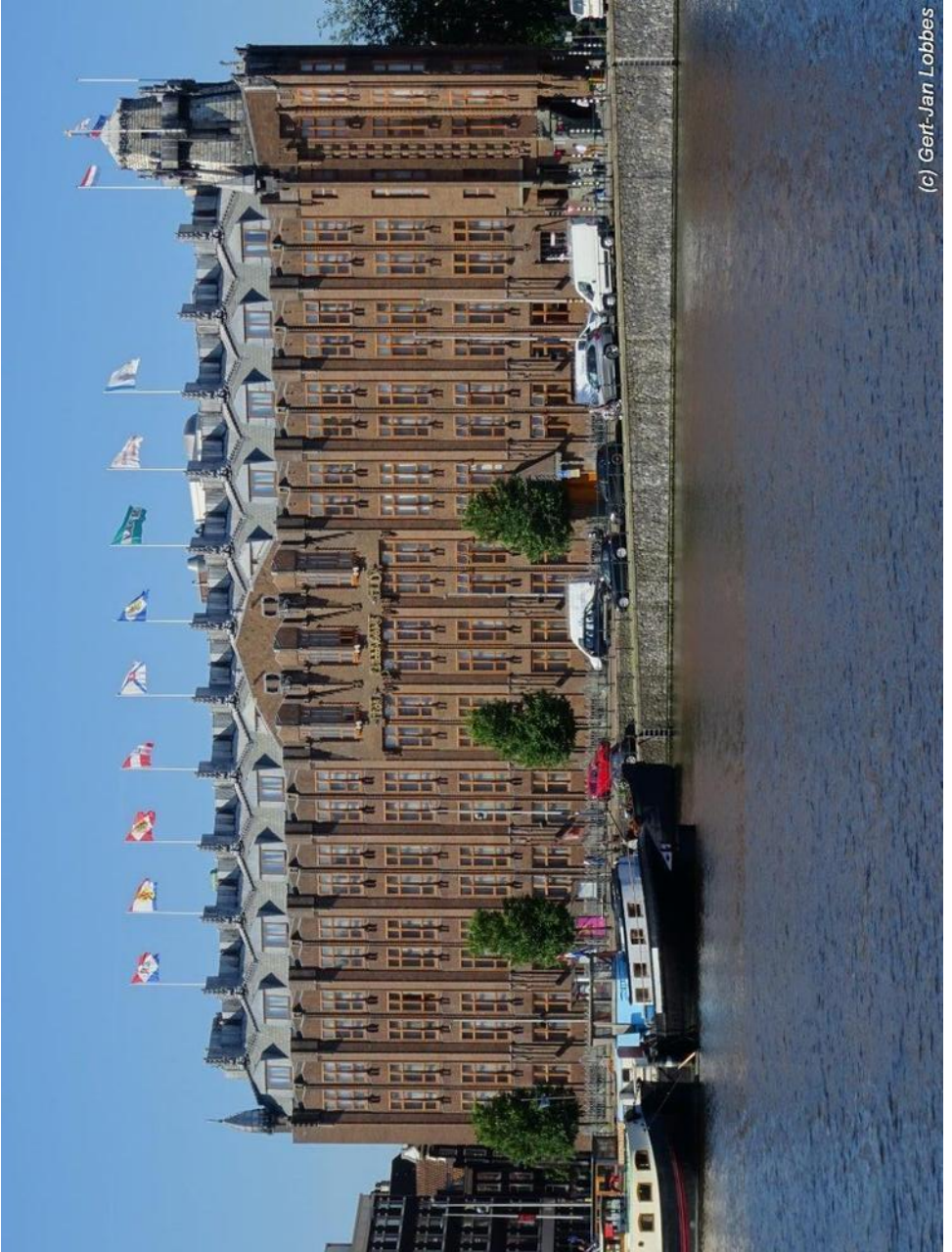




Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



**VERENIGING VAN OUD-PERSONEEL
DER
KONINKLIJKE JAVA-CHINA-PAKETVAART LIJNEN
(ROYAL INTEROCEAN LINES)**



(c) Gert-Jan Lobbes

COLOFON
VERENIGING VAN OUD-PERSONEEL
DER
KONINKLIJKE CHINA-PAKETVAART LIJNEN N.V.
(ROYAL INTEROCEAN LINES)

Nummer 67 Eind dec. 2025!!!

Erelid: Jaap de Rooij

Bestuur:

Renier Ligtenberg	(Voorzitter + reünie coördinator)
Hindrik van der Laan	(Secretaris)
Chris Fagel	(Penningmeester)
Lineke Aalberts	(Algemeen bestuurslid)
Huib Boesten	(Algemeen bestuurslid)
Henk Kers	(Webbeheerder)

Secretariaat:

Hindrik van der Laan.

Penningmeester:

Chris Fagel,

Reünieorganisator:

Renier Ligtenberg:

E-mailadres: kjcplreunie@gmail.com

Webbeheerder:

Henk Kers.

Redactie: Harry van Twillert

Peter Talsma

Foto omslag buiten:	STRAAT FUTAMI
Foto omslag binnen:	Het SCHEEPVAARTHUIS

VAN ACHTER DE BESTUURSTAFEL

Afgelopen week hebben we onze jaarlijkse bestuursvergadering gehad. Dit keer gezellig thuis bij ons bestuurslid Huub.

We doen dat minimaal een keer per jaar. Daar bespreken we onze plannen voor het komend jaar 2026.

De reguliere zaken zoals de reünie worden besproken.

Maar ook andere zaken, waarvan ik er een paar wil melden.

Het ledental

Zoals bekend zijn we een steeds kleiner wordende vereniging.

Helaas moeten we ook constateren dat ondanks de besluiten die de ALV genomen heeft tegen wanbetalers dat aantal niet echt daalt. Dit bezorgt de secretaris en de penningmeester veel werk.

Daarom mijn oproep: kijk uw administratie na en zorg dat u tijdig, en dat is voor 1 Mei van het lopende verenigingsjaar, betaalt.

De RILP-POST komt uit op regelmatige basis in de loop van het jaar.

Mist u de RIL-POST? Dan bent u mogelijk een van de leden met een betalingsachterstand. Dit kunt u eenvoudig herstellen door te bellen met het secretariaat of onze penningmeester.

Het huishoudelijk reglement.

Zoals toegezegd tijdens de laatste ALV is het huishoudelijk reglement herzien en aangepast aan de huidige tijd. Mocht u de actuele versie willen lezen dan verwijst ik u naar de website van de vereniging.

Stichting 1940-1945.

Deze stichting wil het maritieme verleden levendig houden.

Zo hebben zij in september een rondvaart door de Rotterdams haven georganiseerd. Ik begreep van de organisatie dat zij dit de komende tijd regelmatig gaan doen. Heeft u belangstelling laat het ons weten en wij zetten hun uitnodiging aan u door.

Einde jaar in zicht.

Het is al weer december als u dit leest daarom sluit ik af met een ieder een mooie Kerst en een goed uiteinde te wensen, zonder al te veel last van de laatste keer vuurwerk, en als vast een goed begin van 2026.

En mocht het weer eens een echte winter worden:

“Doe voorzichtig want wij hopen iedereen weer te zien bij de volgende reünie”.

Uw voorzitter Renier

Bericht van de Penningmeester - *Contributies!*

Helaas en tot mijn grote ergernis, hebben nog veel leden hun contributie niet betaald over 2025 en 2024.

Ondanks alle verzoeken om de contributie te voldoen voor 1 mei van dat jaar hebben meer dan 60 leden nog niets betaald.

Ik stuur geen herinneringen meer, geen telefoontjes geen mails, niets. Het is een plicht om, als u lid bent van de vereniging, te betalen.

Om precies te zijn 25 euro per jaar!

Leden die dus niet betalen over de genoemde jaartallen krijgen dus geen Ril- Post meer per 1 januari 2026 en krijgen ook geen uitnodiging voor de reunie en jaarvergadering.

Bovendien zullen ze bij de eerst volgende jaarvergadering als lid uit de ledenlijst geschrapt worden.

Ik zal hierop toezien dat dit dan ook gebeurt.

Wanbetalers hebben de vereniging de afgelopen jaren duizenden euro's gekost.

Wel Ril-Post maar niet betalen.

Als dit zo doorgaat zal de contributie verhoogd moeten worden om toch de Ril Post uit te kunnen geven en de verliezen te compenseren die niet betalende leden veroorzaakt hebben.

Ik hoop dat, om de vereniging te kunnen handhaven, de leden die nog niet betaald hebben dit voor 25-12-2025 hebben gedaan anders komen ze op de lijst van niet betalende leden.

Heeft u vragen over wel of niet betaald, kunt u mij bereiken per mail of telefonisch.

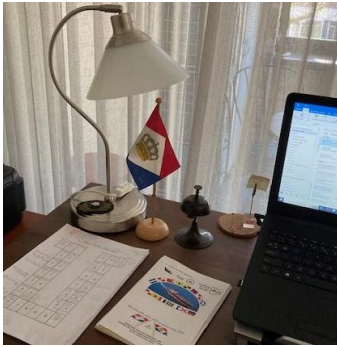
Als u 2025 nog niet betaald heeft, betaal dan ook gelijk 2026.

Verder wens ik een ieder een zalige Kerst en een gelukkig nieuw jaar !

Chris Fagel

Penningmeester

Van de redactie



*****Uw RIL-Post niet ontvangen? Trek aan de bel.** RIL-Post "Voor U maar ook door U".
Heeft u iets leuks en/of interessants te melden, laat het ons even weten.

*** Een terugblik in een "**bijzonder naar**" stukje in de geschiedenis van de 2^e W.O. in het Verre Oosten.

Koos Noordermeer verschaftte daarvoor o.a. de nodige info rond het drama met de opvarenden van de **TJISALAK**.

Het vrachtschip met een lading meel en **103** opvarenden op weg naar Colombo, werd aangevallen door de Japese onderzee-boot 1-8. !!!!!

(Commandant was: Tetsunosuke Ariizumi; onthoud die naam).

***De redactie is in het bezit van een copy brief, van Dick van Zomeren op (d.d. aug.2008) gericht aan de regionale kranten en **Henk Slettenaar** en **Frits de Jong**. Het gaat omtrent de ondergang van de **TJISALAK** met o.a. aan boord marconist **Hijman Vleeschhouwer**. Zie het artikel.

***Bericht van **Mevr, Mieogg-Kuiken** uit Australië. Kort verhaal over hun reunie, met foto's, en interessants over de **fam. Kuiken**

*** Leuke anecdote van **Dirk van Lopik**. Het Nederlandse **Vliegekampschip Karel Doorman** kon niet afmeren aan de kade vanwege staking van sleepboten ergens in AUSTRALIË.. Hoe kom je fatsoenlijk aan de kade? Goede raad is niet altijd duur. Wie weet het toevallig?

***Bijdrage van **Fred Broersma**

***Bijdrage, binnenkort, van **A.F. Roskam** over "EL EM" met zijn bekende humoristische schrijfstijl. Welkom!

*** **De redactie wenst eenieder een voorspoedig en vooral gezond 2026!**

Marconist op de TJISALAK

(HIJMAN Vleeschhouwer, varend bij de Java-China-Japan Lijn)

Varend bij de koopvaardij overleefde marconist Hijman twee torpederingen. In december 1942 in de Atlantische Oceaan en in maart 1944 in de Indische Oceaan.

Toch werd die laatste torpedering de 31-jarige marconist en 97 andere opvarenden fataal. Ze werden koelbloedig vermoord door degenen die hun schip een uur eerder tot zinken hadden gebracht.

De joodse familie **Vleeschhouwer** werd al snel met de bezetter geconfronteerd doordat najaar 1940 colporteurs met het blad Volk en Vaderland in Weesp op het Binnenvaarrelletjes veroorzaakten, waarbij de etalageruit van de manufacturer . werd in gegoid.

De materiële schade werd hersteld doordat de onderwijzer **Bouwhuis** en de heer **de Weille** een inzamelingsactie op touw zette.

April 1942 werd het gezin gedwongen naar de Amsterdamse jodenbuurt te verhuizen , waar ze onderdak vonden op het adres Rapenburgerstraat 103,

Ruim een jaar later, op 4 juni 1943, werden ze in **Sobibor** omgebracht.

De drie in Weesp wonende zoons doken onder en overleefden de oorlog.

Marconist **Vleeschhouwer** volgde begin jaren dertig bij Radio Holland een opleiding tot marconist.

Na het behalen van zijn diploma werd hij- nog steeds in dienst van Radio Holland-tewerk gesteld bij de koopvaardij, bij de **Java-China-Japan-Lijnen**.

Een rederij met schepen die in het Verre Oosten voeren, in en rond Nederlands-Indië.

De 25-jarige **Hijman** vertrok op 17 december 1937 uit Weesp en ging in Bandoeng (Indonesië) wonen.

Hij begreep al vroeg dat het Duitse antisemitisme een bedreiging voor zijn familie vormde en drong er al in 1938 op aan dat zijn ouders naar de Verenigde Staten zouden emigreren.

Vanuit Bandoeng beleefde **Hijman** anderhalf jaar lang op afstand de bezetting van Nederland mee.

Tot de Japanse aanval op Pearl Harbour in dec.'41, ook de bezetting van Nederlands-Indië inluide, zou hij Weesp nog Java terug zien.

Waar en op welke schepen hij voer in de periode dec '37-april '40 is onduidelijk.

Wel staat vast dat hij van 10 mei '40 tot 30 sept. marconist was a/b van de **TJILE-BOET** van de Java-China-Japan Lijn. Werd op 30 sept. '41 overgeplaatst naar de **SOEKANOEMI** van de Rotterdamsche Lloyd. (De **TJILEBOET** werd ruim een jaar later bij Afrika getorpedeerd en verging met man en muis).

A/b van de **SOEKABOEMI** werd **Hijman** voor het eerst getorpedeerd. Met uitzondering van één bemanningslid konden alle 70 opvarenden worden gered.

Na enkele maanden aan de wal , diende hij enkele maanden als marconist a.b van de **TJIBADAK**, en enkele maanden op de **AMSTELKERK**.

Vervolgens werd **Hijman** op 18 augustus '43 aangesteld als eerste marconist op de **TJISALAK**.

Na enkele reizen kwam het schip na de jaarwisseling '43/'44 in Melbourne aan, en werd onschuldige lading meel voor Colombo geladen.

Onder kapitein **C.Hen** vertrok de opnieuw alleen varende **TJISALAK** op 7 maart '44 met 1 maar liefst 103 personen a.b.

Opvallend genoeg waren er 3 marconisten a/b, 15 officieren, 10 Engelse kanonniers, 51 Chinezen, 22 Laskaren als "aflosbemanning" op weg naar huis.

En 5 passagiers, een Australische- en drie Britse militairen plus een Engelse dame, de nog jonge **mevr.V.Brittain**.

De reis verliep zonder incidenten, tot op de negentiende dag het noodlot toesloeg in de vorm van de Japse onderzeeër **I-8**, olv commandant **Tetsunosuke Ariizum**. In het eerste ochtendlicht zagen gezagvoerder **Hen** en stuurman **Visser**, plots de bellenbaan van een torpedo. Een uitwijk manoeuvre mislukte waarop de **TJISALAK** werd getroffen. De machines stopten, het licht viel uit en het schip begon langzaam te zinken.

Desondanks begonnen de Engelse kanonniers o.l.v. 2^e Stuurman **Jan Dekker** te schieten op wat ze dachten dat het de periscope van de onderzeeër was. Ze hielden vol totdat ze het slagzij makende en zinkende schip via de reddingssloepen moesten verlaten. **Hijman Vleeschhouwer** en zijn collega marconisten probeerden nog noodseinen uit te zenden, hetgeen mislukte doordat de antennes van de mast waren gestort. Kort na de torpedering zonk de **TJISALAK**.

Wonderbaarlijk genoeg was er bij de torpedering één opvarende omgekomen.

De 102 overigen zaten verdeeld over drie reddingsboten, waarnaast de onderzeeër oprees. Via een luidspreker werden de overlevenden aangespoord over te stappen op het dek van de I-8.

Zwemvesten werden afgenomen, evenals horloges en andere kostbaarheden'. De Engelse mevrouw **Brittain**, werd via de comandotoren naar het binnenste van de onderzeeër afgevoerd.

Toen de 101 overige opvarenden, waaronder dus ook **Hijman Vleeschhouwer**, aan dek stonden. Moesten ze gaan zitten, waarop de Japanners de reddingssloepen losgooiden en de onderzeeër langzaam begon te varen. Degenen die op het voor-dek stonden, konden vanwege de comandotoren niet zien wat er op het achterdek plaatsvond. Japanners bewapend met bijlen, zwaarden, voorhamers en geweren met bajonetten schreeuwden hen toe dat ze niet naar achter mochten kijken.

Ze begrepen dat er een slachting werd aangericht.

Onder degenen die een voor een naar het achterdek werden gevoerd om te worden vermoord bevond zich eerste stuurman **Frits de Jong**, die met zijn lengte van 1.90 m. zoveel indruk op de Japanners maakte dat ze vergaten hem zijn zwemvest af te nemen. Dar werd zijn redding want hij liep enkel een schampschot op en sloeg zwaargewond met zwemvest overboord. Hij kwam korte tijd later bij in het water, hield zich dood en zag hoe de overige opvarenden stuk voor stuk werden vermoord. Toen alle mannelijke opvarenden van de **TJISALAK** vermoord waren, werd ook de Engelse vrouw aan dek gebracht en doodgeschoten.

VIJF OVERLEVENDEN.

Nadat de onderzeeër was verdwenen , klampte stuurman **Frits de Jong** zich vast aan een massa wrakhout van de **TJISALAK** en zag na vijf uur drijven, een reddingsvlot van zijn gezonken schip. Even later trof hij nog een overlevende, de Engelse 2^e marconist **James Blears**, een bodybuilder die op het moment dat hij zou worden doodgeslagen, de Japanner een trap gaf, overboord dook en aan de afgevuurde kogels ontsnapte. Vervolgens troffen ze weer een overlevende, de derde machinist **Cees Spuybroek** die tijdens de moordpartij ook kans had gezien overboord te duiken.

Korte tijd later zag het drietal vanaf het vlot een reddingsboot van de **TJISALAK** drijven, rijkelijk voorzien van water en proviand. Bovendien kon er met de boot worden gezeild. Toen ze in de reddingsboot waren overgestapt, hoorden ze geschreeuw van wéér twee overlevenden. Dat waren een Laskaar en 2^e stuurman **Jan Dekker**, onder wiens leiding de kanonniërs vanaf de zinkende **TJISALAK** de onderzeeër onder vuur hadden genomen. Evenals **De Jong**, had stuurman **Dekker** een hoofdwond, veroorzaakt door een half mislukte klap met een hamer.

Onder leiding van 1^e stuurman **de Jong** werd koers gezet naar Colombo en men zeilde naar het noorden. Op de derde dag werden ze ontdekt door een Amerikaans Libertyschip, de **James A.Wilder**. Het schip was óók op weg naar Colombo, waar de vijf overlevenden enkele dagen later van boord konden Ze verbleven er een maand om op verhaal te komen, waarna de Nederlandse officieren **Dekker** en **Spuybroek** weer gingen varen voor de Java-China-Paketsvaart Lijnen .Eerste stuurman **Frits de Jong** bleef last houden van zijn hoofdwond en belandde in Amerika, waar hij een hersenoperatie onderging.

NOG TWEE OVERLEVENDEN

De Oorlogsmisdaad die de Japanners begingen ten opzichten van de 103 opvarenden van de **TJISALAK** is dankzij de drie geredde Nederlanders uitvoerig beschreven. De Amerikanen wisten dat de moord was bevolen door commandant **ARIIZUMI**, die drie maanden later opnieuw iets dergelijks uitvoerde. Op 2 julib1944 was zijn bemanning bezig met het vermoorden van 100 opvarenden van het door hem getorpedeerde Amerikaanse koopvaardijship **Jean Nicolett**. Een geallieerd vliegtuig noopte de onderzeeër te duiken, waardoor 25 bemanningsleden overleefden. **Commandant Ariizumi**, bij de Britse marine bekend als Butcher(slager) heeft nooit terecht gestaan, Hij zou op 31 aug.1945 (na de capitulatie) als commandant aan boord van een andere Japanse onderzeeër zelfmoord hebben gepleegd, waarna zijn lichaam in de baai van Tokyo overboord zijn gegoid.

Dankzij drie overlevende Nederlandse officieren, is het lot van de opvarenden uitvoerig beschreven. Helaas wordt over **Herman Vleeschhouwer** met geen woord gerept.

Tijdens de moordpartij op het dek van de onderzeeër was hij er nog onkundig van dat zijn beide ouders tien maanden eerder in **Sobibor** waren omgebracht. .

Containers, ook wel “doosjes” genoemd. (Dirk van Lopik)

Een complex verhaal

Op containers geen statiegeld, sommigen worden geleased van “verhuur” (lease) maatschappijen. De meeste containers zijn eigendom van de betreffende rederijen. Echter in tijd van schaarste, (met een goedwerkende commerciële afd. ziet men dit aankomen), worden (vele) extra units gehuurd. Soms voor langere tijd (lagere leaseprijs), en soms voor kortere tijd (duurder). Afgesproken wordt dan ook, waar de containers moeten worden overgedragen/ (of opgehaald) in een gebied met tekorten (demand area), en soms worden ze dan door “derden”, leeg naar de betreffende haven(s) gevaren, vanaf een “lease-sepot”.



Voor elke container (dus ook een lege), rekent een havenbedrijf (terminal) storage kosten, soms met een aantal dagen “vrij”, maar in het geval van lege “lease containers”, meestal het volle pond vanaf dag één. Het grote probleem (bijv. Oost-West, maar ook andere gebieden), zit ‘m in de “onbalans”.



Het ideale plaatje is evenveel containers Oostgaand(vol) als Westgaand(ook vol). Maar veelal is er sprake van de eerder genoemde “demand” area.....dan heb je aan de andere kant van de lijn dus een “surplus area”.....er zijn dan ook schepen die samen met eventuele “lease containers”, andere lege containers van de betreffende rederij(en) naar een “demand area” varen. Dit kost geld, dus een goede samenwerking van alle betrokkenen vergt een goed inzicht, met name een commercieel inzicht, vertaald naar de operationele mensen van de rederij. Tegenwoordig is er meestal sprake van allianties, of vessel-sharing-agreements (alleen operationeel), om de kosten zoveel mogelijk te drukken (alle rederijen, zijn om deze reden eigenlijk allemaal te klein, om alleen te kunnen opereren, en werken samen met zowel lege als volle containers) Fusies tussen rederijen, zijn meestal afgerond in het verleden, maar komt af en toe nog wel eens voor dat er weer op de planning staat.

Wat ook een grote rol speelt, zijn de “terms” waarop de containers (in samenwerking tussen rederijen, hun overzeese kantoren, hun commerciële mensen en hun “canvassers” (lokale marktbe-strijkers). Of Freight Forwarders, afspraken maken



met verschepers/agenten/terminals/ en ontvangers, over.....wie betaalt wat? Of welk deel van het totale vervoersplaatje?

(Hier over zou ik nog wel een aantal bladzijden vol kunnen schrijven, omdat dit weer een apart deel van het container-vervoer is.

Ook dit laatste stuk heeft een grote invloed op de kosten, van wat kost een container van “A” naar “B” te brengen.

Iedereen probeert zo goedkoop mogelijk te werken, en het vervoeren van lege containers is niet populair, maar is nodig om ze aan de andere kant weer “vol” te krijgen. Bovendien moeten er onderweg nog regelmatig lege containers worden opgepikt, in zgn. Wayports, maar ook alleen als er ruimte is op het betreffende schip, en liefst zonder al teveel “shiften” (planning!!)

Kortom een heel interessante “business”, die je eigenlijk alleen maar kunt aanleren, als je ervan jongs af aan ingroeit, of, het net als o.g. vanaf eind jaren zestiger jaren, als hobby hebt gekozen. Als leerling, varende op de STRAAT FRANKLIN, zag ik in oktober 1966 mijn eerste kist.

We lagen achter een schip van de Amerikaanse Moore McCormack Line (bestaat allang niet meer), met aan dek een aantal kisten van het bedrijf SEALAND (intussen al weer 25 jaar onderdeel van MAERSK) en ik wilde weten wat dat waren die “kisten?”

's Avonds na het werk, besloot ik eens op die boot te gaan kijken. Werd opgevan-



gen bij de gangway door een aardige dienstdoende stuurman die me meenam naar die kisten en me er het e.e.a. over uitlegde.....vanaf dat moment was ik verkocht en fan van de “**container**” tot op heden.

Het mooiste is als je dan in je verdere carrière, van je hobby ,kunt gaan werken in deze boeiende industrie, in wel zo'n 20 verschillende functies.....

Het schip op de foto lijkt niet echt op een Japanse onderzeeër .

Goede morgen Harry,

Heb eens heel goed naar deze onduidelijke foto gekeken en het silhouet ook proberen te identificeren met silhouetten van duikboten uit de 2de wereldoorlog, maar eigenlijk niets vergelijkbaars gevonden.



Het voorschip met die gebogen ram doet denken aan diverse onderzeeërs, die eveneens met zo'n getande ram uitgerust waren.

Ook het kleine kanon staat op dezelfde plek als gewoonlijk bij een onderzeeër.

De hoge paal (snorkel of periscoop?) achter de conningtower, of opbouw, is ook typisch voor een onderzeeër eveneens als het afgeronde dek.

Maar die opbouw of wat het ook mag zijn op het voorschip is vreemd, eveneens als die helling op het achterschip, wat mogelijk een lanceerplatform voor een klein vliegtuigje zou kunnen zijn (er waren enkele onderzeeërs die ook een gedemonsteerd vliegtuigje bij zich hadden).

Dus alles bij elkaar neig ik toch naar een onderzeeër met speciaal doel!

Koos Noordermeer



Japanse Oorlogsmisdaad

“Met pistolen, samoereij zwaarden, mokers of bijlen vermoordden de Japanners de bemanning van de TJISALAK.

Slachtoffers werden direkt overboord gegooid. Dit was de redding voor slechts vijf bemanningsleden.

Weliswaar zwaar gewond. Maar nog in leven”.



Ze weten een vlot te bereiken en werden na drie dagen gered door een Amerikaans schip.

De 5 komen toch nog op hun eindbestemming, Colombo.

“De moordenaars stonden klaar met bijlen, voorhamers, bajonetten en pistolen.

Ik vroeg me af wat er zou gebeuren, zouden ze ons op het dek aan elkaar binden en dan gaan duiken, of zouden ze eerst een bloedbad willen aanrichten?”

“ Frits de Jong “

Mooi dat er gepubliceerd wordt over de TJISALAK (Koos Noordermeer)

Wat ik me afgelopen dagen realiseerde, is het feit hoe weinig je soms weet over mensen die je soms beroepsmatig tegen bent gekomen.

Vele RIL-mensen uit de periode van de jaren '50 en '60, zullen **dh**r de Jong ontmoet hebben toen hij Chef Personeelszaken was bij de KJCPL in **het Scheepvaarthuis** in Amsterdam.

Toch zullen toen maar weinigen iets geweten hebben van dat drama op de **TJISALAK** waar hij bij betrokken was.

Zelf kwam ik in juli 1958 bij hem om te solliciteren voor een baan als wtk bij de KJCPL en om een beurs vragen voor de Machinistenschool in Scheveningen.

Was toen nog een knul van 15 jaar en dat statige Scheepvaarthuis en de hele entourage daar binnen maakte een behoorlijke indruk op me.

Kan me ook herinneren als een grote statige man.

Enfin, ik kreeg een beurs van NFL 100 per maand, wat toen een flink bedrag was En ik kreeg zelfs nog mijn reisgeld naar Amsterdam vergoed, waar ik helemaal niet op gerekend had.

En zo begon mijn carrière als wtk op de grote vaart!

Mooie herinneringen.



Reunie in Australië



Op de foto van links naar rechts:

Raymond (beheerder van de bar de **Red Emperor**)

Sonja de Jonge,

Koert Beekes (heeft ook bij ons gevaren als 1^e stuurman)

Jan de Jonge,

Cita Mieog-Kuiken,

Mieke van Weel,

Adrienne Beekes.



Cita Mieog-Kuiken was familie van vele mensen die bij de RIL gevaren hebben. Als gezagvoerder of Wtk.

De familie Kuiken komt oorspronkelijk uit Midlum bij Harlingen, waar hun grootvader brugwachter was. Ik las het dagboek van mijn grootvader en wist meteen waar mijn vader zijn liefde voor het weer vandaan had.

Mijn man Wim heeft ook veel van mijn vader geleerd en dat heeft hem vaak geholpen.

Een beslissing te nemen als er een typhoon in de nabijheid was.

Typhones en cyclonen kunnen heel gauw van richting veranderen, dus als je op een schip vaart, moet je wel de goede kant op gaan!!!!

Sieta Mieogg

Hellships, Slachtoffers uit onze regio.

(ingezonden Gerrit Altena)

Ca 80 jaar geleden werden we bevrijd. Uit de diverse verhalen die nu worden gepubliceerd, is ook af te leiden dat de oorlog nog niet voorbij is voor iedereen. Niet bij hen die het hebben meegemaakt maar ook niet bij hun kinderen en kleinkinderen. We spreken dan van Trans Generationale Overdracht van oorlogstrauma'

Nare ervaringen van (grootouders) spelen na 80 jaar nog steeds door bij hun (klein) kinderen.

Hoewel ook veel verhalen in algemene zin bekend waren, zoals executies vlak voor de bevrijding, werden pas later doorverteld. Gevolg: kinderen en kleinkinderen last kregen van verzwegen ervaringen die onbewust toch waren overgedragen door bijv. (afwijkend) gedrag van de (groot)ouders, of dat hun verhaal pas na overlijden duidelijk werd. Meest gehoorde argument om te zwijgen is, dat het zodanig verschrikkelijke ervaringen betrof, dat men de kinderen er niet mee wilde belasten.

Met de bevrijding van Europa was de oorlog pas voorbij na capitulatie van Japan. Daarbij doel ik op streekgenoten die in diens waren bij defensie of bij onze koopvaardij en daardoor in de oorlog in Ned. Oost Indië waren beland en krijgsgevangenen zijn genomen. Ik doel dan niet op al degenen die woonachtig waren in de "Oost" en daarna volgende strijd om de onafhankelijkheid van het huidige Indonesië.

N.a.v. een uitzending van Omroep Gelderland over een krijgsgevangenkamp in Japan, heb ik navraag gedaan naar mijn oom Bernard Hendrik Altena.

Deze oom was stoker/olieman op **Hr.Ms.De Ruyter** tijdens de slag in de Java Zee en overleefde de torpedering op 27 febr. 1942. Gevangen genomen met de rest van de overlevenden en vervoerd naar Makassar op Celebes. Op 14 okt, 1942 is hij met vele anderen ingescheept op het zgn, **Hellschip ASAMA MARU** naar FUKUOKA, vlak bij NAGASAKI, om dwangarbeid te verrichten op een scheepswerf. Verschrikkelijke dingen gezien en meegemaakt, zoals de atoombom op Nagasaki.

Hij heeft het overleefd, maar erover weinig verteld. Wel vertelde hij dat hij Japese arbeiders dankbaar was omdat ze hem stiekem eten gaven.

Ook vertelde hij dat hij, na de capitulatie van Japan, in Canada is geweest om te revalideren en na terugkeer in Nederland zowaar enige tijd "geïnterneerd" werd vanwege zijn verblijf in Japan. Is in Rotterdam getrouwd en daar tot zijn overlijden, gelijktijdig met zijn vrouw, werkzaam geweest.

Het huwelijk bleef kinderloos en ze overleden gelijktijdig.

Vooraf bij de herdenkingen op Landgoed Bronbeek worden alle slachtoffers, overleden en overlevenden herdacht van de Japanse Gevangenen Zeetransporten.

De OMVANG van deze transporten was enorm.

223 **Hellships** hebben meer dan 120.000 krijgsgevangenen en burgergeïnterneerden, evenals 300.000 Indonesische dwangarbeiders (**Romusha's**) getransporteerd. De gevangenen werden onder zeer erbarmelijke omstandigheden, zoals gebrek aan voedsel, water, en medische zorg, opeengepakt in de scheepsruimen, dus feitelijk als vee verscheept.

De benaming "**Hellships**" is gebaseerd op deze vreselijke omstandigheden. Bovendien dreigde onderweg ook constant gevaar door geallieerde aanvallen, waarbij 22 schepen tot zinken zijn gebracht met enkele tienduizenden doden als gevolg.

Van deze 22 schepen waren er drie met zeer veel slachtoffers. Zo werd het vrachtschip de **JUNYO MARU** met 6500 gevangenen aan boord. Op 18 september 1944 getorpedeerd door de Britse onderzeeboot **HMS TRADEWIND**. De **JUNYO MARU** zonk binnen 20 minuten.

Een beschreven ervaring van één van de overlevenden **Willem Punt**, (Koopvaardij officier) was, dat een Japanse scheepsofficier per fluitsignaal aangaf wie er wel of niet gered mocht worden.

Het is één van de grootste scheepsrampen in de geschiedenis met bijna vier maal zoveel doden als bij de **TITANIC**, waar in april 1912 zo'n 1500 slachtoffers vielen.

De **JUNYO MARU** was onderweg van Java naar Sumatra met naast de bemanning nog 2300 Amerikaanse, Australische, Britse- en Nederlandse Krijgsgevangenen en 4200 Javaanse werkslaven (**Romusha's**). Allen waren bestemd te werken aan de 220 kilometer lange, beoogde Pakan Baru spoorlijn te werken.

In de kapel van de Erebegraafplaats van deze ramp graafplaats. In de kapel van de Erebegraafplaats te Loenen, is een plaquette van deze ramp aanwezig. Naar schatting zijn tijdens alle vaarten als gevolg van torpedering/bombardementen en sterfte vanwege de beestachtige omstandigheden tussen 22.000 en 27.000 opvarenden, excl. Romusha's en Japanners omgekomen.

Op donderdag 3 april 2025 werd in het hoofdgebouw van het **Koninklijk voor Oud-militairen & Museum Bronbeek Tehuis** de tentoonstelling "Japanse Hellships, gevangen op zee" geopend.

Zeemansvrouwen, een soort vrijheid.

In de filmhuizen in Nederland draait nu een film over zeemansvrouwen, die in de jaren 50, 60 en 70 alleen waren. Met verhalen en delen uit oude 8mm films, krijg je een beeld hoe het leven toen was.

De filmkijker wordt meegenomen in de verhalen van de mannen die bij de koopvaardij werkten. Je wordt meegenomen in het leven van deze vrouwen thuis, aan boord en havens in verre landen. Ze moesten het alleen doen, de kinderen opvoeden, beheer van huis en financiën en alle beslissingen nemen. Weinig contact en dan vaak alleen maar per brief die weken onderweg was.



Het is een documentaire van Helge Prinsen van 2025. De film is op 30 of 31 december te zien op televisie maar er zijn diverse filmhuizen die de film ook laten zien.

Helge Prinsen is een veelzijdig journalist en bijna een kwarteeuw een van de gezichten geweest van Omroep Zeeland. Ze begon in 1983 als docent Nederlands op het Maritiem Instituut de Ruyter in Vlissingen en stapte in 1989 over naar de Hogeschool Zeeland. Vanaf 2023 werkt ze aan een nieuwe documentaire waarin hoogbejaarde zeemansvrouwen hun verhaal vertellen.

Bron website [helgeprinsen.nl](https://www.helgeprinsen.nl) of zoek: <https://www.filmbythesea.nl/voorstellingen/films/5810-zeemansvrouwen-een-soort-vrijheid>

Straat C schepen – De C klasse

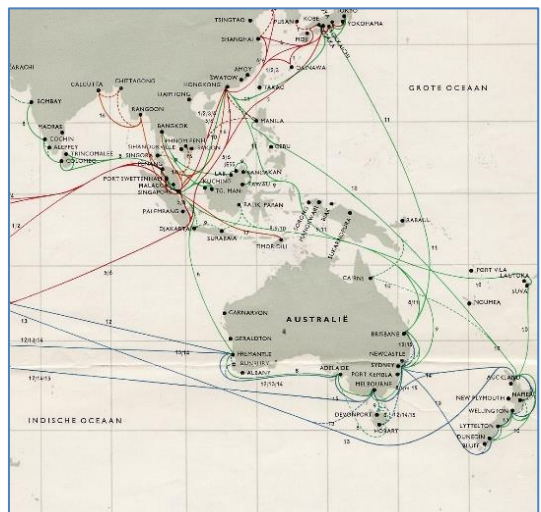
Straat Clement	28 juli 1959	Flensburg Schiffsbau Flensburg
Straat Chatham	22 september 1961	De Merwede Hardinxveld
Straat Clarence	17 juni 1959	Smit Rotterdam
Straat Cumberland	20 februari 1960	De Merwede Hardinxveld
Straat Colombo	30 maart 1962	Smit Rotterdam



De Straat C schepen voeren op de NZOAD – Nieuw Zeeland Oost Azië Dienst.
Een geweldig traject met zeer verschillende havens.

Heenreis
Hongkong
Suva - Fiji
Auckland
Wellington
Lyttelton

Terugreis
Dunedin
Mount Maunganui
Penang
Singapore
Bangkok
Hongkong



Een geweldige zeereis met vaak heel mooi weer in de tropische gebieden. Van Hongkong voeren we ten Noorden van de Filipijnen en langs de Salomonseilanden naar Suva, de hoofdstad van Fiji. We vervoerden Chinese producten naar Fiji.

Dan door naar Nieuw Zeeland. Eerst Auckland om lading te lossen, dan Wellington en Lyttelton om de rest te lossen. Daarna de havens naar het Noorden aan doen om te laden. We vervoerden ingevroren schapenvlees, ingevroren schapen, wol, fruit en hout. Er waren niet genoeg mensen in de havens voor het laden en lossen van de schepen en dan ging de bemanning, iedereen, officieren en matrozen, als bootwerkers aan het werk tegen een goede vergoeding. Maar ook veel vrije tijd: op bezoek bij mensen, naar de film, reizen over het eiland, skiën in de winter op het Zuidereiland.

De terugreis was nog veel mooier. Van het Noorder Eiland van Nieuw Zeeland naar de kust van Australië en dan twee dagen varen langs het Great Barrier Reef. Aan bakboord het land met allerlei bochten en aan stuurboord het koraal. We gingen zonder loods, maar het was geweldig opletten. De kapitein bleef meestal de hele tijd op de brug. En na Thursday Island via Timor langs vele eilanden van Indonesië door de Javazee en Straat Karimata naar Penang of Singapore.



Een bijzondere ervaring

In 1971 maakten we een reis met de Straat Chatham van Nieuwe Zeeland naar Oost Azië met zo'n 150 paarden aan boord, aan dek. De paarden waren bestemd voor de koning van Thailand.

Op het voordek stonden aan beide zijden smalle stallen waar één paard in stond.

Op het achterdek grotere vierkante, hokken waar het paard in kon bewegen.

Witte paarden, waarschijnlijk behoorlijk duur. De paarden werden verzorgd door twee mensen die meevoeren van Nieuw Zeeland naar Bangkok.

Onderweg van Auckland naar Australië werden we getroffen door een tropische storm. De weerberichten in die tijd en voor dat gebied waren niet optimaal. Nauwelijks waarschuwingen vooraf. Dus een storm en een wilde zee. Het schip stampte en slingerde. Een deel van de stallen op het voorschip zakte ineen. De paarden lagen eronder of stonden los. Ook op het achterschip ging het mis. Een aantal paarden sprong over de reling, zo in de zee. Die zijn allemaal verdronken. Daar konden we niets aan doen.

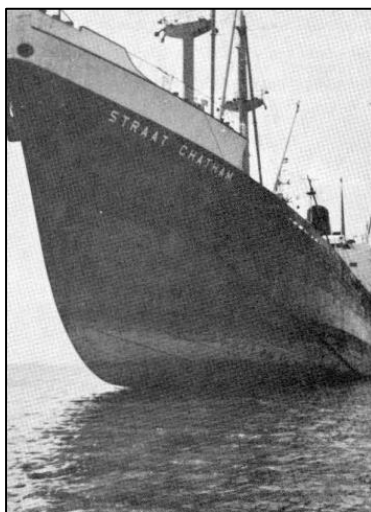
Gubbins Reef.

Op 3 oktober 1972 op weg van Auckland naar Bangkok (Thailand), is de Straat Chatham door een navigatiefout van de 1e stuurman aan de grond gelopen op het Gubbins Reef in het Great Barrier Reef ongeveer 18 mijl ten zuiden van Cooktown (Australië).

Mr D. Kuiken (Marine Superintendent) vloog naar Brisbane om de stranding van de **Straat Chatham** te bekijken op het Gubbins Reef.

Samen met een bergingsexpert uit Nederland werd er besloten het schip te lossen en te wachten tot het volgende springgetij na 21 oktober. Vanaf 7 oktober voer het Deense schip de **Tobiclipper** 5 keer heen en weer tussen de **Straat Chatham** en Cairns om de lading uit het schip te halen. Later volgde nog een Deense coaster. De lading kon alleen

van het vierde luik in de coasters worden overgezet. Dus alle lading uit de voorste ruimen moesten via het dek naar achteren gebracht worden. Totaal werd ongeveer 2.345 ton lading uit de **Straat Chatham** gehaald. Er werd door iedereen, officieren en bemanning 24 uur per dag gewerkt.



Op 22 oktober 1972 werd het schip succesvol vlot gebracht en ging naar Cairns om de lading weer te laden. Van Cairns naar Singapore voor reparatie waar ze op 7 november aan kwam. De reparatie die meer dan een maand duurde.

TJIBADAK mei 1958 (Fred Boersma)

Vanaf April 1958 werd Indonesia weer geteisterd door opstanden en geweld, vooral op Sumatra, De grondoorzaak was verzet tegen het centralistisch gezag van Java. Deze opstand werd ,in het geheim, gesteund door de Amerikaanse CIA. Soekarno werd van communistische sympathieën verdacht en daarom werden tegenstanders ondersteund, De Amerikanen hadden ook een zestal vliegtuigen geleverd (B26), daarvan was er maar één echt in gebruik. Het werd bemand door de Amerikaanse poloot Pope. Deze eenmans-luchtmacht had al behoorlijke schade aangericht en door de rebellen was bedreigd alle transport, ter ondersteuning van het centrale regiem, te bombarderen.

Het schip.

Het **ssTJIBADAK** was een vracht/passagiersschip in 1928 opgeleverd door van der Giessen. Het werd na aankomst in NOI ingezet op de dienst van Surabaya naar China. Beperkte passagiers accommodatie in de klassen, maar ruimte voor 1500 passagiers in het tussendeck...

Stoomschip met turbine, dienstsnelheid 12,5 knopen,

WO11 goed doorgelopen, na de oorlog gerenoveerd, maar in 1958 een oud schip. Passagiers accommodatie buitendienst, opklapbare wasbakken en reddingsboten werden met lijnen afgevierd. De **TJIBADAK** werd in 1959 in HK gesloopt.

De lijn.

De Japan Indonesia Lijn (JIS) vervoerde hoofdzakelijk herstelbetalingen goederen (voor aanzienlijk deel cement, te laden in kleine havens aan de Inland Sea) op de heenweg , en vaak een een volle bulkloading bauxiet terug naar Japan.

De Officieren (incompleet)

Kapitein :	Zweers
1° Stm. :	Wytze van Houten (op zijn verzoek Steve genoemd)
2° Stm. :	Perdeck of Jenezon
3° Stm. :	J.Dopheide
4e stm. :	Van den Arend
? Stm. :	F. Broersma
WTK's	
3° Wtk. :	D.Valk
5° Wtk. :	Frenks.

Het verhaal

Op 4 mei monsterde ik af van de **ms.TJIWANGI** bestemd voor de **ss TJIBADAK**. De directie van de RIL was kennelijk erg geschrokken van de ontwikkelingen in Indonesia, want alle vervoer daarheen was stil gelegd. De oude **TJIBADAK** was aangewezen de klus te klaren. Alle aanwezige (en in de nabije toekomst komende) schepen moesten hun-voor Indonesia bestemde lading, lossen en werd naar de **TJIBADAK** overgebracht. Dit nam nogal wat tijd in beslag.

In het jaar dat ik op de **Maetsuicker** (klein passagiers scheepje) ex KPM dat voer tussen Singapore en Fremantle. Toegangspoort tot het Sangri-La en WA) had gevaren, had ik een leuke kennissenkring opgebouwd in Singapore.

Tevens woonde daar familie.

Dus dansen in het **Raffles** Hotel (voor de brand) op Italiaanse bandjes en bij de Oostenrijkse club , waar ook de dochters van de kapiteins en HWTK's kwamen.

Doch op een dag werd bepaald dat we de volgende dag zouden vertrekken,

Er was ook iemand van HKHO Personeel geweest die vertelde dat er weliswaar geen gevaar dreigde, maar dat opslagruimte beschikbaar was voor duurdere bezittingen (lees geluidsapparatuur).

Hiervan werd geen gebruik gemaakt, maar verhoogde wel de spanning.

Echter de volgende morgen bleek dat gedurende de nacht vrijwel de gehele Chinese bemanning met al hun bezittingen was verdwenen.

De bootsman, timmerman en enkele uit CD en TD waren nog aan boord.

Vertrek werd uitgesteld en werd geprobeerd bemanningsleden van andere schepen over te halen, maar dit had geen succes. Dus vertrokken we toch.

Weinig bijzonderheden op het korte traject van **Singapore** naar **Tandjung Priok**. Er was eten en drinken.

Het was wel zo dat bij **Voor** en **Achter**, iedereen moest meehelpen, het was alles handwerk. De lossing verliep voorspoedig, zo ook in de volgende havens totdat bij Voor en Achter, iedereen moest meehelpen. Het was alles handwerk.

De **Lossing** verliep voorspoedig, zo ook in de volgende havens totdat in Surabaya plotseling een bommenwerper naderde.

Iedereen zocht dekking, maar gelukkig was het een vliegtuig van de regering op weg naar het Marine etablissement.

De kapitein ontving een felicitatie telegram waarin tevens werd vermeld dat we ons naar Bangka moesten begeven voor een lading bauxiet.

Voor het vervoer van bauxiet moeten de ruimen schoon zijn. De papieren zakken cement, die bij de overscheep in Singapore al veel geleden hadden waren het bij lossing in grote getale begeven. In sommige ruimen was daardoor enkelhoog cement achtergebleven. Dat ging nog allemaal zo over de muur. Bij de overtocht van Surabaya naar Pangkal werd een nieuw werkschema ingevoerd. De kapitein had van 08.00 tot 18.00 de wacht op de brug en was s'avonds wasbaas, want het decorum werd wel gehandhaafd. Aan tafel in Uniform (Britisch Officers in the jungle), alhoewel op het laatst een schoon overall ook werd geaccepteerd.

Stuurlieden verdeelden de nachtelijke uren (van 08.00 tot 18.00) met assistentie v/d WTK's en bemanningsleden in de ruimen. Een zware klus, bij aankomst Bangka ruimen schoon. Schip beladen met maximale lading bauxiet. Bij vertrek leek alles achter de rug, maar toen..... liepen we aan de grond. Boten werden gevierd en met handloot survey. Viel mee, zachte modder, schip gedeeltelijk vast.

Bij volgend hoogwater en veel manoeuvreren kwamen we los. Kregen een telegram: "Opstomen naar de Japanse haven".

Straat A Schepen info

Uit de laatste RIL-Post de SAFOCEAN.

Volgens mij werden er maar 2 omgekat.

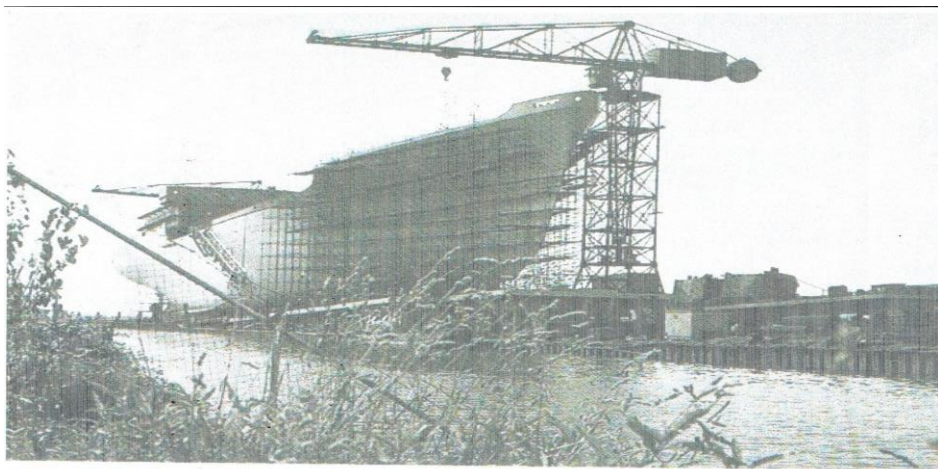
De Auckland en de Albany, de andere A-schepen bleven gewoon **Straat.**

De Albany heette bij vertrek Rotterdam: STRAAT ACCRA.

Dat kon natuurlijk nooit SAFOCEAN worden hoofdstad van Ghana, land van Kwame Kruma, groot tegenstander van de Apartheid.

Hier de bemanningslijst van de Nedlloyd Auckland op 07-04-1984.

F.J.Broersma	Master		
H.C. Wijnhorst	Chief Off.	L.Pietersma	Chief Eng.
W. Heslinga	2 nd Off.	H.Timmer	2 nd Eng.
H.Koot	3 rd Off.	E.G. Kliest	3 rd Eng.
P.J.Draayer	4 th Off	C.Maliepaard	4 th Eng.
G.J. Jaburg	Radio Off.	R.W.Toet	5 th Eng
J.A. Hoeben	Chief Cat.	L.M. Geverens	5 th Eng



e Straat Auckland in aanbouw bij Verolme Scheepswerf in Alblasterdam.

Straat Auckland in aanbouw

Personalia Wijzigingen 11-2025

Beëindiging Lidmaatschap

Mevr. A.de Wandel
Mevr. Thera Schrijvers

Per 30-09-2025
Per 11-10-2025

Geen contact meer

Dhr. J.A.H. Faber
Dhr. L. Zuurmond

Nijmegen
Borculo



Het bestuur van Links naar rechts: Huub Boesten, Henk Kers,
Hendrik van der Laan, Renier Ligtenberg, Chris Fagel en Lineke Aalberts



STRAAT FUTAMI