

3^e Jaargang N^o. 6

7 Mei 1919.

„INDIË“

GEÏLLUSTREERD WEEKBLAD VOOR NEDERLAND EN KOLONIËN

ONDER REDACTIE VAN: PROF. DR. A.W. NIEUWENHUIS,
DR. J. P. B. DE JOSSELIN DE JONG,
M. JOUSTRA EN C. LEKKERKERKER
REDACTEUR IN INDIË: DR. G. J. NIEUWENHUIS
DIRECTEUR: H. F. WAGENAAR REISIGER

REDACTIE: LEIDEN. JAN v. GOYENKADE 44 ADMINISTRATIE: HAARLEM. GROOTE HOUTSTR. 93

ABONNEMENTSPRIJS VOOR NEDERLAND f 11.- PER JAARGANG.
VOOR KOLONIËN EN BUITENLAND VERHOOGD MET VERZENDKOSTEN.



EEN DORPSGAMELAN OP JAVA.



16. Palembang. Werkvolk bij den aanleg van den Lorok-weg.

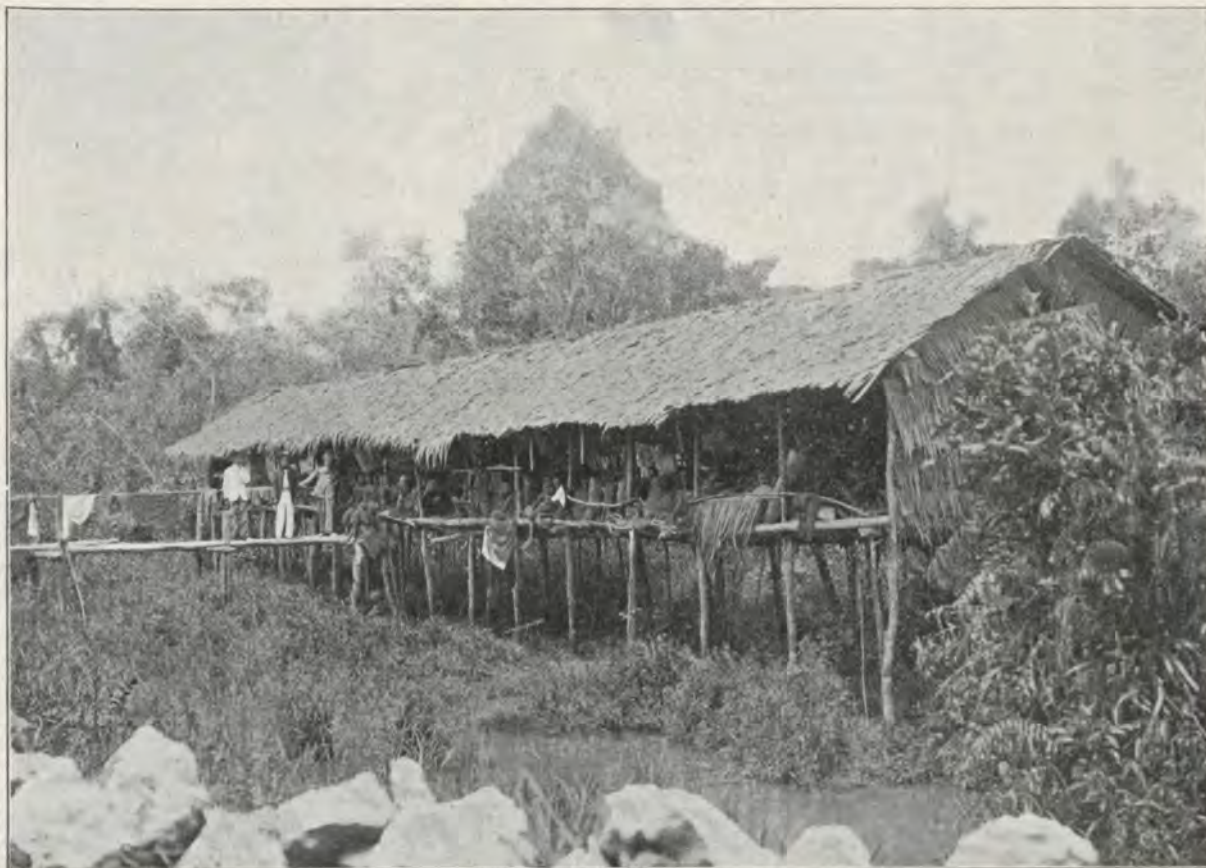
PALEMBANG, EEN GEWEST IN OPKOMST.

(Slot.)

STEENKOLEN, SPOORWEGEN,
WEGAANLEG, DIEREN, BESTUUR.

Steenkolen komen op heel wat plaatsen op Sumatra voor, doch behalve de belangrijke mijnen van Sawah Loento bestonden er geen ontginningen. Alleen werd bij Moera Enim door inlanders wat bruinkool gedolven; daarvan werd bijv. in 1913 \pm 1145 ton ter hoofdplaats verkocht tegen f 5 à f 6 per ton. In die buurt liggen ook betere steenkolen, waarvoor de Exploratie-Maatschappij Lematang de concessie's Bahangan, Boekit Asem, Boekit Boenian, Soeka Marinda, Boekit Kendi en Boekit Ringin had verkregen. De Regeering wenscht evenwel terecht de exploitatie der Indische kolen geheel van staatswege te doen geschieden. Dr. A. Tobler, de ontdekker der Djambi-olievelden, bevond bij zijn onderzoek van het Moeara-Enim-oliegebied, dat hier en daar de Lematang-bruinkolen in kolen van beter gehalte waren omgezet. Daarop liet

een Duitsche maatschappij een onderzoek instellen naar de waarde dier velden. In 1915 bracht een geologisch-mijnbouwkundig onderzoek van het mijnwezen in Palembang aan het licht, dat door een onderaardsch geologisch proces, het indringen van eruptieve stoffen in de veenlagen, een deel daarvan was omgezet in waardevolle glanskolen, zoodat men er in dikke lagen alle overgangen vindt van bruinkool tot anthraciet en zelfs tot graphiet. Men heeft door de marine proeven laten nemen, waaruit bleek dat door vermenging van de glanskolen met andere kolen uit genoemde concessie's een stookmateriaal werd verkregen, dat gelijkwaardig was aan de beste Cardiff-kolen. Dit alles opent wijde perspectieven voor Palembang en voor de kolenvoorziening van Indië in 't algemeen. Ook in dezen heeft de oorlog wat goeds uitgewerkt voor Indië, daar de Regeering er door genoopt werd te streven om voor de kolenvoorziening in Indië onafhankelijk te worden van den aanvoer van dure Engelsch-Indische, Australische en Japansche kolen. Weldra zal dit doel bereikt zijn, maar thans moet nog $\frac{1}{4}$ van de benodigde kolen worden aangevoerd. Er bestaan ook plannen om door distillatie van kolen teerolie en ammoniak te winnen en alzoo nieuwe bedrijven in Indië te scheppen.



17. Palembang. Arbeidersloods bij den aanleg van den Lorok-weg.

De Palembangsche ervaringen hebben geleid tot indiening van een wetsontwerp om voor een millioen gulden de concessie's van de Exploratie-Maatschappij Lematang terug te koopen, waartoe reeds in Sept. '17 eene overeenkomst was aangegaan, en een breedspoorbaan aan te leggen tusschen Moeara Enim en Tandjong, het terrein van Boekit-Asem, van 13 K.M. lang, welk ontwerp in den vorm eener suppletoire Indische begrooting op 17 December 1918 is aangenomen. Dit Tandjoeng ligt bezijden den weg van Moeara Enim naar Batoe Radja.

In Indië had men intusschen niet stil gezeten. Op 18 Nov. l.l. kon met een feest het begin van 's Lands derde steenkolen-exploitatie worden gevierd op een 200 M. hoog op de helling van den Boekit Asem gelegen plek. Dit kolengebied bevat dus zoowel de overgenomen concessie's als het door den Staat zelf onderzochte terrein. Het laatste bevat volgens de nu bekende onderzoeken minstens 40 millioen ton glanskolen en overgangskolen, het eerste minstens 50 millioen ton glanskolen en 150 millioen ton bruinkolen en van dit alles kan het grootste deel in dagbouw, dus goedkoop, worden geëxploiteerd. Voor 1919 wordt eene opbrengst van 200,000 ton kolen geraamd, waarvoor de winningskosten f 1,000,000 zullen bedragen, terwijl in dat jaar

een gelijk bedrag van het aanlegkapitaal zal worden verwerkt.

Men hoopt die kolen van 1919 voor 2 millioen te verkoopen. De opvoering van de opbrengst zal niet zeer snel kunnen geschieden met het oog op de moeilijkheid van den aanvoer van werkkrachten, doch men meent na 10 jaar veilig op een jaaropbrengst van 500,000 ton te mogen rekenen. Voor een reeks van jaren meent men de zelfkosten per ton tot Palembang op f 7,50 en de verkoopwaarde aldaar op f 10 per ton te mogen berekenen. De spoorlijn Moeara Enim-Tandjoeng zal 1½ millioen kosten.

De derde Landskolen-exploitatie zal later nog andere belangrijke gevolgen hebben voor Palembang. Nu wordt nog maar 5000 ton 's maands per Paketvaart afgevoerd, hoofdzakelijk voor de Staatsspoor op Java en voor de Marine. Noch het aantal werklieden, noch de capaciteit der Zuid-Sumatra-spoor, noch de afscheepgelegenheid laten thans meer toe. Aan het beginpunt van den spoorweg, te Kertopati, aan de overzijde van Palembang bij de samenvloeiing van Moesi en Ogan staat een steiger, doch nog geen kolentips. Alles moet nu nog in de ruimen „geloopen" worden.

Voor het maken van kolentips zou misschien gebruik te maken zijn van het Palembangsche

ijzerhout, althans zoo lang het ijzeren materiaal zoo duur en zoo moeilijk aan te voeren blijft. De Moesi is breed en diep genoeg voor Oceaanstoomers van 8000 ton, doch de baar aan de monding is oorzaak, dat schepen van meer dan 2000 ton niet kunnen binnen komen en dan nog alleen bij hoog water. Zal Palembang dus een bunkerstation en Oceaanhaven worden (waarvoor het niet ongunstig ligt) evenals Padang (Emma-haven), Sabang en Poelau Laoet, dan moet de toegang uit zee worden verbeterd. Er zijn plannen in onderzoek om dit te bewerken door een kanaal naar zee te graven van een punt op ongeveer 10 K.M. van de monding en aldus de bank

en van Palembang over Praboemoelih naar Moeara Enim, ruim 150 K.M. lang. Later zou deze lijn zijn te verlengen over Lahat en Tebing Tinggi naar Moeara Klingi, waar aansluiting zou plaats vinden met een toekomstige Midden-Sumatra-stamlijn. Nog op 30 Dec. 1911 werd machtiging gegeven tot dezen aanleg en in 1912 begon men, zoowel van Telok Betong als van Palembang uit. Eigenlijk was Telok Betong geen aanvangspunt, maar de acht K.M. Zuidelijker gelegen Oostbaai (station Pandjang), waar men eene door een groot kustrif beschermde haven vond en vanwaar uit een veer-traject van 90 K.M. lang per veerboot de verbinding met het Java-



18. Bij een dierenhandelaar in Palembang. Het olifantenkamp.

te ontloopen. Het graven van een diep blijvende geul door de bank wordt niet mogelijk geacht.

De Zuid-Sumatra-spoor is al eenige malen terloops ter sprake gekomen. In aansluiting bij een algemeen spoorwegplan voor Sumatra, neergelegd in het „Rapport der Spoorwegverkenningen in Zuid-Sumatra” van den ingenieur K. J. A. Ligtfoot, droeg de Regeering in 1908 den hoofd-ingenieur Richter op opnamen voor een spoorwegplan in Zuid-Sumatra te verrichten. In 1911 verscheen diens omvangrijk „Rapport nopens den aanleg van Staatsspoorwegen in Zuid-Sumatra”. Dit beval den directen aanleg aan van lijnen van Telok-Betong in N.W. richting naar Praboemoelih (tusschen Ogan en Lematang, 78 K.M. Z.W. van Palembang), lang ongeveer 309 K.M.,

spoorwegnet te Merak zou bewerkstelligen.

Voorzoover de Lampoengs betreft, is er later in dat plan nogal verandering gekomen. Er ontstond twijfel of wel het goede traject was gekozen. Op 1 Januari 1916 werd deze lijn geopend tot Teginënéng aan de Sekampoeng-rivier; op 1 Januari 1918 was 86 K.M. in exploitatie; in het loopende jaar zal dit 90 K.M. worden tot Kota Boemi aan de Wai Rarem, een zijrivier van de Toelang Bawang. Dan zal men voorloopig stoppen, omdat men nog geen zekerheid heeft omtrent de verdere aansluiting aan de Palembang-lijn. Deze lijn blijft dus voorloopig van localen aard. In dit jaar zal aan het beginpunt Oosthaven een kade worden gelegd, waaraan ook Oceanschepen kunnen meren. Bovendien zal — op verzoek van den Volksraad in den vorm van

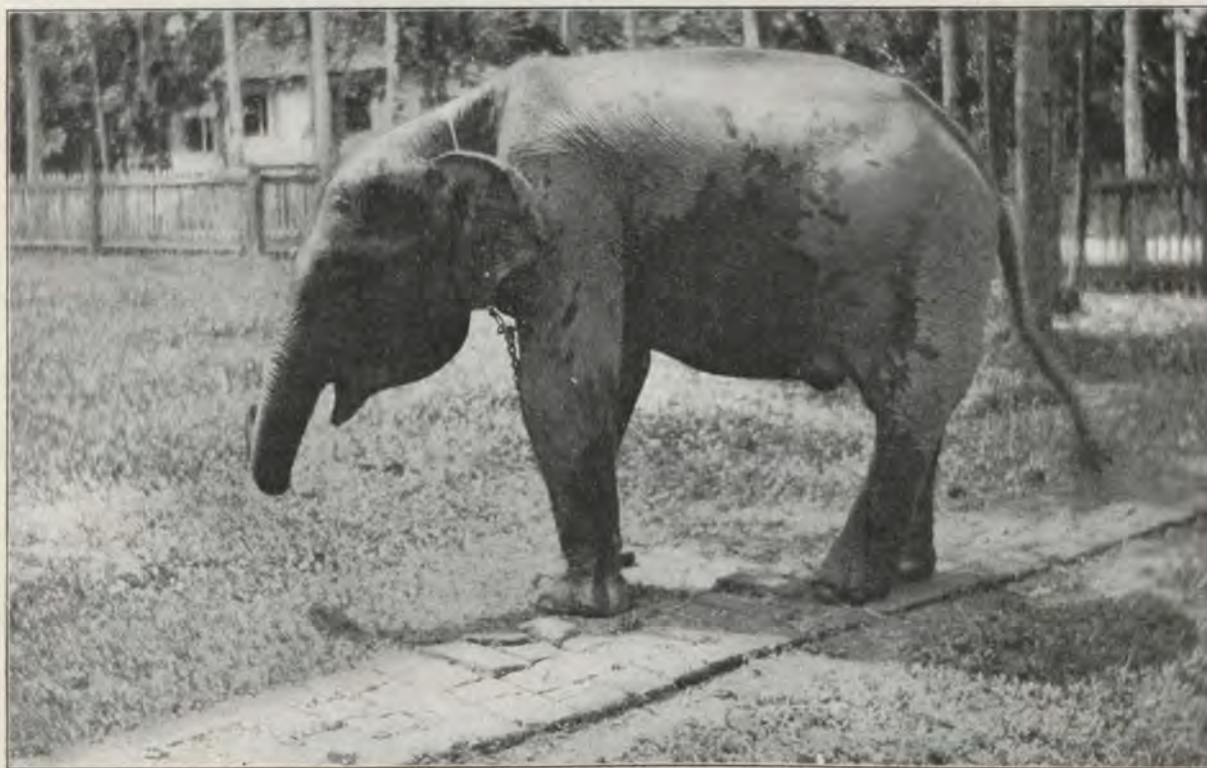
een amendement op de begroting 1919 — een 3 K.M. lang verbindingslijntje worden aangelegd van Telok Betong naar de spoorbaan. Die ging n.l. wel over de hooger gelegen voorstad Tandjoeng Karang, maar niet over het ongezonde Telok Betong, dat, zoo meende men, zich op den duur wel zou verplaatsen naar Oosthaven (Pandjang) en Tandjoeng Karang. Maar zoo'n verplaatsing geschiedt niet zoo licht. Vroeger hadden particulieren al concessie gevraagd voor dit lijntje en tot heden onderhoudt een vracht-auto de gemeenschap met Oosthaven.

Van Palembang—Kertopati uit werd de lijn tot Praboemoelih over 78 K.M. op 1 November

kans te bestaan, dat men in dit jaar nog zal beginnen ook aan deze lijn. Eenige voedingslijnen in de Lampongs en Palembang zijn nog toekomstmuziek. Alle lijnen worden nog als stoomtram geëxploiteerd.

Voor aanleg en opneming is in 1918 besteed *f* 3.025.000; voor 1919 raamt men *f* 4.919.000 voor beide gewesten. In 1918 werd *f* 350.000 ontvangen, gem. *f* 4 per dag-kilometer over de 241 K.M.; voor 1919 raamt men dit bedrag op *f* 677.000 over 265 K.M., of *f* 7 per dag-K.M.

De oorlog heeft natuurlijk zeer belemmerend gewerkt op den aanvoer van materialen. Het werkliedenvraagstuk geeft groote moeilijkheden.



19. Bij een Palembangschen dierenhandelaar. Een olifant met een ketting gekluisterd.

1915 geopend; tot Moeara Enim over 150 K.M. op 2 April 1917. In 1919 zal gemiddeld 175 K.M. in exploitatie zijn. Van het ontmoetingspunt Praboemoelih uit werkt men thans in de Lampongsche richting aan de lijn naar Batoeradja. Deze lijn zal het vlakke, hoewel slechter bewoonde terrein volgen, voor bijna de helft langs de Ogan. De Regeering houdt over 't algemeen vast aan het idee van de stamlijnen over Sumatra, zoowel wat de volgorde van den aanleg als wat traject en richting betreft. Maar in Palembang voelt men meer voor de locale belangen en zou men liever het eindpunt Moeara Enim het eerst verbonden zien met Lahat en Pagar Alam om de op landbouwgebied veel belovende Pasemahlanden aan te sluiten. Er schijnt evenwel veel

Uit de Lampongs was geen enkele koelie te krijgen; in Palembang ging dit iets beter, doch men moet toch hoofdzakelijk met vreemden werken, waarvoor de spooraanleg een eigen immigratiedienst heeft ingericht.

Voor het verkeer in Zuid-Sumatra spelen ook de Gouvernements-autodiensten voor het vervoer van goederen, post, reizigers en geld een eigenaardige en vrij belangrijke rol. In 1907 werd een tijdelijke autodienst ingesteld in Palembang, in 1912 werd deze uitgebreid tot Bengkoelen en in 1914 werd de dienst definitief en ook uitgebreid tot Sumatra's Westkust; kortelings ook tot Tapanoeli en Sumatra's Oostkust. Van Moeara Enim uit, in aansluiting aan tram

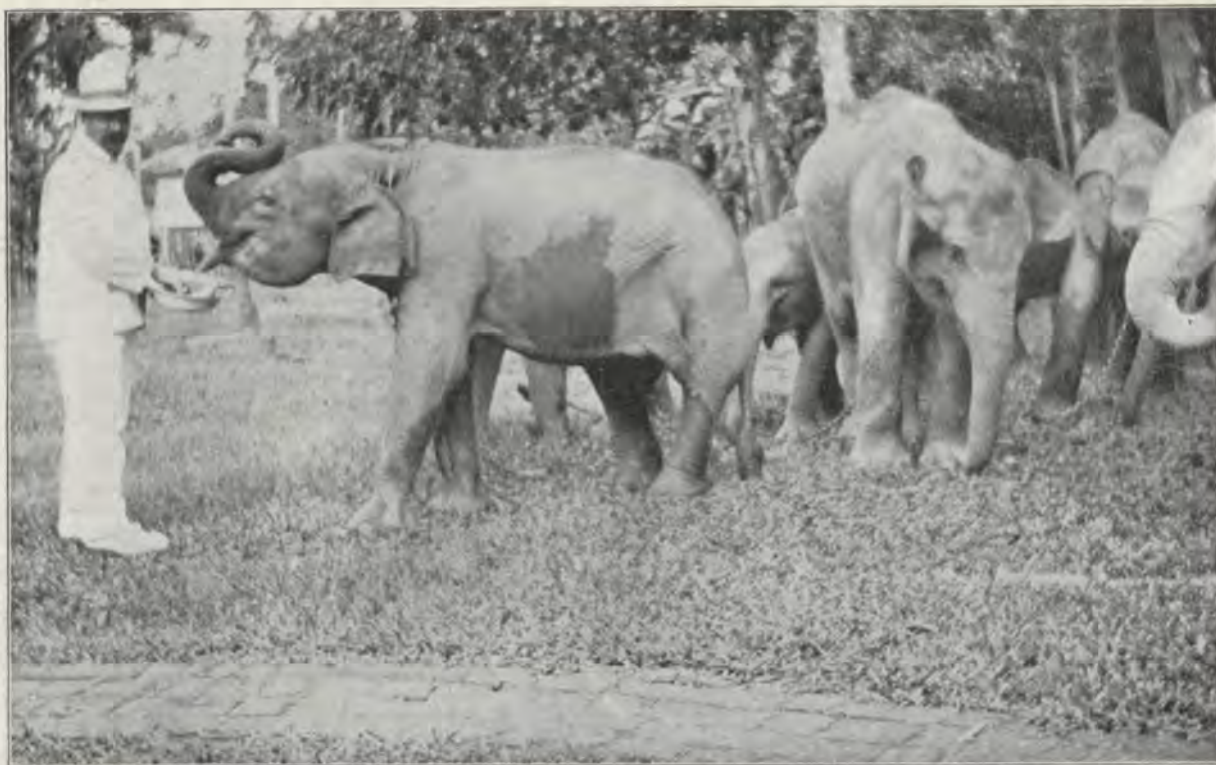
en hekwieler, rijden de auto's Z.O.-waarts over Batoe Radja naar Moeara Doea en Z.W.-waarts over Lahat; vandaar naar Pagar Alam en over Tebing Tinggi naar Bengkoelen. Voor 1919 heeft men weer een groote uitbreiding van dezen dienst voorgenomen, waarvoor nog 21 vracht- en 5 personen-auto's zullen worden aangekocht.

Telegrafische verbindingen van Palembang met Batavia (per zeekabel van Anjar naar Kalianda), met Muntok op Bangka en met het verdere Sumatra, benevens een gewestelijk telefoonnet bestaan reeds lang.

Voor een zoo uitgestrekt, dun bevolkt en in ontwikkeling verkeerend land als Palembang,

ren is ook geen werk van enkele dagen. De kleine, locale wegen worden gewoonlijk door de bevolking in heerdienst gelegd, maar veelal laat ieder dit werk maar liever aan een ander over. De aanleg van de toch onmisbare en voor de welvaart noodzakelijke wegen is dan ook een vruchtbare bron van klachten en onwil en dikwijls staat men voor de vraag: moeten de wegen komen, waar de menschen al zijn, of moet men wegen maken om de menschen te trekken?

Sedert 1914 bestaat er een Algemeen Wegenplan voor Sumatra, vastgesteld door den directeur der Burgerlijke Openbare Werken. Daarin



20. Bij een Palembangchen dierenhandelaar. Tamme olifanten worden gevoederd.

dat nog voor het overgrootste deel zoo ligt als de natuur het heeft opgeleverd, is het bezit van een uitgestrekt wegennet natuurlijk een eerste vereischte. Wij maakten reeds kennis met de water- en de spoorwegen, maar daarnaast zijn landwegen noodig als toevoerkanalen voor het verkeer. Zonder wegen geen ontginningen, geen menschen, geen producten. Zonder wegen locale voedingsschaarschte en de onmogelijkheid zijn producten te gelde te maken, kortom, geen ontwikkeling en geen verkeer. Maar aan het maken van die lange wegen door een slecht bewoond land zit nog al wat vast. Een weg van 5 M. breedte, over 3 M. verhard, afgesloten door dijkjes en goten, kost al gauw een f 6000 per K.M. En het zoeken van een goed tracé, soms door moerassen, over bergen, ravijnen en rivie-

onderscheidt men voltooide of in uitvoering zijnde wegen; wegen waarvan de tot stand koming dringend noodzakelijk wordt geacht en wegen, waarvan de tot stand koming wensche-lijk wordt geacht. Natuurlijk leiden deze wegen veelal langs paden, reeds lang door de bevolking gemaakt, waar een man of een paard met een vracht door de wildernis kan loopen of waar men moeizaam een karbouwenwagen door kan voeren.

Bij de bespreking der autodiensten zagen we reeds, waar in het helling- en het bergland goede, verharde wegen aanwezig zijn. Andere groote wegen worden op landskosten aangelegd.

Van de hoofdplaats uit gaat een eindje verharde weg naar Talang Betoetoe. Verderop is een onverharde weg tot Soepat. Vandaar tot

Moeara Roepit aan de Rawas zou een weg „wenschelijk” zijn, in aansluiting met den in aanleg zijnden weg naar Bangko, waardoor men dan eene wegverbinding tusschen Palembang en het gewest Djambi zou krijgen. Van de hoofdplaats is verder een weg in aanleg naar het Zuiden, de Lorok-weg, die later zal zijn door te trekken naar Soengai Niroe, vanwaar al een weg naar Moeara Enim bestaat. Van Palembang naar de Lampoengs bestaat ook nog geen weg, doch van Batoeradja aan de Ogan uit naar Menggala staat een weg als „dringend noodzakelijk” op het wegenplan. Van Bengkoelen kan men langs drie wegen in Palembang komen,

hun gewone terrein verwijderd zijn geraakt, kunnen groote verwoestingen aanrichten. Buiten Sumatra komen geen olifanten in Indië voor, behalve enkele exemplaren in het N. O. van Borneo, die misschien zijn ingevoerd. Behalve in Palembang zijn de olifanten op Sumatra talrijk in Atjeh; in het midden zijn zij minder algemeen. In Palembang bestaat een groep beroeps-olifantenjagers; het ivoor wordt daar ook verwerkt tot jasknoopen, knoppen voor wandelstokken enz. Exemplaren met mooie, gave slag-tanden zijn evenwel schaarsch. Men meende vroeger, dat de Sumatraansche olifant voor temming ongeschikt was. Dit is echter niet juist. Af



21. Bij den dierenhandelaar in Palembang. Koningstijgers.

n.l. van de hoofdplaats uit naar Kepahiang en vandaar naar Moeara Bliti en naar Pagar Alam, en van het havenplaatsje Kroë uit door de Ranau naar Moeara Doea en verder. Een weg van het kustplaatsje Manna langs den Dēmpo naar Pagar Alam is „wenschelijk”.

Als alle urgente en wenschelijke wegen voltooid zullen zijn en het land meer bevolkt en bebouwd, dan zal tot een levendige en welvarende streek worden wat nu nog het onbetwist gebied is van het wild gedierte. Want dat is er genoeg in Palembang. Jagers op groot wild kunnen er hun hart nog ophalen. Vooral olifanten zijn er talrijk. Groote kudden van deze dikhuiden richten soms geweldige schade aan in de aanplantingen der bevolking. Vooral verdwaalde kudden, die om de een of andere reden van

en toe worden zij wel gebruikt voor het sleepen van boomen of het bergopwaarts trekken van zware lasten. Bij den trein te Atjeh gebruikt men, of gebruikte men althans van 1910-'14, olifanten voor dit doel, terwijl de proeven met Britsch-Indische olifanten onder hun eigen kornak's mislukten.

De neushoorn of rhinoceros komt niet op Zuid-, maar wel op Noord-Sumatra voor, en wel in twee soorten, een met één en een met twee horens op den neus. Ook twee soorten van mawas of orang-oetan's vindt men op Noord- en niet op Zuid-Sumatra. Daarentegen zijn alleen aan Zuid-Sumatra eigen de tapir, in Palembang „tenoek” geheeten, een schuw, dom en zacht-aardig dier, dat er uit ziet als een groot wild zwijn met enkele trekken van den olifant. o. a. een snuit van $1\frac{1}{2}$ d.M. lengte.

Verschillende tijgersoorten, w. o. koningstijgers, zijn in Palembang wel talrijk, maar geen speciale vertegenwoordigers eener Palembangsche fauna, evenmin als de honig- of cocosbeer (biroeang), die soms wel menschen aanvalt, de krokodillen enz.

In vroeger jaren bestond er in Palembang eenige zijdeteelt, doch tegenwoordig gebruikt men ingevoerde garens voor het weven van zijden kleedjes.

Voor het bestuur is Palembang in drie afdeelingen verdeeld, Palembangsche Benedenlanden, Palembangsche Bovenlanden en Ogan en Koming Oeloe, met assistent-residenten te Palembang, Lahat en Batoe Radja. Elke afdeeling telt eenige onderafdeelingen onder een controleur. In het inlandsch bestuur is in de laatste jaren verandering gebracht. De min of meer erfelijke inlandsche hoofden worden geleidelijk vervangen door een kleiner getal meer bekwame districtshoofden. Dit bracht de noodzakelijkheid mee om een maatregel te nemen voor betere opleiding dier ambtenaren. In afwachting dat deze opleiding definitief geregeld zal zijn, heeft men nu een aantal jongelui naar Batavia gezonden. Te Palembang is eene Holl.-Inlandsche school en over het geheele gewest zijn een aantal scholen voor gewone inlanders verspreid. Een normaal cursus ter hoofdplaats leidt inlanders op voor de hulponderwijzersakte. Voor hoogere opleiding moeten jonge Palembangers nog naar de Kweekschool voor Inl. onderwijzers en de juist geopende Opleidingsschool voor Inl. ambtenaren te Fort de Kock.

Hiermee besluit ik dit opstel over Palembang, dat den lezer tot voorbeeld moge dienen om te zien, hoe krachtig er tegenwoordig wordt gewerkt aan de ontwikkeling der uitgestrekte Buitenbezittingen.

LEKKERKERKER.

ONDERWIJS IN INDIË.



ergelijkingen mogen somtijds mank gaan, zij treden ons vaak onverwachts tegemoet. Het toeval wilde, dat ik, onmiddellijk na elkander, kennis nam van een geschrift getiteld „England and India”¹⁾, van de hand van den gewezen Britsch-Indischen ambtenaar R. Gordon Milburn en van de, onlangs in het Nederlandsch en in het Maleisch verschenen²⁾ „Rede door den Directeur van Onderwijs en Eeredienst uitgesproken in de vergaderingen van den Volksraad van 21 en 22 Juni 1918”.

Milburn levert een, nu en dan recht scherpe kritiek op het algemeen staatkundig beleid van Engeland wat Hindostan betreft. Hij geeft zelfs

een plan aan om Britsch-Indië eene volkomen autonomie deelachtig te doen worden na vijftig jaren. Bespreking van dien arbeid ligt intusschen thans niet in mijn voornemen; wèl wil ik daaraan een paar bijzonderheden op onderwijsgebied ontleenen; een gebied, hetwelk belang zal inboezemen ook aan den leek, wien de verheffing en de ontwikkeling van den Aziaat ter harte gaan.

In ons Indië wordt gewezen op de onderwijs-cijfers en dan schamper opgemerkt: „ziedaar het resultaat van 300 jaren van Nederlandsch Koloniaal beheer!” Milburn vermeldt, dat de Engelschen vóór anderhalve eeuw in Britsch-Indië zijn gekomen en dat toch de uitkomsten op onderwijsgebied niet kunnen worden vergeleken met die van Japan. Wie gevoelt niet dadelijk, dat zoowel in de eene als in de andere bewering eene groote onbillijkheid is gelegen, reeds omdat „East India Company” en O. I. C. zeker in hunnen tijd voor buitenissig zouden zijn doorgegaan, als zij onderwijs voor den Inlander in hun vaandel hadden geschreven. Maar het verwijt wordt nog veel gemakkelijker afgewezen, als men denkt aan het hazenvangen met onwillige Barzoï's. De directeur van Eeredienst en Onderwijs riposteerde dit verwijt den 21^{sten} Juni l.l. in de volgende bewoordingen: „Een billijk oordeel over de geschiedenis van het onderwijs voor de inheemsche bevolking is alleen mogelijk, indien men het volle licht laat vallen op de plotselinge opleving van het Oosten kort na het begin dezer eeuw, eene opleving, die bijna alle volkeren van Oost-Azië nagenoeg gelijktijdig aangreep en die hier te lande onder haar voornaamste verschijnselen meebracht een krachtigen weerklink tevens op de niet lang te voren ook in Nederland door warme vrienden van Indië ingezette actie om de volksopvoeding krachtiger ter hand te nemen.”

Milburn klaagt, dat, terwijl in Japan in 1873 28% der kinderen de school bezocht, in 1903 echter reeds 90%, het percentage in Britsch-Indië thans nog slechts 19.6 is. Bengalen, waar de onderwijstoestanden nog het gunstigst zijn, telt meer dan 90% analphabeten.

Zijn deze cijfers juist, zooals mag worden aangenomen, dan kunnen de tegenwoordige onderwijstoestanden in ons Indië de vergelijking gereedelijk doorstaan. Nauwkeurige wetenschap is ten deze niet te verkrijgen, dewijl eene volkstelling nog steeds niet heeft plaats gehad, en zooals de Directeur opmerkt, het zielental der geheele bevolking van Nederlandsch-Indië niet bekend is. Een voor onze verhoudingen gunstigen indruk zal het welsprekend, zakelijk betoog van den Directeur van Eeredienst en Onderwijs echter den lezer ongetwijfeld geven en eene opwekking om van het stuk in extenso kennis te nemen moge daarom hier eene plaats vinden.

F. M. KNOBEL.

¹⁾ Bij George Allens Unwin Ltd, Ruskin House te Londen.

²⁾ Bij G. Kolff en Co, Weltevreden.