

In april 1948 vertrokken een 4-tal officieren per m/s Oranje naar Singapore. De passagiers waren meest dames en we hadden een prachtige reis, met slechts één nadeel, te weinig boordgeld (feitelijk slecht voorgelicht). Per open lorry werden wij met onze omvangrijke bagage naar het Adelphi Hotel vervoerd. Hier had Shell zijn eigen kamers, 8 man per kamer. Na geruime tijd gewacht te hebben, waarin Singapore uitgebreid verkend werd, kregen we te horen dat we bestemd waren om met 2 stuurlieden, n.l. ondergetekende en P.M. Overschie en 2 wtk's J.v. Bon en J. Raar dienst te gaan doen op een BPM sleepboot. Deze sleepboot plus beladen lichter was door een Australische bemanning van Australië naar Singapore gevaren. Aangezien Australië in die tijd erg anti Nederlanders was, werd de sleepboot eerst door Engelse officieren overgenomen en op het moment dat de Australiërs in het vliegtuig zaten, namen wij het over van de Engelsen. Nu dat hebben we geweten. Technisch ben ik niet, en dus kan ik niet precies vertellen wat er misging, maar in de M.k. zat een motor die met allerlei vliegwielen en drijfriemen andere hulpwerktuigen aandreef. Tijdens de uitleg ging er iets mis, de motor sloeg op hol en dat was einde verhaal. Daar lagen we dan, vlakbij de Clifford pier zonder licht en zonder fan. We wisten ons 's avonds op het achterdek met enige putsen water. Na reparatie konden we eindelijk op 18 mei de reis van Poeloe Samboe, waar we vermoedelijk gebunkerd hebben, naar Tg Priok beginnen om daar 6 dagen later aan te komen. Uiteraard had niemand van ons sleepboot ervaring en toen we goed en wel in wat ruimer water zaten was het een geweldige belevenis toen we de lichter los gooiden en de in het gangboord liggende sleeptros langzaam vierden en vervolgens heel behoedzaam de tros stijf trokken en de reis echt kon beginnen. Wij sliepen twee aan twee boven elkaar achterin, als het ware onder de sleepwire en om niet onthoofd te worden zetten we die wire later ook vast. De Chinese bemanning sliep voorin ook steeds met 2 kooien boven elkaar. Onder het bruggetje was aan B.b. het toilet met een gloeihete bril en de kombuis zat aan de andere kant. Het scheepje was allerminst voor de tropen gebouwd. Voor aankomst in Priok de handelingen in omgekeerde volgorde, dus wire inhalen met talies rond de kop van de winch vóór en uiteindelijk weer de lichter langs zij. In Priok ging een en ander in het dok. In Singapore hadden we al tijdens nachtelijke uren de naamsverandering gehad tot Soedimara Batavia. We werden met z'n vieren in een paviljoen van het Hotel der Nederlanden ondergebracht en hadden daar een prachttijd. Een halve maand later n.l. op 9 juli vertrokken we naar Balik Papan. De Chinezen waren intussen vervangen door uit B. Papan afkomstige bemanning. In het dok was een buitenboord hurktoilet aangebracht en dat was al een hele verbetering. Twee van de bemanning spraken Nederlands en taalproblemen konden steeds vlot opgelost worden, en gaandeweg pikten we zelf wel wat Maleis op. Op het voordek stond een houten tafel met banken. Nadat de bemanning gegeten had, was het onze beurt. De kok schepte ons rijst op met sambal en een visje en dat was het dan. De reactie van Piet Overschie was dat hij het maar eens in de kombuis zou gaan proberen. Nu dat ging zo goed dat we daarna steeds prima gegeten hebben met vaak soep vooraf en pudding na. De Australiërs hadden een geweldige voorraad blikjes achter gelaten. De moesson stond aardig door en werd het een wat onstuimige reis. Wat de navigatie betreft, wij stuurlieden hadden natuurlijk onze sextanten, er was een tijdmetre, maar geen marconist die voor een tijdsein zorgde. Gelukkig had ik een kleine radio in Groningen kunnen kopen, het eerste model dat Philips na de oorlog weer produceerde, en zo kregen we toch onze tijdsinen en konden er bestekken gemaakt worden, en dat was nodig want we deden niet bepaald kustvaart zo dwars door de Java zee. Voor B. Papan lag toen nog een groot mijnenveld en via een geveegde en beboeide geul voeren we naar binnen. Ook daar werd ons direct weer wal-accommodatie aangeboden .

We vertrokken 21 juli uit B.Papan om 4 dagen later in Tarakan aan te komen. Daar lag zo'n grote Amerikaanse lichter en daarmee moesten we naar Beraoe om ijzerhouten palen op te halen, palen die uiteindelijk bestemd waren voor steigerbouw in Bandjermassin. Feitelijk zou je verwachten dat deze lichter voor gebruik gereed was, maar mooi niet. Eerst moesten er nog van alles aangebracht worden, o.a. om stutten te bevestigen, een kraantje en een verblijf voor runners. En zo zaten wij weer 2 weken vakantie te hebben in het hotel, overdag zwembad en 's avonds de club om allerlei sterke BPM verhalen aan te horen. Op 6 augustus vertrokken we dan eindelijk om de volgende dag in Beraoe te arriveren. Ik had een plaatselijk bekende loods meegekregen, want van die rivier hadden we geen kaart. Het varen op zo'n rivier was al een geweldige belevenis. Het eigenlijke houtladen gebeurde in een zijrivier ~~van~~ de Beraoerivier, n.l. de Keleirivier. Met het kraantje werden de ijzerhouten palen, die door ander vastgeknoopt hout drijvende bleven, één voor één naar binnen gehesen en zo in de legte opgestapeld. Dat laden heeft 19 dagen geduurd, en waarin wij werden ondergebracht in het logeergebouw van de KPM kolenmijn Prapatan. In die tijd weer van alles meegemaakt, o.a. het landen van een water-vliegtuig dat o.a. post bracht, en dat zorgde voor heel wat sensatie onder de bevolking. Een bezoek aan de sultan van Beraoe in zijn paleis, waar we onthaald werden op thee met Verkade biscuits. De echte topper was een Indonesische bruiloft met een zaal vol etende en drinkende feestgangers en in het midden een zijportaal waarin het zeer jeugdige echtpaar alleen maar zat mooi te wezen in hun prachtige kleding. Wij hadden dit alles te danken aan een KPM wtk. die ook in het hotel zat en werkzaam bij de mijn als een soort strafbaantje en de bruidegom was een van zijn werknemers. Af en toe voeren we even naar de lichter om te zien hoe het laden vorderde. Op een zo'n dag bezochten we ook het Belgische echtpaar dat helemaal alleen op de houtplantage werkte en via een smalspoor zijn we toen nog een eind het oerwoud in geweest, met soms zeer vreemde geluiden. Intussen had ik het verzoek gekregen of wij het scheepje dat de verbinding met Tarakan onderhield doch nu met motorschade in Beraoe lag, mee konden nemen naar Tarakan en zo gingen we dan op 26 augustus de rivier weer af met aan één kant de lichter en aan de andere kant het scheepje afgeladen met vrouwen kinderen en kippen. Eenmaal buiten gingen zij achter de lichter hangen en wij trokken de lichter. Dat we naar Tarakan teruggingen en niet naar B.massin was op verzoek van Shipping Tarakan, want die gingen er van uit dat de belading niet al te degelijk gebeurd zou zijn, en dus werd alles weer gelost en opnieuw geladen. Dat nam 17 dagen in beslag maar aangezien het 50 jarig regeringsjubileum van K.Wilhelmina uitbundig werd gevierd, hebben we ons daar allerminst verveeld. Uiteindelijk terug naar B.Papan. Daar nam een andere sleepboot met een totaal Indonesische bemanning de lichter over om die naar B.Massin te brengen. Onze volgende klus was een lichter vol met auto's naar Soerabaia te brengen. Overschie kon het niet laten om ze één voor één even te proberen. Tevens werd mij verzocht om 2 kleine Gouvernement sleepbootjes, die de BPM gehuurd had, terug te begeleiden naar Soerabaia. Eenmaal buiten kwamen we al gauw tot de conclusie dat wij te langzaam voeren en verzocht ik een van de Indonesische kapiteins dat ze elkaar zouden gaan slepen en toen ging de reis van 5 dagen voortreffelijk. 's Nachts kwamen we aan. Ik was nog nooit eerder in Soerabaia geweest. We gingen ten anker met aan één kant de lichter en aan de andere kant de twee sleepbootjes. Met de verzoek om loodsvlag op kwam eindelijk om 9 uur de loods, enigszins verbolgen want waarom wij een loods nodig hadden. Zo'n kleine tonnage mocht zonder loods de haven in. Toen ik hem vertelde dat dit mijn eerste Soerabaia ervaring was veranderde zijn stemming.

In Soerabaia werden wij in hotel Sarkies ondergebracht. Echt zo'n gezellig oud hotel met je eigen platje en een mandibak in de badkamer. De Nederlandse eigenaar ging elke dag op de markt zijn inkopen doen en hadden we daar elke dag een voortreffelijke indische hap.

Ik denk dat BPMHzn er nog aan moest wennen om zelf nu een sleepboot te bezitten want het duurde tot 3 okt, alvorens we naar B.Massin vertrokken. Nu zonder sleep, dwars door de Java Zee en dus veel geslinger.

Hier vond de Soedimara bijna zijn Waterloo, want 'S nachts arriverend in weer een onbekende omgeving, moesten we alvorens de rivier op te kunnen varen een geul door die door drie boeien werd gemarkeerd. Het karakter van de 1ste en derde boei was bijna dezelfde en zo kon het gebeuren dat de eerste boei nauwelijks nog licht gaf en de derde juist bijzonder fel dat we dachten de eerste boei aan te lopen maar later bleek dat het de derde was en voor we er erg in hadden liepen we a n de grond. Daglicht afgewacht, voorpiek leeggepompt en toen we vol achteruit draaide kwamen we gelukkig weer vlot. Ik herinner me niet of we daar wal-accommodatie hebben gehad. Wat ik me nog zeer duidelijk voor de geest kan halen was de soos met een bord naast het biljart aan de muur hangend met als tekst: Eerste gat f.100, 2de gat F 50- Men ging daar kennelijk nog al ruw om met het biljartlaken. Na enige dagen weer terug naar Soerabaia met een lichter wederom vol auto's. Dat heen en weer varen met auto's was nodig om per plaats dezelfde auto's te hebben en niet een mengsel van diverse merken. In de volgende reis naar B.Papan kregen we weer een lichter met auto's mee maar tevens moest er een kleine lichter hoog beladen met bouwmaterialen als betonmolens e.d plus nog een klein sleepbootje meegenomen worden. Door de hoge belading konden we niet zien of alles er nog wel aanzat en maakten we af en toe een rondje. Ook hiermee zijn we veilig in B.Papan aangekomen.

Vervolgens naar SangSanga aan een zijrivier van de Koeteirivier. Ook dit was weer een geheel nieuwe ervaring en maar hopen dat de kaarten klopten. Alvorens die rivier op te varen besloot ik de nacht langs zij de steiger in Samarinda door te brengen. Hier scheelde het een haar of ik had het jacht van de plaatselijke sultan aangevaren omdat de 2de Wtk door steeds te zuinig met zijn startlucht te zijn de motor niet in zijn achteruit kon krijgen. Ook dit liep gelukkig nog weer goed af. De avond werd doorgebracht in de plaatselijke bioscoop. Ik vermoed dat wij de enige blanken waren en het was een afgrijpselijke Chinese film.

In Sanga 2 hadden ze nog maar kort geleden elektrische koelkasten gekregen ter vervanging van de hardhouten koelkasten. Wij hadden dan wel in het midden van het ^{een noel} bemanningsverblijf ^{huse} werkend op petroleumverlichting, dus heet en vaak weer naar beneden gedraaid. Toen de BPM aanbod zo'n kist te leveren, zei ik natuurlijk niet nec. Het enige bezwaar wat toen nog bleef was de klacht van de oudste motordrijver dat hun rundvlees na ons varkensvlees, dus onrein vlees, lag. Ik heb hem weten te overtuigen d we er veel ijs tussen zouden leggen. In de week dat we daar waren nog ee trip gemaakt naar Santan waar de BPM een nederzetting had. Om nu weer de Z.lijke mond van de rivier te nemen en dan met een grote boog naar het noorden te gaan en dan maar hopen dat we die stip op de kaart zouden kunnen vinden, besloot ik de Noordelijkste uitgang te nemen om zodoende een goed afgevaren bestek te hebben. Met een BPMer, een aantal vrouwen en kippen vertrokken we en kwamen natuurlijk weer in het holst van de na aan, overigens misschien toch wel goed en zo zagen we de lichten van de nederzetting. Overdag is Borneo één grote boerenkool. Uitgaande heb we nog een eigen gefabriceerde boei te water gelaten en ik vermoed dat ik hierdoor de weg terug heb kunnen vinden naar de monding van de Koet rivier. Vervolgens terug naar B.Papan en volgden nog twee reizen naar Soerabaia. Op 3december kwam een eind aan ons verblijf op de Soedimara Per Catalina amphibi vliegtuig naar Batavia. Nu ik dit na ruim 50 jaar zit op teschrijven, komt de vraag naar boven, hadden we feitelijk wel reddingsmiddelen. In geen geval een reddingsboot, mogelijk wel een opblaasbaar vlot, maar dat weet ik echt niet meer.

In Batavia bleek mijn bestemming de Mesarong te zijn. Dit was een hooghejaard scheepje, ik schat 150 ton, en voortgestuwd door een 2 cylinder gloekopmotor. Dit scheepje lag in Priok in het dok. Mijn voorganger 1ste Stm. Becu was reeds naar zijn woonplaats nabij Perth vertrokken. De Hwtk van de Antonia die ook lag te dokken, had tijdelijk even het toezicht gehad. Hoewel een nieuwe motor op de kant stond, kwam men toch tot de conclusie dat dit oude schip geen nieuwe motor meer waard was. Ik begrijp nog steeds niet hoe Lloyds weer een certificaat heeft afgegeven, want voor mijn gevoel waren de wrangen zo verroest dat je ze bijna stuk kon trappen. In die twee maanden dat ik weer in het Hotel der Nederlanden logeerde maakte ik Kerst en Oud en Nieuw mee, terwijl rond de Kerst de 2de Politionele actie plaats vond. Het hotel grensde aan het Paleis, met aan de achterkant het kantoorgedeelte en daar heb ik de toen hoogst aanwezige dhr. Beel heel wat heen en weer zien banjeren. Het valt ook niet mee als je generaal iets anders wil dan je regering in Nederland. Op 7 februari was eindelijk de dag aangebroken dat ik de reis kon beginnen naar Pangka Pinang op Banka, om daar 12 februari te arriveren. Ook dit was voor mij weer een nieuwe en eerste ervaring. Ik ging zo gunstig mogelijk ten anker, recht voor de geul om 'nachts, natuurlijk weer 's nachts, vlak voor hoogwater naar binnen te gaan. In het vaarwater naar de rivier waaraan de BPM zijn opslag had, zat een knik die door twee bakens werd aangegeven. Het Semarang Prauwenveer, die ten anker liggende grote schepen van lichters voorzag, zorgde voor de verlichting van die bakens. Later heb ik ondervonden wat die verlichting voorstelde. Eenmaal onderweg ging alles goed. Ik meen me te herinneren dat de maan ook wat meehielp. Terhoogte van de plant draaien en dan met Sb langs zij. De steiger is zo ingericht dat het een hoog gedeelte en een laag gedeelte heeft. Zodra het schip gemeerd is komt een ploeg Chinezen het schip lossen. Ze werken razend snel, want het water zakt ook snel en dat betekent dat ze de laatste drums steeds hoger moeten hijsen om nog het hoge gedeelte van de steiger te halen en vandaar rollen de drums vanzelf de plant op. Na het lossen begint het laden van lege drums. Nu wordt de lage steiger gebruikt. Een lange rij lege drums is langs een rail naar beneden gerold en wordt slechts tegengehouden door een stokje. De Chinezen houden zich schuil en op een seintje van de leider gaat het stokje weg en vallen de drums in het ruim, waarna het stuwten begint. Die drums zijn even zo vele gasbommen en bij het neerstorten zullen heus wel vonken ontstaan, maar het ging steeds goed, althans in mijn tijd. Als het ruim vol is, zo'n 700 drums, kunnen er nog zo'n 300 aan dek gestuwd worden. Hiermee terug naar de thuishaven Pladjoe, hopen de dat er bij de monding van de Moesirivier een loods beschikbaar is om niet zelf dat lange eind naar binnen te varen. Een enkele keer pech en heb ik het zelf moeten doen. Na lossen doorvaren naar Agoes Koening om daar een kleine twee weken te wachten op het volgende springtij. Ik logeerde dan als regel in het hotel in Pladjoe behalve die ene keer dat ik kamer en bed moest delen met een Engelsman en ik voor die eer bedankte. Ik had een kok die uitsluitend voor mij kookte, om de andere dag Nederlands en Indisch en in Pladjoe liggende probeerde ik als regel iemand van de vloot uit te nodigen om te komen eten, want hij kookte steeds veel te veel. Op de Mesarong was ik uiteraard de enige Nederlander en daar heb ik wel mijn kennis van het Maleis kunnen vergroten. Vanuit Pladjoe 6 reizen gemaakt waarvan 2 van het normale patroon afweken. Het was weer eens 'snachts hoogwater en de bakenverlichting liet het afweten, en prompt zat ik naast de geul en dus vast. Overdag lag alles droog en heeft de bemanning maar de scheepshuid geverfd want daar konden ze nu gemakkelijk bij komen. Onderzoek van zo'n baken bracht aan het licht dat de verlichting bestond uit een conservenblik gevuld met olie en een bundel katoendraden die als pit fungeerden. Geen wonder dat het met zo'n brakkige verlichting wel eens fout kon gaan. Een andere gelegenheid, die ik nooit zal vergeten, was die keer dat de Hwtk. helemaal ontdaan mij kwam vertellen dat een belangrijk onderdeel was afgebroken en hij de motor niet kon starten.

... heb sleepboothulp nodig, in de hoop dat iemand het zien. Mogelijk een uur later kwam de Hwtk met de mededeling dat het mis weer zou gaan. Hij had een leiding in elkaar geknutseld rechtstreeks van luchtvat naar de motor en zo gingen we dan veel te laat alsnog naar bi (dat het al uitlopend tij was nu met Bb langs).

In Pladjoe waren vele BPMers geïnteresseerd in Banka ti en zo moest ik e reis de nodige bestellingen uitvoeren, met uiteraard voor mij een kleine commissie voor de bewezen diensten. Omgekeerd had de tokobaas in Pangk. Pinang ^{interessa} voor bruin bier, goed voor zogende moeders. Na de Mesarong vert ik als 2de stm. naar de Mirza in Pladjoe.

Maanden later had ik nog een vervelende nasleep van mijn smallcraft peri want op zekere dag kwam kapt. Swaneveld met de mededeling dat hij x aan guldens van mij moest inhouden als gevolg van een door mij getekende kwit en waarvan men de bestemming niet heeft kunnen terugvinden.

Terug in Pladjoe naar de Mesarong en daar had mijn opvolger Latenstein h kasboek bewaard dat ik van de Soedimara had meegenomen. De bemanning kw in geldnood toen we in Priok in dok lagen, Ik had iedereen voor opname laten tekenen, maar die mededeling was kennelijk bij de administratie in B. Papan niet goed terecht gekomen. Zodoende kreeg ik later mijn geld teru Na 9 maanden Mirza gingen zowel kapt. Swaneveld en ondergetekende naar C Clavella om naar huis te gaan. Dit naar huis gaan betekende nog even na en daarna even naar Nw. Zeeland en pas toen via Mirza naar Rotterdam, en en kapt. Swaneveld voor het eerst zijn 2 jarig dochtertje Mirza in zijn enen sluiten. Dat waren nog eens contracten! Mijn 2 jarig contract had o 7 maanden geduurd. Vervolgens na een korte zomervacantie in sept. in A. d p school en kon ik op 8 mrt 1951 mijn 1ste rang in ontvangst nemen.

Naar Sapore uitgevlogen maar daar hadden ze aanvankelijk niets voor mij. Ik kreeg te horen dat het wel handig was om een 1ste rang achter de hand e hebben. Na enige weken was er plotseling wel wat n.l. een reisje met d ldegonda naar Bagkok, en daarna was de Milo aan de beurt. Ik loste daar a Soerabaia een oudere 1ste stuurman af en was ik dus wel een heel wat ordeliger comm. off. Mij werd verteld dat de Indische wetgeving en le ra zo-n tanker eiste. Tijdens de oorlog werden kleine tankertjes aan de pende band geproduceerd, de juiste tonnage weet ik niet meer, om na de vasie de troepen van brandstof te voorzien. De Shell heeft enige aangecht en de Milo was er één van. Naast de comm. off. nog een stuurman en 1 lokale stuurman plus een wtk. Laatstgenoemde was een echte Hwtk. met ische wtk's, terwijl ik wacht liep, zij het 6 uur, een klein beetje versch er zijn. En zo kon het gebeuren dat die andere 2de stm. met zijn overwer zeker als er veel zondagen waren waarop gelost of geladen werd, uiteinde meer geld uit de bus kwam dan ondergetekende. Toen ik de maatschappij reef of dat billijk was, kreeg ik een zeer boze brief terug van kapt. ns en het kwam er op neer dat niets mij moest weerhouden om ontslag te en als ik het met de voorwaarden niet eens was. Prompt werd echter de stm. vervangen door een 3de stm. en toen was alles toch weer rechtgeken. Ook dat kon allemaal bij toen nog mij La Corona. Wij vertrokken 12 mei uit Soerabaia naar Semarang, aankomst 14 mei. Ook dit was uiteraard mij een totaal nieuwe ervaring. In Semarang kunnen alleen maar zeer ne schepen tussen de twee pieren de haven binnen varen. Ter hoogte van zijkanaaltje waaraan de BPM zijn opslagplaats heeft, lagen twee 2 sleepjes van Semarang Prauwenveer ons op te wachten en die, na vastgemaakt ebben ons achterste voren naar binnen te slepen, en zodoende konden w-ij ossing zelfstandig weer naar buiten te varen. De steiger was een half ken schip, nog daterend uit de Japentijd. We hadden een leuke scheepsnog een souvenir van mijn voorganger, en die maakte er steeds weer port van om zodra ook maar een tros was uitgebracht aan wal te springen. arang kon er prima geproviandeerd worden met veel Hollandse groenten oedingcijfers hadden we daar gelukkig geen last van en er werd steeds gegeten voor zover de kookkunst van de Indonesische kok dat toeliet. naar Soerabaia en vervolgens 15 dezelfde reizen. De Benoakade was laadsteiger, maar soms lag daar een tanker melasse te laden en alvorens een te gaan kregen we als regel toestemming om langs zij de kruiskade t Marine Etablissement te gaan. Op zich een grappig gezicht zo'n scheepje langs een lange steiger. Na die 15 reizen van Semarang naar iok om te dokken en dat duurde bijna 4 weken.

Wij werden ondergebracht in Hotel der Nederlanden en hadden toen alle tijd om Djakarta goed te bekijken. De Polar Diesel motor zorgde vaak voor problemen doordat er gaten in de mantel van de koeling vielen, en moest menige keer de Superintendent naar Soerabaia komen om de problemen met Tinus Moerland op te lossen. Verder is alles probleemloos verlopen behalve die keer dat de Indische stuurman tijdens het vissen met zijn benen in het water zelf gebeten werd door een vis en wegens een bloedvergiftiging een reis in Semarang in het ziekenhuis achterbleef. Ook die ene avond, ik lag al te slapen, toen ik wakker werd doordat het schip vreemd slingerde. De Indische stuurman had een rondtorn gemaakt omdat hij zogenaamd een grote Makaarse prauw niet had kunnen ontwijken.

De 21ste september vertrokken we uit Tg Priok en kwamen 3 dagen later in Soerabaia aan. Na nog weer eens 10 reizen naar Semarang kwamen we op 12 november aan en daar kwam mijn aflosser aan boord en met 2 Engelse tankers via Pladjoe naar S, pore en volgde mijn plaatsing als 1ste stm. op de Ondina.

Een en ander opgeschreven tijdens de tropische dagen van de afgelopen zomer. Overigens goed om in de juiste tropensfeer te komen waarin al die smallcraftavonturen beleefd zijn.

Ik weet niet of jullie met deze memoires iets kunnen of gaan doen. Ik zelf heb er de nodige plezier aan beleefd toen alles weer boven kwam borrelen en ik als het ware alles weer opnieuw beleefde.

Op het moment van doen besepte je het niet en vond alles één groot avontuur maar feitelijk kreeg je op toch nog jeugdige leeftijd veel verantwoording in je schoot geworpen en daar ben ik de maatschappij nog altijd dankbaar voor.

Haren, augustus 1999

K.Prins .



P.S. Met een foto is gebleken dat de Soedimara toch wel een sloep had!