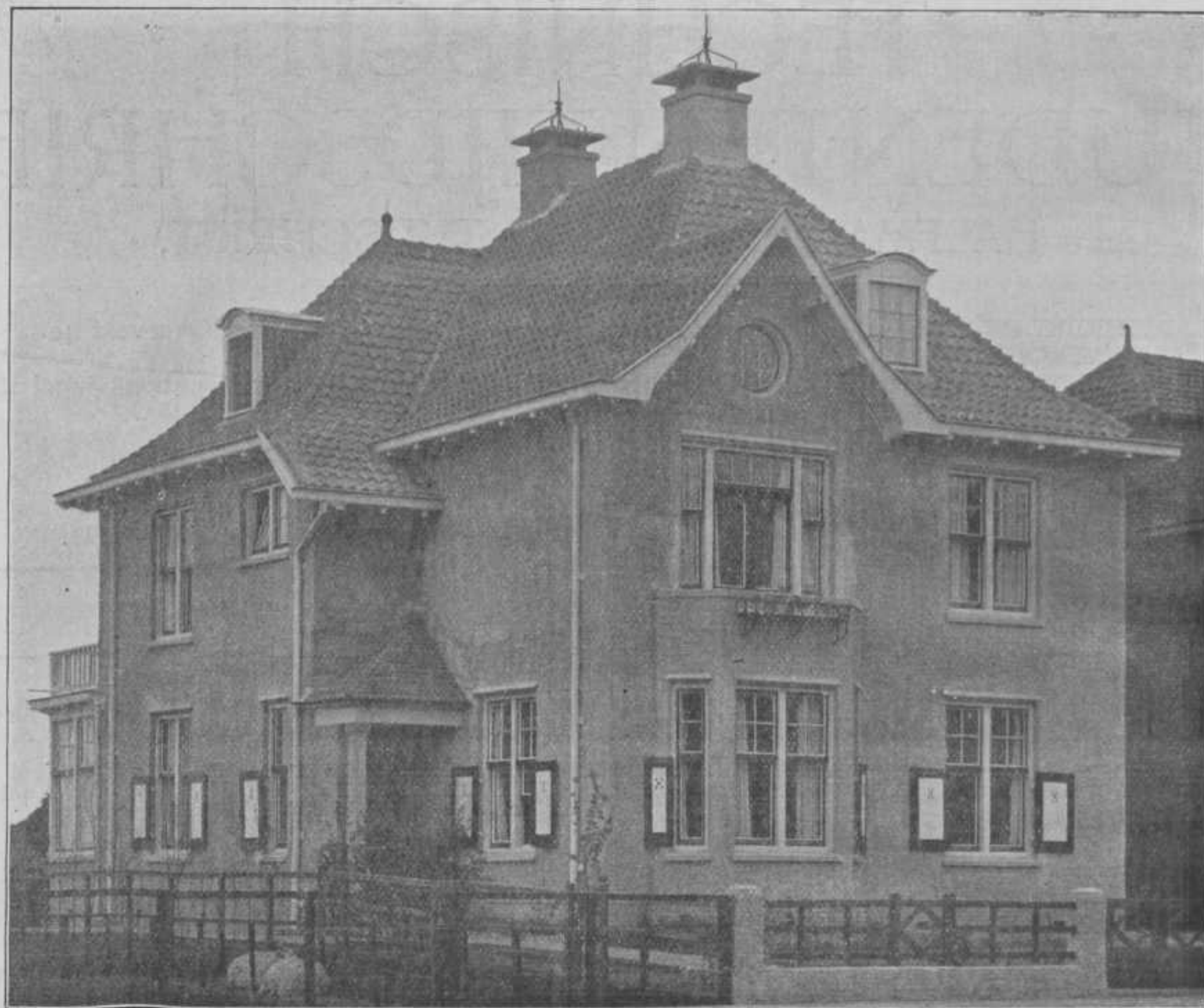
Wij vestigen er de aandacht op, dat we voor belang-
rijke verslagen van hen, die practisch gewerkt hebben
gaarne plaats ter beschikking stellen. Eventueele foto's
of teekeningen kunnen mede opgenomen worden.

Door uitstедigheid der redacteuren voor de werktuig-
kundige, electrotechnische en scheepsbouwkundige facul-
teit, kunnen de tot die faculteiten behorende artikels
nog niet worden opgenomen.

Landhuis te Schagen.

Architect: J. DE BIE LEUVELING TJEENK, Cand. *B. I.*

Voor den burgemeester der gemeente Schagen moest
een eenvoudig landhuis ontworpen worden op een
strook grond 15 × 65 M. Daar aan de N.-zijde was
aangebouwd, was het aangewezen den gevel op 2 M. van
de scheiding en daar het trappenhuis te projecteeren,
terwijl de ingang op het Oosten kwam te liggen, opdat
men vanuit die richting van het station komende het
interessantste beeld zou krijgen en de ingang voor den
bezoeker duidelijk was aangegeven. Wegens het smalle
terrein werd zooveel mogelijk in de diepte ontworpen;
alle breedtematen der vertrekken werden tot een goed
minimum beperkt.



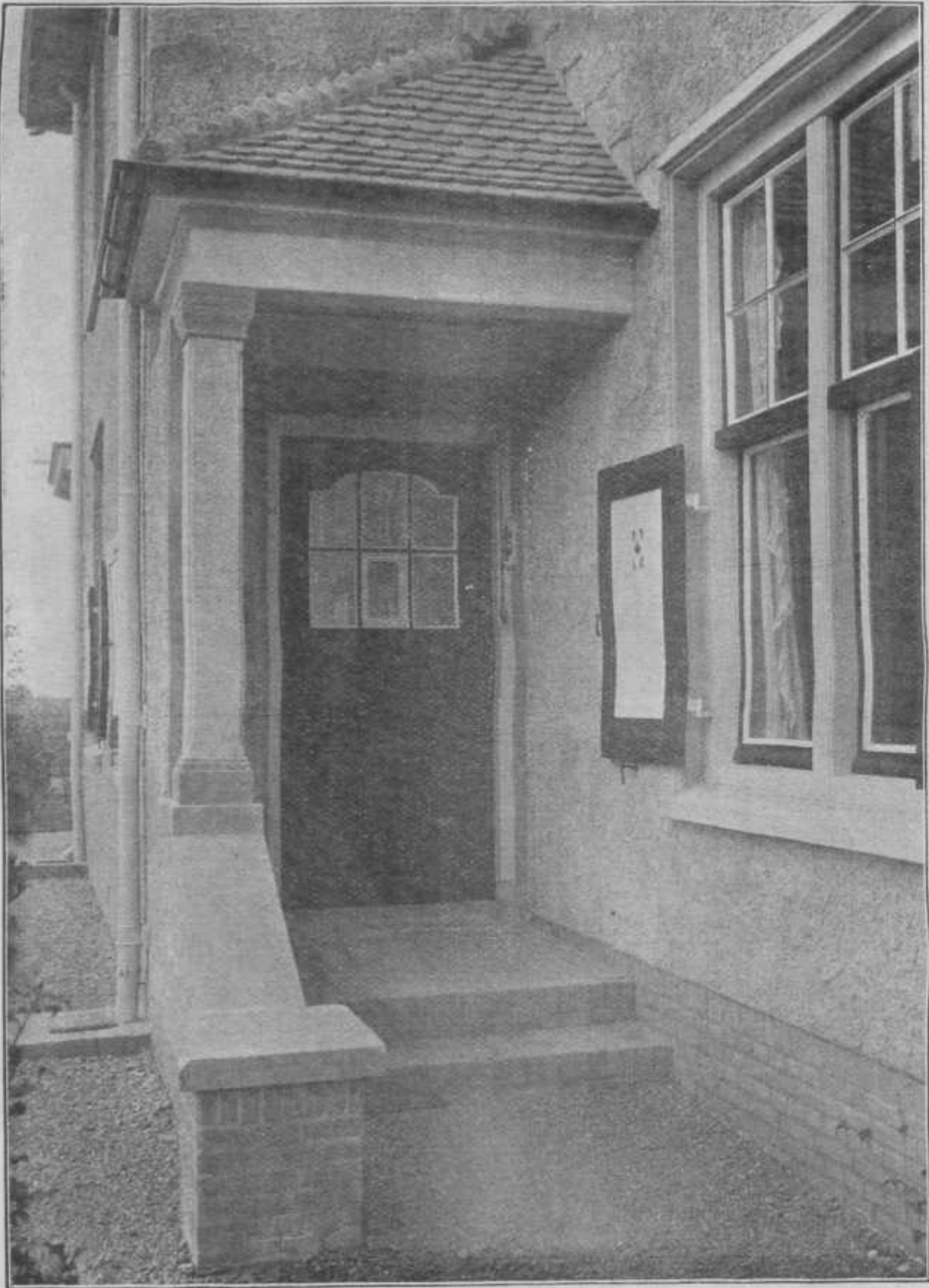
De vertrekken zijn gegroepeerd om een hal van zeer bescheiden afmetingen; het oorspronkelijk plan hier een gezellig zitje met haardvuur te maken, moest wegens overschrijding der bouwsom worden opgegeven 't zou in een dergelijk eenvoudige opgave misschien te veel importantie hebben gekregen. Aan de voorzijde liggen de ontvangkamer met erker en de kamer van den burgemeester, door een deur in verbinding, aan de achterzijde de eetkamer met serre en de keuken, waartusschen een provisiekamer en portaaltje, zoodat de bediening niet door de hal behoeft te geschieden. Op de eerste verdieping zijn gelegen de groote slaapkamer in verbinding met de badkamer en deze weer met de kinderkamer, verder twee logeerkamers en een garderobe. Deze verdieping is ook geheel opgebouwd, niet in de kap, welke alleen ruimte laat voor twee dienstbodenkamers en zolder.

Onder de keuken ligt de kelder, die volgens de eigenaardige bepaling in de bouwverordening, hoewel de grond heel goed was, een z.g. drijvende kelder moest worden, waardoor m.i. onnoodig voor $\pm f 600$ extra in de grond verwerkt moest worden.

De verdiepingshoogten zijn voor de beg. grond

3.42 M. voor de 1^e verdieping 3.23 M. vloer tot vloer. De buitenmuren zijn eensteens miskleurig hardgrauw, dik bepleisterd in grotwerk met een weinig kiezel; na eenige maanden zal het gesilikaat worden om een aangenamer en meer effen tint te krijgen. Het dak, dat getracht is eenvoudig, goed beschuttend uit te drukken met goten die 0.65 M. oversteken, is gedekt met 100de verbeterde Oud-Hollandsche pannen van de firma van Oordt te Oudshoorn. Het kapje boven de ingang wordt gedragen door een zuiltje van Medard zandsteen, verder is geen natuursteen toegepast. Wegens de wind die bijna voortdurend in dezen streken waait, werden geen draai- maar schuiframen toegepast, de bovenlichten daarbij omlaag schuivend. Het trapraam heeft eenvoudig glas in lood met de wapens van Schagen en Noord-Holland, uitgevoerd in de ateliers Gips in den Haag.

De vestibule en hal zijn in witte matverf gehouden de vloeren, traptreden en leuning in gebeitst Amerik grenen hout. De kamer van den burgemeester en de eetkamer, werden met het oog op officieele ontvangsten eenigszins deftig gehouden in donker gebeitst vuren met dito balkzoldering, de overige vertrekken in lichte

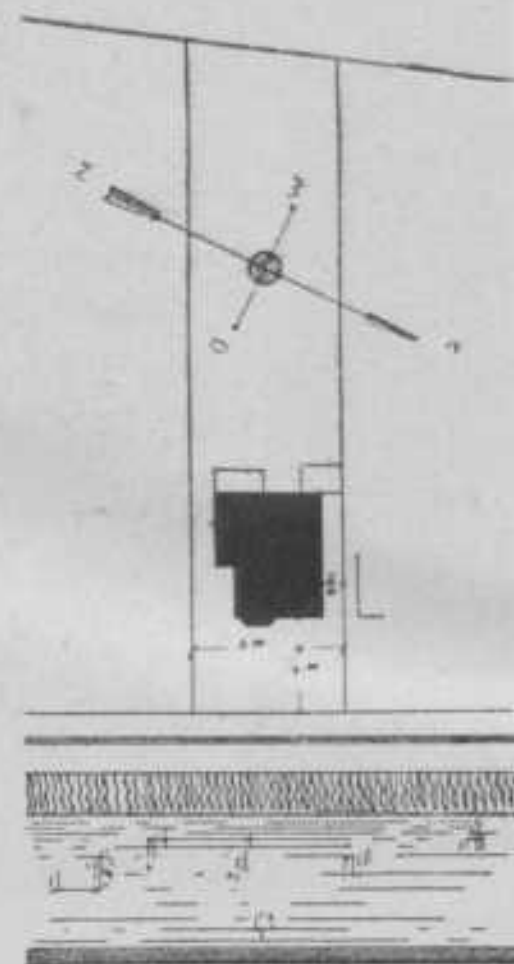




VOORGEVEL.

dit kwam goedkooper dan het eenvoudigste ijzeren hek op solieden voet en geeft een m.i. aangenamer begrenzing van het erf.

Het werk is uitgevoerd door den aannemer J. Keesman te Schagen voor



SITUATIE 1 A 500.

kleur geschilderd. Het buitenverfwerk is gebroken wit met donkergroen. Eenige vloeren zijn van doloment. Daar boren wegens een onder Schagen loopende zontaar tot geen goed resultaat zou leiden, werd de watervoorziening geregeld door twee reservoirs op zolder, een voor 't water uit een welput ten dienste van closets en spoelwater, de andere met filtreer voor regenwater uit een groote regenbak; de bouwverordening bevatte hierover weer een onbegrijpelijke bepaling n.l. dat geen looden buizen met tinvoering, dus gegalv. ijzeren moesten worden gebruikt.

Het hekje is in overeenstemming gehouden met het huis, peilers van beton met grotwerk, waartuschen een gecarbolineerd grenen hekje;

ongeveer f 14500 (dit is $\pm f$ 9.— per M³. waarbij in aanmerking dient genomen dat het vervoer vanaf Alkmaar zeer kostbaar was) 15 October begonnen, kon het landhuis op 1 Mei betrokken worden.

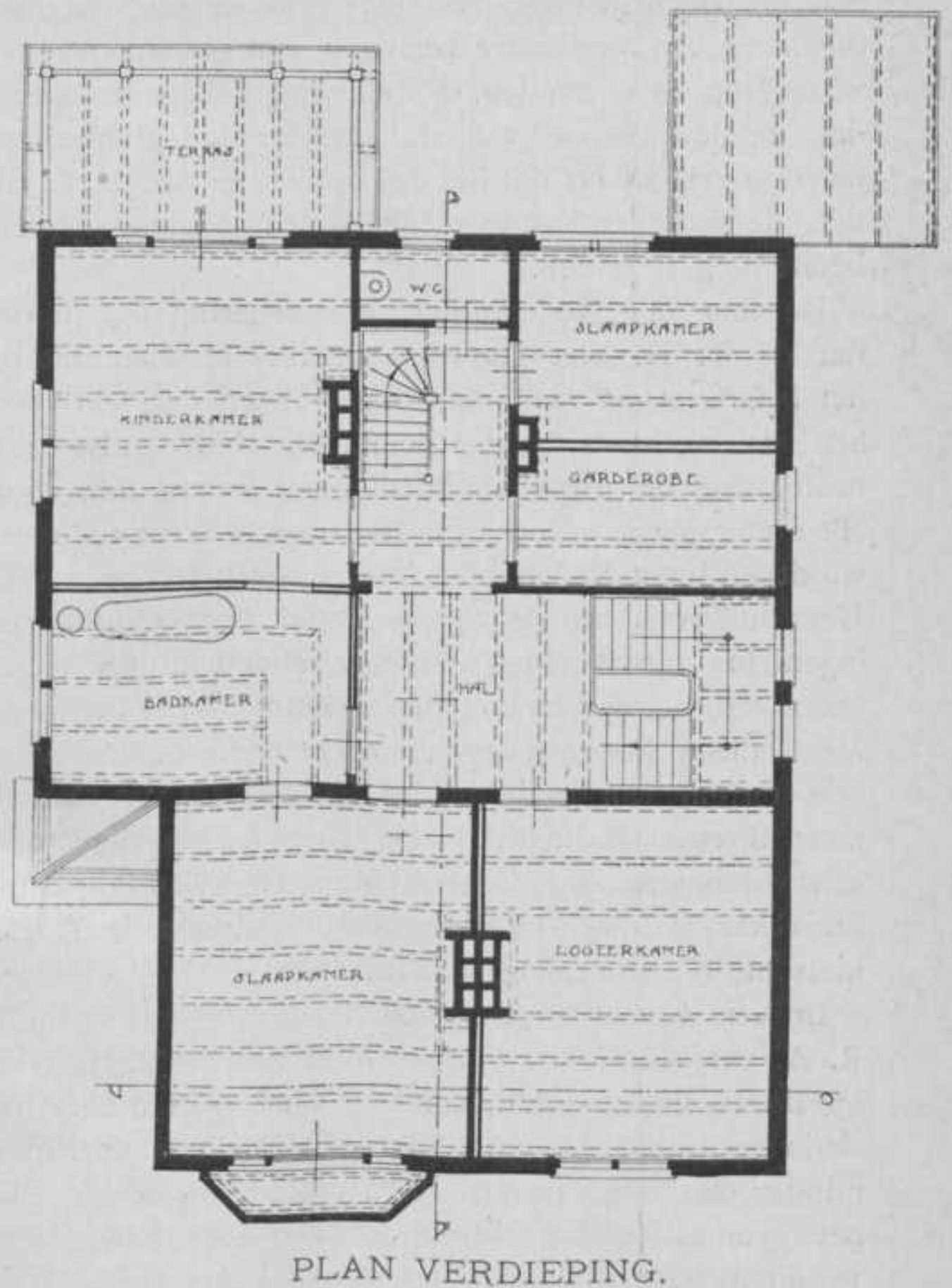
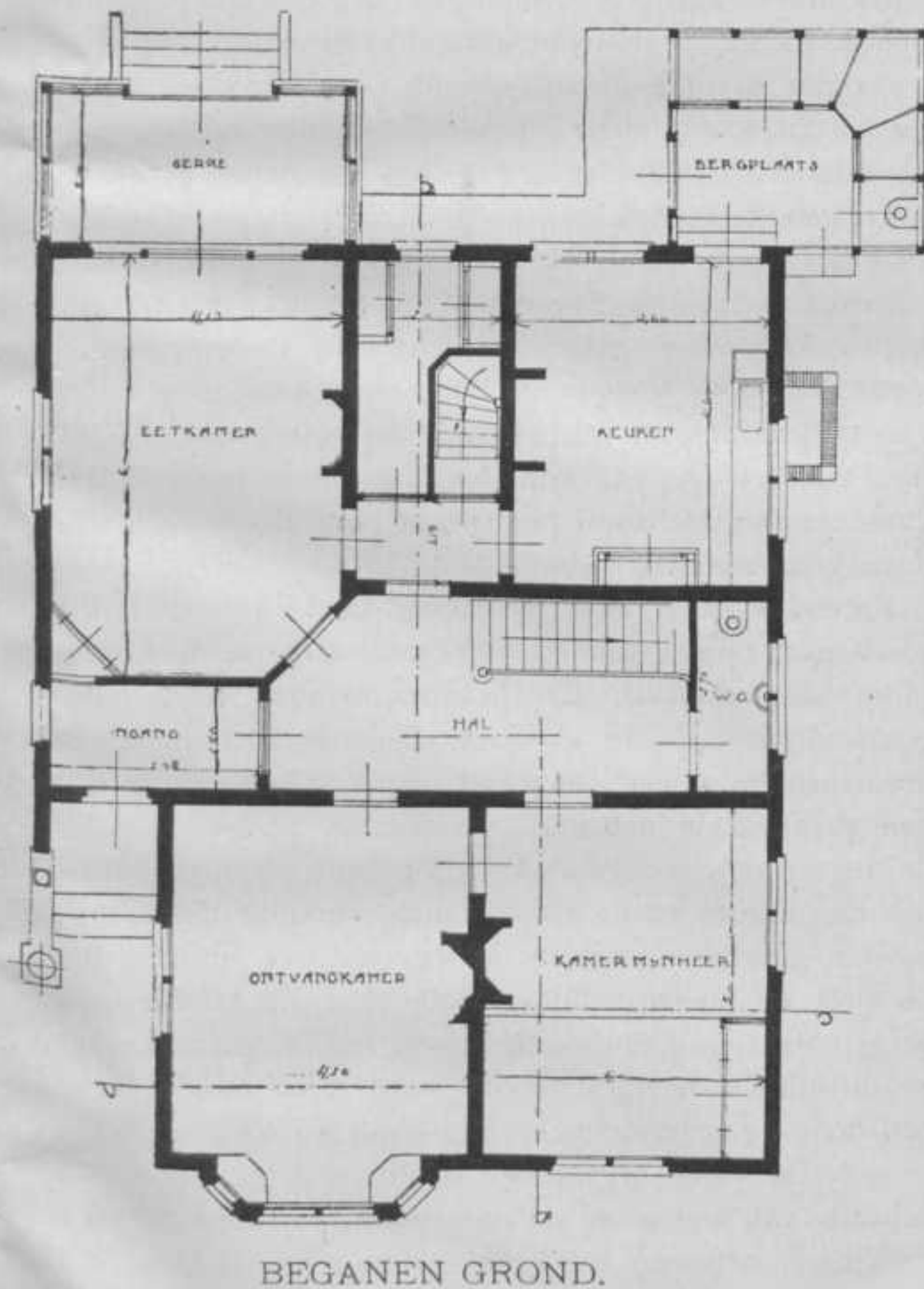


Z. O.-GEVEL.

Bovenstaande uitvoerige inlichtingen geven, met de bijgaande teekeningen en foto's een duidelijk beeld van het project. Wat de indeeling van het gebouw betreft deze is praktisch-economisch en getuigt evenals de raamverdeling in de gevels van de modern-rationalistische architectuur opvatting van den bouwmeester. Een rationalisme dat de bouwmeester echter niet in alles streng heeft doorgevoerd. Waar wij in de snijpunten der schildvlakken van het dak de verschillende stookplaatsen van het gebouw gecombineerd tot uitdrukking zien gebracht, willen wij er op wijzen dat dit uit constructief en architectonisch-esthetisch standpunt beschouwd wel wat nader overweging had verdiend evenals het bepleisteren der buitenmuren, hoe schilderachtig dit laatste bij een landhuis ook moge doen.

Resumeerend kunnen wij zeggen dat het gebouw ons een goeden indruk geeft van den beschaafd artistieken aanleg van den jongen bouwmeester en wenschen wij hem geluk met zijn eerste oeuvre van toegepaste bouwkunst.

C. H. S.



De Technische Hogeschool en de Nederlandse Taal.

In de afleveringen van 15 Julie en 29 Julie van „De Ingenieur,” wordt onder het bovenstaande opschrift een kwestie besproken, die wel niet van wereldschokkende betekenis is, maar waarin de T. H. zo nauw betrokken wordt, dat de aandacht der studenten erop dient gevestigd te worden.

Een hooggeleerd „Nederlander” opent het vuur door te betogen dat aan de T. H. les gegeven wordt in het Spaans, maar dat voor de Nederlandse ingenieur zijn eigen moedertaal van veel meer belang moet worden geacht dan het Spaans; dat de kennis van die moedertaal bij de meesten maar dunnetjes is, getuige de vloed van germanismen en andere vreselikheden, die zo vaak aan door technische hand bestuurde pennen ontvloeien; dat het ongetwijfeld op de weg der T. H. en zijn Curatoren en Senaat ligt de aanstaande ingenieurs in dit opzicht op een betere weg te leiden.

In de gedachtegang van „Nederlander” doorgaande

zou ik willen betogen dat het voor de Nederlandse ingenieur van veel meer belang is een gezonde levenswijze erop na te houden, dan elke dag kollege te lopen; dat de levenswijze van de meeste studenten alles-behalve gezond is; dat het dus op de weg van de T. H. ligt, de aanstaande ingenieurs in dit opzicht op een betere weg te leiden.

De fout in „Nederlander”'s redenering ligt hierin dat de T. H. niet geroepen is, alles te doen wat in het belang is der studenten, maar alleen dat, wat voor hen als ingenieur belang heeft. De Nederlandse taal heeft voor de ingenieur niets meer belang dan voor elk ander mens. Door zijn Nederlands beter te leren, wordt hij beter Nederlander, maar geen beter ingenieur. Het onderwijs in de Spaanse taal beoogt niet, de ingenieurs ontwikkelder te maken door hen de schoonheden van het Spaans en zijn letterkunde bij te brengen, maar alleen hen als ingenieurs beter te maken door hun terrein van aktie uit te breiden tot die landen waar Spaans de taal is. De Nederlandse ingenieur kent voldoende zijn moedertaal om in Nederland prakties bruikbaar te zijn. In dit opzicht heeft dus de T. H. niets meer aan hem te ontwikkelen.

In een naschrift op „Nederlander”'s stuk schuift R. A. van Sandick, c. i. de schuld van de T. H. over op de lagere en middelbare scholen. Wel brengt hij als verontschuldiging bij dat een Nederlander niet minder dan drie vreemde talen moet leren en dat zelfs het gymnasium een wereldrecord ophoudt door zijn verplicht onderwijs in 6 talen, maar dat neemt niet weg dat de lagere en middelbare scholen ontwikkelde Nederlanders moeten kweken en dat dus alles wat de verheffing van dat Nederlanderschap betreft, vooraan moet staan. En het eerste wat daarvoor in aanmerking komt: het onderwijs in de Nederlandse taal, wordt veel te stiefmoederlik bedeed. „Op hun 12^e, 13^e jaar kennen de kinderen de Fransche onregelmatige werkwoorden prompt uit het hoofd, maar hun kennis van het Nederlandsch laat te wenschen over.” En later op Burgerschool en Gymnasium wordt het al niet veel beter.

Dat de Nederlander door zijn taalkennis in ontwikkeling bovenaan staat, heeft natuurlijk zijn voordelen maar brengt noodzakelijk het gevaar mee, dat hij „zijn gevoelscherpte voor de zuiverheid van zijn eigen taal inboet”. Dit komt echter niet het meest voor bij de pas in Delft afgestudeerden, maar bij hen die in het buitenland gestudeerd of gewerkt hebben. De heer Van Sandick keurt dat verslappen van het taalgevoel natuurlijk niet goed, maar hij kan toch aan de Nederlandse ingenieurs die uit het buitenland zijn teruggekeerd, wel met een grote hoeveelheid barbarismen, maar toch ook met een rijkdom van kennis en ervaring om de Nederlandse techniek vooruit te helpen, veel

van hun taalzonden vergeven. „Ze zijn nu eenmaal geen philologen of taalgeleerden, zij zijn ingenieurs”.

In het No. van 29 Julie maakt H. van Berckel c. i. de juiste opmerking „dat de moedertaalverwaarloozing geen specifieke ingenieurskwaal kan genoemd worden, doch een euvel is, dat vrij algemeen aangetroffen wordt”. En dan kunnen de ingenieurs heel wat degelijker verontschuldigungen bijbrengen dan meesters in de rechten, geneesheren, enz.

De discussie eindigt met een stuk van C. L. van der Bilt, c. i. Hij is het in hoofdzaak met de heer Van Sandick eens, dat niet de T. H., maar de voorbereidende scholen de schuld dragen. Hij wil echter dat de T. H. aktief tegen het euvel zal optreden door aan te dringen op hogere eisen bij het eindexamen der H. B. S.

Prof. v. d. B. kan het echter niet over zijn kant laten gaan, dat de Delftse studenten er zo genadig zijn afgekomen. „Zeker, het gebrek doet zich het meest voor bij degenen, die lang in het buitenland vertoefden of aldaar hun opleiding genoten, maar laat ons vooral niet blind zijn voor de in Delft juist afgestudeerden”. Hij vindt „hun onverschilligheid voor de eigen taal dikwijls allerbedroevendst”. De jongelieden van Nederlands-Indië afkomst bezondigen zich het meest, maar toch de meest onvervalste „totoks” gaan ook niet vrij uit.

En dat is dubbel bedroevend nu alles er op wijst, dat de ingenieur meer en meer geroepen zal worden tot allerlei betrekkingen, die wel in nauw verband staan met de techniek, maar toch meer naar de administratieve kant gaan. De tekening, de formule en het cijfer staan nog wel vooraan, maar het geschreven woord komt hoe langer hoe meer op de voorgrond. Voor de jonge ingenieurs kunnen „een goede wijze van uitdrukking en juiste kennis der moedertaal, machtige factoren zijn om hun de plaats, waarop zij in de moderne maatschappij aanspraak mogen maken, te doen veroveren”.

Ergens midden in zijn betoog doet Prof. v. d. B. een aanval op een zijner kollega's, die „tot overmaat van ramp” begonnen is, zijn bekendmakingen in de vereenvoudigde spelling te doen. Zijns inziens „moeten de docenten aan Rijksinrichtingen van onderwijs de taal (bedoeld is natuurlijk de spelling) bezigen, zooals de regeering deze gebruikt”. Terloops zij opgemerkt, dat dan konsekwentheidshalve alle militairen de spelling moeten gebruiken, waarin de regering zich uitdrukt in de oude en nieuwe militaire wetboeken d. i. het Siegenbeeks. Maar wat zou de taal er op verbeteren, wanneer ze uitsluitend neergeschreven werd door middel van een door de regering gebruikte spelling? Zou het taalgevoel iets meer of minder scherp worden door het gebruik van veren of stalen pennen, van de-Vries-ente-Winkel- of vereenvoudigde spelling?

Het is toch klaarblijkelijk dat in de beste spelling de grootste onzin kan beweerd worden. Direkt heeft de spellingkwestie niets met de taalkwestie te maken. Indirekt echter zal de invoering van de Vereenvoudigde Spelling van de lagere en middelbare scholen doen verdwijnen een geweldige ballast van nutteloos onderwijs in allerlei willekeurige spellings-, verbuigings- en geslachtsregels en zal daardoor het onderwijs in de eigenlike taal heel wat uitgebreid en verbeterd kunnen worden. De invoering van de V. S. moet dus niet als overmaat van ramp beschouwd worden, maar als een zeer krachtig middel om het euvel van de taalverlapping te bestrijden.

De moedertaalverwaarlozing is echter niet een ziekte, die geheel van buitenaf moet genezen worden. Het is een moreel kwaad, waartegen elk, die er aan lijdt, met eigen wil hoort op te treden door zichzelf te verbeteren. Het is ook niet een op zichzelf staand verschijnsel; het is een van de uitvloeisels van het grote gemis aan nationaliteitsgevoel, waaraan Nederland nog altijd lijdt. Een sterk volk heeft zijn land, zijn gebruiken, zijn instellingen, zijn taal, geheel zijn nationaliteit lief. Het heeft vertrouwen in zichzelf en waakt voor het eigene en verdedigt het tegen vreemde invloeden. Gebrek aan zelfvertrouwen is het kenmerk van zwakte. Een volk dat altijd buitenlands werk en vreemde woorden beter vindt of mooier of deftiger dan de eigene, dat de nationale deugden niet waardeert, dat ontwikkelt ook niet zijn nationale krachten, dat is slap en blijft slap. Tegen dat gevaar hebben vooral de mannen van de techniek, degenen die in de naaste toekomst een groot stuk nationale eer hebben hoog te houden, met alle kracht op te komen. Nederland heeft in de laatste tijd, ook op industrieel gebied getoond, dat het mee kan doen; de Brusselse tentoonstelling kan er van getuigen. Toch moet er nog veel verbeterd worden en daaronder hoort op de eerste plaats de taal. Een grote angst voor nieuwe woorden, ook al zien ze er vreemd uit, is niet noodig; niet elk uit het Duits vertaald woord is een verfoeilik germanisme. Maar wel verfoeilik is elk woord en elke uitdrukking of zinswending, die strijdt met de Nederlandse woord- en taalbouw of waarvoor een Hollandse uitdrukking bestaat, die veel beter is, omdat hij Hollands is.

ST. VAN SCHAİK.

De Scheveningsche Visschershaven.

(Vervolg.)

Advies der Technische Commissie
van Januari 1910.

HOOFDSTUK III.

Beweegbare deiningkeerende schermen in den mond der binnenhaven.

§ 7. Algemeene beschrijving.

De ingenieur van Voorst Vader besprak reeds het denkbeeld om met behulp van een beweegbare keering, de deining uit de binnenhaven te houden, in de vergadering van de Vereeniging voor Handel, Nijverheid en Gemeentebelangen op 30 Januari 1908.¹⁾ Hij had daarbij het oog op een schipdeur, die de, door den uitbouw van een vast scherm tot 20 M. teruggebrachte doorvaartopening naar de binnenhaven zou afsluiten. De T. C. raadt de toepassing van een schipdeur echter niet aan, met 't oog op de tijdroovende beweging daarvan. Toepassing van draaibare schermen of sluisdeuren acht zij hier wel doelmatig, omdat deze zoo te construeeren zijn, dat zij snel kunnen worden bewogen en dan niet het gevreesde oponthoud voor de scheepvaart te weeg brengen. Ook kan daarvoor een zoodanige constructie worden gekozen, dat de plaatsing van het sluishoofd en zijne aansluiting met het bestaande werk langs eenvoudigen weg mogelijk is, zonder in het visschersbedrijf stoornis te brengen, zooals nader zal blijken. Deze deiningkeerende schermen, beschouwt de Commissie als een onmisbare aanvulling van het uitbreidingsplan der Deinings-Commissie. De schermen zullen, hoewel ingehangen als sluisdeuren, uit den aard der zaak enkel deining hebben te keeren en geen ander watersverschil dan dat door deining veroorzaakt wordt. Dit is het, wat de geheele constructie in haar wezen van een gewoon sluisgebouw onderscheidt. Opdat de schermen ten allen tijde aan den eisch van snelle beweegbaarheid kunnen voldoen, mag aan weerszijden geen blijvend, door eb en vloed veroorzaakt, watersverschil van eenige beteekenis te keeren zijn. Daartoe zullen in de massieven, die den 40 M. breeden toegang plaatselijk tot 25 M. beperken, openriolen worden gespaard. Bovendien zal het water, behalve door de hierna te noemen kleppen in de deuren, ook steeds vrijelijk onder de deuren kunnen in of uit stroomen, aangezien geen drempel, doch alleen plaatselijk onderaanslagstukken zullen worden aangebracht. Mocht het blijken, dat bij openstaande kleppen zich te

¹⁾ Zie vorige nummer.

veel deining in de binnenhaven zou voordoen, dan kan hieraan later nog worden tegemoet gekomen door riolen, aan te brengen ook in de muurwerken wederzijds den toegang naar de binnenhaven.

Om taats en halsbeugel te ontlasten, zullen de schermen met behulp van een over het benedendeel doorgaande dubbele beplating, op de bij ijzeren sluisdeuren gebruikelijke wijze, van luchtkamers worden voorzien.

De beweging zal electrisch geschieden met behulp van duwpersen, tevens trekboomen, de deuren aangrijpende ter hoogte van laagwater en nabij den bovenkant, en van zoodanige sterkte dat zij voor zich in staat zijn alle op de deuren werkende krachten op te nemen of over te brengen.

Ter bevordering van een vlugge bediening, zullen de deuren boven de luchtkamers worden voorzien van een groot aantal, om verticale assen draaibare kleppen, aangebracht in die gedeelten, welke het verst van de draaiingsassen der schermen verwijderd zijn en alzoo bij het openen en sluiten den langsten weg door het water moeten afleggen. Deze kleppen zullen telkenmale automatisch worden geopend, alvorens de duwpersen in werking te stellen, waardoor wordt verkregen dat een aanzienlijk deel van de schermen tijdelijk een raamwerk vormt met groote openingen, dat weinig weerstand biedt tegen het openen of sluiten.

§ 8. Bij den bouw te volgen werkwijze.

De vraag nu, hoe zulk een kunstwerk in den toegang naar de binnenhaven is tot stand te brengen zonder storing van het scheepvaartverkeer, beantwoordt de T. C. op de volgende wijze.

Op de sleephellingen aan de binnenvoorhaven, worden de beide massieven, die de voorgenomen vernauwing van 40 tot 25 M. moeten vormen, vervaardigd als bakken van gewapend beton, onderling van onderen verbonden door een rooster van holle balken van hetzelfde materiaal. Aan dit rooster, dat voorzien wordt van stalen taatsen en van plaatselijke onderaanslagstukken voor de deuren, ontleent het geheel de stijfheid, die aan de beide massieven, de toekomstige rechtstanden van het sluishoofd, hun onderlingen, juisten en onveranderlijken afstand verzekert.

Het aldus gevormde sluishoofd zal uitwendig meten 17 M. in de richting der doorvaart en 37 M. loodrecht daarop en wordt drijvend naar zijn plaats gebracht, waarvoor is gekozen het binneneinde van den toegang naar de binnenhaven. Hier moet de bodem tevoren naar behooren worden verdiept, hetgeen met het oog op de fundeering van het bestaande muurwerk, geen bezwaar oplevert.

Moest nu het sluishoofd op den zandbodem komen

te rusten, dan zouden aan het ter plaatse te verrichten baggerwerk hooge eischen moeten worden gesteld, die bezwaarlijk te vervullen waren. Immers, niet alleen is gelijkmatige dracht noodzakelijk, maar ook een volkomen zuiver verticale stand van de toekomstige draaiingsassen der deuren. Daartoe zullen de steunpunten voorloopig worden gezocht tegen een viertal, tevoren in de bestaande bekledingsmuren der doorvaartopening, op een bepaalde hoogte nauwkeurig in te metselen nokken. Hiertegen kan men het sluishoofd laten rusten, hetzij door opdrijving, waartoe, als het op de juiste plaats is gebracht, water moet worden uitgepompt, hetzij op de gewone wijze door het drijvend lichaam te bezwaren door water in te laten. Teneinde het sluishoofd in beide gevallen voortdurend geheel in de macht te hebben en den druk tegen of op de nokken te kunnen regelen, zijn de benedendeelen der beide rechtstanden als waterdicht afgesloten ruimten behandeld, waartoe daarin, beneden laag water, doorgaande zolderingen zijn aangebracht. In die ruimten kan naar believen water worden in- of uitgelaten ter regeling van de diepte van inzinking en tot het verkrijgen van den gewenschten boven of benedenwaartschen overdruk, waarmede het sluishoofd tegen of op de nokken zal rusten.

Is dit alles geregeld, dan mag bij a.wisselende zee-stand het evenwicht niet verbroken worden. Dit zal worden bereikt door uit de onderste ruimten water te pompen naar de compartimenten boven de zolderingen, zoolang totdat de waterspiegel aldaar gelijk komt met dien van het water buiten. Bij die bewerking blijft de druk tegen of op de nokken natuurlijk ongewijzigd en als men vervolgens de bedoelde compartimenten in open gemeenschap brengt met het buitenwater, zoodat de waterspiegel daarin den op- en neergang van eb en vloed kan volgen, zal die druk ook verder niet veranderen.

Het indrijven en stellen van het sluishoofd kan op de aangegeven wijze binnen één tij geschieden. Is het sluishoofd ter plaatse, dan wordt overgegaan tot het storten van zand bezijden de rechtstanden en tusschen en onder de samenstellende deelen van het rooster en vervolgens tot het volgieten door daartoe aangebrachte buizen van de ruimten onder de rechtstanden, waartoe de bodem hiervan caissonvormig is afgewerkt en rondom van een mesvormigen rand is voorzien. Dit volgieten geschiedt met sterken cementmortel, na verhouding waarvan, de ruimten in de rechtstanden onder de zolderingen, door daartoe aangebrachte schachten, met beton worden aangestort. Dan is het eigen gewicht van het sluishoofd zoo groot geworden, dat opdrijving is buiten gesloten en de boven de zolderingen gelegen ruimten in den droge kunnen worden aangevuld.

Eindelijk worden de openingen tusschen de eindwanden der bakken en de bestaande kaaimuren met houten wanden afgesloten, ten einde de ruimten daartusschen tot aan de laagwaterlijn in den natte met beton vol te storten. Hooger op kan de aanvulling evenals de verdere opbouw, waarin de kamers voor de duwpersen en de bewegings-inrichtingen zullen komen te vallen, in den droogen geschieden.

De holle balken ter verbinding der rechtstanden hebben, zoodra deze definitief gesteld zijn, hun voornaamste rol vervuld. Het door die balken gevormde rooster is een soort sluisvloer, die echter als zoodanig geen andere functie heeft te verrichten dan die van stortebed. Een eenvoudige zandaanstorting in de open vlakken schijnt hier voldoende, echter kan deze met geringe kostenverhooging door een steenaanvulling worden vervangen. Ook zal men, indien zich tegen het sluisgebouw sporen van ontgronding mochten blijken voor te doen, de bodem meer buitenwaarts van het rooster met weinig kosten daartegen kunnen voorzien door met steen te bestorten zinkstukken.

§ 9. Grondslagen voor het bepalen der afmetingen van deuren en bewegingsinrichtingen.

Aan de duwpersen moet zoodanige afmeting worden gegeven, dat zij in staat zijn alle krachten, die op de

deuren mochten komen te werken, op te nemen. Zij moeten dus berekend zijn op druk en op trek beide. Daarbij is van de ongunstige onderstelling uitgegaan, dat zich voor de gesloten deuren bij deining een open nedergang van het water kan voordoen van 2,25 M.

Hoewel aldus de duwpersen berekend zijn voor zoo ongunstige omstandigheden, als zich wel nooit te zamen zullen voordoen, heeft de T. C. toch gemeend den vasten stand der deuren in gesloten toestand nog beter te moeten verzekeren door ze als puntdeuren onderlingen aanslag te geven, alsmede een achteraan-slag en een onderaan-slag, met den bovenkant op 3.60 M. ÷ N. A. P. gelegen, waarvan reeds gesproken werd. Op deze wijze wordt tevens bereikt, dat de taats en de halsbeugel bij gesloten deur niet blijvend belast zijn. Eindelijk zal tot meerdere zekerheid tegen de voorharren der deuren nog een grendelinrichting worden aangebracht.

§ 10. Het gebruik, dat van de deiningkeerende schermen zal zijn te maken.

Het ligt voor de hand, dat alleen dan aan het afsluiten van een haven, die onafgebroken voor het gewone visschersbedrijf beschikbaar moet zijn, kan gedacht worden, wanneer zulk een afsluiting te allen tijde en met snelheid verbroken kan worden voor het in- en uitlaten van vaartuigen. Het voorbeeld van de electrisch bewogen sluisdeuren te IJmuiden geeft hieromtrent een afdoend geruststellende aanwijzing. Deze deuren toch, die even breed zijn, reiken ongeveer driemaal zoo diep onder den gemiddelden zeestand en missen de draaibare kleppen, waarvan de voor Scheveningen ontworpen deuren boven het peil van laagwater zijn voorzien om hun beweging door het water gemakkelijker te maken.

Waar nu de groote sluisdeuren te IJmuiden in één minuut en veertig seconden tijds geopend of gesloten worden, is stellig ter zake van de snelheid van beweging, die voor de schermen der Scheveningsche binnenhaven bereikbaar is, ook à priori, een bevredigende oplossing te vinden.

In den zomer zal met 't oog op de dan weinig voorkomende deining slechts op enkele dagen van de schermen gebruik worden gemaakt. Het openen of sluiten der schermen, onder de buitengewone, ongunstige omstandigheden, waarmede bij het ontwerp rekening is gehouden, zal door de dan uiterst geringe scheepvaart tot de hooge uitzonderingen behooren.

Ten slotte wordt aan het einde van deze paragraaf de opmerking gemaakt, dat mogelijkerwijze de tot wering van de deining in de binnenhaven voorgestelde werken van nadeeligen invloed zouden kunnen blijken

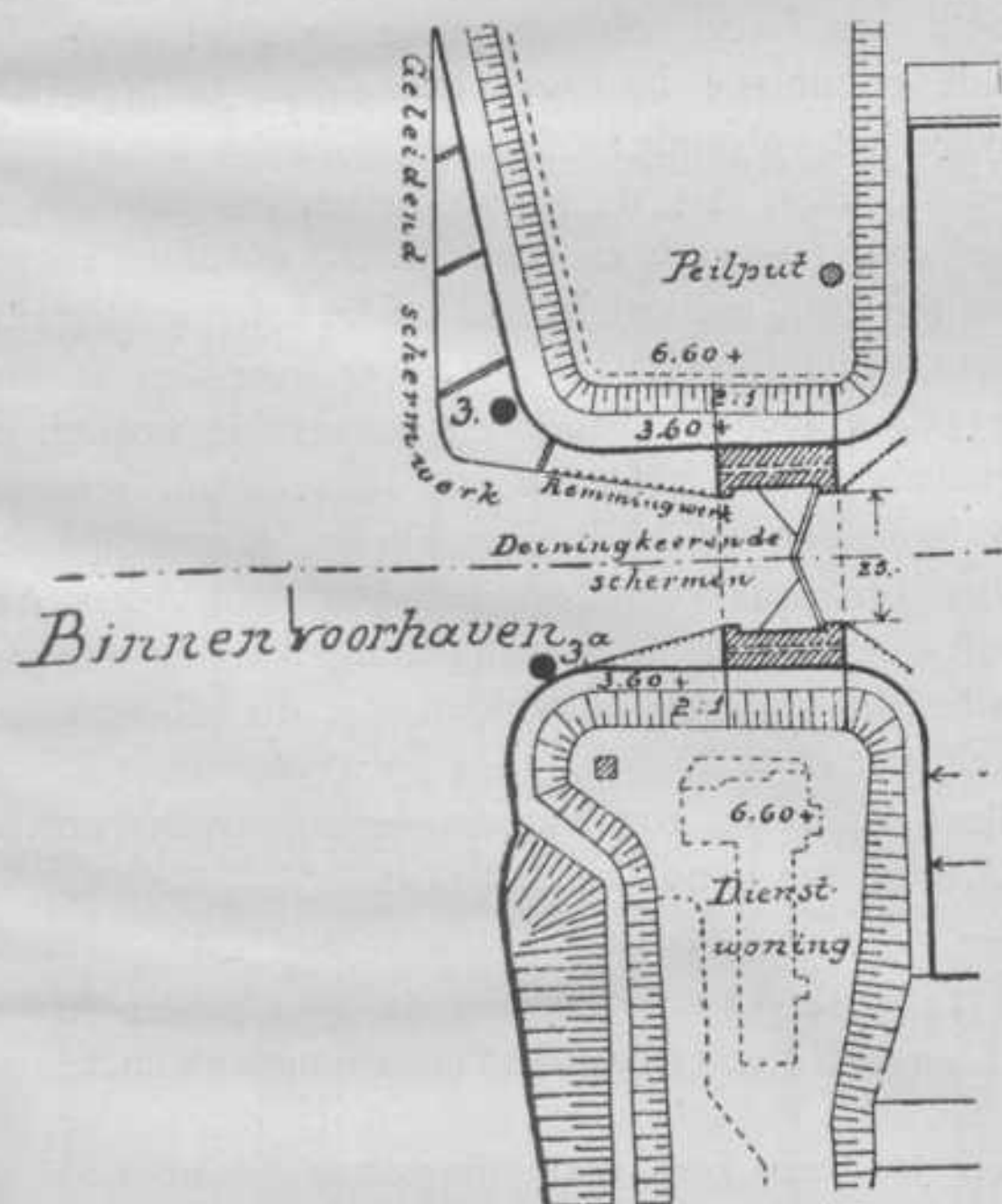


Fig. 1.

Situatie van de door de Technische Commissie voorgestelde Deiningkeerende schermen bij den ingang naar den binnenhaven. Tegen den Noordelijke bekleedingsmuur, het geleidend schermwerk.

te zijn op de rust van het water in de binnenvoorhaven, bepaaldelijk ook voor de sleepellingen.

§ 11. Het ontwerp en de begroting van de deiningkeerende schermen.

Voor de uitwerking van het denkbeeld om de invaart tot de binnenhaven te voorzien van een sluis-hoofd tot het inhangen van deuren en wel op zoodanige wijze dat daarmede de scheepvaart niet zou worden gestoord, heeft de T. C. zich gewend tot de Hollandse maatschappij tot het maken van Werken in Gewapend Beton. Aan haar dankt de T. C. in hoofdzaak de oplossing van het moeilijke vraagstuk, waarvan boven mededeeling is gedaan. Genoemde Maatschappij heeft zich bereid verklaard, het werk volledig uit te voeren en gangbaar op te leveren voor een bedrag van *f* 169.960, waarin begrepen is *f* 25.160 voor de ijzeren schermen met duwpersen en verder toebehooren ter plaatse opgesteld, en *f* 69,000 voor de bewegingswerktuigen met toebehooren.

In deze opgave zijn niet begrepen de kosten van remmingwerken en beschermingswerken ter weerszijden van de sluis, waarvoor, tevens afrondende, *f* 19,040 is te stellen, zoodat de kosten van de uitvoering in het geheel een bedrag van rond *f* 189.000 niet zullen te boven gaan.

HOOFDSTUK IV.

Voorziening in het bezwaar van onvoldoende ruimte.

§ 12. Het bezwaar na wegneming der deining.

Was de bestaande havenkom, met hetzelfde wateroppervlak, meer langgerekt van vorm, dan had de beschikbare kadelenkte groter kunnen zijn en gemeenschap met den wal ware voor elk der schepen met minder moeite te verkrijgen geweest.

Het ontwerp van de Deinings-Commissie, omvat een tweede havenkom, van vorm en afmetingen ongeveer gelijk aan de bestaande, dus evenmin als deze groot genoeg om alle te Scheveningen tehuis behorende schepen te bergen. Voor een deel der vloot zal het dus van belang blijven, dat van de bestaande binnenhaven het deiningbezwaar worde weggenomen. Worden daartoe de door de T. C. aangegeven werken uitgevoerd, dan eerst zal naar de meening der T. C. het ontwerp der D. C. op de meest afdoende wijze voorzien in de bezwaren, welke de binnenhaven oplevert.

De begroting van het ontwerp der D. C. beloopt *f* 1.616.000. Daarbij voegen zich de kosten voor de verplaatsing van den aschstaal en andere inrichtingen, alsook de aanzienlijke winstderving, voortvloeiende uit het in beslag nemen van kostbare terreinen, zoodat

het bedrag, dat met de uitvoering van het aanhangig gemaakte ontwerp gemoeid zal zijn, zeker wel op twee-en-een-half miljoen is te stellen.

Dit nu heeft de T. C. aanleiding gegeven om te onderzoeken of niet op ruimer schaal en toch op minder kostbare wijze in de onvoldoende ruimte ware te voorzien en ook, of die voorziening niet op zoodanige wijze ware te treffen, dat tegelijkertijd andere belangen daarmee gediend of behartigd worden.

De uitslag van dit onderzoek wordt in het volgende hoofdstuk medegedeeld.

HOOFDSTUK V.

Verbinding van de haven met de binnenwateren.

§ 13. Het economisch belang.

Meermalen is de wensch geuit om de Scheveningsche haven in gemeenschap te brengen met de scheepvaartwegen in de provincie Zuid-Holland. Enkele der oudere havenplannen van 's-Gravenhage sluiten verwezenlijking van dit denkbeeld in.

Omtrent de economische belangen, die bij de verbinding van de Visschershaven langs het, op een afstand van nauwelijks een halven kilometer daarvan verwijderd Ververschingskanaal met de Laakhaven gemoeid zijn, zegt een daarvoor indertijd reeds ingestelde commissie in haar verslag van 30 Mei 1907 ongeveer het volgende:

Bedenkt men dat de hoeveelheden per jaar aan te voeren zout ($\pm 15\frac{1}{2}$ miljoen K. G.) en af te voeren haring ($\pm 37\frac{1}{2}$ miljoen K. G.) na de tot stand koming van het verbindingskanaal niet meer over den afstand van 1500 à 2000 M. behoeven gesleept te worden en dat behalve deze artikelen ook steenkolen, scheepsbenodigdheden en verbruiksartikelen eenvoudiger en voordeliger aangevoerd zouden kunnen worden, dan behoeft niet op de toekomstige ontwikkeling van het havenbedrijf gewezen te worden, om de behoefte van dit kanaal aan te toonen.

Alleen door de goedkoopere vracht wordt jaarlijks een bedrag van *f* 60.000 bespaard.

§ 14. Het kanaal tusschen de Visschershaven en het Ververschingskanaal als havenkom.

Men zal een kort verbindingskanaal met keer en schutsluis noodig hebben. Dit kunstwerk kan worden gebouwd, of nabij de uitmonding in het Ververschingskanaal bij den kranenburgweg of nabij de bestaande binnenhaven. Plaatsing van het kunstwerk aan de zijde van het Ververschingskanaal is met het oog op het vervuilde water van dit kanaal aangewezen.

Men kan aan dit kanaal den elleboogvorm geven en tusschen zijn voorloopig uiteinde en het Ververschingskanaal een dam van ongeveer 150 M. breedte overlaten, waarin te zijner tijd de sluis in den droge kan worden gebouwd. De bodembreedte van dit verbindingskanaal is op 70 M. gesteld. Dit kanaal wordt dan voorloopig slechts aan één zijde en wel aan den noord en oostkant van een bekleedingsmuur, ter lengte van ongeveer 600 M. voorzien en de andere zijde met flauw beloop afgewerkt.

De kosten van de nieuwe havenkom, tevens voorhaven na de later te bouwen keer- en schutsluis waarmede de gemeen-

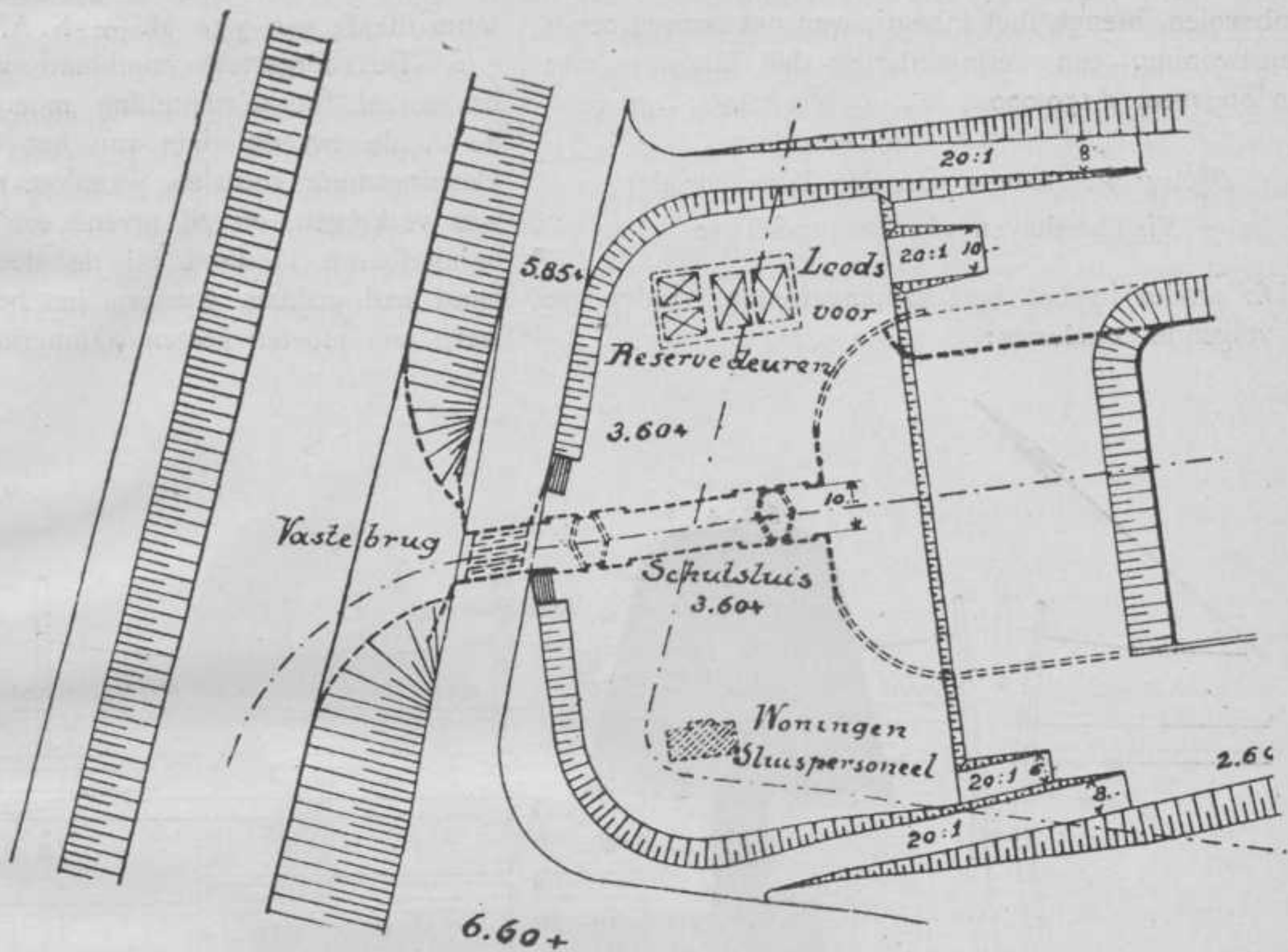


Fig. II.

Situatie van de voorgestelde schutsluis, die het verbindingskanaal met het ververschingskanaal in gemeenschap moet brengen.

schap zal worden verkregen tusschen de Visschershaven en het Ververschingskanaal, worden ten ruwe beraamd op f 600.000.

§ 15. Havenkom en keersluis.

Door de werken op de aangegeven wijze uit te voeren, zullen natuurlijk alle zeestanden in het als berghaven ingerichte verbindingskanaal kunnen voorkomen en daar denzelfden overlast veroorzaken, die bij buitengewoon hoog of laagwater de tegenwoordige binnenhaven er van ondervindt.

Wil men het water in de nieuwe havenkom op constant peil houden, dan kan men de keer- en schutsluis splitsen in twee afzonderlijke kunstwerken, waarvan de keersluis dan reeds dadelijk aan den mond van het verbindingskanaal nabij de binnenhaven ware te bouwen en tevens van ebdeuren te voorzien.

De aangewezen plaats voor dit kunstwerk zal dan zijn de snijding van het verbindingskanaal met den bestaanden op 6.60 M. + N. A. P. gelegen kunstweg langs de binnenhaven, die dan met een brug over het sluisgebouw zal kunnen worden gevoerd, hetgeen uit den aard der zaak het verkeer met de sleephellingen en omliggende terreinen ten goede zal komen.

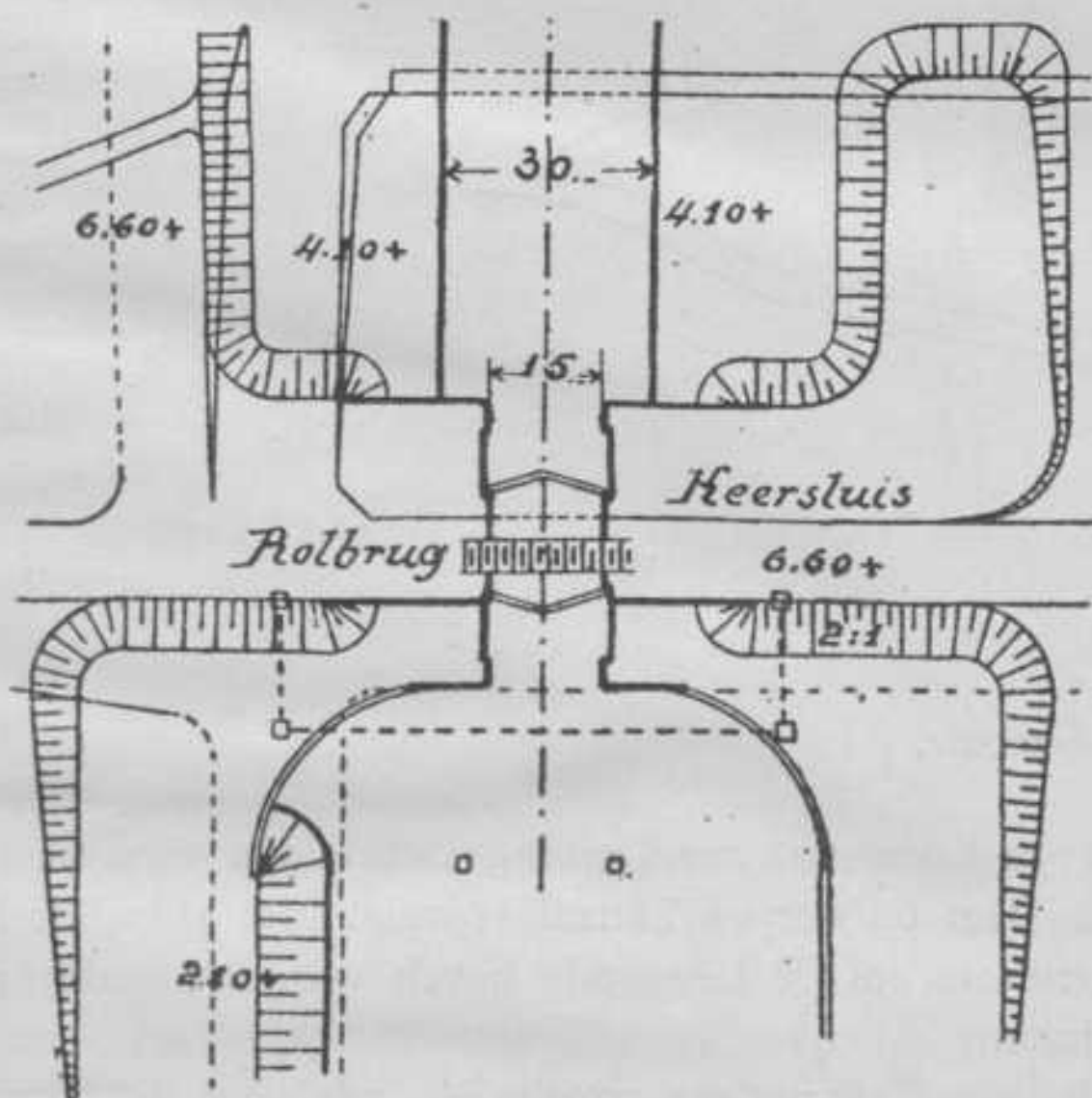


Fig. III.

Situatie van de keersluis aan den ingang van het verbindingskanaal (aan de zijde van de bestaande binnenhaven). Deze keersluis dient om het water in het verbindingskanaal op peil te houden.

Deze oplossing, die ten slotte door de T. C. wordt aanbevolen, brengt, met inbegrip van het bouwen eener dienstwoning, een vermeerdering der uitgaven mee van ongeveer f 150.000

Bijlage V. Advies van den Directeur der Visschershaven van Februari 1910.

Dit advies in het kort samenvattende, vinden we de volgende conclusies:

zoodat dan tusschen de koppen der pieren een minimum diepte van 3.50 M. ÷ N. A. P. wordt gevonden.

2. De voorgestelde combinatie van berg- en bedrijfs-haven zal tot teleurstelling moeten leiden. Had de T. C. de tweede zijde van het kanaal van een bekleedingsmuur voorzien, waardoor meerdere kadelenge was verkregen, en zij tevens een oplossing voor den onnoudbaren toestand bij de sleephellingen aan de hand had gedaan, dan zou het bedrag, dat haar ontwerp zou moeten kosten, aanmerkelijk hooger zijn en

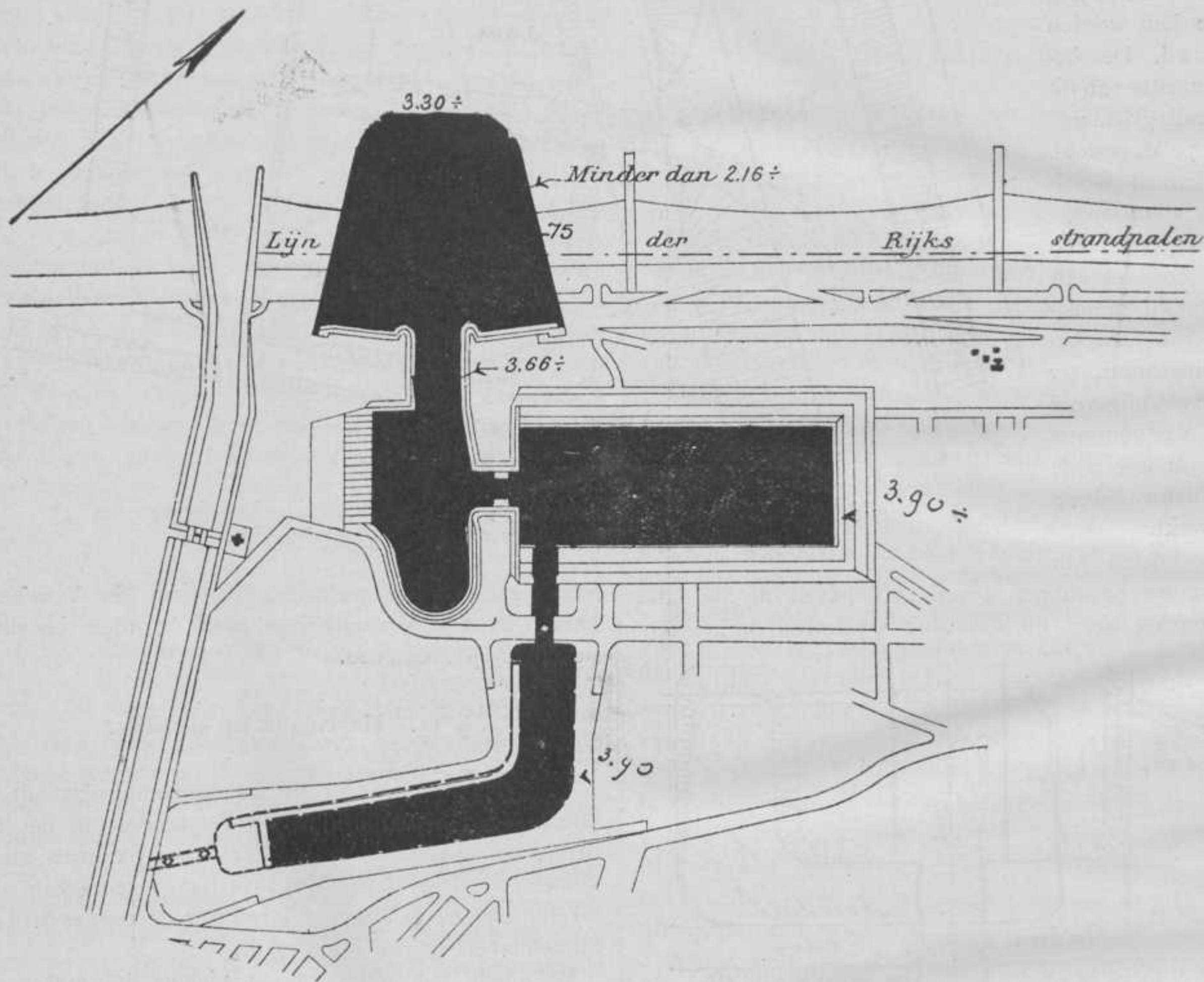


Fig. IV.

Ontwerp Deinings-Commissie.

1. De door de T. C. voorgestelde wijziging van de Wet van 24 Juli 1899 is geheel onvoldoende om een geregelde exploitatie van de haven mogelijk te maken. Voorgesteld wordt echter om bij de bevoegde machten aan te dringen op een dusdanige wijziging van de Wet van 24 Juli 1899, dat vanaf de koppen der binnen-voorhavenhoofden over een strook van 60 M. een diepte wordt gevonden van 2.16 M. — 2.76 M. ÷ N. A. P. en vandaar af glooiend naar buiten aflopend,

niet veel van dat der Deinings-Commissie verschillen.

3. Het ontworpen kanaal voorziet niet afdoende in bergruimte om de bestaande haven voor het bedrijf te ontlasten.

Op grond van deze conclusie's, adviseert de Directeur der Visschershaven het plan der Deinings-Commissie uit te voeren.

*Bijlage VI. Advies van de leden der Deining-
Commissie van Juli 1910.*

Een uitvoerige vergelijking van de geraamde onkosten voor het plan der T. C. en dat der D. C. levert als resultaat op, dat bij gelijke eenheidsprijzen het plan der D. C. slechts *f* 208.000 duurder is. Hiervan moet dan nog worden afgetrokken de uitgaven voor het noodzakelijk dieper leggen van het sluishoofd in den mond der bestaande binnenhaven.

Naar aanleiding van de beweegbare schermen, wordt o. a. opgemerkt, dat bij gunstig tij, als de schepen ook bij onstuimige zee, zooals in den trawltijd het geval is, de haven in- en uitvaren, geen gelegenheid zal bestaan de schermen telkens te openen en weer te sluiten; dat zij dus langen tijd aaneen open zullen moeten staan, lang genoeg om voor de in de haven liggende schepen hinder te veroorzaken, door de zich dan in de binnenhaven voortplantende deining. Dat binnenkomende schepen, vooral bij drukke vaart, veilig

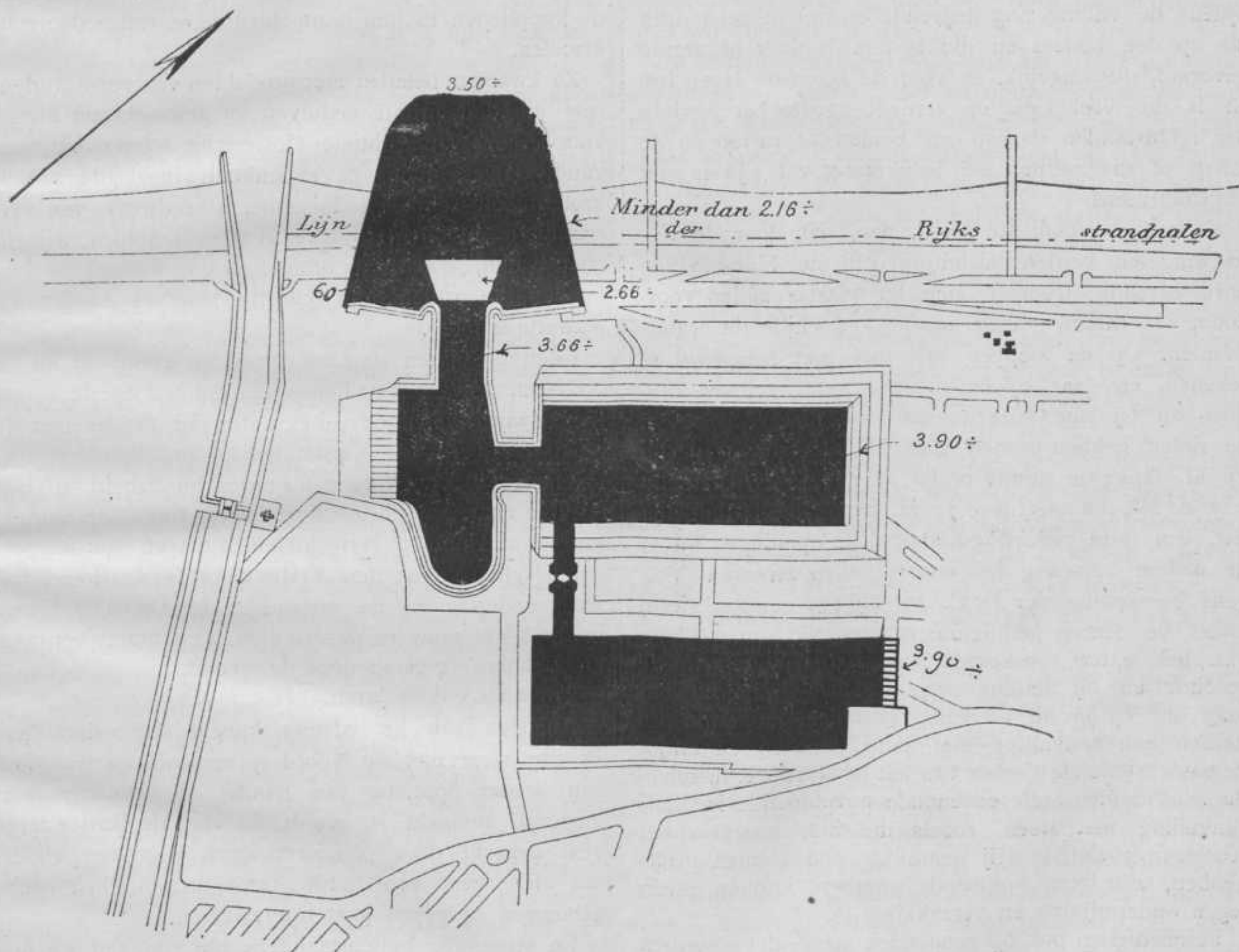


Fig. V.

Ontwerp Technische-Commissie.

De D. C. heeft, als in de laatste plaats wenschelijk, de afsluiting van de nieuwe haven door keerdeuren aangegeven.

De oude haven is naar het ontwerp der D. C. bij ruw weder te bezigen als een tweede voorhaven, waarin de schepen, op onderling grooten afstand, kunnen liggen, wanneer er geen ruimte meer is in de nieuwe haven. In de binnenvoorhaven behoeven zij bij het ontwerp der D. C. nooit te wachten.

in de binnenvoorhaven voor anker zouden kunnen gaan liggen om het openen van de deuren af te wachten is volgens de D. C. slecht denkbaar.

Tenslotte nog eenige belangrijke opmerkingen over het construeeren der sluishoofden in het plan der T. C. De D. C. twijfelt aan de onwrikbare stand der onderling verbonden sluishoofden en wel op de volgende gronden. Om de pyramidevormige ruimten onder de rechtstanden met cementmortel te kunnen vullen, moet het daarin

aanwezige water door het omringende zand heen weggeperst worden. Daartoe is druk noodig, en daarmee ontstaat de kans, dat ergens onder de plaatijzeren wanden een opening ontstaat, waardoor de mortel kan ontwijken en de gelijkmatige vulling in gevaar wordt gebracht. Gesteld echter, dat die vulling geheel slaagt, dan blijft de vraag over, of zij zoodanig zal zijn, dat later, onder het groote gewicht der rechtstanden geen ongelijkmatige zetting ontstaat, die, wanneer zij van eenig belang is, het welslagen van het werk in gevaar zou kunnen brengen. Het geheele sluisgebouw is toch tijdens de vulling nog drijvende en oefent geen druk uit op den bodem en die bodem is door baggering gevormd, dus ongelijk, en voor de bovenste lagen los. Er is dus veel kans op zetting, zoodra het gewicht der rechtstanden daarop zal komen te rusten en de vraag of die zetting wel gelijkmatig zal zijn is niet ongemotiveerd.

Vervolgens toont de D. C. aan, dat door de vernauwing en verdere afsluiting van de binnenhaven onrustbarende stroomen zich ter plaatse zullen voordoen, als direct gevolg van de verschillende waterstanden. Op de kleppen valt niet met zekerheid te rekenen, en daar zij boven laag water gelegen zijn, doen zij bij lage waterstanden ook niet veel dienst; de riolen hebben samen 2.40 M². doorsnede en zijn 17 M. lang; de ruimte onder de deuren is omstreeks 5 à 6 M². en slechts 0.75 M. lang. Het is duidelijk dat, van deze toeleidingskanalen, de openingen onder de deuren verreweg het meeste zullen afvoeren. Volgens berekening der D. C., zal bij een gewoon giertij onder de deuren gedurende eenigen tijd een snelheid van het water voorkomen van 2.50 à 3 M. in de seconde en bij deining een nog veel grootere. Men mag dus op grond hiervan vaststellen, dat onder de deuren een aanvulling met zand tusschen en onder de samenstellende deelen van het roosterwerk, tusschen de sluishoofden, ten eenenmale onvoldoende is. Zelfs aanvulling met steen, zooals die hier tusschen het roosterwerk slechts vrij gebrekkig zou kunnen plaats hebben, zou geen voldoende waarborg kunnen geven tegen ondermijning en verzakking.

Beschadiging, ook bij geopenden stand, der schermen of deuren door aanvaring, vooral van bij ongunstig weer binnenlopenden schepen, is bij de aanzienlijke vernauwing op deze plaats ernstig te vreezen, en het treffen van afdoende maatregelen daartegen, schijnt de D. C. vrijwel onmogelijk.

De D. C. eindigt haar advies met op te merken dat de nieuwe haven der T. C. voor het bedrijf, waarom het hier toch in de eerste plaats te doen is, ongunstig gelegen en minder beschut dan die der D. C. is. Zij biedt boven de laatste geen voordeelen aan voor graai en losruimte, alleen voor bergruimte (van 11 tot 59 vaartuigen.)

V. D.

(Wordt vervolgd.)

Brief uit Brugge.

Met recht zijn de Belgen trotsch op hun oude Vlaamsche steden met hun prachtgebouwen, getuigend van roem en voorspoed, dateerend van lang vervlogen eeuwen, van tijden dat handel en nijverheid zich in 't kleine Vlaanderen concentreerden.

Met recht zijn ze trotsch op de stad Brugge, destijds 't middelpunt in 't nijvere land. Van Engeland en Voor-Azië kwamen de bezoekers op de Brugsche jaarmarkten, uit 't hooge Noorden en Afrika zag men daar de kooplieden in hun bontgekleurde costumes dooreenkrioelen.

Ze kwamen beladen met producten van verre landen, ruw uit den grond gedolven of gewrocht tot kunstvoorwerpen van subtiele Oostersche schoonheid, van goud, zilver, ivoor of ebbenhout, ingelegde vazen, kroezen en schotels, cloisonné, smeedwerk van verschillende metalen, zijdene stoffen, schelpen, wijnen, edelsteenen, laken en linnen, om te koopen en verkoopen, te ruilen hun kunstig geweven stoffen en natuurproducten.

Doch die jaren van voorspoed en grootheid uit de XIII^e en XIV^e eeuw liepen ten einde toen de Suène (het Zwijn) verzandde, het water dat Brugge met de open zee verbond. Opstanden en godsdienstige troebelen droegen het hunne tot onregelmatigheid bij. Het zoeken naar een korteren weg naar Indië, de ontdekking van Amerika, verplaatste den markt, daar Brugges handelsvloot sedert den XIII^{en} eeuw verwaarloosd was. De genadeslag gaf de ontbinding der Duitsche Hansa in de XVI^e eeuw en sedert dien lag Brugge, eenzaam en verlaten, vergeten door de wereld.

Tot voor enkele jaren.

Afgezien van het nieuwe kanaal dat sedert 1902 Brugge weer met de Noordzee verbindt en waardoor een weder opleving van handel en industrie weer mogelijk gemaakt is, wordt de stad de laatste jaren veel bezocht door plezierreizigers, 't groote publiek, dat zich weer voor oude kunstschaten, historische gebouwen en gevels gaat interesseeren.

En laten wij, buitenstaanders, blij zijn, dat wij niet bezig zijn die oude stad Brugge te verknoeien, maar dat de Bruggenaren dat zelf doen. En laten wij, Hollanders, daar ons voordeel mee doen, laten wij oppassen, dat geen onzer mooie oude steden ooit zoo wordt als Brugge, laten wij, bouwkundigen, er voor waken, dat die geest nooit in de Hollandsche architecten hoogtij zal vieren, die geest van imitatie van kermis- en tentoonstellingseffect.

Laten wij er voor waken en zijn kiemen verdrukken. Want zij zijn er!

Brugge wordt mishandeld en leelijk gemaakt door de hand van den hedendaagschen architect.

Waarom laat men nu die oude gebouwen niet staan, zoo mooi als ze zijn, verkondigend de glorie van lang vervloden eeuwen? Waarom bouwen de menschen naast die archeologische monumenten, gebouwen, zogenoemd van denzelfden stijl, doch met gevels van XX^e eeuwse renaissance, zonder ziel of inspiratie, den gevel in strijd met plattegrond en gebruik. Waarom maakt men van Brugge een eeuwigdurende wereltentoonstelling, één groote kermis in den trant van „Oud-Amsterdam” van 1895, „Oud-Leijden” van 1909, e. d. 't Effect was dan wel aardig en 't doel om geld te verdienen, werd bereikt. Maar mag men ook zoo iets van de stad Brugge verwachten?

Brugge met zijn kunstschaten, heeft genoeg aantrekkingskracht voor den vreemdeling, heeft genoeg oude gebouwen, gevels en musea, behoeft geen goedkoop hulpmiddel ter hand te nemen om de stad aantrekkelijker (?) te maken.

En dat gebeurt nog wel van overheidswege! Van welingelichte zijde hoorde ik dat elk huiseigenaar die zijn gevel wil laten restaureeren, een antieke gevel aan zijn huis wil maken, of aan een te bouwen huis een gevel in ouden stijl, wil maken, van de stad de helft der onkosten vergoed krijgt.

Is zoo iets dan niet meer dan belachelijk, dat aan een bestaand huis uit den XIX^{en} eeuw, een XVI^e eeuwse gevel geplakt wordt, dat de moderne woningen, renaissance of gothische gevels krijgen?

Zoo zag ik een drietal huizen naast elkaar, kantoorgebouwen met Vlaamsche Renaissance-gevels, modern van plattegrond, moderne comfort, modern van doel.

Voelde de bouwmeester dat anachronisme niet? En voelt de stad Brugge dat niet?

En voelt men dat niet?

Want in mijn reisgids „Bruges en un jours” van Ad. Duclos, de beste voor Brugge, vindt men op de eerste pagina der stadsbeschrijving aan 't begin van de „Première Tournée”, (pag. 36) 't station, gebouwd in 1879—1886, in „l'ancien, style brugeois”. Is zoo iets nu niet te dwaas?

Laat een gids over Brugge, een keuze doen uit de ontelbare schoone gebouwen die er te vinden zijn, maar niet opnemen (laat staan openen!) met 't station en verder: l'Ecole Normale, 1880—'83, grande construction en style brugeois du XV^e et XVI^e siècle; verder 't Hôtel des Postes, October 1891; Hôtel Provincial, waar nog aan gewerkt wordt.

Verder vind ik nog: „Palais de Justice, laide construction (dit is klassiek) 1712—'27, „élevée sur l'emplacement du beau Palais du Franc Celui-ci avait été construit 1434—40 sur les terrains de l'ancienne „Loove, palais des Comtes, bâti peut être par Bau „douin I^{er}, reconstruit par le B. Charles le Bon, après „un incendie qui l'avait complètement détruit. Il est

„question de reconstruire la partie du Palais du Franc „entre l'ancien Greffe et la porte à fronton du Palais „de Justice.”

Dus naast de oude Griffie zal weer een modern-antieke onmogelijkheid verschijnen.

Hoe kan een weldenkend mensch dergelijke gebouwen ooit mooi vinden? 't Woord station doet toch oogenblikkelijk denken aan locomotief, rails, enz. wat weer beteekent: gemaakt in eind XIX^e of XX^e eeuw. Wat is dan natuurlijker dat zoo'n station ook opgetrokken wordt in den stijl van dien XX^e eeuw, dus in den stijl dien wij „modern” noemen?

De stations-chef heeft toch ook geen XVI^e eeuwse gedachten over snelvervoer en signaal wezen; de locomotieven worden toch ook slechts in één stijl gemaakt.

De industrie is in dit opzicht veel wel denkender en logischer, veel moderner, dan de architectuur. Locomotieven, schepen, automobielen, elektrische trams, krijgen allen de gedaante van XX^e eeuwse voorwerpen. Geen fabrikant zal er aan denken een Louis XVI-auto of een Empire-locomotief te maken.

Hoe durft een architect een fabriek van geconserveerde levensmiddelen, een garage, een centrale, een abattoir, een watertoren, enz. „en style brugeois” te bouwen.

Hoe kan ooit een stationskap in Gothischen stijl zijn, of een fabriekspijp renaissance, een elektrische lamp anders dan modern? Is een gotische gietijzeren rooster voor een ventilator niet om te lachen of liever om te huilen? Wie hoorde in de XV^e eeuw ooit van brievenbussen, waarboven „Brieven” en „Drukwerk” te lezen stond?

Voelt de stad Brugge (en vele andere steden met haar) niet dat het postkantoor in renaissance-stijl iets onmogelijks is? Hoe komt men er bij een gebouw van het internationale postwezen een renaissance-jasje te geven? Doen postzegels en telegrammen zooveel aan de renaissance-tijden denken!

Zulke dingen gebeuren bij ons in Holland ook. Want om nu van Brugge af te stappen en tot de treurige waarheid bij ons te lande te komen, hoe kan 't modernste gebouw, als zetel der modernste Ideeën (ik bedoel 't Vredespaleis) in Hollandsche renaissance opgetrokken worden?

Afgezien van het feit de moderne architectuur openlijk met de voeten te treden, afgezien van het feit dat XX^e eeuwse met goede XX^e eeuwse architectuur zoo laf zijn dien stijl niet te durven vereeuwigen in een gebouw van hun tijd en vertolkend hun ideeën, afgezien van den indruk dien men dien overeenkomstig van dien aanvang van den XX^e eeuw in latere tijden steeds zal blijven houden, is 't anachronisme in dit Vredespaleis, zóó overweldigend, zóó opvallend, als in géén huis van Brugge.

We kunnen makkelijk praten als 't kalf al verdronken is, maar laat 't bij een wijze les voor ons blijven, en laat nooit een Delftsch Bouwkundige aan villa's en particuliere huizen, of als stads-architect aan publieke gebouwen, een dergelijke fout meer begaan.

P. C. K.

Brugge, 1911

De Maasconcessies getoetst aan hetgeen het Buitenland leert.

Waarschijnlijk zal binnen niet langen tijd door Regeering en Staten-Generaal het antwoord moeten worden gegeven op de vraag, wie in de zoogenaamde „Maasconcessies” de steenkolenmijnen van Limburg zal ontginnen, de Staat of particulieren? Met het oog hierop is het van belang na te gaan, welke gevolgen een oplossing in den zin van *Particuliere* exploitatie met zich mee zou sleepen. Of, scherper en juister gezegd, een oplossing in den zin van particuliere exploitatie door *buitenlanders*.

Immers al dadelijk doet zich de vraag voor: „Kan men zich in Limburg een particuliere mijnexploitatie denken *zonder* vreemd kapitaal?” Dit zou niet onmogelijk zijn, maar het lijkt zeer onwaarschijnlijk, als men de bestaande particuliere exploitatie in dat district nagaat. Hoeveel Nederlandsch kapitaal toch is belegd in de mijnen: Domaniale Mijn, Willem en Sophie, Laura en Vereeniging, Oranje Nassau I en II? Dien toestand overnemend, kunnen wij reeds van te voren uit analogie concludeeren, dat vroeg of laat, na uitgifte de Maasconcessies in handen van vreemdelingen zullen komen. En het is de bedoeling van dit artikel, die stelling door vergelijking met de economische verhoudingen in andere landen nader te bewijzen, om daarna te onderzoeken, welke gevolgen dit hebben zal.

Wij moeten daarbij onzen blik wenden naar Frankrijk en wel naar het ijzerbekken van „Meurthe et Moselle”. Het grootste deel van het in Frankrijk geproduceerde ijzererts komt uit dit bekken, in de laatste jaren zelfs ruim 80⁰/₀ van het geheel. Daar ijzererts betrekkelijk geringe waarde heeft, kan het niet veel transportkosten verdragen, waardoor het in de meeste gevallen voordeliger is, het erts op de plaats zelf tot ijzer te verwerken. Hiervoor is cokes noodig, die verkregen wordt uit kolen met een vrij groot gasgehalte (vetkolen). Doordat er op het oogenblik geen kolenmijnen zijn in dit deel van Frankrijk, wordt deze cokes uit andere streken aangevoerd, voornamelijk uit Noord-Frankrijk, Westfalen en het Saarbekken, tezamen met kool voor andere industriele doeleinden.

Dit alles ging vroeger heel goed, maar door de toeneming, ook van andere industrieën, is hier langzamerhand een gebrek aan cokes en kool gekomen, dat zich afteekent in een gedurige stijging der prijzen. Want niet alleen stegen de kolenprijzen reeds door de grootere vraag, maar ook voor een groot deel doordat men kool en cokes gedeeltelijk van meer verwijderde streken moest betrekken, waardoor de kosten van verzending toenamen.

Dit laat zich door de volgende statistieken bewijzen, voornamelijk ontleend aan de laatste jaargangen van de „Circulaires du Comité Central des Houillères de France”. Van 1880 tot 1905 nam de productie en naar evenredigheid ook het brandstofverbruik in dit bekken als volgt toe:

| | |
|--------------------------|---------------------------------|
| Ijzererts | 345 ⁰ / ₀ |
| Gietijzer | 292 ⁰ / ₀ |
| Staal | 734 ⁰ / ₀ |
| Steenzout | 140 ⁰ / ₀ |
| Bedrijfskracht | 940 ⁰ / ₀ |

Van 1880 tot 1909 nam de ijzerertsproductie nog meer toe, zelfs ruim 500⁰/₀, en ook de prijzen der brandstoffen stegen:

| Jaar. | Prijs per ton kool | waarvan vracht. |
|-------|--------------------|-----------------|
| 1896 | 15,50 fr. | 4,16 fr. |
| 1906 | 22,38 „ | 8,68 „ |
| 1908 | 24,75 „ | 10,— „ |

In 1906 was het koolverbruik 5.200.000 ton, waarvan 67⁰/₀ uit het buitenland. Voor 1907 zijn deze cijfers 6.100.000 ton en 61⁰/₀. Hieruit volgt:

a. Het verbruik aan brandstoffen neemt jaarlijks zeer sterk toe.

b. Hiermee gaat gepaard een stijging van de kolenprijzen, zoodat deze nu de hoogste zijn in vergelijking met alle andere ijzerproduceerende landen.

c. Men is gedwongen steeds meer en meer de kool uit Duitschland te betrekken.

1897. Invoer uit Duitschland = 68⁰/₀ van den totaalvoer.
1906. „ „ „ = 81⁰/₀ „ „ „

Nu bestaat er een beweging in Duitschland, de koolproducenten te verbieden, hun producten goedkooper in het buitenland te verkoopen, dan in Duitschland zelf (vgl. de Kaliwet) en de spoorwegen te beletten voorkeurtarieven toe te staan. (Vracht per ton cokes is nu nog 15 fr. van Westfalen naar Nancy). Daarbij komt nog, dat de Pruisische Regeering, op aandrang van den Landdag, sinds 1910 den uitvoer van kolen uit de Staatsmijnen verboden heeft onder motief van bescherming van de Deutsche industrie, eigenlijk regelrecht gericht tegen deze zelfde Fransche ijzerindustrie, waartegen de Duitsch-Lotharingsche slechts matig kon concurreren.

Al deze redenen hebben de Fransche ijzerindustrieelen, verbonden met andere, ertoe gedwongen, te trachten

zelf in het bezit van kolenmijnen te komen. Voor 25 miljoen frs. zijn zij betrokken bij de pas ontstane kolenindustrie van de Kempen, verder bezitten zij mijnen in de Pas de Calais, het bassin van Aken, Duitsch-Lotharingen, Limburg (Oranje Nassau I en II) en hebben zij schatten uitgegeven voor het onderzoek naar de voortzetting van het Saarbekken in Fransch-Lotharingen zelf.

Van het kapitaal van de Maatschappij „l'Omnium lorrain”, die zich voornamelijk met dit laatste bezig hield, was door de ijzermetallurgie 60⁰/₀ gefourneerd, door de zoutmijnen 10,5⁰/₀, door andere industrieën 8,5⁰/₀ en door niet-industrieelen 25⁰/₀. Bovendien voerde de Maatschappij „Pont à Mousson” voor eigen rekening een boring uit binnen haar fabrieksterrein. Niettegenstaande de moeilijkheden van tot nu toe in de praktijk nog niet door een schacht doorboorde dek-lagen van ongeveer 800 M. denkt men er toch over tot de uitvoering daarvan over te gaan, het beste bewijs hoe hoog de kolen nood in dit deel van Frankrijk is.

Zoo kan men zich voorstellen, dat de aandacht van deze Franschen ook vallen moet op onze Maasconcessies, en kan men er zeker van zijn, dat zij alle pogingen in het werk zullen stellen, om ook deze in het bezit te krijgen.

Om nu tot het tweede deel van de gestelde taak te komen, is het interessant na te gaan, hoe de toestanden zijn in het moederland van deze Fransche industrie, wellicht later exploitant van onze Maasconcessies. De volgende statistiek laat zien hoe snel deze zich ontwikkeld heeft:

| Jaar. | Productie ijzererts Meurthe et Moselle. | % van de totale pro- ductie van Frankrijk. |
|-------|--|---|
| 1860 | 331.000 ton. | 11 |
| 1890 | 2.630.000 „ | 75 |
| 1900 | 4.446.000 „ | 81 |
| 1907 | 8.822.000 „ | 88 |
| 1908 | 8.850.000 „ | 88 |
| 1909 | 10.673.000 „ | 85 |

Deze cijfers spreken zeer sterk, alleen van 1900 tot 1909 is de toeneming 250⁰/₀.

Wanneer wij echter de bassins afzonderlijk nemen, waaruit Meurthe et Moselle bestaat, dan zien wij dat de toeneming in de laatste jaren voornamelijk een gevolg is van die van het bassin van Briey.

| Jaar. | Nancy. | toeneming. |
|-------|-----------|------------|
| 1907. | 1.942.000 | |
| 1908. | 1.963.000 | 21.000 |
| 1909. | 1.959.000 | 4.000 |
| Jaar. | Longwy. | toeneming. |
| 1907. | 2.713.000 | |
| 1908. | 2.280.000 | 433.000 |
| 1909. | 2.403.000 | 123.000 |

| Jaar. | Briey. | toeneming. |
|-------|-----------|------------|
| 1907. | 4.167.000 | |
| 1908. | 4.607.000 | 450.000 |
| 1909. | 6.311.000 | 1.704.000 |

Wij zien dus voor het bassin van Nancy een geringe stijging van 1⁰/₀ van 1907 tot 1909 en voor het bassin van Longwy zelfs een daling met 11⁰/₀ voor die beide jaren. Daarentegen vertoont het bassin van Briey in denzelfden tijd een stijging van ruim 50⁰/₀, terwijl dit bassin ook het belangrijkste is van Meurthe et Moselle, omdat de productie in 1909 60⁰/₀ van het geheel uitmaakte.

Het is dan ook niet te verwonderen, dat het moest komen tot een crisis op arbeidsgebied in het bassin Briey; gedeeltelijk heeft deze ook plaats gehad in dat van Longwy. Hierbij moet weliswaar in aanmerking genomen worden, dat de bevolking er vrij dun gezaaid is, evenals het feit, dat in Frankrijk de bevolkingstoename ongeveer nihil is, zoodat het tekort aan werkvolk niet door het land zelf kan aangevuld worden. Zelfs al had men met een in dat opzicht beter bedeelde streek te doen, dan blijft het nog de vraag, of de bevolking die meerdere arbeidskrachten zou kunnen leveren; een toeneming in de productie van 50⁰/₀ in twee jaren houdt geen gelijken tred met den bevolkingaanwas van welke streek op aarde ook.

Dit heeft zich dan ook geuit door den aanvoer van vreemde werkkrachten in een verhouding, die haast ongeloofelijk schijnt, n.l.:

In het bassin van Briey vormen vreemdelingen 80⁰/₀ van de bevolking; 90⁰/₀ van de arbeiders.

In het bassin van Nancy is de verhouding veel beter; het bassin van Longwy staat ongeveer tusschen beide in. Van enkele mijnen is de verhouding bekend en als volgt:

| | |
|----------------------------|--|
| Bassin van Nancy; | |
| 1 Zoutmijn St. Nicolas | |
| te Varangeville | Ondergronds personeel 44 man. |
| | waarvan Franschen 41 = 93 ⁰ / ₀ |
| | Italianen 3 = 7 ⁰ / ₀ |
| 2 IJzermijn Mines de | |
| Faulx | Totaal personeel 180 man. |
| | waarvan Franschen 154 = 88 ⁰ / ₀ |
| | Belgen 20 = 9 ⁰ / ₀ |
| | Duitschers 6 = 3 ⁰ / ₀ |
| Bassin van Briey: | |
| 3 IJzermijnen Mines | |
| d'Auboué | Totaal personeel 1000 man. |
| | waarvan Franschen 50 = 5 ⁰ / ₀ |
| | Duitschers 100 = 10 ⁰ / ₀ |
| | Italianen 850 = 85 ⁰ / ₀ |
| 4 IJzermijn Mines de Sancy | Totaal personeel 400 man. |
| | waarvan Franschen 12 = 3 ⁰ / ₀ |
| | Duitschers 5 = 1 ⁰ / ₀ |
| | Italianen 383 = 96 ⁰ / ₀ |

Deze cijfers gelden alle voor begin Mei 1911, en zijn van de directies verkregen. De loonen zijn uitermate

hoog, gemiddeld voor de ondergrondsche arbeiders 8—9 fr. per dag. Voor de houters is dit natuurlijk nog hooger, ongeveer 10 fr. per dag. Er zijn voorbeelden te over van houters met dagloon van 12, 15 ja zelfs 19 fr.

Het minimum voor een hulparbeider, vastgesteld door de directies van de mijnen Auboué en Sancy, ten einde moeilijkheden te voorkomen tusschen de arbeiders onderling, over het hun toekomende loon, bedraagt 6 fr.

Vergelijken wij dit eens met andere mijndistricten:

Pruisische Staatsmijnen van het Saargebied 1909.

Hulparbeiders 3,65 Mrk. = 4,48 fr.

Houters 4,51 Mrk. = 5,54 fr.

Particuliere mijnen Dortmund 1909.

5,33 Mrk. = 6,52 fr.

3,92 Mrk. = 4,82 fr.

Uit deze cijfers blijkt de buitengewone hoogte van de loonen in het bassin van Briey. Het resultaat is dan ook, dat de arbeiders niet geregeld komen werken, omdat zij veel meer verdienen dan voor hun levensonderhoud noodzakelijk is. Na loondag ontbreken gewoonlijk 50—60% van de arbeiders. Ook 's Zaterdag en 's Maandags zijn er vele absenten. Dit wegblijven komt in andere mijndistricten ook voor, maar in veel geringere mate en wordt daar vrij zwaar gestraft. In Bensberg op de mijn Berzelius was hierop als boete gesteld voor arbeiders, waarbij het zelden voorkwam, 1 Mrk. en voor onverbeterlijke recidivisten 3 Mrk.

In het bassin van Briey zou zulks onmogelijk zijn, omdat een directie, die dergelijke maatregelen wilde invoeren, als eerste resultaat zou zien, dat al het werkvolk verliep.

De andere mijnen hebben noodgedwongen geen bezwaren tegen het aannemen van diezelfde arbeiders; bovendien zijn zij in dat opzicht niet onderling aangesloten. Daardoor komt het ook, dat het onmogelijk is een opzegtermijn door te voeren. Maar al te dikwijls gebeurt het hierdoor, dat een pas aangenomen arbeider, na twee of drie dagen te hebben gewerkt, meent niet genoeg te hebben verdiend en met weggaan dreigt, indien het accoord niet wordt verhoogd.

Wil men cijfers? Op de mijn Sancy wisselt maandelijks 25% van het totale personeel van 400 man; op de mijn Auboué is dit zelfs 40% op een personeel van 1000 man. Daarbij moet men dan nog in aanmerking nemen, dat een deel van het werkvolk *wel* gedurende jaren gebleven is. Hieruit blijkt ook de moeilijkheid voor de verschillende mijnen om de aanneming van elders weggelopen arbeiders te weigeren; een contrôle in dat opzicht zou ten eenen male onmogelijk blijken.

Een gevolg van die wisseling is dan ook, dat niet-tegenstaande er per maand twee officieele betaaldagen vallen, buitendien nog tweemaal per week loonen en voorschotten worden uitbetaald. Vooral van het laatste wordt een druk gebruik gemaakt.

Vergelijkt men dezen toestand met het lood- en zinkertsgebied van de omgeving van Bensberg, waar de bevolking zelve de arbeidskrachten levert en hoogstens 5% daarvan vreemdeling is, als gevolg van de geleidelijke ontwikkeling sinds 60 jaar van deze mijnstreek, dan ziet men, dat daar slechts 1 loondag en 1 voorschotdag per maand bestaat en volgens het zeggen van fatsoenlijke arbeiders, maken slechts vreemdelingen en geregelde dronkaards van de gelegenheid tot voorschot gebruik.

Men kan er zich dan ook niet over verwonderen, dat de houding der arbeiders tegenover het toeziend personeel dikwijls onbeschoft is. Sommige arbeiders gaan, gedurende de aanwezigheid zelfs van den bedrijfs-leider, gewoon door met hetgeen, waarmee ze bezig waren, hetzij werken, hetzij gekheid maken, iets dat bijvoorbeeld in Duitschland ongehoord zou zijn. Regelmatige schafttijden, ook wat duur betreft, zijn lang niet zoo stipt door te voeren als wel wenschelijk was. Op de mijn Sancy waren voor het comfort der arbeiders speciale schaftkamers ingericht, voorzien van tafels en banken. Verbod van alcoholhoudende dranken is niet mogelijk. Vechtpartijen met het mes komen ondergronds herhaaldelijk voor, men vindt het niet eens zoo erg, omdat het gewoonlijk slechts de Italianen onder elkaar zijn. Toch dalen op sommige mijnen de opzichters gewapend af.

Voor het vermijden van ongeregelheden bij het verlaten der mijn zijn bijzondere maatregelen getroffen. Op de mijn Sancy heeft men een speciale galerij met steenen banken langs de kanten, afgesloten door een tourniquet, waar slechts één persoon tegelijk kan passeeren, voor de vertrekkende ploeg, terwijl de komende langs een andere kan gaan.

Het is niet meer dan natuurlijk, dat de aanwezigheid van deze vele vreemdelingen op de bevolkingstoestanden een slechten invloed uitoefent. Misdaden komen in dit gebied schrikbarend veelvuldig voor en geven aan politie en justitie handen vol werk. Rustige burgers, als zij 's avonds uitgaan, zijn genoodzaakt steeds wapenen bij zich te dragen. Wat de gevolgen zijn op zedelijk gebied, zullen wij maar niet nagaan, in aanmerking nemende, dat vele van deze arbeiders, of ongehuwd zijn, of vrouw en kinderen in hun vaderland hebben achtergelaten.

De spoorwegmaatschappijen ondervinden grooten last van het publiek, vooral op kleine stationnetjes, zoodat het herhaaldelijk voorkomt, dat arbeiders meerijsen zonder een kaartje te willen nemen. In café's

weigeren zij betaling van het verteerde, kunnen niet dan met groote moeite daaruit verwijderd worden en veroorzaken opstootjes en vechtpartijen.

Uit hetgeen men hier ziet kan Limburg leering trekken.

Zoo deze zelfde Fransche industrie in het bezit komt van de Maasconcessies, zal zij tot spoedige ontginning daarvan overgaan, door het nu reeds nijpende gebrek aan cokes en industriekolen en zal niets haar ervan kunnen weerhouden, datgene in Limburg te doen, waardoor zij reeds haar eigen land heeft bedorven en gemaakt tot een verzamelplaats van ongerechtigheden.

Zij bezit reeds de mijnen Oranje Nassau I en II, tenminste wat aandeelenkapitaal en directie betreft. Men kan zich nu afvragen, waarom zij speciaal op deze en de Maasconcessies het oog heeft gericht en waarom zij niet tracht ook de andere particuliere mijnen te koopen. Het antwoord daarop is zeer eenvoudig: Omdat zij niet speciaal steenkool in het algemeen noodig heeft, maar cokes en industriekolen, en deze kunnen die mijnen niet geven, daar zij magere kool produceeren, die niet voor dat doel geschikt is, terwijl de Maasconcessies en de mijn Oranje Nassau I met hun vet- en gaskolenrijkdom daartoe uitstekende grondstof leveren.

Welken nadeeligen invloed zou deze exploitatie uitoefenen op de bestaande Staatsexploitatie?

1e. Zouden de Staatsmijnen hogere loonen moeten betalen voor het behoud van haar werkvolk, hetgeen de concurrentie met Westfalen al weer moeilijker maakt.

2e. Zou de afzet aan kool geparalyseerd worden wanneer deze Franschen, die alleen de vet- en gaskolen kunnen gebruiken, de in hun mijnen ook voorkomende magere kolen tot elken prijs verkoopen.

3e. Zullen deze Franschen hun vetkolen dadelijk op de mijn in cokes omzetten, teneinde op de transportkosten te besparen. Het hierbij vrijkomende gas wordt gebruikt om electriciteit op te wekken, waarmee zij zullen gaan concurreeren tegen de staatsmijnen bij den verkoop aan particulieren.

Bij 2e en 3e moet er op gewezen worden, dat het hier een bijzonder geval geldt en men hier zeker niet te maken heeft met een zoogenaamde vrije concurrentie.

Het belang voor de bevolking is reeds gebleken bij de beschrijving van de toestanden in Frankrijk. Toch moet nog gewezen worden op de groote nadeelen, die de landbouw van een zoo sterke ontwikkeling der industrie zou ondervinden.

In dezen tak van bedrijf worden uit den aard der zaak geen hooge loonen betaald en zeer zeker is dit het geval niet bij het kleingrondbezit. Wanneer echter de mijnen door de vraag naar arbeidskrachten de loonen opdrijven, dan zullen de boeren al hun personeel verliezen of eveneens meer moeten betalen, waardoor

zij in een ongunstige verhouding komen ten opzichte van andere landbouwstreken.

Aan den anderen kant verdienen deze arbeiders meer loon, maar in de meeste gevallen is dit geen zegen, zooals reeds nu blijkt in sommige streken van Zuid-Limburg, waar de jongere arbeiders, die nog geen gezin te hunnen laste hebben, een groot deel van het loon in herbergen verteren.

Reeds nu heeft de gemeente Heerlen meer kosten in verhouding tot de toeneming der belastingen, door stratenaanleg, betere verlichting, uitbreiding der gemeentepolitie etc. Ook in andere gemeenten ontstaan hierdoor moeilijkheden (Schaesberg).

Wanneer dan later, nadat een meer geregelde gang van zaken is aangebroken, de groote vraag naar arbeiders weer vermindert en dus de loonen weer dalen, zooals o.a. in Westfalen het geval geweest is, ontstaat onder de mijnarbeiders een toestand van ontevredenheid, die zich uiteen zal door toeneming der Sociaal-Democratie en wellicht groote stakingen.

De Maaskanalisatie, een levenskwesitie voor Limburg, zal aan beteekenis moeten verliezen, zoodra er ook buitenlandsche particuliere belangen mee gemoeid zullen zijn. Het gaat toch niet aan op kosten van den Nederlandschen Staat en in ieder geval met het geld van Nederlandsche belastingbetalers, een kanaal aan te leggen, waardoor o.a. eenige Fransche ondernemers hogere dividenden zullen ontvangen.

Geheel afgezien van de vraag, of Staatsexploitatie in het algemeen al dan niet wenschelijk is, wijs ik erop, dat Limburg verkeert in een uitzonderingstoestand, omdat, wat betreft de winsten der mijnen, in dit geval de rijkdom van den Nederlandschen bodem niet ten goede zal komen aan het Nederlandsche kapitaal, en wat betreft de loonen, zal die door invoer van vreemde werkkrachten, niet ten goede aan de Nederlandsche arbeiders. Ik spreek de hoop uit, dat voor de Maasconcessies een zoodanige regeling moge getroffen worden, dat de rijkdom van deze terreinen behouden zal blijven voor het Nederlandsche volk.¹⁾

Ik kan dit artikel niet eindigen zonder een woord van dank aan mijn hooggeachten leermeester Prof. Mr. D. van Blom, die mij met vele raadgevingen bij het opstellen van mijn artikel welwillend van dienst is geweest.

L. J. C. VAN ES JR.

Cand. M. I.

Met toestemming van den schrijver overgenomen uit het Tijdschrift voor Econ. Geogr.

¹⁾ In Frankrijk is onlangs een wet voorgesteld, teneinde den overgang van mijn eigendom in buitenlandsche handen te beletten.

Zie Voorloopig verslag en Memorie van Antwoord Hoofdstuk X Staatsbegroting voor 1909 betreffende den verkoop der mijnen Oranje Nassau I en II.

Naar aanleiding van „Iets over hedendaagsche Architectuur.”

Naar aanleiding van het opstel „Iets over hedendaagsche architectuur” willen wij hier een enkele opmerking maken. Waar in het opstel wordt gesproken over het verschil der hedendaagsche architectuur „met die van eenige twintigtallen jaren terug en ouder” en hetwelk volgens den schrijver hoofdzakelijk is gelegen „in de grondidee waarvan de ontwerper uitging” geeft de auteur na een korte uitwijding over hetgeen men destijds deed en tegenwoordig een definitie van dit verschil met de volgende woorden:

„het groote verschil is nu dat de hedendaagsche architectuur uitgaat van het idee Ruimteschepping, Ruimtebegrenzing” wij moeten veronderstellen dat dit een „slip of the pen” is geweest van den schrijver want eerlijk gezegd is deze definitie zooals zij daar staat onjuist. Immers architectuur is Ruimteschepping, Ruimtebegrenzing en massaverhouding. Nu moge de vorm waarin deze grondidee zich realiseert veranderen, de idee zelve was, is en blijft ten allen tijde dezelfde.

Ten slotte brengen wij dank aan den inzender voor het voorbeeld dat hij aan de overige bouwkundigen heeft gegeven inzake het tot uiting brengen van gedachten in het T. S. T. C. H. S.

Havenuitbreiding van Amsterdam.

Voor hen, die op de laatste excursie van P. S. naar Amsterdam reeds het een en ander te hooren kregen omtrent genoemde havenuitbreiding, is het waarschijnlijk niet onaardig te weten, dat bedoelde plannen thans door B. en W. aan de Raad zijn voorgelegd.

De plannen zijn: het gereedmaken van het terrein ten noorden van de Entrepôthaven voor den bouw van losplaatsen naar gelang van de behoefte, zonder of met gelegenheid voor langdurigen opslag. De benoodigde werkzaamheden zullen bestaan in: verbreding van de haven en uitdieping daarvan over een lengte van 850 M. tot 10.30 M. ÷ A. P., bouw van een kademuur van ongeveer 1040 M. lengte, waarvan 850 M. langs het gedeelte der haven, dat een bodemdpte van 10.30 M. en 190 M. langs het gedeelte, dat een diepte van 3.50 M. beneden A. P. zal krijgen; verder: ophooging van het terrein tusschen de haven en het Gemeentelijk Handelsentrepôt. Voor deze werken wordt een crediet aangevraagd van f 1.600.000.

In hun toelichting tot dit voorstel zeggen B. en W. dat in afwachting van de vaststelling van een algemeen plan van een nieuw havencomplex, nog verschillende partiële uitbreidingen van het bestaande complex in het Oosten mogelijk zijn, met name de bouw van een loods aan de noordzijde der Ijkade, (thans reeds in

uitvoering), een hoofd op de Ijkade in het verlengde van den Verbindingsdam en het voor exploitatie gereed maken van de terreinen aan de noordzijde der Entrepôthaven en van die aan de zuidzijde dier haven ten oosten van het Entrepôt. Zij stelden indertijd voor, ten einde in de behoeften der naaste toekomst te kunnen voorzien, van de laatstgenoemde drie uitbreidingen die aan de zuidzijde der Entrepôthaven, waarop vroeger niet zoozeer de aandacht was gevallen, het eerst uit te voeren, omdat daarvoor slechts een tijd van ongeveer drie jaren noodig zou zijn, terwijl de inrichtingen op het terrein aan de noordzijde dier haven niet dan na vijf à zes jaren in exploitatie zouden kunnen worden genomen. Het was daarbij de bedoeling, met het oog op het te voorziene gebrek aan ruimte, met de verdere partiële uitbreidingen, die langeren tijd vereischen, niet te wachten, doch deze zoo spoedig mogelijk ahangig te maken.

Het eerst komt daarvoor in aanmerking het gereed maken van het 1200 M. lange terrein in de Rietlanden aan de noordzijde van de Entrepôthaven, waarbij behoort de verruiming dier haven tot de dubbele breedte. De Kamer van Koophandel en Fabrieken heeft in haar schrijven van 25 November 1908 als haar oordeel uitgesproken, dat dat terrein bestemd kon worden voor een kade met zoogenaamde transito- of douane-loodsen en wel buiten en onafhankelijk van het Entrepôt. Dit zou echter slechts mogelijk zijn, indien de administratie der rijksbelastingen genoeg wilde nemen met een afsluiting te water van het Entrepôt.

Ten einde daaromtrent zekerheid te krijgen hebben B. en W. zich tot den Minister van Financiën gewend met de vraag, of tegen een dergelijke afsluiting bezwaar zou bestaan. Op deze vraag werd een gunstig antwoord ontvangen, waarbij omtrent de afsluiting nog enkele aanwijzingen werden gegeven.

Aangezien er op gerekend moet worden, dat voor den aanleg van de kade en het terrein een drietal jaren wordt vereischt, terwijl voor de loodsen nog een even lange tijd zal noodig zijn, zoodat het terrein eerst na vijf à zes jaren in exploitatie kan worden gebracht, is het gewenscht, dat met het eerste gedeelte van het werk zoo spoedig mogelijk wordt aangevangen. Er bestaat dan nog gelegenheid om nader te beslissen, of een gedeelte voor langduriger opslag dan in douane-loodsen zal zijn te bestemmen. Zooals de toestand thans is, bestaat daartoe, gelet op de ervaring, gedurende de 10-jarige exploitatie van het Gemeentelijk Handelsentrepôt opgedaan, geen aanleiding.

Terwijl de uitvoering van het geheele plan een bedrag van ongeveer f 3.000.000 zal vereischen, beperken B. en W. zich tot de aanvraag van een krediet voor de in het voorstel omschreven werkzaamheden.

J. B.

Reorganisatie Handleidingen-Vereeniging.

Op de jongste algemeene vergadering vóór de zomer-vacantie is besloten:

De **jaarlijksche** contributie à f 0,50 af te schaffen en daarvoor in de plaats te stellen, een **bijdrage in eens, groot f 2,00**. Dit bedrag is bij de toetreding tot de vereeniging te voldoen waarvoor men een bewijs van lidmaatschap ontvangt, dat steeds geldig blijft, **naast** het bewijs van inschrijving aan de T. H.

Als overgangsmaatregel is besloten:

Dat zij die één, twee of meer jaren lid der vereeniging zijn, inplaats der contributie 1911—1912 zullen betalen respectievelijk f 1,50, f 1,00 of f 0,50.

Op dezelfde vergadering werd besloten, dat de verkoop aan leden **uitsluitend à contant** zal plaats hebben en daarbij het bewijs van lidmaatschap moet worden overgelegd.

Daartoe is dit bewijs van lidmaatschap in de vorm van een bonboekje gemaakt. Bij den koop van een bepaalde handleiding tegen ledenprijs, moet de desbetreffende bon worden ingeleverd. Dit bonboekje is op naam en boekje en bons zijn dus **strikt persoonlijk**.

Deze regeling zal aanvangen met het nieuwe vereenigingsjaar dus op 1 October aanstaande.

Van 1 October 1911 af, zullen voor de leden de handleidingen bij de firma J. Waltman Jr., dus uitsluitend verkrijgbaar zijn à contant met inlevering van de betreffende bon. Het teekenen van een bon in den winkel vervalt daarmee.

Bedoelde bonboekjes tegelijk bewijs van lidmaatschap zullen vanaf 20 September in den winkel van de firma J. Waltman Jr. verkrijgbaar zijn tegen betaling der verschuldigde contributie:

Voor nieuwe leden bedraagt dit dus f 2,00 + f 0,10 inningskosten + f 0,15 voor stat. en huish. reg.

Voor hen die 1 jaar lid zijn f 1,50 + f 0,10 inningsk.

„ „ „ 2 „ „ „ f 1,00 + f 0,10 „

„ „ „ 3 of m. j. lid zijn f 0,50 + f 0,10 „

Deze laatste 3 categorieën behoudens *achterstallige* contributie, welke tegelijk moet worden voldaan.

Ter controle moet bij de koop dezer boekjes het bewijs van inschrijving a/d. T. H. worden getoond.

Zij, die nog steeds gelden verschuldigd zijn voor op crediet gekochte handleidingen (van voor 13 April 1911 dus), worden dringend verzocht deze te voldoen. Zij zijn door het bestuur in het lidmaatschap geschorst en bedoeld bonboekje kan hen niet worden uitgereikt aler de verschuldigde gelden zijn betaald.

Voor het bestuur,
De Penningmeester,
C. TELLEGEN.

Vragenbus.

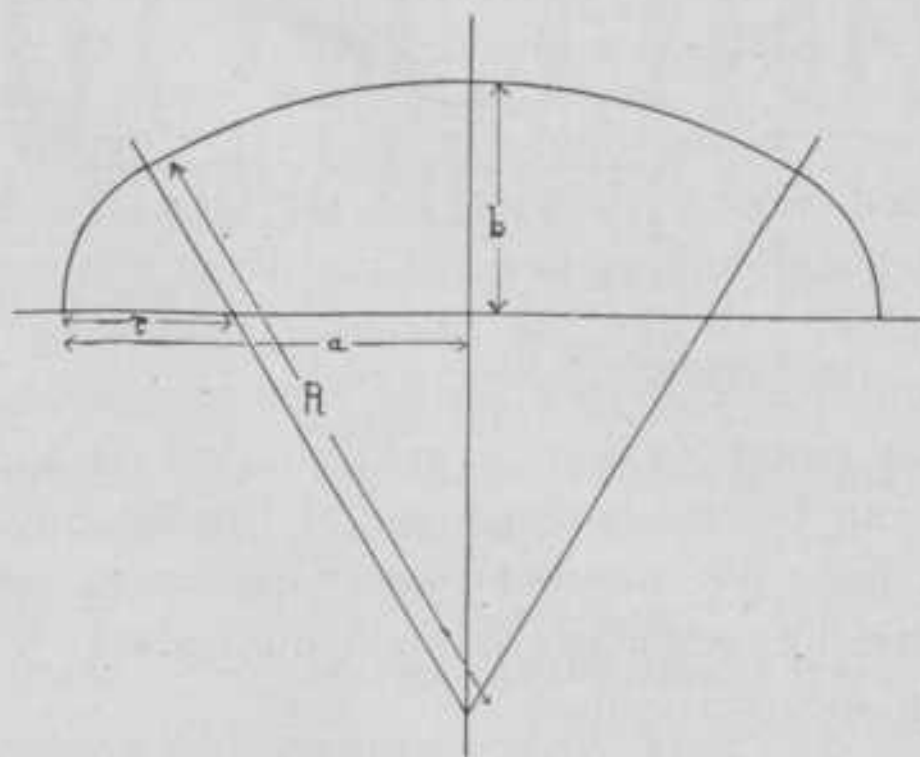


Fig. I.

Vraag: Wanneer van een korfboog a en b gegeven zijn en tevens òf r òf R , hoe construeert men dan òf R òf r ?

S.

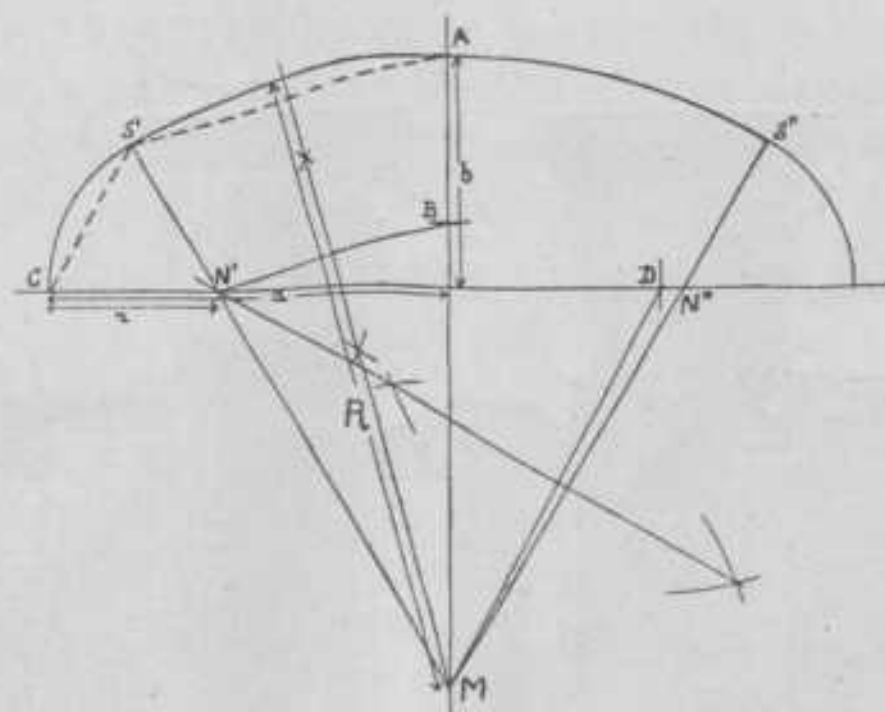


Fig. II.

Antwoord: Veronderstel eerst a , b en r gegeven. Het punt M wordt nu gevraagd. Maak $AB = r$ en deel de lijn $N'B$ loodrecht middendoor. Het snijpunt van deze loodlijn met AB geeft het gevraagde middelpunt. AM is de gevraagde straal en door MN' en MN'' te trekken vindt men de raakpunten S' en S'' .

Zijn a , b en R gegeven, dan maakt men $CD = R$ en deelt men MD loodrecht middendoor waardoor N' gevonden wordt.

Het bewijs is als volgt.

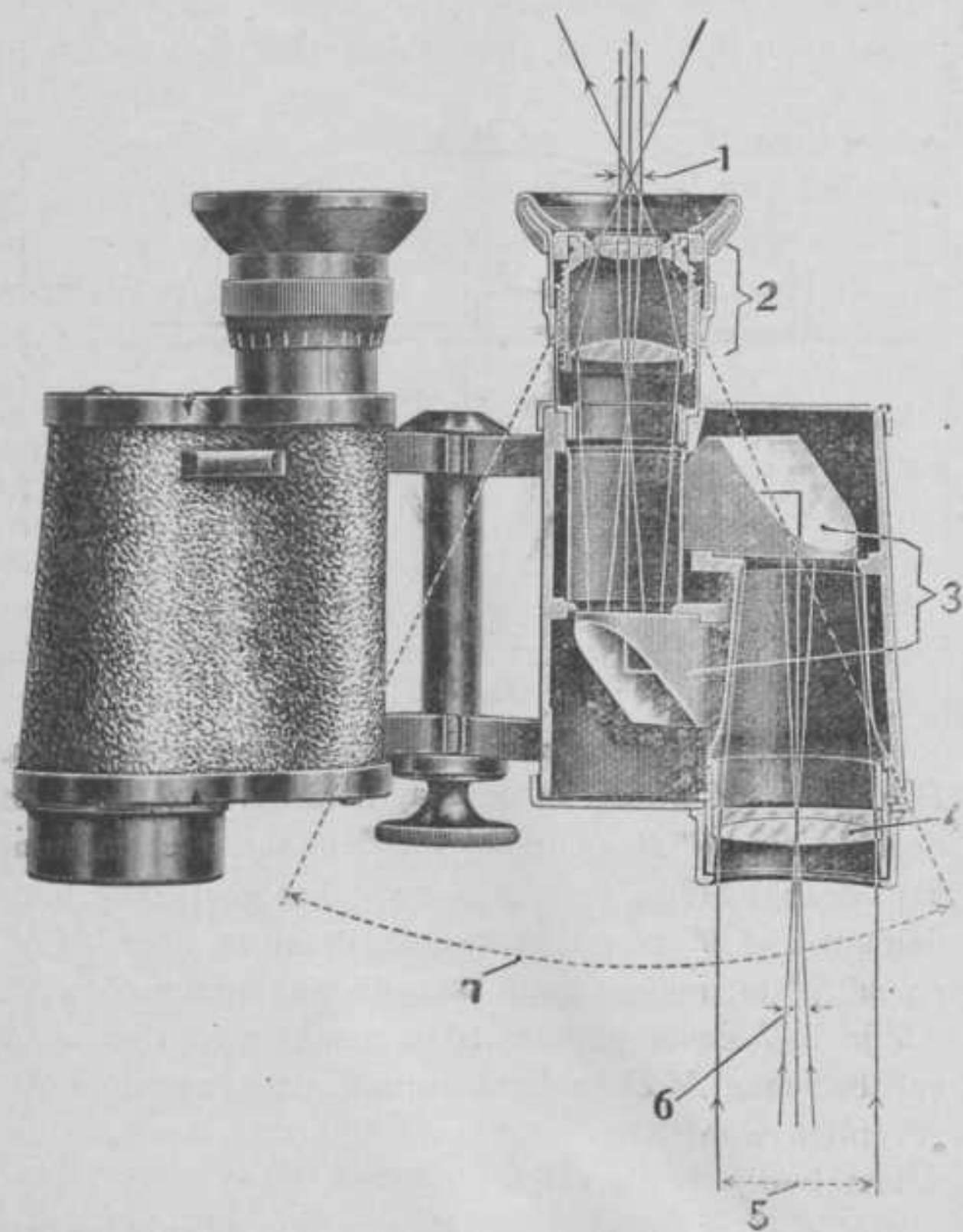
$\Delta S'AM$ is gelijkbeenig. Men trekt van beide beenen gelijke stukken $S'N'$ en AB af. $N'BM$ is dus ook gelijkbeenig en de top ervan moet op de loodlijn door A liggen. Evenzoo beschouwe men voor het tweede geval de $\Delta\Delta CS'N'$ en $DN'M$.

Boekbespreking.

HANDLEIDING VOOR HET HUISSCHILDEREN,
door C. P. van Hoek.

Dit werkje, dat door Dr. P. J. H. Cuypers van een inleidend woord voorzien is, zal voor een ieder, die met het schildersvak in aanraking komt zijn nut hebben te stichten. Gezien de zakelijke bewerking der verschillende onderwerpen en de zeer praktische wenken, die van groote vakkennis getuigen, zal dit boekje voor velen een betrouwbare en vooral handig te raadplegen bron zijn. We wenschen er vooral op te wijzen, dat een rijkelijk geïllustreerd hoofdstuk gewijd is aan het werken met verfspuiten.

Voorts vestigen we de aandacht op een geïllustreerd en beschrijvend boekje over Prisma-Binocles van de firma IVENS & Co. Als proeve van illustratie drukken we hierbij onderstaande afbeelding af.



Wij ontvingen van de firma W. L. & J. Brusse, uitgevers te Rotterdam, de voornaamste werken over bouwkunst, van den heer H. P. Berlage ter bespreking.

In chronologische volgorde genoemd zijn deze:

„Over stijl in bouw- en meubelkunst (2^e druk);

„Studies over bouwkunst, stijl en samenleving;

„Grundlagen und Entwicklung der Architektur en „Beschouwingen over bouwkunst en hare ontwikkeling”.

Het dunkt ons overbodig een aanbeveling te schrijven voor de werken van onzen grootsten architect, naar wiens ideën omtrent architectuur, men ver over de grenzen van ons land met belangstelling vraagt. (De heer Berlage is o.a. uitgenoodigd om deze winter in verschillende plaatsen van Amerika lezingen te houden over bouwkunst).

Bij een ieder, die het ernst is met de bestudeering der architectuur, mogen deze werken niet onder zijne studieboeken ontbreken.

In de volgende nummers zullen wij overgaan tot een meer uitvoerige bespreking, van elk werk afzonderlijk.

Berichten en Mededeelingen.

Bij beschikking van den Minister van Binnenlandsche Zaken van 2 September 1911, No. 6659, afdeling H. M. O., is voor het tijdvak van 2 September 1911 tot en met 31 Augustus 1912, benoemd tot assistente voor de analytische scheikunde aan de Technische Hoogeschool te Delft, mejuffrouw S. van der Tas, technoloog aldaar.

—o—

Bij beschikking van den Minister van Binnenlandsche Zaken dd. 4 September 1911, No. 6383, afdeling H. M. O., is de aan den heer S. J. Rutgers, civiel-ingenieur te Rotterdam, verleende vergunning om als privaat-docent aan de Technische Hoogeschool te Delft, onderwijs te geven over „beton-ijzer”, op zijn verzoek ingetrokken.