

INDISCH BOUWKUNDIG TIJDSCHRIFT

UITGAVE VAN DE VEREENIGING VAN BOUWKUNDIGEN
OPGERICHT 2 AUGUSTUS 1927 VOORDEN TIJD VAN 29 JAAREN 5 MAANDEN.
REDACTIE ONDER LEIDING VAN J. H. VAN MECHELEN TE BANDOENG.

ABONNEMENTSPRIJS f 16.— per jaar
BUITEN NED. INDIË „ 20.— „ „
ADVERTENTIE-TARIEF OP AAN-
VRAAG BIJ DE ADMINISTRATIE.

VERSCHIJNT
TWEEMAAL
PER MAAND

ADRES VAN
REDACTIE EN ADMINISTRATIE
PASTEURWEG 24-BANDOENG.

INHOUD: Architects-examen B.O.W. 1930. — Schaduw op onze huizen en vruchten in onzen tuin. — Wegaanleg. Diversen. — Wegontwerp, het dwarsprofiel. — Wegonderhoud en -reiniging. — Boekbespreking. — Inhoud van technische tijdschriften. —

ARCHITECTS-EXAMEN B.O.W. 1930.

ROOSTER VAN HET SCHRIFTELIJK GEDEELTE

Dagen Januari 1930.	Uren	V A K K E N	
		Waterbouwkundigen	Bouwkundigen
Maandag	13	7 ¹ / ₂ — 1 ¹ / ₂	Burgerlijke bouwkunde
Dinsdag	14	7 ¹ / ₂ — 1 ¹ / ₂	Burgerlijke bouwkunde
Woensdag	15	7 ¹ / ₂ — 1 ¹ / ₂	Burgerlijke bouwkunde
Donderdag	16	7 — 11 7 ¹ / ₂ — 1 ¹ / ₂	— Waterbouwkunde
Vrijdag	17	7 ¹ / ₂ — 10 ¹ / ₂ 11 — 1 ¹ / ₂	Landmeten Reglementen
Zaterdag	18	7 ¹ / ₂ — 10 ¹ / ₂ 11 — 1 ¹ / ₂	Kennis van werktuigen Kennis van bouwstoffen
Maandag	20	7 ¹ / ₂ — 11 ¹ / ₂	Statica

Uit bovenstaand rooster blijkt reeds, dat dit examen op Maandag, 13 Januari j.l. een aanvang nam.

Er namen aan deel 12 kandidaten; n.l. 10 waterbouwkundigen, waarvan twee een gedeeltelijk examen aflegden, en 2 bouwkundigen.

Voor het volledig examen slaagden: C. A. J. Zondag (w.b.k.), Andela (w.b.k.), van Hees Meyer (w.b.k.), E. F. van Geuns (w.b.k.) en G. Neisingh (b.k.).

Voor het eerste gedeelte slaagde F. van Sprew, (w.b.k.) en voor het tweede gedeelte R. Kamarga (w.b.k.) en J. J. de Ruijter (b.k.).

Van harte wenschen wij dezen collega's geluk met het behaalde succes.

En hen, die minder gelukkig waren, wenschen wij toe: „Een volgende maal beter”.

Wij konden niet alle teekeningen voor de reproductie tijdig gereed krijgen, en geven daarom de vakken hier niet in volgorde van het rooster. Er worden echter overdrukken van gemaakt, waarin de vakken wel in volgorde zullen worden opgenomen.

Bouwkunde voor Waterbouwkundige Candidaten.

Tijd één dag.

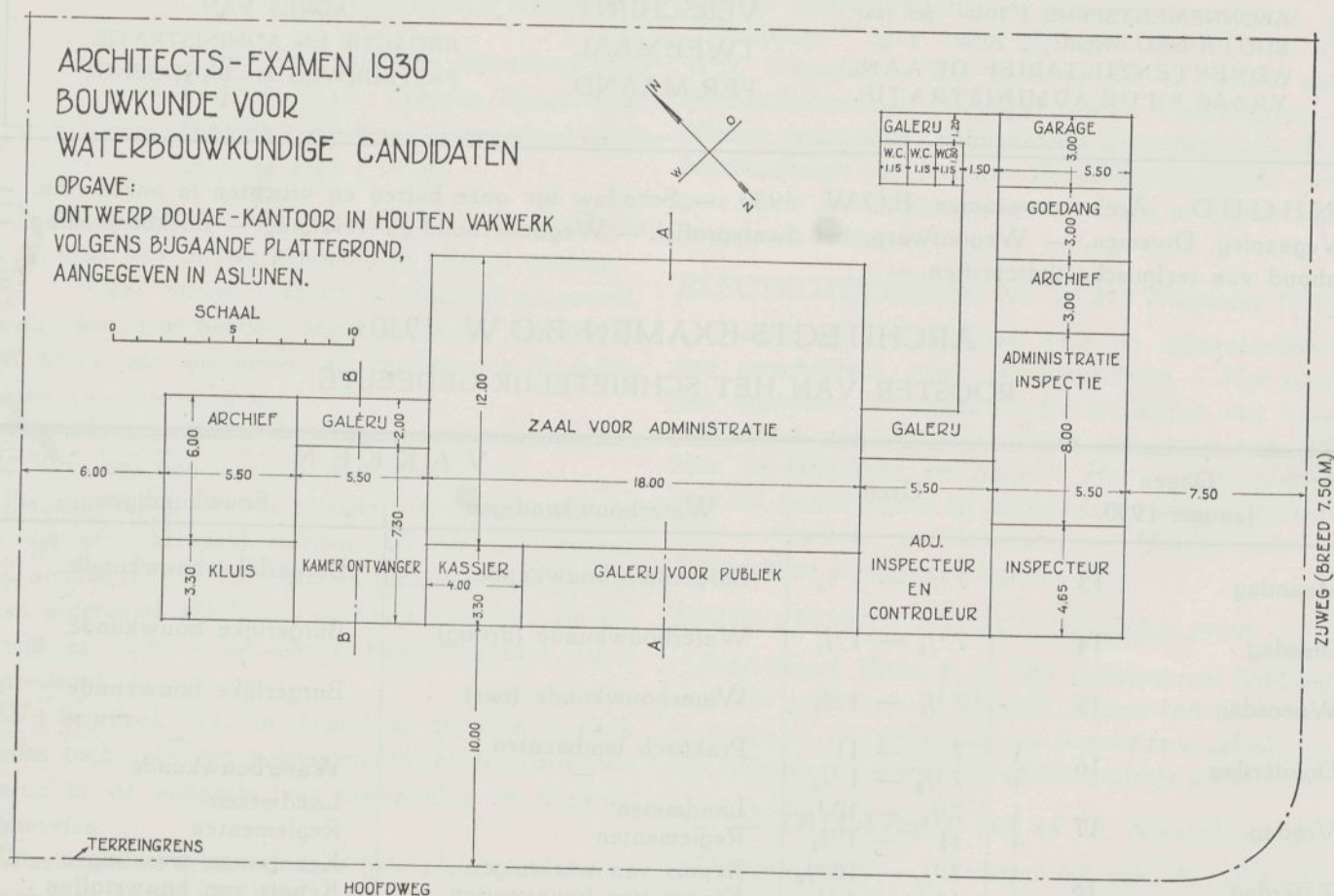
Opgave: Te ontwerpen een Douanekantoor in houten vakwerk met gepleisterd metaalgaasvulling, volgens nevenstaande, in aslijnen op schaal 1:100, gegeven plattegrond.

Voor de afmetingen, gemeten tusschen de assen der wanden, en de bestemming der vertrekken, wordt naar de schetsteekening, schaal 1:100,*) verwezen. De galerij voor het publiek moet openingen naar buiten krijgen, die middels Amerikaansche schuifhekken moeten kunnen worden afgesloten. De wanden van de kluis moeten van gewapend beton worden gemaakt.

Te tekenen op schaal 1:100:

1. De plattegrond van het houten vakwerk (eventueel op de gegeven schetsteekening). *)
2. De doorsneden A-A en B-B, met de voornaamste maten en houtzwaarten
3. De voorgevel aan den hoofdweg.
4. Het kapplan in enkele lijnen (op een calque)
5. De wijze van fundeeren moet duidelijk worden aangegeven.

*) Dit was een witdruk, schaal 1:100. (Red. I.B.T.)



Voor de groote Administratie-zaal moet vooral gezorgd worden voor goede verlichting en ventilatie. De kamer van den Inspecteur moet een uitgang naar buiten aan den kant van den zijweg krijgen. De garage moet eveneens aan dien kant bereikbaar zijn.

De bodemgesteldheid van het terrein, waarop het gebouw moet worden opgericht, is als volgt:

Tot ongeveer 1,50 m beneden maaiveld is aanwezig een laag van tamelijk goede, niet scheurende grond, waarop 0,3 kg. per cm² wel kan worden toegelaten. Daaronder komt tot ongeveer 4 m beneden maaiveld, dus een laag ter dikte van ongeveer 2,5 m, modder voor. Daaronder vindt men dan den vasten grond.

Bouwkunde voor Bouwkundige Candidaten

Opgave: Ontwerp voor een vliegstation.

Op een vliegveld, op bijgaande situatie (schaal 1:500) *) aangegeven, een stations-, tevens kantoor-gebouw voor een Luchtvaartmaatschappij te ontwerpen. Het gebouw moet komen te liggen tusschen de beide vliegtuiglloodsen en middels galerijen worden verbonden met de lloods van de burgerluchtvaart en met het bijgebouw (dat niet tot dit ontwerp behoort). Het gebouw moet bestaan uit begane grond met verdieping.

*) Voor de reproductie verkleind. (Red. I.B.T.)

Begane Grond.

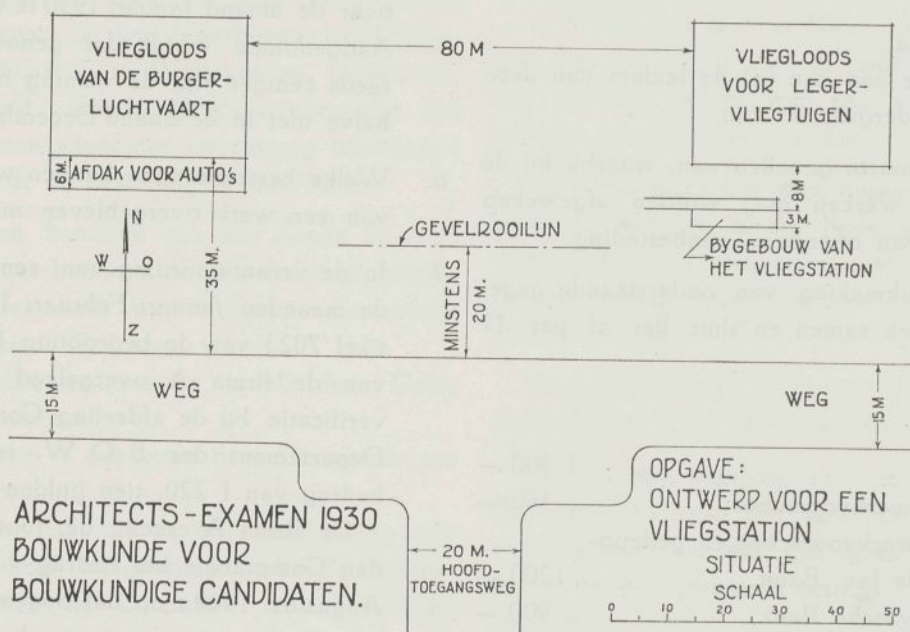
Ingang, eventueel kleine voorgalerij, uitkomende in :
Hal, tevens trapruimte en wachtruimte voor de passagiers, ongeveer 160 m²

Tot dracht van de verdieping-vloer mogen in de hal steunpunten worden aangebracht, zoodanig, dat een goed ingedeeld interieur verkregen wordt en dat de kolommen niet in den weg staan.

Uitbouw aan de hal, uitkomend op een ruim terras, uitzicht gevend op het vliegveld. 20 m²

Bagage-ruimte met toonbank aansluitend aan de hal 40 m²

Kamer voor administratief-personeel	40 m ²
Kamer Administrateur	20 m ²
Archief	20 m ²
Toilet met 2 W.C.'s	12 m ²
Buffet met lift voor spijzen en dranken, vanaf het buffet op den beganen grond, aansluitend aan de hal	20 m ²
Woonkamer Chef, aansluitend aan de Hal	20 m ²
2 Slaapkamers der chefswoning, elk groot	20 m ²
Bad en W.C. voor de Chefswoning, bereikbaar vanuit de woonkamer	12 m ²
Waar noodig kunnen langs de vertrekkende galerijen van ongeveer	2 m
breedte worden ontworpen.	



Ruimte voor Contrôle met loketten voor het uitgeven der passage-biljetten aansluitend aan de hal 20 m²

Kamer voor den Chef, welke niet dadelijk aan de hal behoeft te grenzen 20 m²

Buffet-kamer, aansluitend aan de hal 20 m²

Keuken, aansluitend aan de buffet-kamer 20 m²

Rustkamer voor Vliegeniers 20 m²

Apotheek, tevens dokterskamer 20 m²

Toilet dames met 2 W.C.'s 12 m²

Toilet heeren met 1 W.C. en 2 urinoirs 12 m²

Waar noodig kunnen langs de vertrekkende galerijen van ongeveer breedte worden ontworpen. 2 m

Verdieping.

Hal, waarin uitkomend trap van begane grond 110 m²

Overdekt terras, aansluitend aan de hal 50 m²

Balcon aansluitend aan evengenoemd overdekt terras 40 m²

De bouwgrond is goed, zoodat een gewone fundeering op staal kan worden toegepast.

Tijd: drie dagen.

Eerste dag: Te tekenen op schaal 1:100, Plan Begane Grond, Verdiepingplan, één Gevel, één Doorsnee (schematisch, met inschrijving van enkele hoofdmaten), Kapplan, in enkele lijnen (op een calque) en op bijgaande situatie-schets (schaal 1:500) het gebouw intekenen,

Nà den eersten dag mag aan het ontwerp in hoofdzaken geen wijziging meer worden gebracht.

Tweede dag: Volgens aanwijzing te tekenen op schaal 1:20 een geveldetail, waarnoodig toegelicht door horizontale en verticale

Derde dag: Volgens aanwijzing te teekenen op schaal 1:20 een doorsnede, tevens uit te werken als interieur, voorzien van de voorname maten en de maten van de houten kap.



1. Noem de verschillende diensten van de Landsgebouwen in de provinciën :
 - a. West-Java.
 - b. Oost-Java.
 - c. Midden-Java.en deel mee aan wie (n) de leiders van deze diensten ondergeschikt zijn.
2. Geef de voornaamste gevallen aan, waarbij bij de uitvoering van werken mag worden afgeweken van den regel van openbare aanbesteding.
3. Stel met gebruikmaking van onderstaande gegevens een Kasboek samen en sluit het af per 17 Januari.

Jan. 1.	Saldo Kas	f 300.—
„ 5.	Van Eaw werkvoorschot	„ 350.—
„ 12.	Van Eaw werkvoorschot en gedepo- neerd bij de Jav. Bank.	„ 1200.—
„ 14.	Gelicht Javasche Bank.	„ 900.—
„ 16.	Terug voorschot aannemer A.	„ 75.—

Jan. 12.	Loonstaat G.O. Gebouwen	200.—
	" " " " " "	100.—
	Loonstaat herstellingen Pasangrahan	
	te B.	100.—
	Voorschot Aannemer A.	150.—
	Transport materialen Pasangrahan te B.	10.—
	Witten Res. Kantoor te A	60.—
	Voorschot aannemer B bet. per cheque	
	No. 10 op de Jav. Bank.	200.—
Jan. 16.	Loonstaat G. O. Gebouwen.	240.—
	" " " " " "	150.—
	Transport materialen G.O. Gebouwen	40.—
	Loonstaat hersstellingen Pasangrahan	
	te B.	200.—
	Voorschot aannemer B.	100.—

- | | |
|---|---------|
| 5. Het inkomen van een Landsdienaar bedraagt: | |
| Maandelijksche bezoldiging. | f 500.— |
| Standplaatstoelage. | „ 50.— |
| Toelage Studie Architect. | „ 50.— |
| | <hr/> |
| Totaal | f 600.— |

plaats vinden om van het tekort in zijn administratie te doen blijken.

Ook aangeven in welke bescheiden hieruit blijken moet.

10. Wanneer bij een openbare aanbesteding 2 inschrijvers A en B het laagst en voor hetzelfde bedrag hebben ingeschreven en de inschrijvingen overigens aan alle eischen voldoen, aan wien wordt dan het werk voorloopig gegund?
11. Wanneer kan een overeenkomst met een aannemer onmiddellijk, dus zonder ingebreke stelling worden ontbonden.
12. Bij een gehouden openbare aanbesteding heeft de aannemer A als laagste inschrijver ingeschreven voor F 60.000.— Raming F 68.000.— Als borgen hebben zich opgegeven de koopman B te Singapore en de Administrateur bij het departement van Onderwijs en Eeredienst C te Weltevreden, beiden voldoende gegoed. Zoudt U als aanbesteder het werk aan dezen aannemer voorloopig toewijzen? Verzocht wordt de beslissing te motiveeren.
13. Ten einde ten behoeve van den Lande de vrije beschikking over benodigde gronden te verkrijgen moet volgens bestaande voorschriften een Commissie worden benoemd. Gevraagd wordt;
 - a. door welke ambtenaren wordt deze Commissie benoemd?
 - b. Uit hoeveel leden moet deze Commissie ten minste bestaan?
 - c. Is de ambtenaar die de vrije beschikking over gronden heeft aangevraagd gehouden de beslissing van de Commissie te aanvaarden?
14. In welke gevallen hebben Inlanders voor het gebruik van water uit rivieren of kanalen vergunning van den Directeur der BOW noodig?
15. A. Wanneer moet uiterlijk de verantwoording betreffende gelden te goeder rekening over het tijdvak November/December worden ingediend.
B. Op welk uiterlijk tijdstip moet een Comptabele het over een afgeloopen jaar onverwerkt gebleven bedrag in 's Landskas terugstorten?

SCHADUW OP ONZE HUIZEN EN VRUCHTEN IN ONZEN TUIN.

Voor de nieuwe wijken.

ZEER vele huizen in Weltevreden staan in de brandende zon, vooral de bewoners der nieuwe wijken kunnen daarvan meêpraten. Op welke manier krijgen we nu in den kortst mogelijken tijd

schaduw? Door boomen te planten natuurlijk. Maar welke boomen, dat is hier de moeilijkheid.

Voor de beantwoording van deze vraag hebben wij ons gewend tot den tuin-architect van de Gemeente, den chef van de Gemeente Plantsoenen, De Geer Boers.

Iemand van groote vak-ervaring en fijnen smaak, die ook in andere deelen van de wereld zijn kennis heeft opgedaan.

Met groote welwillendheid stond hij ons te woord en bleek dadelijk bereid onze vragen te beantwoorden en ons boomen en planten te toonen.

De mahonie-boom is — naar zijn opvatting — de boom, die het eerst in aanmerking komt om voor het doel aangeplant te worden. Deze boom is — uit zaad geplant — in 4 jaar tijd al 6 m hoog. Plant men 1 jaarsboompjes van ± 1.50 à 1.75 m, dan heeft men nog eerder een forschen boom met een frissche kruin, die het geheele jaar door vol in blad zit.

De boom staat dus niet, zooals andere in den Oostmoesson, kaal, en maakt diepe wortels, welke de fundamente van de huizen niet in gevaar brengen. 't Is bovendien zulk hard hout, dat de witte mier er geen nesten in maakt.

Voor latere jaren heeft men dan ook nog dit voordeel, dat het hout zeer veel geld opbrengt.

De zoo veel geplante *assembloom* heeft dit nadeel, dat deze lang zoo snel niet groeit en ook zóó vaak geplant is, dat het beter zal zijn nu eens iets anders in den grond te zetten.

De *regenboom*, wel een van de mooiste boomen van Indië, heeft weer dit bezwaar, dat haar wortels de huizen kunnen ondermijnen; de *tjandjoer* (tandjoeng?) is zéér decoratief, heeft een bijzonder fijn takkenspel, maar geeft te weinig schaduw: de *ficusereligioussa* staat 3 maanden kaal, de hangende luchtwortels van den *ficuselastica* bieden een schuilplaats voor ongedierte en de *blimbing* krijgt vaak doode toppen.

Nu de tweede vraag: welke vruchten zijn het meest geschikt om in onze tuinen te worden geplant? Dat zijn volgens den heer De Geer Boers de *ramboetan* en de *mangistan*, die tweemaal per jaar vruchten geven.

De *pisang* geeft slechts eenmaal per jaar een tros, die men dan vlug moet opeten of verwerken tot jam of limonade.

De *pisang* geeft bovendien den tuin, ook bij behoorlijk onderhoud, nog vaak een slordig aanzien.

N. v. d. D.

GEMBONGTEGELS

ZIJN NOG STEEDS
DE BESTE

BOUWMATERIALENFABRIEK

GEMBONG

GEMBONG 24 — SOERABAJA
TELEFOON NOORD 24.

WEGAANLEG. DIVERSEN.

IN *Engineering News Record* No. 17, van 25-4-'29, is een artikel opgenomen over den aanleg van startbanen en de verbetering van het landingsterrein op het vliegveld te Los Angeles.

Men heeft er een betonnen startbaan van 21,5 m. breedte en 900 m. lengte geconstrueerd, en mogelijke verlenging daarvan tot 1200 m. voorzien. Aan weerszijden is de startbaan in een 3 m. breede en 7,5 cm. dikke asphaltverharding voortgezet. Het beton is aan de kanten 15 cm., in het midden 12,5 cm. dik; de samenstelling is 1:2,5:3,5; wapening is niet aangebracht; om de 10 m. komen dwarsnaden en om de 30 m. uitzetvoegen voor.

In aansluiting op deze startbaan leidt een 6 m. breede betonweg naar de hangars, enz. Deze weg is eveneens op dezelfde wijze verbreed met een asphaltverharding.

De startbaan ligt in schuine richting over het terrein. Het ligt in de bedoeling een tweede baan van 1050 m. lengte te leggen onder een hoek van niet minder dan 60° met de eerste.

Het vliegterrein is voor het overige geëgaliseerd en tegen stuiven met asphaltolie onder druk besproeid. De olie, met 60 — 70 % asphaltgehalte werd op een temperatuur van 50° C in een hoeveelheid van 2,7 l/m² opgebracht en drong 1,25 — 2,5 cm in den grond. De bewerking zal om de 6 à 7 maanden herhaald moeten worden.

De landingsstrook, naast de startbaan, bestaat uit een 15 cm. dikke waterdichte laag en is verkregen door 10 cm. grof zand te mengen met de op het terrein aanwezige aarde en klei, totdat een 15 cm. dikke laag was gevormd, waaraan dan verder 17 l/m² asphaltolie werd toegevoegd. De bewerking is als volgt geweest:

Na opbrengen van 10 cm. zand, werd geploegd tot een diepte van 15 — 17,5 cm., zoodat 5 — 7,5 cm. van de

klei en aarde met het zand werd vermengd. Na gelijk-eggen volgde besproeiing onder druk met asphaltolie van 150° C. De olie werd in 5 à 6 gedeelten toegevoegd, elken keer tot een maximum van 4 l/m². Na elke besproeiing werd de grondmassa gemengd met graafbladen en tenslotte het oppervlak gelijk getrokken met houten sleden, door tractors voortbewogen. Hierna werd de massa slechts licht geconsolideerd met een 8 tons-tandemwals.

De bekende piloot Charles H. Lindbergh heeft verklaard, dat deze landingsbaan een der beste was, welke hij ooit gezien had.

(N. I. W. V.)

WEGONTWERP. HET DWARSPROFIEL.

IN *Wegen* No. 6, van 15-3-'29 wordt een minimum-breedte van 3 m. voor de verkeersbanen bepleit.

De rijverkeersstrook zal derhalve, eventuele rijwielpaden, voetpaden, enz, buiten beschouwing gelaten, steeds een veelvoud van 3 m. breed moeten zijn en voor de meeste wegen met twee verkeersbanen is 6 m. breedte het minimum, om met voldoende snelheid veilig daarover te kunnen passeeren.

Er is in den laatsten tijd een neiging te bespeuren om op de wegbreedte te bezuinigen, zulks ten koste van de veiligheid. Uiteraard is bij weinig belangrijke wegen, om financiële redenen, dikwijls een kleinere breedte dan 6 m. voor den rijweg (en het daaraan zonder afscheiding doen grenzen van fietspaden) toelaatbaar, doch voor hoofdwegen is een verhardingsbreedte van 5 m. en zelfs 5,50 m. te veroordeelen.

Ook in het buitenland is de vroeger aangehouden maat van 2,50 m. met het oog op het snelrijdende autoverkeer reeds verhoogd. In Amerika wordt, vooral in de steden, nauwkeurig onderscheid gemaakt tusschen verkeersbanen, waarvoor op 3 m. breedte wordt gerekend, en parkeerbanen, waarvoor men met 2,50 m. volstaat.

In Duitschland is de meening verkondigd, dat bij speciale autowegen, waar elke snelheid geoorloofd is, zelfs 3 m. niet als voldoende breedte voor een verkeersbaan is te beschouwen. Voor de wegen, welke voor gemengd verkeer worden opengesteld en waar met normale snelheid wordt gereden, zal naar de waarnemingen van ervaren chauffeurs, een breedte van 3 m kunnen worden aangehouden, indien de breedte der voertuigen blijft beneden het thans gebruikelijke maximum.

In verschillende landen varieren de toegelaten voertuigbreedten van 2,00 m tot 2,50 m. De betrokken studiegesellschaft uit de „Studiengesellschaft für Automobilstrassenbau“ heeft terzake voorgesteld 2,10 m voor vrachtauto's en 2,25 m voor gesloten autobussen en meubelwagens. Rekening houdende met de uitspraak van het internationale wegencongres te Sevilla, is voor Nederland 2,50 m als maximumvoertuigbreedte voorgesteld.

Een breedte van 3 m voor de verkeersbaan is dan niet overdreven.

(N.I.W.V.)

WEGONDERHOUD EN -REINIGING.

IN *Mitteilungen der deutschen Materialprüfungsanstalten* No. 5, van 1929, treft men eenige mededeelingen aan over glibberig plaveisel.

De glibberigheid van rijvlakken bij het inzetten van lichten regenval, heeft haar ontstaan te danken aan het op de straten vastklevende laagje vuil, dat bij bevochtiging omgezet wordt in een taaie modder. Deze slijklaag vindt men zoowel op asfaltwegen als op hout- of steenplaveisel en is het hinderlijkst op een voegvrij wegdek. Wordt de straat door aanhoudenden regen schoongewasschen, dan verdwijnt het gevaar weer: gebleken is toch, dat gummibanden op een natte, doch schoone asfaltlijtlaag denzelfden wrijvingscoëfficiënt hebben als op een droge asfaltverharding. De wrijvingscoëfficiënt tusschen gummibanden en rijvlak bedraagt op droge steenslagverharding 0,67, op droog asfalt 0,715; op een glibberig wegdek daalt deze waarde tot 0,17 en onder ongunstige omstandigheden zelfs wel tot 0,06.

Daar de gebruikelijke straatreinigingsmiddelen onvoldoende bleken om de slijklaag geheel te verwijderen, heeft men zijn toevlucht genomen tot een chemisch onderzoek van dit vuil, waarbij het volgende werd vastgesteld.

Het gewicht van het vuil in de Berlijnsche straten met asfaltverharding dan wel houtplaveisel bedraagt, naar gelang van het verkeer, van 1 — 3 g/m². Bij steenplaveisel werden grootere hoeveelheden aangetroffen, maar daarvan bevond zich het overgrootste deel niet op de koppen der steenen, doch in de voegen daartusschen. De laag vuil bestaat voor 20 — 35 % uit stampasfalt, dat door het verkeer tot stof gereden is en door de voertuigen ook meegenomen wordt naar de straten met hout- of steenbestrating. Verder treft men 20 — 25 % zand en kleiachtige stoffen aan, welke

door zandstrooien en uit aschketels op de straten gekomen zijn; bovendien kleine hoeveelheden calcium- en magnesiumsulfaten. De rest bestaat uit organische stoffen van den meest uiteenlooperden aard.

Van belang is het niet onbelangrijke percentage olie, dat voor het grootste deel van de motoren der auto's afgedruppeld is. Voorts komen nog voor in water niet oplosbare stoffen, als: roet, houtdeelen, stroo en andere plantenresten, wol en lederresten. Men heeft geen rubber kunnen aantoonen, hoewel de slijtage van autobanden belangrijk is: blijkbaar heeft het zuivere rubber door verschillende bewerkingen reeds zooveel veranderingen ondergaan, dat het als zoodanig niet meer in het straatvuil te onderkennen is.

De moeilijkheid om in Berlijn de hier bedoelde vuil- laag met behulp van leidingwater te verwijderen, wordt daaraan toegeschreven, dat dit water door zijn groote hardheid een kleiner bevochtigs- en weekvermogen bezit dan regenwater.

Een goede reiniging is daarmede dus slechts mogelijk, als er voldoende tijd is voor de inwerking van ruime waterhoeveelheden, onder gelijktijdige bewerking van de straten met harde bezems. De reiniging wordt sterk vergemakkelijkt, wanneer aan het sproeiwater stoffen worden toegevoegd, welke het bevochtigings- en weekvermogen verhoogen. Als zoodanig heeft men gebezigd alkalisch werkende stoffen, n.l. soda, natronloog of waterglas. Het geheele vraagstuk der straatreiniging zou belangrijk vereenvoudigd worden, wanneer een middel werd gevonden om het lekken van motorolie op de straten te voorkomen.

(N.I.W.V.)

BOEKBESPREKING.

De Technische vraagbaak voor Nederland en Koloniën door Ir. J. E. de Meijer, e a. Vierde druk. Uitgave Æ. E. Kluwer, Deventer. Hollandsche prijs f 25.—

EEN vierde druk van deze „Hollandsche Hütte“. Ik herinner me nog zeer goed, hoe altijd het verlangen in mij sprak, om een goed Hollandsch vademecum te hebben. In 1912 kwam zoo'n werk uit, en wel de eerste druk van het boek, waarvan we nu den vierden druk voor ons hebben liggen.

Een vierde druk in zoo'n betrekkelijk toch kort tijdsverloop bewijst wel, dat er vraag naar het werk is; vooral als we bedenken, dat het afzetgebied beperkt is, in tegenstelling met b.v. Duitsche uitgaven.

Een groot aantal deskundigen, specialisten, heeft

thans medewerking verleend bij het bewerken van deze nieuwe uitgave, die belangrijk in omvang is toegenomen.

Wat betreft de gedeelten, speciaal gewijd aan Ned.-Indië, hier zullen we maar het zwijgen toe doen. Dringend geven wij echter in overweging, bij een volgenden druk te zorgen, dat ook hiervoor de medewerking wordt verkregen van specialisten, opdat dit gedeelte up to date zij, evenals dit van het overige gezegd kan worden.

Vanzelfsprekend biedt het werk ook voor de bouwers in Ned.-Indië een schat van gegevens; het zijn slechts de gegevens betreffende (berekening van) loonen, en gebruikelijke materialen, die herziening behoeven.



INHOUD VAN TECHNISCHE TIJDSCHRIFTEN.

DE WATERSTAATS-INGENIEUR

No. 11 (Nov. 1929).

Eenige beschouwingen omtrent de verweekingslijn in aarden dammen, door Prof. Ir. H. C. P. de Vos. — Venturi-meters voor secundaire aftapsluizen (Rectificatie). — Jury-rapport prijsvraag Lamminga-monument.

ELECTROTECHNIEK No. 24 (27 Nov. 1929).

Onze electrotechnische industrie en de wereldtentoonstelling Luik 1931. Een collectieve inzending. — Das Schalten grosser Leistungen. — Openbare nutsbedrijven in de Vereenigde Staten. De groei en de groepeerings van de maatschappijen. — Uit de Buitenlandsche vakpers.

DE INSTALLATEUR No. 50 (23 Nov. 1929).

De concurrentie in Amerika. — Elektrische drijfkracht op de vee-boerderij. — Het nieuwste Berlijnsche warenhuis. — Radio-rubriek van „de Installateur”. — Olie als brandstof voor centrale verwarming. — Het Edisonfeest in Amerika. — Nieuwe artikelen en materialen.

DE INSTALLATEUR No. 51 (30 Nov. 1929).

Overpeinzingen. — Elektrische drijfkracht op de veeboerderij. — Radio-rubriek van „de Installateur”. —

Over corrosie-verschijnselen bij antenne-installaties. — Technische gegevens over draaistroom motoren.

BOUWBEDRIJF No. 24 (22 Nov. 1929)

Schoonheids-of censuurcommissies. — Café-restaurant „Hof van Berlijn” in de Papestraat te den Haag. Arch. J. W. van der Weele. — Ontwerp 7 beneden- en bovenhuizen en 2 winkelhuizen met bovenwoningen te Groningen, Arch. D. Smit Jr. — Dakvilt. — Grafieken voor houtbouw, door Ir. P. J. de Gruyter. — Details voor een tochtdeurkozijn en binnendeurkozijnen. — Bestrating. — Architectuur vernieuwingen in Spanje, Polen, Japan, enz. door Theo van Doesburg. — Technisch nieuws voor het bouwbedrijf. — „Boilet” steijerklem. — Klemschroeven voor gegolfde dakplaten — Tractor walsen. — Spijkers voor bekistingen. — „Bicella” buigbaar draadglas. — Centrale beton menging. Verkoop aan aannemers van beton, dat van een groot centraal mengbedrijf naar verschillende bouwwerken gereden wordt. — Beton en acoustiek.

BOUWBEDRIJF No. 25 (6 Dec. 1929).

De ontwikkeling van de overheidsbemoeiing met de aesthetische verzorging van bouwwerken tot de bebouwing van „Plan Zuid” te Amsterdam, door Ir. M. E. H. Tjaden, met twee losse platen. — De lyceumbrug over het noorder-Amstel-kanaal. — Deursoorten. — Buitenlandsche architectuur. — Portland cement. — Adviezen en inlichtingen. Afvoer van giftige gassen in garages. — Technisch nieuws voor het bouwbedrijf. Geruischloos watercloset. De „walkover” mat. — Tumall asbest-hout-platen. Ventilatiekokers.

GEWAPEND BETON No. 4 (Dec. 1929).

Gewapend-beton in het gebouw, door Ir. Y. M. D. Kentie I. — De heidiepte van geschoorde damwanden, door Dipl. Ing. E. A. T. Huber. — Gewapend-beton architectuur.

DOELFRAY'S SCHILDERSBLAD. (Dec. '29).

Het schilderen van automobielen. — Vragenbus.

BOUWSTOFFEN No. 12 (Dec. 1929).

Keurmiddelen en werkelijkheid. — Waterbouwbeton in Frankrijk en België. — Fouten maken en bekend maken. — Elektrische draden en kabels. — Internationaal congres voor beton en gewapend-beton te Luik in 1930. — Gedachtenwisseling.

ELECTROTECHNIEK No. 25 (11 Dec. 1929).

Das Schalten grosser Leistungen. — Technische en architectonische beschouwingen betreffende de Edisonlichtweek te Amsterdam. — Uit de Buitenlandsche vakpers.