

23/12

Den Well. Gestr. Heer

Fr. F. W. Th. van Borden.

Oud Hoofds. Fr. B. O. W. in N. Indië

Tjantung-Koedoeneg 15

Java.

Garwet.

Or Wahlen - Duno. Oosterbeek



Duno 16 November 1929.

dagboek geeft daaronder belangryke bijzonderheden.

Zeer geachte Heer Van Oordt.

Ik heb my geïnteresseerd van een jongmensch P.C.H.Kremer dat hemel en aarde heeft bewogen om in Indie zyn fortuin te zoeken.

Hy was tot Mei jl. werkzaam by de administratie van de Verg. Ned. Rubber Fabrieken te Heveadorp. Daarna moest hy 4 maanden dienen. Hy stond zoowel by de fabriek als in dienst goed aangeschreven: oppassend en belangstellend. Diploma's kan hy niet overleggen. Hy liep de Muloschool af en bezocht voor nog meer algemeene ontwikkeling een internaat te Voorburg. Beroepstudie heeft hy dus niet gemaakt.

Ik geloof, dat de man pioniers eigenschappen heeft; vandaar, dat ik hem steunde in het bekostigen van zyn reis en uitrustingskosten, waarvoor ik hem een zeker bedrag leende.

Waar U nogal in aanraking komt in Uwe tegenwoordige functie met verschillende menschen, zou ik U willen vragen dit jongmensch van raad te dienen en zoo mogelyk voort te helpen.

Ik zond hem ook naar Tiedeman & van Kerchem Batavia en naar een paar jongelui in de cultures, die ik vroeger op dezelfde wyze geholpen heb en die misschien nu ook hun best zullen doen Kremer voort te helpen. Hy komt dus in de laatste instantie by U aankloppen.

Het jongmensch komt 21 December met de P.C.Hoofst in Indie en vertoeft de eerste dagen by den Heer D.Pieper. Molukkenweg 24. Weltevreden., naar welk adres U zich steeds kunt wenden, mocht U onverhoopt iets voor hem weten. Excuseer my, dat ik U met deze aangelegenheid lastig val, maar by U durf ik het wel doen, omdat ik weet, dat U een ernstig man zyt en naar vermogen zult helpen. Ik kan my ook voorstellen, dat U my later schryft, dat U na alle vergeefsche moeite niets heeft kunnen doen.

Ik volg met groote belangstelling Uw werk in Indie; Uw

dagboek geeft daaromtrent belangrijke bijzonderheden.

Met vriendelijke groeten, geloof my,

Uw

*C. van Nieuw*

Garoet, 20 December 1929.-

Zeer Geachte Heer van Vloten,

Met de laatste mail mocht ik Uw schrijven van 16 November j.l. ontvangen en haast ik mij U in de eerste plaats te verzekeren, dat ik het jongmensch P.C.H. Kremer gaarne met raad zal bijstaan. Wanneer hij hier niets vindt, hetgeen ik niet gelooven kan, dan zal dat heusch niet aan mij liggen. Te weltevreden vindt hij bij aankomst een ~~sch~~ schrijven van mij met de belofte hem te waarschuwen, wanneer ik in het Garoetsche een werkring voor hem weet.

Reeds langer dan een maand loop ik met plannen rond U over het werk uitvoerig te schrijven. Om verschillende redenen, in de eerste plaats de werkzaamheden, ben ik niet tot de daad kunnen komen, waarvoor ik mij niet weinig schaam!

Alvorens mijn verhaal te beginnen informeer ik naar de gezondheid van Mevrouw en van U. Van harte hoop ik, dat die niets te wenschen overlaat en in 1930 op, indien mogelijk, hooger niveau zal komen. Een goede gezondheid en veel voorspoed in het Nieuwe Jaar!

U zit nu in de donkere dagen voor Kerst; wanneer U dit schrijven ontvangt, is het lengen van de dagen reeds merkbaar; eene belofte voor de komende zomer. Volgens de nieuwsbladen bracht December veel storm en regen, doch tot heden geen ~~nieuws~~ sneeuw.

Wij zitten hier midden in den westmoesson, die erg laat is gekomen. Op heel Java spreekt men van een abnormaal langen oostmoesson met een ongekende droogte. In Zuid Garoet heeft de westmoesson in het oostelijk deel (de ondernemingen Nagara en Miramare) eind October flink ingezet; alle rivieren in den weg naar Miramare hebben goed gebandjird. Te Pameungpeuk is zelfs een regenval van meer dan 400 mm in één etmaal waargenomen; 't is bijna ongelooflijk! vreemd steekt hierbij het westelijk deel (de onderneming Tjondong) af;

de rivieren daar hebben nog zulke kleine debieten, dat de waterkracht-centrale van Tjondong volgens zeggen nog niet in werking gebracht kan worden. Na die heftige regenval in begin November is het te Miramare een weinig be-daard. Zachte buitjes met zoo nu en dan een dag van 100 mm. Dat zal de aan-plant goed doen na de langdurige droogte van dit jaar. Wat men ook vreemd vindt, is dat de wind te Miramare uit het Zuid-Oosten blijft waaien, alhoe-wel minder straf dan in begin Augustus, toen ik daar voor het eerst kwam. Toen ik begin Augustus te Weltevreden aankwam, hadden Gedelegeerden (Tiede-man & van Kerchem) niet minder dan 3 verzoekschriften bij den regentschaps-raad ingediend. Het voornaamste verzoekschrift nl. een bijdrage van de onder-nemingen Miramare en Nagara tot een som van f. 71000.- voor de wegverbetering Pameungpeuk-Tjibaregbeq(Tjisangiri) was in behandeling bij de Provincie West-Java. Spoedig vernam ik, dat zoowel de Regentschapsraad van Garoet als de juist opgetreden Gouverneur van West-Java de urgentie van deze wegverbe-tering erkenden doch dat het ingediend ontwerp van de N.V. "Cultuurtransport" geen voldoende gegevens bevatte om daarmee de subsidie te kunnen aanvragen bij de Regeering. Het slot van het lied was, dat ik mij belast heb met het omwerken van het ontwerp met goedvinden van Gedelegeerden en Regentschaps-raad.

Aangezien ik de meetboeken van cultuurtransport niet meer kon krijgen, moest begonnen worden met het aanschaffen van meetinstrumenten en met het in dienst nemen van opnemers. Eerst eind Augustus kon met de opname begonnen worden; in deze maand kan zij gereed komen d.w.z. het meten van + 10,5 KM weg en van 13 overbruggingspunten. Op dat moment zijn gereed de ontwerpen van 7 bruggen, waarvoor 10 ontwerpen zijn opgemaakt; de begrootingen van 5 bruggen zijn opgemaakt; die van de beide anderen zijn onder handen. Er moeten dus nog 6 bruggen worden ontworpen in den weg Pameungpeuk-Tjisangiri. De begrootingen van kosten van deze bruggen zijn niet te vergelijken met die van cultuurtransport omdat volgens de eisch van den Provincialen Water-staat, waarmede B.O.W. instemt, de bruggen eene breedte zullen krijgen van

van 4.50 M tusschen de leuningën. Dit klinkt overdreven doch U kunt U niet voorstellen hoe het verkeer naar de Zuid met auto's, autobussen en vrachtwagens in het laatste jaar is toegenomen en nog steeds toeneemt. Dat is gewoon reusachtig. Auto's voor 4 personen worden volgepropt met 8 en meer Inlanders benevens de barang en rijden naar en van de Zuid. Tusschen Garoet en Pameungpeuk loopen dagelijks 2 autobussen van Satoh, een Japanner, die autobussen laat rijden tot Batavia en die de S.S. fel concurreert. Het is onbegrijpelijk dat de man de zaak rendabel weet te maken met zulke lage tarieven. Een Europeaan betaalt van Garoet naar Pameungpeuk (<sup>84</sup>90 KM) f.3.50 en van Garoet naar Bandoeng (<sup>63</sup>56 KM-) f.1.75; Inlanders betalen 30 tot 40 % van die prijzen. In verband met het snel toenemend motor-verkeer worden de wegen en bruggen verbreed en is een brugbreedte van 4.50 M tusschen de leuningën niet buitensporig te noemen. Trouwens uit de dagbladen heeft U reeds vernomen, dat de Regeering doende is een departement van verkeer te overweden.

Toen ik hier aankwam had ik geen bemoeienis met den weg Tjisangiri-Pasir Oentjal (waar in de toekomst het fabrieks-emplacement van Miramare is gedacht), uitgezonderd de bouw van de groote bruggen over de Tjibabaloekan en de Tjimerak. voor beide bruggen maakte ik te 's Gravenhage ontwerpen op, welke ontwerpen omgewerkt moesten worden. Voor eerstgenoemde brug had Lindeteves een m.i.beter overbruggingspunt gevonden benedenstrooms van dat van "Cultuurtransport", zoodat de brug korter en d<sup>u</sup>s goedkooper is geworden. Het ijzeren vakwerk met eene spanning van 36 M, voor mijn vertrek uit Nederland besteld bij de N.V. "Buiswerken" te 's Gravenhage kon aangehouden worden.

Verder had Lindeteves ook eene opname gedaan van het overbruggingspunt van de Tjimerak, waaruit bleek, dat de kosten lager worden door deze brug eene spanning te geven van 31 M; ook dit ontwerp moest dus worden overgemaakt. Beide projecten kwamen in September gereed; de begrootingen van kosten in October na terugkomst van mijne reis naar Gondang, Soekamadé en Bandi Alit.

Volgens de begrotingen zal de brug Tjibabaloekan kosten f.22100 en die over de Tjimerak f.18930 voor bruggen 3 M tusschen de leuningen. De offerte van Lindeteves voor beide bruggen doch 2.50 M tusschen de leuning<sup>en</sup> f.48761.-- De begrooting van cultuurtransport voor beide bruggen met jukken f.37300.-- Vergeet U vooral niet, dat de jukken kans hebben van wegslaan bij bandjir, welke kans n.m.b.m.groot is bij een onderlinge afstand van de jukken van 12 M voor rivieren met eene breedte van 45 M(Tjibabaloekan) en 30 M (Tjimerak). Mijne begrootingen zijn + f.4000 hooger dan die van cultuurtransport en + f.7700 lager dan die van Lindeteves.

Het ontwerp van de brug Tjibabaloekan is op 28 October door den A.R.van Garroet goedgekeurd. Gelukkig kon ik niet direct met de uitvoering beginnen; de bandjirs van begin November hadden het werk schade toegebracht. Wegens gebrek aan materialen (roode cement) is eerst op 8 dezer met ~~het~~ de uitgraving van het landhoofd op den linker oever begonnen. Kort geleden ontving ik van den Directeur bericht, dat het ijzeren vakwerk van deze brug is goedgekeurd door een gepensionneerd hoofdamtenaar van het Technisch Bureau van Koloniën te 's Gravenhage en dat het ijzerwerk eind November per S.S."Roepat" zal worden verzonden. Ik kan het dus in Januari 1930 te Tjilaoeteureun verwachten en trof reeds maatregelen voor het transport naar de bouwplaats.

Alles is aan de zuid zeer duur; de koelieloonen f.0.60 en dan tot 1 uur 's middags werken. In taakwerk moet een koelie f.1.- verdienen anders legt hij het werk neer. De rijst wordt gepikeld van Pameungpeuk tot de Tjibabaloekan (+16 KM) en heeft kost f.2.-per pikol d.i.f.0.12 $\frac{1}{2}$  per pikol/KM. Gemiddeld vervoert een drager daar 0.8 pikol en verdient dus per dag f.1.60, want de afstand Pameungpeuk-Tjibabaloekan wordt in 5 à 6 uren afgelegd.

Onbegrijpelijk is het dan ook dat het aanbod niet meer is dan de vraag naar dragers, ik schrijf dit toe aan het feit dat niet iedere keelie geschikt is voor drager. Ten einde de vraag niet te vergrooten, <sup>wanneer</sup> indien de materialen voor de bruggen vervoerd moeten worden, laat ik deze met een vrachtwagen vervoeren tot de Tjikawoeng d.i. + 6 KM van Pameungpeuk; dit zal per pikol

kosten



kosten per vrachtauto 1/18 x 6 x f.0.60	= f.0.20
van de Tjikawoeng tot de Tjibabaloekan 10 x f.0.12 $\frac{1}{2}$	= " 1.25
Totaal	f.1.45

gevende t.a.v. het rijstvervoer per drager een voordeelig verschil van f.0.55 per pikol.

Hoe verder met de vrachtauto getransporteerd kan worden des te goedkooper en zekerder wordt het vervoer. Aangezien er ook te Miramare een vrachtauto rijdt tusschen Pasir Oentjal en de Tjibabaloekan beïnvloedt het gereedkomen van de bruggen Tjibabaloekan en Tjimerak het transport.

M.i. is dus een eerste vereischte dat de vrachtauto's de hindernissen (in hoofdzaak de niet overbrugde rivieren) kunnen passeeren. Dit heeft dan ook mijn volle aandacht.

Aan de brug Tjimerak hoop ik spoedig te kunnen beginnen; evenzoo aan de 4 bruggen tusschen de Tjikaso en de driesprong naar Nagara. De ontwerpen moeten met de autoriteiten worden besproken; het ligt in de bedoeling de kosten hiervan te bestrijden uit de bijdragen van de ondernemingen Nagara en Miramare. Indien dit lukt dan is de kans zeer groot, dat deze bruggen vóór de Westmoesson van 1930 in gebruik genomen kunnen worden.

Een groote meevaller voor Miramare is dat de kosten van de brug Tjisangiri zullen komen ten laste van het wegdeel Pameungpeuk-Tjibaregbe(Tjisangiri) d.i. ten laste van de subsidie van de Regeering, aangezien de bijdragen van de ondernemingen Nagara en Miramare dezelfde zijn gebleven. Gedelegeerden rekenden er op, dat deze kosten ten laste van Miramare zouden komen. Deze meevaller is beslist te stellen op f.42600, voor welk bedrag Lindeteves een hangbrug van 50 M spanning en 2.50 M tusschen de leuninggen zou leveren.

Nog voor den buitengewoon grooten regenval in begin November vroegen Gedelegeerden de weg Pasir Oentjal-Tjisangiri te willen afmaken en verzorgen (27 October). vermoed werd toen reeds dat deze weg verbeterd moest worden. Aangezien de hoogteligging van den weg niet bekend was, moest eerst eene water-

waterpassing worden verricht. Dan eerst kan uitgemaakt worden of de weg opgehoogd moet worden dan wel of de afwatering in orde is te krijgen door het graven van slooten. Ter bekorting meen ik te mogen verwijzen naar mijn dagboek van 1 t/m 15 November e.v.

Alle kunstwerken in dit weggedeelte moeten permanent worden gemaakt; ik raamde dit werk op + f.20000.- doch deze raming is aan den lagen kant, omdat de materiaalprijzen te Miramare bijzonder hoog zijn. Het eerst voor verbetering komen in aanmerking de bruggen en de duikers benevens de betonbuisduikers tusschen de Tjibabaloekan en de Tjisangiri d.i. het laagste gedeelte van den weg.

Het bericht, dat de Heer Pauly niet op Miramare zal terugkomen, kwam als een donderslag bij een heldere hemel. De Heer Riche is een paar dagen geleden te Garoet <sup>aan</sup> (gekomen en den volgenden morgen doorgereisd naar Miramare; ik heb hem nog niet ontmoet doch zal wel spoedig met hem kennis maken.

Toen de Heer Mr.J.W.D.Francken besloot mij uit te zenden, kwam dit geen dag te laat. De Provincie stuurde het ontwerp(en m.i.zeer terecht) terug naar de Regentschapsraad onder mededeeling, dat hare technische dienst geen tijd noch gelegenheid had het ontwerp om te werken en verzocht de Regentschapsraad daarvoor te willen zorgen, omdat het een Regentschapsweg betreft. Wel gaf de Provinciale Waterstaatsdienst eenige aanwijzingen omtrent het op te maken ontwerp nl.de breedte van den weg, van de verharding en van de bruggen benevens van de dikte van de verharding. Deze hoge eischen maken het ontwerp natuurlijk kostbaarder en het is zeer de vraag of de technische adviseur van de Regeering i.c.de B.O.W. met die eischen accoord gaat. Gelukkig voor het ontwerp gaat B.O.W. accoord met een brugbreedte van 4.50 M tusschen de leuning.

De Regent zat met de opdracht van het omwerken van het ontwerp erg verlegen. De dienst van Regentschapswerken bestaat uit een Directeur, een <sup>u</sup>ond-opzichter der B.O.W., die genoeg werk heeft en die vermoedelijk niet op de hoogte is van dergelijke projecten. Meet-personeel heeft hij niet; bovendien geen fondsen om dat personeel aan te stellen.

Voor den Regent stonden dus 2 wegen open nl. de hulp van Gedelegeerden hiervoor inroepen of het ontwerp onder het bekende loodje te zetten. Ik kwam dit laatste en bood met goedvinden van de Gedelegeerden het Regentschap mijne hulp aan, welke met genoegen is aanvaard. Het meetwerk zal in hoofdzaak in deze maand gereed zijn; wanneer er geen tegenvallers komen, is het ontwerp begin Maart 1930 gereed. De moeilijkheid is geschoold personeel te vinden zoowel voor het ontwerp als voor de uitvoering. Alle brug-ontwerpen moet ik zelf in potlood zetten; voor het opwerken, calqueeren en begrooten heb ik een persoon gevonden. Het meetpersoneel komt telkens ziek terug; zelfs de Inlandsche opnemers krijgen malaria, wanneer zij langen tijd in de zuid blijven.

Ik geloof, dat Gedelegeerden vinden, dat het ontwerp veel te lang in voorbereiding is. Laatst vertelde de Heer Halbertsma, dat indien T.& v.K. bericht krijgt van het afbranden van een fabriek, in 3 dagen het ontwerp van de nieuwe fabriek gereed zal zijn en begreep hij niet, dat ik daar maanden voor noodig had. Met al mijne argumenten heb ik dien Heer, geloof ik, niet ten volle kunnen overtuigen, dat hij 2 ongelijkssoortige problemen ging vergelijken, welke alleen de naam "ontwerp" gemeen hebben.

Trouwens veel appreciatie voor mijn werk ondervind ik niet van Gedelegeerden. Mijne begrootingen van de bruggen Tjibabaloekan en Tjimerak vielen hen tegen, omdat ik slechts "enkele honderden guldens" lager was dan de begrootingen van Lindeteves-Stokvis. Later bleek het verschil + f.8000.- (zie hiervoor) en had ik bredere bruggen. Gedelegeerden vellen direct een oordeel en wachten niet tot zij alle gegevens hebben.

Trouwens van meerdere zijden vernam ik de klacht, dat sedert het vertrek van den Heer S.W. Zeverijn de samenwerking met T.& v.K. minder aangenaam is geworden. Een geluk voor mij is het beroep op den Directeur te 's Gravenhage, die ik geregeld van alles op de hoogte houd. Wanneer hij mij blijft steunen, dan zal ten slotte alles in het reine komen en zal ik mijn voornemen, Miramare een goeden afvoerweg te bezorgen voor het bedrag, dat daarvoor is uitgetrokken (f.191000), kunnen ten uitvoer brengen.

Ik eindig dit schrijven met mijne verontschuldiging, dat het veel langer is geworden dan het oorspronkelijk in mijne bedoeling heeft gelegen en blijf met beleefde groeten en mijne respect aan Mevrouw,

g.d.U.

KO