



Christiaan Gevers

Historisch Erfgoed

'Plotseling ging het schip op zijn achterste staan'

Een overlevende beschrijft de ramp met de Junyo Maru

Christiaan Gevers kreeg van een kennis de geschreven herinneringen van diens grootvader Renso Vonk, een overlevende van de scheepsramp met de Junyo Maru in 1944. In dit artikel staat deze unieke, niet eerder gepubliceerde bron, centraal.

Op 18 september 1944 verdween het schip de Junyo Maru in de golven van de Indische oceaan, 15 zeemijlen uit de kust. Onder de duizenden slachtoffers waren veel Nederlandse gevangenen die door de Japanners het schip in waren gedreven. Ze zouden op Sumatra dwangarbeid moeten gaan verrichten. Om het aantal noodzakelijke zeetransporten te verminderen, legden de Japanners daar namelijk de Pakan Baroe spoorlijn aan. Het schip zou echter nooit aankomen. Twee torpedo's van de Britse onderzeeër Tradewind brachten het tot zinken. Eén van de paar honderd Nederlanders die de ramp overleefden, was de Groninger Renso Vonk. Na de oorlog schreef hij op hoe hij de ramp had beleefd.

De auteur Renso Vonk

Renso Vonk was, nadat hij in Nijmegen was opgeleid tot sergeant bij het Koninklijk Nederlandsch-Indisch Leger (KNIL), in 1920 samen met zijn vrouw naar Indië vertrokken. Hij was toen 20 jaar oud. De Sappemeester zou, aangezien tropenjaren dubbel telden, in 1941 met pensioen kunnen. Vonks contractperiode gold dan als het volbrengen van veertig dienstjaren. In 1925 voltooide hij de opleiding voor sportinstructeur en was hij bevoegd zwemleraar. Zes jaar later deed hij de cursus voor administrateur en bereikte hij de rang van sergeant-majoor. Om de paar jaren ging het gezin met verlof naar Nederland.



Renso Vonk, Elsie Mulder en kinderen Alie en Roelf te Magelang in 1923 of 1924. Bron: Renso Vonk Collectie ing. R.R. Woltjes.

In 1936, tijdens een van die verloven, viel het besluit dat het oudste kind van de familie in Nederland voortgezet onderwijs zou gaan volgen. Vonk ging alleen terug om zijn laatste termijn te vervullen. In 1941 zou hij dan definitief naar het moederland terugkomen. Het uitbreken van de oorlog verhinderde dat hij dit voornemen kon uitvoeren. Hij bleef voor de duur van de oorlog gescheiden van zijn familie.

Enige tijd na de Duitse inval in Nederland mobiliseerde het leger in Indië. Alle mannelijke Europeanen tussen 16 en 55 jaar die nog niet in dienst waren, werden opgeroepen voor het vervullen van hun burgerdienstplicht. De oorlog werd realiteit op 8 december 1941, want daags na de Japanse aanval op Pearl Harbour verklaarde de Nederlandse regering de oorlog aan Japan. Het wachten was vervolgens op de vijand.

Het Japanse leger viel de kolonie aan op 11 januari. Het met burgers versterkte KNIL bleek niet in staat om de archipel te verdedigen. Nadat Sumatra was gevallen, volgde op 1 maart 1942 de aanval op Java. Batavia werd op 5 maart bezet, op 9 maart volgde de capitulatie. Vonk werd samen met vele anderen geïnterneerd. Tijdens zijn internering was hij enige tijd ziek geweest, maar weer opgeknapt. Het kamp Makassar dat hij in zijn verhaal noemt, lag aan de Buitenzorgseweg. Een groep van 700 gevangenen,

waaronder Vonk, ging van daar naar de havenloodsen van de Java-China-Japanlijn. Daar was toen al een groep van zo'n 1600 anderen, voornamelijk leden van de vroegere stadswacht van Batavia, landstormers en geallieerde krijgsgevangenen.¹

Twee velletjes volgeschreven met ellende

Het verslag dat ik in handen kreeg is een kopie van het origineel, op mijn verzoek gemaakt door Vonks kleinzoon, Renso Woltjes. Waarschijnlijk is dit de enige kopie die er bestaat. Het bestaan van de tekst was tot dusverre slechts bij enkelen bekend. Het origineel bestaat uit een aan beide kanten volgeschreven papier. Het begint met een titel en eindigt met de ondertekening van de auteur en vormt in die zin een afgerond geheel. Bovenaan het tweede blad staat in een ander handschrift 'van Vader'.

Hoewel de waarneming van Vonk beïnvloed kan zijn door emotie, stemt deze toch overeen met verklaringen van anderen. Indien de auteur echter op de hoogte zou zijn geweest van bijvoorbeeld artikelen over de ondergang van de Junyo Maru, dan zou hij de naam van het schip hebben gekend.

Hij had geen reden feiten achter te houden, maar waarschijnlijk worden de emoties hem toch te veel als hij schrijft 'bijzonderheden mondeling'. Kleinzoon Renso Woltjes herinnert zich Vonk als iemand die zeer terughoudend was over zijn ervaringen tijdens de Japanse bezetting. Daardoor verzwijgt Vonk enkele details die, wanneer hij de bedoeling zou hebben gehad om deze tekst ooit te verspreiden, hij anders wel had vermeld. Tussen het voltrekken van de ramp en het moment waarop Vonk zijn herinneringen opschreef zijn uiteraard een aantal jaren verlopen. Spelfouten en de verouderde spelling zijn door mij, op één uitzondering na, niet gecorrigeerd. Het enige woord dat ik toevoegde staat tussen vierkante haakjes.

Na de bevrijding kwam Vonks eerste brief vanuit kamp 3 van de Pakan Baroe-spoorlijn. Dit werd ook wel 'Het Bruggenkamp' genoemd.² Vonk schreef dit bewuste verhaal in een brief aan zijn oude vriend Jan Jonker die in het buitenland verbleef. Na het overlijden van Vonk gaf Jonker de brief aan diens zoon Roelf Vonk. Hieronder volgt de bron.

- 1 Henk Hovinga, *Eindstation Pakan Baroe 1944-1945. Dodenspoorweg door het oerwoud*, (3^e herziene en uitgebreide druk; Amsterdam, Alphen aan den Rijn en Franeker 1982) 29-31.
- 2 Hovinga, *Eindstation Pakan Baroe*, 51.

Het beloofde verhaal

Het was op den 15^e September 1944 dat er weer eens een transport door de jappen was klaargemaakt. Het bestond uit 2300 Europeanen. 1700 uit het 10^e Bat. te Batavia en 600 uit het kamp Makkassar nabij M. Cornelis. De 1700 uit het 10^e Bat. 1500 Ned. Onderdanen 150 Engelsen en verder waren er noch een 500 Ambon en Manadonezen. Verder een kleine 5000 koelies + bemanning en bewaking. De boot ± 6000 ton waar dit alles mee moest was een oude Duitse boot die met de inval in Holland door ons hier in beslag was genomen, de naam is me onbekend.³ Aan boord waren 2 reddingssloepen houten vloten en zwemvesten deze laatste voor bewaking en bemanning wat jappen en koreanen waren. In het midden van het schip woonden de japs. Na dat ik aan boord was gestouwd ben ik 1 uur in het ruim verbleven maar daar was het niet uit te houden. We bleven een volle [dag] even buiten Priok liggen veilig tussen de mijnenvelden maar voor ons om te stikken. De eerste nacht was er zelfs geen zitplaats op het dek te vinden. In de nanacht ben ik stiekum naar het middendek der Jappen geslopen en me daar in een hoek neergelegd en in slaap gevallen. 's Morgens werden we (een paar man meer waren er weg gekropen) door de jap weggejaagd. Nadat we 24 uur op de reede hadden gelegen ging de boot varen. Eén man sprong over boord en wilde naar de wal zwemmen. Hij werd opgepikt en in een hok gestopt, later met het schip de diepte ingegaan. De tweede nacht (toen vaarden we al) heb ik zittende op mijn ransel doorgebracht, want plaats om te liggen was er niet. De 3^e nacht kon ik boven op de koffers en veldzakken gaan liggen en kon slapen. Ik werd echter wakker door de kou, want het bleek te regenen, en ik zoowel als de bagage en de andere werden tot op onze huid kletsnat. Ook zag ik veel ongerechtigheden zooals gappen uit de bagage, vooral de Engelschen bleken echte schoffies. Toen kwam de fatale dag. Het schip stoomde zijn ondergang tegemoet. Het liep in de middag van de 18^{de} mei '44. Het schip bevond zich ter hoogte van Mokko-Mokko aan de kant van Benkoelen. (Sumatra). In de verte was de lucht donker, een dreigende onweersbui kwam opzetten. De begeleiding was als gewoonlijk een vliegtuig in de lucht, een torpedojager aan de zeezijde en een klein oorlogsvaartuig aan de landzijde. Ik was achter

3 Vonk zit er hier naast, de Junyo Maru heeft, ook onder een andere naam, nooit onder Duitse vlag gevaren. Zie elders in dit artikel.

op het schip. Het was ± 4.30 n.m. Een lichte schok trof het schip, ik kijk naar de brug en plots zie ik een jap⁴ de lucht invliegen en terugvallen, ik denk dat was natuurlijk een torpedo of ontploffing. Een luiten. van de K.P.M. springt op de bagage, dat boven op de vlotten lag en schreeuwt, dat het niets was en men zich rustig moet houden. Althans hij was bezig het te zeggen, maar toen kwam een tweede schok. Toen was het niet meer nodig, want elk wist, we zijn getorpedeerd. De luiten. schreeuwt: de bagage over boord, want daaronder lagen de vlotten. Ik zie, hij grijpt een veldzak, meteen krijgt hij een duw. Een ander schreeuwt: blijf af, dat is van mij. In een oogenblik is er geen orde meer, en verschrikkelijke toneelen spelen zich af. Van een pastoor hoorde ik die uit het ruim gekomen was, dat beneden een zendeling heel rustig was blijven zitten en zeide: ik ben in Gods hand. De pastoor zei: ja man, maar je moet toch wel wat doen, maar hij scheen door de schok niet meer normaal te zijn, en bleef heel rustig zitten. Zelf ben ik over boord gesprongen en naar een vlot, dat al dreef, gezwommen. We waren met 20 man aan de vlot. We roeiden met een hand om het vlot van het schip weg te krijgen, dat al mooi zonk. De reeling was nu maar 1 m. boven het water meer. Plotseling, na ± 12 min. ging het schip op zijn achterste staan met het voorschip in de lucht. Honderden op het dek gingen mee omhoog en vielen naar beneden, en daar ging het schip, en sleepte ± 4000 mensen met zich mee de golven in. Ik zal het ogenblik nooit vergeten. Allerwege hoorde je God in alle talen aanroepen. Van mijn plek af gezien stond het schip als een naald net midden in de regenboog, die zo mooi was als ik nog nooit gezien had, en zo zonk het weg met het teken van het verbond boven zich. De kleine figuurtjes die zich er aan vastklampten met zich meetrekkend. Dicht bij ons zwommen honderden die niets hadden om vast te houden. Daar is een sloep met jappen. Ze grijpen er naar. De boot kapseisd, en de jappen ook in zee. De 2^e sloep staan ze klaar met bijlen en zwaarden. Elk die de boot grijpt worden de vingers afgekapt. Velen zinken weg. Dicht bij mij is iemand die ik goed ken, heeft een stuk hout maar kan niet zwemmen. Ik verlaat het vlot en help hem op het hout. Bij het vlot terug is mijn plaats ingenomen. Ik heb de hele nacht aan de arm van een ander gehangen. In de morgen komt de torpedojager terug, redt alleen jappen en zoo toevallig iemand anders. In de verte zie ik een vlot waar een jap op zit. Ik laat het vlot in de steek

4 Vonk schrijft hier 'Jip' in plaats van Jap.

en ga die richting. De torpedojager ziet de jap en stopt. Onderwijl heb ik $\pm$ 1000 m. gezwommen en kom bij de jager. Een man van ons die al gered is gooit me een touw toe, ik klim naar boven maar lukt niet, val weer neer, nog een keer, weer mis. De moed ontzinkt, toch de tanden op elkaar, ja het lukt. Op het dek val ik bewusteloos neer. Iemand maakt me wakker, want de jap gooit de mensen overboord die al verdronken zijn en ze zouden denken dat ik ook dood was. Hoe het verder gegaan is, volgt later wel eens. Tenslotte zijn er gered, 30% krijgsgevangenen en $\pm$ 400 koelies. Ook is een man verdronken die 10tallen horloges gekocht had en die bij zich had, met gevolg dat hij veel te zwaar was. Een ander luitenant wou sterven als militair en was gekleed met schoenen en jas en pet, en kon niet zwemmen, doch grijpt een plank en wordt gered. Een paar man van het vlot waar de jap toen ook aanhing (later er op zat, zoodat de jager hem zou zien) kwamen in de verzoeking om die jap er af te trekken en onder te duwen, maar hebben het niet gedaan, wat hun redding bleek. Zoo zijn er nog vele verhalen over. Er werden duizenden guldens op het water gevonden, die men weggooide, om zoo licht mogelijk te zijn.

Bijzonderheden mondeling.

Renso V.

Als een soort P.S. schreef Vonk nog verticaal in de marge:

'De japse kapitein bleef rustig op de brug. Met het gezicht naar het Oosten ging hij met z'n schip ten onder!'

Aan het begin van zijn op schrift gestelde herinneringen beschrijft Vonk de Junyo Maru als een oude Duitse boot van ongeveer 6000 ton. Met die laatste schatting zat hij vrij goed, het was een schip van 5065 bruto registerton. Vonks opmerking over een oude Duitse boot is echter niet juist. De Junyo Maru was in 1913 op de werven van Port Glasgow van stapel gelopen als de Ardgorn.⁵ Na enkele veranderingen van naam en eigenaar kwam het schip al in 1921 in Japanse handen. Het kreeg na een volgende verkoop in 1927 de naam Junyo Maru, een scheepsnaam die verwijst naar een snelle havik. Het schip was in 1944 slecht onderhouden en verouderd. De vergelijking met een sierlijke vogel was daarom niet erg toepasselijk.

5 Melis ed., *Eresaluut boven massagraf. Junyo Maru, de vergeten scheepsramp* (z.p., 1984), 198.



Rensho Vonk in Indië rond 1940. Bron: Rensho Vonk Collectie ing. R.R. Woltjes.

De onderzeeboot die de torpedo's afvuurde, was de Britse Tradewind, die op 18 oktober 1943 te Chatham van stapel was gelopen. Ze was in januari toegevoegd aan de geallieerde vloot.⁶ Het schip had tot taak de bevoorradings van Indonesië door Japanse vrachtschepen te frustreren. De missie van de Tradewind ondervond echter hinder van een kapotte *high power* periscoop en nadat op 17 september ook de radar niet meer werkte, vond kapitein S.L.C Maydon dat het bijna tijd was de thuishaven op te zoeken. Nog een dag, besloot hij, zou de onderzeeboot voor de Sumatraanse kust patrouilleren. Daarna zou hij het voor gezien houden.⁷

Het was op die laatste dag, om 15.16 uur dat officier van de wacht P.C. Daley door de *low power* periscoop een sliert rook waarnam. Deze kwam uit de schoorsteen van de Junyo Maru, die op een afstand van ruim 12 kilometer voor de kust van Sumatra voer. Onmiddellijk werd de gezagvoerder gewaarschuwd. Kapitein Maydon besloot erop af te gaan.

Het defect aan de 'high power' periscoop maakte het noodzakelijk dat

6 'Staat van dienst HMS Tradewind', Naval historical branch Ministry of defence in: Melis ed., *Eresaluut boven massagraf*, 201.

7 Melis ed., *Eresaluut boven massagraf*, 35.

de Tradewind zijn doel dichter naderde dan gebruikelijk, al moest de onderzeeboot nog wel op veilige afstand van de begeleidende marinevaartuigen blijven. Indien Japan de conventie van Geneve had geëerbiedigd, dan zou het schepen met krijgsgevangenen hebben voorzien van een rood kruis. Nu zag de Junyo Maru er echter uit alsof het bouwmaterialen vervoerde. Kapitein Maydon aarzelde daarom geen moment en zette de aanval in. Hij liet vier torpedo's afvuren, allen van een afstand van 1750 meter en steeds met vijftien seconden tussentijd.⁸



'Opa Vonk'. Bron: Renso Vonk Collectie ing. R.R. Woltjes.

Na een minuut en 30 seconden boorde de eerste torpedo zich in de Junyo Maru. De tweede volgde vijftien seconden later.

Zes minuten nadat de torpedo's doel hadden getroffen volgden twee explosies van dieptebommen. Drie minuten later nog een. Aan boord van de Tradewind was men er niet zeker van of het hier ging om dieptebommen of vliegtuigbommen. In elk geval ging de onderzeeboot ervan door. Twintig minuten na de beide voltreffers verdween de Junyo Maru naar de bodem van de zee.⁹

Kapitein Maydon hoorde pas jaren later dat het schip gebruikt werd voor het vervoer van krijgsgevangenen. Volgens zijn zoon, die aan het woord

8 'Tradewind patrol report' in: Melis ed., *Eresaluut boven massagraf*, 39-48, aldaar 45-47.

9 'Tradewind patrol report' in: Melis, *Eresaluut boven massagraf*, 38.

kwam in een speciale aflevering van het televisieprogramma *Andere tijden*. kon hij het ‘als professional’ goed verwerken. In maart 1971 overleed Kapitein Maydon op 57-jarige leeftijd aan leukemie.¹⁰

Hoe het de drenkelingen verder verging

Vonk schrijft dat hij een hele nacht in het water doorbracht voordat hij werd gered. De torpedojager verzamelde slechts een groep van ongeveer twee- tot driehonderd drenkelingen en vertrok daarna zonder zich om de overigen te bekommeren.¹¹ Sommigen zouden pas de volgende dag uit het water worden gehaald. Voor velen kwam de hulp te laat.

Aan land kregen de overlevenden een dun katoenen koeliebroekje en werden vervolgens opgesloten in de overvolle gevangenis van Padang.¹² Daar was aan alles gebrek en het beschikbare water veroorzaakte dysenterie.¹³ Van de 2300 krijgsgevangenen die 17 september aan boord gingen waren er vier dagen later nog 680 over. Van de 4200 romusha's leefden er toen nog maar 200. Bij elkaar overleefden dus 880 van de 6500 gedwongen opvarenden. Binnen enkele dagen overleden er van hen nog 30.¹⁴

Alsof er niets was gebeurd werden op 22 september de eerste mannen weer op transport gesteld. Lopend ging een eerste groep naar het station. Een trein zou hen verder brengen in de richting van hun eindbestemming, de aan te leggen Pakan Baroe-spoorlijn.

Aan Japanse kant lijken er bijzonder weinig gegevens over de ondergang van de Junyo Maru bewaard te zijn gebleven. Zo is de naam van de kapitein nog steeds onbekend. Er is geen spoor dat naar Japanse overlevenden leidt. De publicist Ed Melis probeerde via diplomatieke weg aan informatie uit Japan te komen maar kreeg ten antwoord dat deze in de archieven ontbreekt.¹⁵

Een speciaal met dat doel opgerichte stichting organiseerde precies veertig jaar na de ramp enkele herdenkingen. Zowel in Nederland als in Indonesië werden de slachtoffers herdacht en een delegatie, waarvan ook twee overlevenden deel uitmaakten wierp kransen en bloemen boven het

10 Andere tijden, aflevering Junyo Maru, 2003.

11 Hovinga, *Eindstation Pakan Baroe*, 44.

12 Ibidem, 43 en 47.

13 Ibidem 47.

14 Hovinga, *Eindstation Pakan Baroe*, 47.

15 Melis, *Eresaluut boven massagraf*, 30-33.

Gevers

wrak in zee.¹⁶ Renso Vonk maakte dit niet meer mee. Hij overleed op 14 november 1960 te Sappemeer.

¹⁶ Ibidem, 168-177.