



**Toespraak Kees Maaswinkel, documentairemaker, op de 47e Herdenking Dodenspoorwegen WO-II d.d. 30 augustus 2014, Landgoed Bronbeek in Arnhem**

Bronbeek, 30 augustus 2014

Wat moeten we weten?

Dames en heren,

In 2006 werd de Canon van de Nederlandse Geschiedenis opgesteld.

Voorals bedoeld als leidraad voor het onderwijs. Men vond dat leerlingen te weinig parate kennis hebben van de Nederlandse geschiedenis.

Eerder al was gebleken dat ook parlementariërs op dat punt onvoldoende scoren.

In die canon staat over de periode 1942-1945 in Nederlands-Indië het volgende:

*En toen kwam in 1942 de Japanse aanval. De geallieerde strijdkrachten verloren op 27 februari de slag in de Javazee en op 8 maart volgde de capitulatie. De soldaten werden krijgsgevangen gemaakt, de meeste Nederlanders geïnterneerd in burgerkampen, en veel mannen werden gedwongen tewerkgesteld. De Japanners ontmantelden het Nederlands-Indische bestuurssysteem en feitelijk hield Nederlands-Indië op te bestaan.*

Veel is het niet en wat opvalt in vergelijking met teksten in de canon over de tweede wereldoorlog in Nederland: er worden geen aantallen genoemd en het woord slachtoffer ontbreekt.

Wat wist ik zelf over de oorlog in Azië toen die canon uitkwam?

Eerlijk gezegd: niet veel meer. Zeker, ik kende de grote lijnen van de oorlog in de Pacific, wist van de interneringskampen en had de film Bridge on The River Kwai gezien. Maar dat was het zo ongeveer.

Ik ben van 1941 en heb geen familiebanden met Nederlands-Indië.



**Toespraak Kees Maaswinkel, documentairemaker, op de 47e Herdenking Dodenspoorwegen WO-II d.d. 30 augustus 2014, Landgoed Bronbeek in Arnhem**

Wat ik me in dat verband herinner is de thuiskomst van een oom die als marinier had deelgenomen aan de politionele acties en, wat later, de komst van een Indisch gezin bij ons in de straat. De vader was militair en ook thuis ging het er gedisciplineerd aan toe. Ik was bevriend met de zoon die me vertelde over zijn geboorteland. Zijn verhalen prikkelden mijn fantasie. Pas toen ik als dienstplichtig militair naar Nieuw Guinea moest, ben ik me gaan verdiepen in de achtergronden van het conflict en dus in de afwikkeling van onze koloniale tijd daar. Later, in 2008, maakte ik voor het Veteraneninstituut een film over de compagnie in Fak-Fak, waarvan ik deel uitmaakte.

Toen het instituut me vervolgens vroeg: Wil je ook een film maken over de Hell Ships? wist ik niet waar ze het over hadden. Hell Ships?

Ja, de scheepstransporten van geallieerde krijgsgevangenen in Azië!

Scheepstransporten? Ik wist er niks van. Maar ik ben gaan lezen, ben met mensen gaan praten. En in 2010 bezocht ik voor het eerst deze herdenking. Het verdriet dat hier hing was bijna tastbaar en een gevoel van schaamte overviel me. Wat een leed is daar in Azië geleden door landgenoten en hoe weinig wist ik daarvan.

Hoe weinig weten WE daarvan, dacht ik later. Want ik merkte dat ik geen uitzondering was.

Was er over die Hell Ships wel een film te maken? Was er beeldmateriaal van? En vooral: waren er nog mensen die het verhaal konden vertellen?

Dat moest worden onderzocht en pas halverwege 2010 kon ik aan de slag.

Ondertussen was ik tot het inzicht gekomen dat ik me niet tot Nederlanders zou moeten beperken, maar ook andere geallieerden erin zou moeten betrekken.



**Toespraak Kees Maaswinkel, documentairemaker, op de 47e Herdenking Dodenspoorwegen WO-II d.d. 30 augustus 2014, Landgoed Bronbeek in Arnhem**

En zo mogelijk ook romusha, de Aziatische - veelal Javaanse - dwangarbeiders. Dat zou een beter historisch beeld opleveren. En ik wilde niet alleen de transporten belichten, maar ook de dwangarbeid.

We zijn nu 4 jaar verder en dat initiatief van het Veteraneninstituut heeft geleid tot een drieluik. Drie films die belangrijke scheepstransporten en werkprojecten behandelen. De eerste gaat over de transporten naar Birma en Thailand en over het werk aan de spoorlijn. De tweede over de transporten naar Flores en de Molukken, waar vliegvelden werden aangelegd. En de derde over de transporten naar Sumatra voor de Pakan-Baroelijn.

Door mijn onderzoek leerde ik dat er 156 scheepstransporten met krijgsgevangenen zijn geweest, waarmee ruim 120.000 geallieerde militairen zijn vervoerd. Tijdens die zeereizen verloren 21.000 krijgsgevangenen het leven. Want die reizen waren verschrikkelijk. Er was te weinig plaats in de ruimen, de hygiënische omstandigheden waren slecht, eten en drinken was onvoldoende, er was geen kleding, en er werd wreed en willekeurig gestraft.

En dan waren er de geallieerde aanvallen. Door vliegtuigen, maar vooral door onderzeeërs. Die hadden tot resultaat dat op het einde van de oorlog de Japanse koopvaardijvloot tot een kwart van haar oorspronkelijke omvang was teruggebracht.

Het meest bekende geval is dat van de Junyo Maru, die van Batavia naar Padang voer met aan boord 2200 krijgsgevangenen en 4200 romusha. Op 18 september 1944 werd het schip voor de westkust van Sumatra getorpedeerd door de Britse onderzeeër HMS Tradewind. Ruim 5600 gevangenen en romusha verloren daarbij het leven.



**Toespraak Kees Maaswinkel, documentairemaker, op de 47e Herdenking Dodenspoorwegen WO-II d.d. 30 augustus 2014, Landgoed Bronbeek in Arnhem**

Minder bekend is de torpedering van de Suez Maru op 29 november 1943. (1) Het schip was met zieke Nederlandse en Britse krijgsgevangenen en met gewonde Japanse militairen op weg van Ambon naar Batavia.

Ten noorden van Bali werd het getorpedeerd door de Amerikaanse onderzeeër USS Bonefish. De helft van de 548 gevangenen aan boord moet zijn ondergegaan met het schip. De andere helft werd door de Japanners vanaf de begeleidende onderzeebootjager gemित्रailleerd. Na de oorlog werden de daders opgespoord, maar een veroordeling heeft nooit plaats gevonden. De mensen die ik sprak over die transporten, vinden die geallieerde aanvallen "begrijpelijk". "Kun je ze niet kwalijk nemen. Die schepen waren niet voorzien van een Rood Kruis, om aan te geven dat ze krijgsgevangenen vervoerden! Dat had wel gemoeten, volgens de conventie van Geneve!" En dat is juist.

Maar... de geallieerden wisten vaak wel degelijk dat die schepen krijgsgevangenen aan boord hadden. (2) In minstens 30 procent van de gevallen was dat bekend. Voorafgaand aan zo'n transport was er een intensief berichtenverkeer. Vertrekdatum, route, bestemming en lading, het werd allemaal doorgegeven aan Singapore en Tokyo. Ook tijdens de reis werden de kantoren op de hoogte gehouden. Japanse kapiteins seinden elk etmaal om 12 uur hun positie door. Veel van die berichten werden door de geallieerden opgevangen en ontcijferd, want begin 1943 waren alle Japanse berichtencodes bekend.

Zo wist de geallieerde inlichtingendienst van het transport van de Nichimei Maru en de Moji Maru die van Singapore via Penang naar Moulmein voeren. Aan boord krijgsgevangenen voor de spoorlijn. Toch stuurde het geallieerd commando er 6 bommenwerpers op af. Vanuit India.



**Toespraak Kees Maaswinkel, documentairemaker, op de 47e Herdenking Dodenspoorwegen WO-II d.d. 30 augustus 2014, Landgoed Bronbeek in Arnhem**

Zoals bekend werd de Nichimei Maru tot zinken gebracht. De Moji Maru doorstond de aanval en dankzij de hulp vanaf dat schip, kon het aantal gevangenen dat het leven liet, beperkt blijven tot 32.

Ook de aanval op de Suez Maru was geen toevalstreffer, maar een gerichte actie, zo blijkt uit documenten. En het zou me niet verbazen als dat ook bij de Junyo Maru het geval is geweest. Dat valt niet na te gaan, want de Britten hadden, anders dan de Amerikanen, de gewoonte dat soort informatie te vernietigen.

Dat commander Maydon van de HMS Tradewind later zou vertellen dat hij niet wist dat er krijgsgevangenen aan boord waren, haalt die veronderstelling niet onderuit. De kapiteins werden niet geïnformeerd over de lading van de schepen en het was verboden de ontvangen informatie of aansturing in de logboeken op te nemen. Van de 21000 doden op die transporten waren er maar liefst 19000 het gevolg van geallieerde aanvallen.

Dat zijn schokkende feiten. Moeten we die wel weten?

Nabestaanden van mannen die door zo'n geallieerde actie het leven verloren, horen ze liever niet. Willens en wetens de dood ingejaagd door bondgenoten, dat is moeilijk te verwerken. Daarom, en om juridische redenen, hield de Amerikaanse overheid die feiten voor zich. In een officieel overzicht uit 1949 van de Amerikaanse onderzeedienst (3) wordt melding gemaakt van elk schip dat werd getorpedeerd. Maar in het 900 pagina's dikke boek staat geen woord over de slachtoffers onder eigen troepen. Dat we dit nu wél weten, hebben we te danken aan onderzoek in de vrijgegeven Amerikaanse archieven.

En hoe pijnlijk het allemaal ook is, ook dát moeten we weten.

We moeten het hele verhaal kennen.



**Toespraak Kees Maaswinkel, documentairemaker, op de 47e Herdenking Dodenspoorwegen WO-II d.d. 30 augustus 2014, Landgoed Bronbeek in Arnhem**

Natuurlijk heb ik me afgevraagd waarom we zo weinig weten van wat onze landgenoten daar moesten doorstaan. Een antwoord daarop is complex. Het heeft te maken met het zwijgen van de generatie die het heeft meegemaakt, met de frustraties over de scheiding Nederland-Indonesië, met de schuldgevoelens daaraan gekoppeld én met een eenzijdige kijk op ons koloniaal verleden. Een kijk die nog steeds wordt gevoed door de media en instanties. Zo is het toch merkwaardig dat het NIOD, dat vorig jaar aandrong op onderzoek naar excessen tijdens de politionele acties, nooit een onderzoek heeft ingesteld naar de Bersiap periode? Die eenzijdige kijk is - denk ik - mede de oorzaak geweest van dat grote zwijgen.

Na openhartige gesprekken met een oude Indische mijnheer - hij is inmiddels overleden - vroeg ik hem: Hebt u, wat u mij hebt verteld ook aan uw kinderen verteld? "Ik heb ze dat nooit verteld." zei hij. "Maar ik heb een kleindochter die geïnteresseerd is in haar roots, en die vertel ik wel eens wat."

Ik ben blij - en ik hoop u ook - dat hij en die andere oude mannen in de films, zo moedig zijn geweest een deel van hun geschiedenis te vertellen.... voor ons, en voor een nieuwe generatie. Want het verhaal moet worden gekend en worden doorgegeven. Het raakt ons, het versterkt onze identiteit en vergroot ons inzicht. En het inspireert! Wat mij vooral heeft getroffen bij het maken van de films is de geestkracht van hen die de mishandelingen, vernederingen en verwaarlozing door de Japanse agressor moesten ondergaan. Zij hebben laten zien dat het motto *De Geest Overwint*, dat staat op de graven van hen die daar bleven, een werkelijkheid is.



**Toespraak Kees Maaswinkel, documentairemaker, op de 47e Herdenking Dodenspoorwegen WO-II d.d. 30 augustus 2014, Landgoed Bronbeek in Arnhem**

Ik ervaar het dan ook als een voorrecht, dat ik vandaag mét u de slachtoffers mag herdenken, mag delen in uw verdriet, en trots mag zijn op die Nederlandse mannen.

- (1) Allan Jones: The Suez Maru Atrocity - Justice Denied! Hornchurch 2002.
- (2) Gregory F. Michno: Death on the Hellships - Prisoners at sea in the Pacific War. Naval Institute Press, Annapolis Maryland, 2001.
- (3) Theodor Roscoe: United States Submarine Operations in World War II. United States Naval Institute, Annapolis Maryland, 1949