
ZEEMAN OP DE UITKIJK

*Een verkennend onderzoek
door Beyond Walls*



STOOMVAART
MAATSCHAPPIJ
NEDERLAND

Onderzoek: Suzanne Rastovac, Daimy Comijs
Beyond Walls www.beyondwallscollective.com

Versie 22 mei 2023 NIET EXTERN DELEN.

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord en aanleiding onderzoek

1. Zeeman op de Uitkijk: een monument in naoorlogse jaren

- 1.1. Totstandkoming van het monument
- 1.2. De opdracht aan een kunstenaar
- 1.3. De onthulling

2. Varen in oorlogstijd

- 2.1. Ontstaansgeschiedenis van de SMN
- 2.2. Diverse werelden op een schip
- 2.3. SMN in oorlogstijd
- 2.4. Scheepsrampen op de wereldzeeën

3. Getallen een gezicht

- 3.1. De administratie: van aantallen tot getallen
- 3.2. Ontbrekende namen?
- 3.3. Herinneren en herdenken

4. Conclusie

5. Bibliografie

Voorwoord

Op het Java-eiland staat het monument Zeeman op de Uitkijk waar jaarlijks op 4 mei 320 omgekomen werknemers van de Stoomvaart Maatschappij Nederland worden herdacht. Op dat monument zouden echter nog ruim 300 namen ontbreken. Het zijn namen van werknemers uit het voormalige Nederlands-Indië, Brits-Indië en andere landen die ook voor onze vrijheid hebben gevochten. Tot deze conclusie kwam buurtbewoner Gus Maussen in 2020 in zijn podcastserie *Amsterdam Op Stoom*. Wat is het verhaal achter dit monument waar sinds 1950 jaarlijks wordt herdacht? Wie waren deze ontbrekende zeelieden en waarom zijn zij mogelijk niet genoemd op het monument?

Om dit in kaart te brengen, heeft Stadsdeel Oost van de Gemeente Amsterdam collectief Beyond Walls uitgenodigd een verkennend historisch onderzoek te doen om te inventariseren hoe dit in elkaar steekt. In de vorm van een inventariserend onderzoek is dit een eerste aanzet tot een feitelijk overzicht van waaruit nader onderzoek kan worden verricht. Dit document is een weergave van zowel het historisch onderzoek als een aanzet tot aanbevelingen, bedoeld als aanknopingspunten voor de verankering van de resultaten in relatie tot de toekomst van het monument. De hieruit voortvloeiende aanbevelingen kunnen optioneel worden besproken tijdens een nader in te plannen overleg. Het onderzoeksrapport is primair bedoeld voor intern gebruik. Mocht de Gemeente het onderzoek voor publicatie willen gebruiken, wordt dit vooraf in overleg met Beyond Walls afgestemd.

Aanpak

Er is in samenspraak met de Gemeente gekozen om het verkennend onderzoek af te bakenen met daarvoor de volgende leidende onderzoeksvragen:

- Wat was de aanleiding voor het ontstaan van dit monument?
- Wie gaf de opdracht voor het realiseren van het monument?
- Hoe luidde de opdracht voor het realiseren van dit monument?
- Hoe is tot de keuze gekomen voor de selectie van de huidige namen op het monument Zeeman op de Uitkijk?
- Welke ongehoorde stemmen zijn ook aan deze historische periode verbonden die mogelijk momenteel ontbreken?
- Hoe besteden we aandacht aan de mensen die niet gemeld zijn?

Om antwoord te geven op deze vragen is het onderzoek verdeeld in verschillende hoofdstukken. Allereerst komt de ontstaansgeschiedenis van het monument Zeeman op de Uitkijk aan bod. Vervolgens schetst hoofdstuk twee een beeld van de Stoomvaart Maatschappij Nederland dat vervolgens in historische context wordt geplaatst. Het derde hoofdstuk belicht het concrete onderzoek naar de ontbrekende namen en gaat in op herdenken en herinneren. Tot slot volgt de conclusie met aanbevelingen.

Aanleiding

De ontbrekende namen op de Kop van Java

Het is tot 2020 een voor het brede publiek tamelijk onbekende jaarlijkse herdenking bij het oorlogsmonument Zeeman op de Uitkijk. Georganiseerd en bijgewoond door met name direct betrokkenen, buurtbewoners en oud-opvarenden. Over de namen op de sokkel wordt tot dan toe nergens een woord gerept. Tot buurtbewoner Gus Maussen in 2020 in zijn podcastserie Amsterdam op Stoom openbaart dat er met name alleen de Nederlandse namen op staan en maar een klein deel niet-Nederlandse medewerkers.

Het Parool pikt het op. Op 1 mei 2021 aan de vooravond van de 51^e herdenking van de omgekomen werknemers van de Stoomvaart Maatschappij Nederland verschijnt in de krant een artikel onder de titel 'Op de Kop van Java ontbreken nog driehonderd namen'. Op het monument Zeeman op de Uitkijk op Java-eiland zouden de namen van vooral uit Nederlands-Indië afkomstige gevallen ontbreken, aldus *Het Parool*.¹ Ruim een jaar later vraagt *Het Parool* zich in de zomer van 2022 nu stelliger af waar toch de namen blijven?²

Ook Wikipedia neemt het bericht over en voegt onderstaande tekst toe aan hun pagina over de Zeeman op de Uitkijk: "In 2020 kwam men door plaatselijk onderzoek van Gus Maussen erachter dat er gedurende die oorlog minstens 600 SMN-slachtoffers te betreuren waren. De plaquettes bleken alleen de Nederlandse slachtoffers te vermelden en niet slachtoffers uit Nederlands-Indië, Engels-Indische matrozen etc. De onderzoeker drong erop aan dat ook zij vermeld zouden moeten worden, maar in 2022 is dat nog niet het geval."³

Wat zijn nu de exacte aantallen en wie waren deze mensen? Wat is hierover te vinden in bestaande bronnen uit de literatuur en archief? Voordat we dieper ingaan op deze aantallen, is het van belang deze getallen te voorzien van een context. Wanneer en waarom werd er überhaupt een herdenkingsmonument opgericht en door wie?

¹ H. Pen, 'Op de Kop van Java ontbreken nog driehonderd namen', *Het Parool* (mei 2021) <https://www.parool.nl/kunst-media/op-de-kop-van-java-ontbreken-nog-driehonderd-namen~b9d7c17d/> geraadpleegd op 15 december 2022).

² J.P. Ekker, 'Waar blijven de namen van de andere oorlogsslachtoffers van de SMN', *Het Parool* (augustus 2022), <https://www.parool.nl/kunst-media/waar-blijven-de-namen-van-de-andere-oorlogsslachtoffers-van-de-smn~bd4f3f6a/> (geraadpleegd op 15 december 2022).

³ Wikipedia, https://nl.wikipedia.org/wiki/Zeeman_op_de_uitkijk (geraadpleegd op 21 december 2022).

1. Zeeman op de Uitkijk: een monument in naoorlogse jaren

Het monument 'Zeeman op Uitkijk' is opgericht ter nagedachtenis aan de zeelieden van de NV Stoomvaart Maatschappij "Nederland" (SMN) die tijdens de Tweede Wereldoorlog zijn omgekomen. Hoe is dit monument tot stand gekomen en wie gaf de opdracht?

1.1. Het monument en de totstandkoming

Het monument werd onthuld in Amsterdam op het westelijk deel van, toen nog het Y-eiland tussen de Javakade en Sumatrakade. Later in 2003 werd dit de kop van Java-Eiland.⁴ Een logische plek: tot 1970 was het Java-eiland het hart van de Nederlandse scheepvaart. De Stoomvaart Maatschappij Nederland was de grootste reder op het eiland. Het beeld is gemaakt door kunstenaar Pieter Starreveld. Starreveld heeft het beeld vervaardigd uit labrador-graniet en geplaatst op een zuilvormig voetstuk van beton. De man symboliseert een zeeman, die gekleed in oliejas en zuidwester met de hand boven de ogen in de richting van het Noordzeekanaal kijkt. Hij is in afwachting van de komst van zeevarenden van de NV Stoomvaart Maatschappij "Nederland". Het monument kreeg de bijnaam 'Joop Hoorn' naar de bootsman van de SMN, die de zeelieden van 'De Nederland' opwachtte na een verre reis. Hij zag vele zeemannen nooit thuiskomen.⁵

Bij het beeld is een plaquette geplaatst, waarop in het kort de geschiedenis van het monument wordt toegelicht.

De tekst op het monument luidt:

'STOOMVAART
MAATSCHAPPIJ
NEDERLAND
1939 – 1945
IN MEMORIAM

[namen van de slachtoffers, vervolgd op de zijkanten.]'

De tekst op het voetstuk luidt:

'Dit monument is opgericht ter nagedachtenis aan het personeel van de N.V. Stoomvaart Maatschappij Nederland die gedurende de Tweede Wereldoorlog 1940-1945 tijdens oorlogshandelingen op zee of waar ook aan de wal hun leven voor onze vrijheid hebben gegeven. Op 4 mei 1950 is het monument in het bijzijn van Nabestaanden en werknemers door de directie onthuld. De rederij die later is overgegaan in koninklijke Nedlloyd was van 1910 tot 1968 op het – wat nu Java-eiland heet – gevestigd. Het monument is nu in 2003 op zijn historische plaats teruggekeerd.'

⁴ Wim Grund: de begrippen Java- en KNSM-eiland bestonden toen nog niet, dat kwam toen de scheepvaart verdwenen was.

⁵ Nationaal Comité 4 en 5 mei, <https://www.4en5mei.nl/oorlogsmonumenten/zoeken/1506/amsterdam-zeeman-op-uitkijk> (geraadpleegd op 17 december 2022).

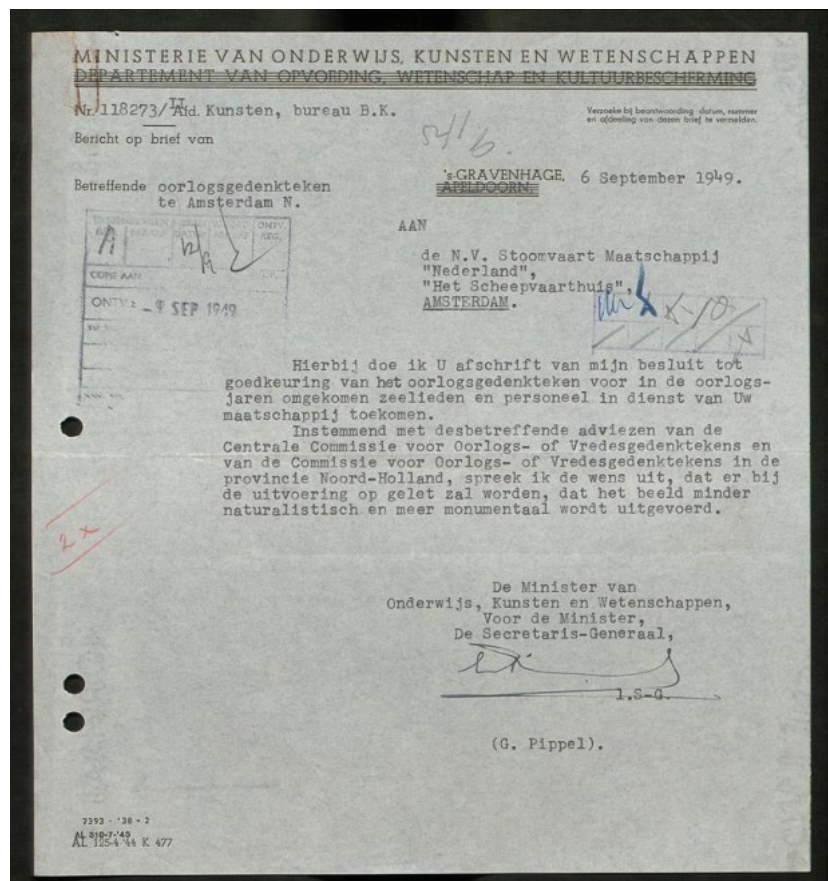
De aanvraag

Uit archiefstukken is duidelijk geworden dat het monument op 10 juni 1947 is aangevraagd door de toen zittende directie van de SMN die bestond uit commissarissen, directeuren en onderdirecteuren met beschermheer zijne koninklijke hoogheid de Prins der Nederlanden Prins van Lippe Biesterfeld.⁶ Bij de afdeling van Algemene Zaken van de gemeente Amsterdam verzocht de SMN-directie 'toestemming te verlenen tot het oprichten van een monument voor de oorlogsslachtoffers van de maatschappij op een terreintje dat deel uitmaakt van (...) een middenterrein van het Y-eiland.' De gemeente antwoordde op 15 Augustus 1947 positief en verleende toestemming op de voorwaarde dat het in lijn was met het Koninklijk Besluit Oorlog- of Vredesstekens.⁷ Naast goedkeuring van de gemeente was er ook akkoord vereist vanuit het rijk.

Rijksgoedkeuring

Vanaf de Tweede Wereldoorlog ontwikkelde zich in Nederland een monumentale traditie die er daarvoor nauwelijks was. Om de veelheid aan initiatieven vanuit verenigingen, particulieren en stichtingen in goede banen te leiden, werd dit al snel gereguleerd. Op 15 oktober 1945 wordt dan ook per Koninklijk Besluit vastgesteld dat voor het oprichten van oorlogsmonumenten de goedkeuring van de minister van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen wordt vereist.

Een landelijke centrale commissie en elf Provinciale commissies voorzien de minister hierbij van advies. Essentieel was dat het gedenkteken niet een lokale, maar nationale betekenis had. Ook werd er vanuit esthetisch oogpunt waarde gehecht aan samenwerking met een kunstenaar en was het gebruikelijk dat de commissie bij goedkeuring aandachtspunten meegaf voor het ontwerp.



1.2. De opdracht aan kunstenaar Pieter Starreveld

Starreveld werkte in die tijd al voor een aantal scheepvaartondernemingen, waaronder de Holland Amerika Lijn, de Rotterdamse Lloyd, de KPM en de KNSM en daardoor is het begrijpelijk dat de SMN zijn oog op Starreveld heeft laten vallen. Het verzoekschrift met het

⁶ Nationaal Archief, N.V. Stoomvaart Maatschappij "Nederland", *Verslag over het jaar 1949*. Nationaal archief, 2.20.23 Inventaris van het archief van de Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN), (1853) 1870-1972 (1973), 397 Jaarverslagen.

⁷ Nationaal archief, 2.20.23 Inventaris van het archief van de Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN), (1853) 1870-1972 (1973), 486 Foto's van het monument op de Javakade, alsmede 2 dossiers aantekeningen.

ontwerp van kunstenaar Pieter Starreveld werd dan ook op 6 september 1949, ruim twee jaar na de ingediende aanvraag, goedgekeurd door toenmalig Minister van Onderwijs, Kunsten en Wetenschap. De SMN krijgt groen licht voor het monument "voor in de oorlogsjaren omgekomen zeelieden en personeel in dienst van Uw maatschappij."⁸

Acht maanden bouwt kunstenaar Starreveld vol overgave aan het monument. Hoe exact de opdracht luidde, is uit het geraadpleegde SMN-archief, de literatuur en na contact met de Stichting Pieter Starreveld niet op te maken. Hij kreeg in elk geval een lijst met de betreffende namen die op het monument moesten komen. Volgens een woordvoerder van de stichting was het niet denkbaar dat Starreveld wist dat dit om een selectie zou gaan. Wie precies tot het personeel van SMN gerekend moest worden is Starreveld zonder twijfel onbekend geweest, aldus de stichting.

Als het monument eindelijk klaar is, wordt het de nacht voorafgaand aan de onthulling nog spannend. Het grote, robuuste beeld helt enigszins voorover en de steenhouwer Tetterode was bang dat het voorover zou vallen. De minder ongeruste Starreveld vertrouwde dat het wel goed zat en nam de verantwoordelijkheid op zich. De nacht voor de onthulling kwam er een zware storm van landzijde opsteken. Tetterode kon er niet van slapen. Midden in de nacht belde hij Starreveld op om toch te kijken. Samen zagen ze midden in de nacht hoe de doeken in flarden hingen aan het beeld dat zelf rotsvast op zijn plek bleef staan. Starreveld dankte de weergoden dat ze aan zijn kant stonden en door de ongebruikelijke oostenwind, die precies de gevreesde valrichting aangaf, Tetterode ervan overtuigden dat het beeld niet om zou vallen.⁹

1.3. De onthulling

Op 4 mei 1950 is dan eindelijk de onthulling aan de Javakade. Om de Zeeman heen hebben familieleden van de overleden zeevaarders zich verzameld. De plechtigheid begint met het zingen van 'Ecco Quo Modo Miritur' (Zie, hoe de rechtvaardige sterft). Om half 4 beginnen de toespraken van de directieleden ter ere van de gevallen zeevaarders.¹⁰ Zo spreekt directielid A.F. Bronsing:

"Wij zijn de beeldhouwer, de heer Starreveld, dankbaar voor de gedachte, die wij belichaamd wensten te zien. Wij zijn dankbaar voor de figuur van de zeeman, die hij gekozen heeft. En wel omdat bij deze herdenkingen onze gedachten allereerst uitgaan naar de zeelieden, die niet zijn teruggekeerd: de gezagvoerders, hoofdmachinisten, scheepsofficieren en al die andere opvarenden van dek-, machine, civiele en geneeskundige dienst. Hun namen staan in het voetstuk gegrift en zullen in dit hardste materiaal dat de aarde kan opleveren, tot in de lengte van jaren verkondigen hoe de mannen van de "Nederland" in de oorlog 1940/45 hun opdracht hebben vervuld. Daarbij zijn ook de namen onzer Indonesische medewerkers op de vloer en ik zou hier de aanwezige vertegenwoordiger van het Indonesische personeel willen zeggen: Wij willen ook de Indonesische beambten der maatschappij herdenken, die

⁸ Nationaal archief, 2.20.23 Inventaris van het archief van de Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN), (1853) 1870-1972 (1973), 486 Foto's van het monument op de Javakade, alsmede 2 dossiers aantekeningen.

⁹ Een passage uit de scriptie van kunstgeschiedenisstudente Saskia Graver uit 1988 via Stichting Pieter Starreveld.

¹⁰ Nationaal archief, 2.20.23 Inventaris van het archief van de Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN), (1853) 1870-1972 (1973), 486 Foto's van het monument op de Javakade, alsmede 2 dossiers aantekeningen.

gestorven zijn omdat zij getoond hebben dat zij in ogenblikken van het grootste gevaar hebben doorgezet en hun plicht zijn blijven doen.”¹¹

Deze toespraak wordt gevolgd door de onthulling van het monument door de weduwen van een drietal in de oorlog omgekomen leden van het personeel, waarna een gedicht wordt voorgelezen van Jaap Moulijn. De directie legt daarna een eerste krans, gevolgd door een toespraak en twee minuten stilte. Men sluit de middag af met het zingen van het Wilhelmus.¹² Op de plechtigheid waren naast familieleden, het gehele kantoor-en walpersoneel en gepensioneerden uitgenodigd. Families van Indonesisch personeel werden niet uitgenodigd. Voor deze groep is er een vertegenwoordiger aanwezig die verder geen toespraak hield namens de slachtoffers.¹³

Bronsing benoemde eerder in zijn toespraak naast gezagvoerders, hoofdmachinisten, scheepsofficieren ook “al die andere opvarenden van dek-, machine, civiele en geneeskundige dienst. Hun namen staan in het voetstuk gegrift [...]”.¹⁴ Met deze woorden wekt hij de indruk dat het monument alle slachtoffers gedenkt. Hoewel er tijdens de herdenking wel aandacht wordt gegeven aan de Indonesische slachtoffers, valt op dat alle andere nationaliteiten verder niet worden benoemd.

2. Varen in oorlogstijd

Om nader in te gaan op de diversiteit aan gevallen slachtoffers, is het belangrijk stil te staan bij de koopvaardij en Stoomvaart Maatschappij Nederland tijdens de Tweede Wereldoorlog. Wat was dit voor rederij en hoe zagen de oorlogsjaren eruit? Wie voeren op de schepen en hoe waren de onderlinge verhoudingen? Om dit te onderzoeken is het belangrijk om eerst de ontstaansgeschiedenis van de SMN uit te lichten.

2.1. Ontstaansgeschiedenis van de SMN

De ontstaansgeschiedenis van de SMN gaat terug tot de zeventiende eeuw, rondom het ontstaan van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC). In deze periode werd er volop gehandeld met gebieden buiten Europa voor de welbekende specerijen. Met de route naar voormalig Nederlands-Indië, werd toenmalig Batavia (nu Jakarta) het centrum voor de geregelde vaart tussen Nederland en Azië. Vanuit toenmalig Batavia werd er gehandeld met landen en gebieden als China, Japan, India en Perzië.¹⁵ Rond 1800 liep de VOC periode op zijn einde en werd er naar andere manieren gezocht om winst te maken. Er was onderling een felle concurrentiestrijd voor de snelste handelsroutes naar toenmalig Nederlands-Indië. Door de technologische vooruitgangen werd het steeds minder voordelig om met zeilschepen te varen.

¹¹ “ ‘Onthulling van monument op de Javakade’, *SMN Nieuws* 4e jaargang, no.6 (1950) 78.

¹² Nationaal archief, 2.20.23 Inventaris van het archief van de Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN), (1853) 1870-1972 (1973), 486 Foto's van het monument op de Javakade, alsmede 2 dossiers aantekeningen.

¹³ Ibidem.

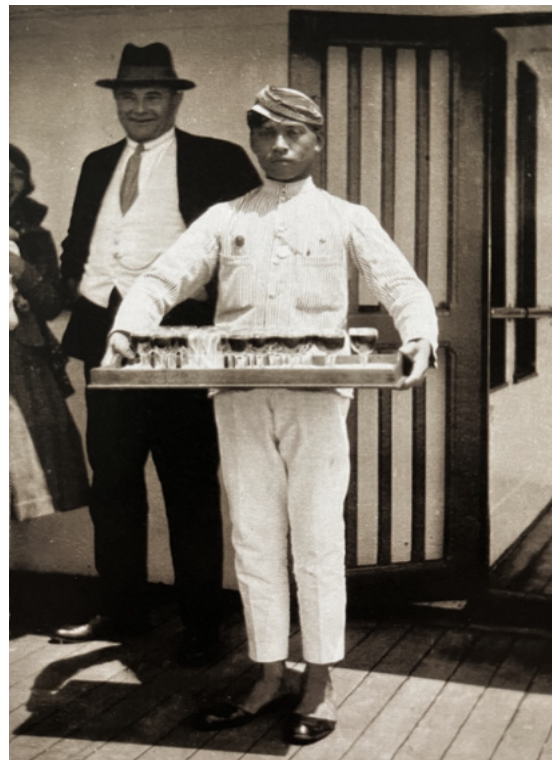
¹⁴ ‘Onthulling van monument op de Javakade’, *SMN Nieuws* 4e jaargang, no.6 (1950) 78.

¹⁵ A.J.J. Mulder, *De eeuw van de Nederland: Geschiedenis en vloot van de Stoomvaart Maatschappij Nederland 1870-1970* (Voorburg 2003) 7-8.

Met de opkomst van de stoomschepen in andere Europese landen, werd de vraag binnen Nederland steeds groter.¹⁶

Een van de stimulansen voor de Nederlandse regering om stoomschepen te gaan inzetten, was de opening van het Suezkanaal (1869). Deze snelle handelsroute, zou in eerste instantie alleen maar nadelig zijn geweest voor de zeilschepen, die de scheepvaart vanuit Zuid-Europa niet meer konden inhalen. Aan de andere kant werd Nederlands-Indië steeds aantrekkelijker voor Europese particuliere ondernemers, zeker nadat het Cultuurstelsel in 1870 was afgeschaft. Er kwam meer behoefte naar een stabiele en betrouwbare toevoer van goederen over zee.¹⁷

Mede door de steun van Prins Hendrik, werd op 13 mei 1870 officieel de Stoomvaart Maatschappij Nederland opgericht. De beschermheer van de SMN werd Koning Willem III, die zorgde voor voldoende beginkapitaal. Ook Prins Hendrik kreeg een hoge directeursfunctie binnen het bestuur toebedeeld. De stoomvaartmaatschappij zou verantwoordelijk worden voor zowel passagiersvervoer naar toenmalig Nederlands-Indië als het vrachtvervoer en regeringspost. Nu konden mensen rechtstreeks vanuit Nederland naar Nederlands-Indië reizen. Ook kon de maatschappij profiteren van producten zoals tabak en kopra, die ook na afschaffing van het cultuurstelsel in handen bleef van de Nederlandse overheid. De rederij was gevestigd vanaf 1910 op het nieuw aangelegde Y-eiland, later Java-eiland, en had een kantoor op de Prins Hendrikkade alsook in Batavia.¹⁸



Javaanse bediende op een vooroorlogs SMN-schip.¹⁹

2.2. Diverse werelden op een schip

De SMN had voor de Tweede Wereldoorlog al personeel van verschillende nationaliteiten op zijn schepen. Met name het civiele personeel was Indonesisch dat via de Civiele Dienst in voormalig Nederlands-Indië werd geworven. Dit gebeurde voornamelijk op Java, omdat het hoofdkantoor zich bevond in Batavia. Uit bronnen valt op te maken dat er een duidelijke scheiding bestond tussen de 'zeelieden' en het 'civiele personeel'. Zo had het civiele personeel duidelijk een ondersteunende rol. Ze werden ingezet als bediende, wasser in de waskamer of in sommige gevallen als 'donkeyman'.²⁰ In een vooroorlogse SMN-brochure

¹⁶ Ibidem, 11.

¹⁷ Ibidem, 11-12.

¹⁸ Ibidem 11-12.

¹⁹ Ibidem, 8.

²⁰ Een donkeyman is een personeelslid met meerdere taken en functies tegelijkertijd uitvoert. Zo kon iemand zowel een smeeder als stoker en motorman zijn.

staat beschreven hoe belangrijk Indonesische bedienden waren voor de vaart: “deze ‘djongos’ verleen decor aan het “Nederland”-schip waarvan zij – dankzij de correcte en ingetogen wijze waarop zij hun taak vervullen- een integraal onderdeel zijn gaan vormen.”²¹ Tegen de achtergrond van deze koloniale verhoudingen brak op 10 mei 1940 voor de SMN en zijn bemanning een ingrijpende nieuwe periode aan.

Laskaren en Chinezen

Naast Javaans personeel, zouden ‘Laskaren’ en Chinezen ook wezenlijk onderdeel van de bemanning gaan vormen. Zij waren al eeuwen werkzaam op de Britse handelsvloot en waren onmisbare krachten. ²² De term "Lascar", een Europese verbastering van de Urdu-term *Lashkar*, wat een leger of een kamp betekent, werd door de Portugezen voor het eerst gebruikt voor Indiase zeelieden en is later overgenomen door de Britten. Laskaren waren mannen met verschillende religieuze en regionale achtergronden, hoewel de meerderheid moslim was.



Links een ‘serang’, hoofd van de Laskaarse bemanning²³ Rechts Laskaarse bemanning van een vooroorlogs Brits schip.²⁴

De overgrote meerderheid werd geworven uit het Indiase subcontinent, voornamelijk uit maritieme gebieden van Goa, Gujarat en Malabar aan de westkust van India en de oostkust uit het gebied dat nu bekend staat als Bangladesh. Maar ook uit bijvoorbeeld Jemen en Somalië. De term ‘Laskaar’ werd zo een koloniale verzamelterm voor bijna alle niet-

²¹ ‘Djongo’ is een koloniale term uit het Maleis en betekent bediende, uit Mulder, *De Eeuw van De Nederland*, 88.

²² M. van Rossum, *Werkers van de wereld. Globalisering, arbeid en interculturele ontmoetingen tussen Aziatische en Europese zeelieden in dienst van de VOC, 1600-1800* (Hilversum 2014) 76-77.

²³ The Maritime History Page, <http://www.pandosnco.co.uk/lascars-two.htm> (geraadpleegd op 1 december 2022).

²⁴ Our migration story, <https://www.ourmigrationstory.org.uk/oms/the-lascars-britains-colonial-era-sailors> (geraadpleegd op 21 december 2022).

Europese zeelieden. Naarmate de vraag toenam, werd de rekrutering uitgebreid tot andere delen van Brits-Indië. De meesten meldden zich aan in de grote havensteden Mumbai en Calcutta.²⁵

De vloot maakte ook gebruik van mensen van Chinese afkomst. De Chinese bemanningsleden kwamen uit verschillende regio's in Azië. Zij kwamen zowel uit de kolonie Nederlands-Indië, als uit andere Britse gekoloniseerde gebieden zoals Hong Kong en Singapore. Deze Chinese zeelieden waren bijna volledig gestationeerd in Liverpool. Hoe deze diverse samenstelling zich bij de SMN manifesteerde, wordt duidelijker als we de veranderingen als gevolg van de uitbrekende Tweede Wereldoorlog nader onder de loep nemen.



Chinese zeelieden worden geïnstrueerd in Liverpool, UK, Nationaal Archief / Collectie Anefo

2.3. Nederland in oorlog: ingrijpende veranderingen voor de koopvaardij

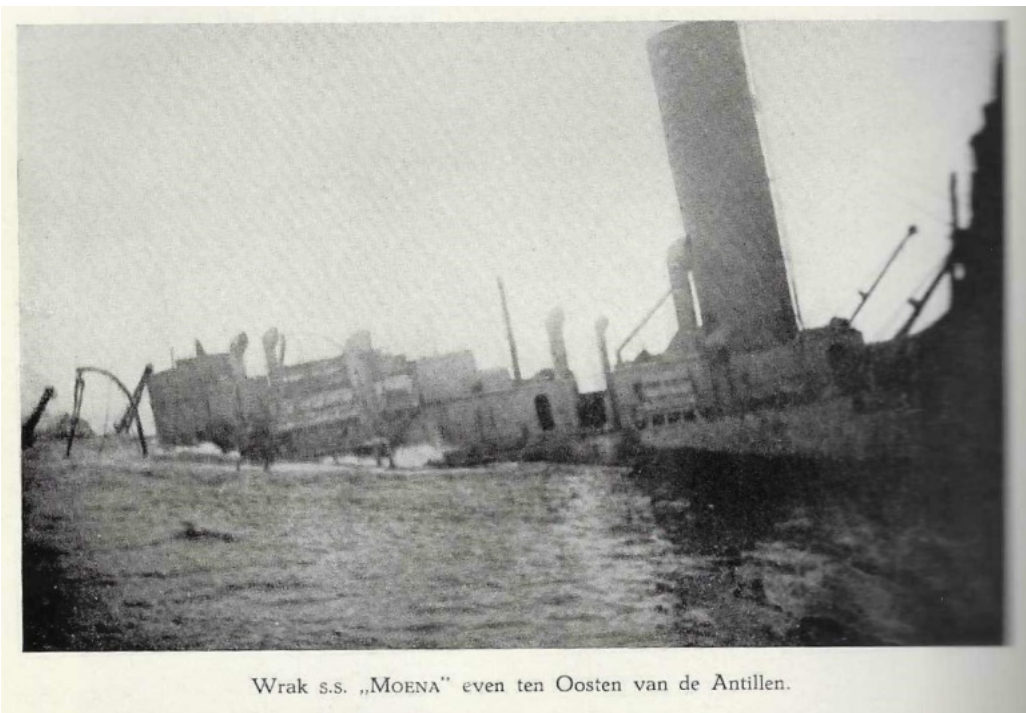
Voor de Nederlandse koopvaardij had de Tweede Wereldoorlog grote gevolgen. Tot die tijd was de positie van de Nederlandse koopvaardij zeer gunstig vanuit Nederlands economisch perspectief en was de Nederlandse koopvaardijvloot een van de grotere vloten ter wereld.²⁶ Na het uitbreken van de oorlog verlieten Koningin Wilhelmina en de nog resterende leden van het kabinet Nederland om de oversteek te maken naar Engeland, dat al in oorlog was met Duitsland.²⁷ De Nederlandse koopvaardij schepen werden ingezet voor de geallieerde

²⁵ International Encyclopedia of the First World War, <https://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/lascar> (geraadpleegd op 15 december 2022).

²⁶ A. van Dissel, e.a., *De Nederlandse Koopvaardij in oorlogstijd* (Amersfoort 2014) 12.

²⁷ Mr. A.M. Smit., *Varen, Vechten of Berechten: Nederlandse Maritieme rechtspraak op het grondgebied van Groot-Brittannië gedurende de Tweede Wereldoorlog* (Arnhem 1991) 14.

oorlogsvoering. Ook de SMN-schepen vervoerden zo onder grote risico's troepen, wapens, olie en andere grondstoffen. Met name door de Duitse U-Boten zouden veel schepen tot zinken worden gebracht.²⁸



Netherlands Shipping and Trading Committee

Nederland werd genoodzaakt bondgenoot Engeland zo goed mogelijk te steunen. Vanuit Engeland werd de Nederlandsche Scheepsvaart en Handelscommissie (NSTC, Netherlands Shipping and Trading Committee) opgericht. Dit comité had naast een adviserende taak, ook bevoegdheden om de schepen van Nederlandse reders te beheren, ladingen te sturen, onderhandelen en te onderhouden en repareren. Alle schepen waren aanvankelijk ongewapend en het personeel niet militair getraind. Maar gedurende de Tweede Wereldoorlog werden Nederlandse Koopvaardijsschepen gaandeweg beveiligd met wapens zoals luchtdoelmitrailleurs, radar- en sonar technologie, vliegtuigen en het varen in konvooverband.²⁹ De NSTC kon via de Britse *Ministry of War Transport*, wapens sturen naar de schepen ter verdediging. De schepen die in Nederlands-Indië, ook ongewapend, voeren kregen via Amerika wapens aangeleverd.³⁰ Om de gang van zaken draaiende te houden werd het dagelijks bestuur van de SMN verplaatst naar toenmalig Batavia. De kolonie Nederlands-Indië was tot de inval van Japan formeel nog vrij Nederlands grondgebied.

De administratie

Van alle bemanningsleden werden tijdens de oorlog twee dezelfde persoonskaarten opgesteld door de NSTC. De tweede kaart was bedoeld als reservekaart in geval van bijvoorbeeld bombardementen. Op de kaart stond een naam, adres, eventueel religie en ook de naam van de persoon aan wie een gedeelte van het loon werd afgedragen, rang en soms

²⁸ Stadsdorp Java-eiland, <https://www.stadsdorpjava-eiland.nl/agenda-2/4-mei-herdenking> (geraadpleegd op 30 november 2022).

²⁹ Oorlogsbronnen, <https://www.oorlogsbronnen.nl/> (geraadpleegd op 2 december 2022).

³⁰ Smit, *Varen, Vechten of Berechten*, 14- 28.

zelfs gedrag en meer.³¹ De persoonskaarten waren in twee verschillende categorieën verdeeld; 1) Nederlanders, zo'n 12.500 en 2) 'buitenlanders en onderdanen', respectievelijk 13.400 en 6000, zo'n 19.400 in totaal. De zogeheten 'buitenlanders' kregen ook een persoonskaart. De 'onderdanen', inwoners van bijvoorbeeld toenmalig Nederlands-Indië die geen Nederlandse nationaliteit bezaten, werden niettemin vaak alsnog geadmistreerd als 'buitenlander'. Ook hield de NSTC de bemanningslijsten, arbeidsvoorwaarden en andere financiële informatie bij.³²

Vaarplicht

Er waren zeelieden nodig om de scheepvaart draaiende te houden. Vanaf 6 juni 1940 werden Nederlanders en Nederlandse onderdanen dan ook per Koninklijk besluit verplicht te varen. Hiermee werden de opvarenden feitelijk dienstplichtig gesteld ondanks dat zij geen militairen waren. Er stonden strenge sancties op het breken van de vaarplicht. Wanneer men insubordinatie vertoonde, ongeoorloofd het schip verliet of weigerde werk uit te voeren, stonden daar geldboetes of gevangenisstraf op.³³ Na twee jaar werd de vaarplicht in 1942 aangescherpt. De Nederlandse overheid vorderde nu alle Nederlandse schepen ten behoeve van de oorlogsvaart en vielen daarmee direct onder de NSTC. De passagierslijnen werden opgeschort en de schepen werden vooral ingezet als transport voor bevoorrading en wapens.³⁴ Een opvallende wijziging was de aanpassing van artikel 1, waarin stond dat de vaarplicht uitsluitend gold voor 'mannelijke Nederlanders'. Tot die tijd gold de vaarplicht voor 'Nederlanders en Nederlandse onderdanen'. Om de verplichtingen niet ook op te leggen aan zeevarenden in de toenmalige kolonie Nederlands-Indië, dat inmiddels in oorlog was met Japan, werd besloten hen uit te sluiten voor verplichting. Dit betekende dat 'Nederlandse onderdanen' vanaf dat moment officieel niet vaarplichtig waren.³⁵

Het leven aan boord

De koopvaardij schepen gingen de hele wereld over en deden tientallen havenplaatsen aan. Een schip, ook vaak een "drijvend dorpje" genoemd, bestond uit divers personeel. Naast de koopvaardijcrew vele andere mensen waren er militairen van Land- en Zeemacht en in de eerste oorlogsjaren ook passagiers.³⁶ De hogere tot middelhoge functies zoals die van gezagvoerders, officieren en machinisten werden met name door Nederlanders bekleed. Het dek-, machine en civiele personeel veelal door personeel met een Indonesische, Chinese en Brits-Indiase achtergrond. Er was onderling contact, maar het diverse personeel leefden in de praktijk vrij gescheiden van elkaar. Zo memoreert oud-gezagvoerder van de SMN A.J. Graffelman hoe de officieren samen zaten in de hut en scheepssalon terwijl Javaanse bedienden hen "zwijgzaam de schotels serveren."³⁷

³¹ Van Dissel, *De Nederlandse Koopvaardij in oorlogstijd*, 29.

³² Van Dissel, *De Nederlandse Koopvaardij in oorlogstijd*, 28-29.

³³ Smit, *Varen, Vechten of Berechten*, 39.

³⁴ Smit, *Varen, Vechten of Berechten*, 29.

³⁵ *Ibidem*, 44.

³⁶ De Roever, J.W., *De Nederland in de Tweede Wereldoorlog* (Amsterdam 1951) 164.

³⁷ A.J. Graffelman, *In Konvooi* (Amsterdam 1948) 20.



*Marconist van een Nederlands koopvaardijchip geeft een bericht aan een Indonesische steward*³⁸

De Laskaren vormden met name onderdeel van dek- en machinedienst.³⁹ Zij leefden gescheiden op het achterschip inclusief een eigen kok vanwege hun islamitische achtergrond. Deze kok, oftewel “bandari” was volgens de kapitein een ware goochelaar die heerlijkste rijstschotels met de meest “adembenemende geuren” toverde.⁴⁰ De Chinese bemanning bekleedde met name de functie van olieman of stoker.

Gescheiden zeemanshuizen

Ook tijdens de oorlog voer de SMN de hele wereld nog over. Bij de havens werden schepen weer verder bevoorrad ten dienste van de oorlogsvoering, of werden verbouwingen en herstellingen verricht. De bemanning was dan tijdelijk van boord wachtend op de volgende vaart. Op plekken waar personeel tijdelijk aanmeerde, waren er voor de zeelieden zogenoemde zeemanshuizen. In Engeland werden deze recreatieruimten gescheiden naar rang en herkomst. De Nederlandse clubs en verenigingen waren doorgaans niet toegankelijk voor de destijds gecategoriseerde ‘inlandse’ zeelieden.⁴¹ Ondanks de koloniale segregatie vormden zich in de havens levendige zeemansgemeenschappen die op een eigen manieren hun levens inrichtten.

³⁸ Merchant Navy/Anefo London series Marconist van een Nederlands koopvaardijchip geeft een bericht aan een Indonesische steward, datum: 10 mei 1943, plaats: Groot-Brittannië. Schip onbekend.

³⁹ Graffelman, *In Konvooi*, 14-15.

⁴⁰ *Ibidem*, 88.

⁴¹ Van Dissel, *De Nederlandse Koopvaardij in oorlogstijd*, 170-172.



*Chinese zeelieden kletsen en roken in een Chinees hostel in Liverpool, mei 1942*⁴²

De SMN zat gedurende de Tweede Wereldoorlog krap in personeel vanwege de militaire dienst in Nederland. Aan de westkust van Amerika werden zogeheten ‘Laskarenploegen’ gehuisvest om de groeiende tekorten op te vullen.⁴³ Ook het Indonesisch personeel staakte en deserteerde naarmate de oorlog vorderde. Zo stapten in Sidney na *Pearl Harbour* december 1941 en Nederland de oorlog aan Japan had verklaard, van het welbekende hospitaalschip *De Oranje* zo’n 150 van de 230 Indonesische personeelsleden af. Zij werden bij de Australische autoriteiten als deserteur aangemeld.⁴⁴ Ook herinnert Kapitein Graffelman zich zo in zijn memoires dat er gedurende hun tijdelijk verblijf in New York “langzamerhand iets begon te broeien onder onze Javaanse bedienden. In Harlem zat een kern “ontevreden Javanen” die geïnfecteerd werden door enkele individuen van verdacht politiek allooi welke erop uit zijn de Javanen van de vloot te trekken [...]. Al onze bedienden en inlandse werkrachten staakten zo hun werkzaamheden en kwamen niet meer aan boord van het schip.“ De Amerikaanse autoriteiten pakten een aantal van hen op en deporteerde ze naar Ellis Eiland.⁴⁵

Wat de kapitein verder niet benoemt, is dat de positie van Nederland veranderde na de val van Singapore en Nederlands-Indië in maart 1942. Doordat de koloniale machtsverhoudingen wankelden, was het niet ondenkbaar dat minder Javaans personeel bereid was te varen voor de inmiddels overmeesterde kolonisator. Met deze mondiale ontwikkelingen veranderde ook de samenstelling van de koopvaardij schepen mee. Als tegenmaatregel voor het dalende personeel werden vanaf juli 1942 grotere aantallen Laskaren ingezet.⁴⁶ De inzet van Laskaren werd ook noodzakelijk door gebrek aan

⁴² Chinese zeelieden kletsen en roken in een Chinees hostel in Liverpool, mei 1942, Getty Images

⁴³ De Roever, *De Nederland in de Tweede Wereldoorlog*, 46.

⁴⁴ W. Grund, *Oranje – Een Koninklijk Schip*, (Amsterdam 2001), 213.

⁴⁵ Ibidem, 212.

⁴⁶ Van Dissel, *De Nederlandse Koopvaardij in oorlogstijd*, 127.

Nederlandse zeelieden als gevolg van de oorlog. Ook is dit terug te zien in de samenstelling van de SMN-schepen.



Indonesisch koopvaardijpersoneel in een van de havens in Groot-Brittannië ⁴⁷

2.4. Scheepsrampen op de wereldzeeën

De schepen van de SMN varen dan vaak onder de meest gevaarlijke omstandigheden, bedreigd door onderzeeërs, mijnen en vliegtuigen.⁴⁸ Tijdens de Tweede Wereldoorlog verliest de maatschappij 'Nederland' uiteindelijk 16 van de 33 schepen. Daarbij verliest zij nog een keer 8 aan hen in beheer gegeven Duitse prijsschepen die in mei 1940 door de Koninklijke Marine in Nederlands-Indië in beslag werden genomen. Deze scheepsrampen zijn geen abstracte gebeurtenissen, maar gaan over mensenlevens. Uiteindelijk komen hierbij 643 zeelieden om het leven.

Het koopvaardijpersoneel stond bijna voortdurend bloot aan de dreiging van Duitse en Japanse torpedo's en bommenwerpers. Door de oorlogsdreiging waren ook veiligheidsprotocollen ingesteld. Bijvoorbeeld om 's nachts verduisterd te varen met de kap van de motorkamer dicht. De hete walm leverde vooral bij hete tropennachten op zee veel ongemak op. Met name machinisten en lager personeel kregen geen frisse lucht.⁴⁹

Vele ontberingen op zee zoals luchtaanvallen, explosies tot bombardementen en torpedoaanvallen zouden zij allen, ongeacht rang of achtergrond, uiteindelijk ook tegemoet treden. Opeengepakt met elkaar en tussen de zieken en gewonden. Weinig drinkwater en geteisterd door het vaak woeste weer en overkomend zeewater dobberden mensen dagen

⁴⁷ Merchant Navy/Collectie Anefo London series, 10 mei 1943.

⁴⁸ Mulder, *De eeuw van de Nederland*, 50.

⁴⁹ Van Dissel, *De Nederlandse Koopvaardij in oorlogstijd*, 109.

en soms weken reddeloos op zee. Het was dan ook überhaupt verwonderlijk dat mensen hebben weten te vluchten in reddingsboten of vloten. Met name de Europese bemanningsleden die in Indonesië na een ramp voet aan wal zetten, belandden ook in Japanse kampen. Veel foto's van de rampen of de reddingsboten zijn logischerwijs niet gemaakt. De zeldzame foto's van overlevenden zoals die van de ramp op de Poelau Bras schetsen wel een sprekend beeld. Samen met het zogeheten '*Rampenboek*' met daarin de scheepsrampverslagen uit het SMN-archief geven ze inzicht in het leven aan boord en het verloop van de rampen. Hoe verliepen dergelijke rampen en wie raakten hierbij met name betrokken? Enkele voorbeelden maken deze gebeurtenissen invoelbaar.

Scheepsramp op de S.S. Mendanau

Op 30 juni 1942 verlaat het schip de S.S. Mendanau de haven van New York, beladen met oorlogsmateriaal. De Mendanau was een Duits prijschip dat niet in konvooiverband voer, hetgeen een extra risico vormde. Midden op de Atlantische oceaan wordt het schip dan ook op 9 augustus getorpedeerd door een Duitse U-boot en tot zinken gebracht. Na de eerste explosie waren alle reddingsboten vernield, waardoor de bemanning na de tweede explosie te water raakte en zich moest redden met vloten en drijvend puin. Een half gezonken motorboot dreef rond na de ramp en een paar bemanningsleden wisten deze aan de praat te krijgen. Verder zijn er zeven drijvende vloten met daarop vierendertig Brits-Indiase Laskaren en één Engelsman. De motorboot, waar onder andere de kapitein zich bevindt, zet koers om de kust te bereiken. Het weer is slecht en nachten zijn ijskoud.⁵⁰

Op 15 augustus weten ze land te bereiken. In Cape Mount worden ze verzorgd. De overige vloten zijn gesignaleerd door een Clipper (vliegtuig), het water bleek echter te ruw om een reddingspoging te ondernemen. Er worden verschillende pogingen gedaan om de vloten op te sporen, maar blijken te vergeefs. Van de vijfendertig opvarenden wordt nooit meer iets vernomen. In totaal komen bij de scheepsramp zesenzestig opvarenden om, eenendertig mensen toen het schip getorpedeerd werd en vijfendertig mensen op de vloten.⁵¹

Poelau Bras

Het zinken van de Poelau Bras is lang gehuld in mysterie. Volgens een getuige verliet het schip de haven van Cilacap (koloniale spelling Tjilatjap) op 27 februari 1942, om daarna nooit meer gezien te worden. Men denkt dat het schip onderweg is aangevallen door 'vijandige vliegtuigen' en zo ten onder is gegaan. Volgens een paar getuigen zou er op 30 november 1942 een bericht voor Bandung door Tokio zijn omgeroepen. Een zekere kapitein Gerard Bozuwa van een ander schip zou zwaargewond in Tokio zijn. Het vermoeden was dat deze kapitein zijn eigen schip waarschijnlijk had verlaten om per Poelau Bras te evacueren. Het bericht zou gezegd hebben: "I, Gerard Bozuwa, born 1891, Captain of the Dutch Navy, have been captured by the Japanese on a vessel which on the departure from Java was bombed by Japanese planes. The Japanese saved my life and I am not wounded. As a prisoner of war I am now doing some gardening on a small cattle station in a nice climate." Weer verdere berichten geven aan dat de Poelau Bras is gezonken door

⁵⁰ Nationaal archief, 2.20.23 Inventaris van het archief van de Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN), (1853) 1870-1972 (1973), 466. *Het Rampenboek*. (Evenementen aan schepen, welke het verlies dezer schepen ten gevolge heeft gehad, 1940-1945).

⁵¹ Ibidem.

bombardementen van Japanse vliegtuigen. Hierbij zouden tweehonderdvijftig opvarenden om het leven zijn gekomen. Overlevenden bereikten Sumatra per vlot waarvan een deel gevangen werd genomen door het Japanse leger om vervolgens naar Singapore afgevoerd te worden. Er worden berichten ontvangen van overlevenden die in Japanse krijgsgevangenkampen zouden zitten. Dit blijkt na de oorlog ook daadwerkelijk het geval te zijn geweest. Verschillende mensen komen thuis na jarenlang gevangenschap in Japanse kampen.⁵²

Uit verhalen van de overlevenden bleek dat ze inderdaad waren aangevallen door Japanse gevechtsvliegtuigen. De bombardementen waren zo heftig dat meerdere reddingsboten werden vernietigd en mensen in paniek overboord sprongen. Er breken grote branden uit en het schip zinkt snel. De schatting is nu dat er tweehonderdzestig opvarenden waren, waar zich naast medewerkers ook passagiers bevonden. Honderdzestien mensen weten de reddingsboten uiteindelijk te bereiken. Ze zitten dagen op zee, waarna ze aankomen op Sumatra. Daar worden velen gevangengenomen door de Japanners en naar verschillende kampen gebracht.⁵³



*Reddingsboot M.S. Poelau Bras, in Kroe, Sumatra, 12 maart 1942.*⁵⁴

Overleven op vloten

Het overleven op een vlot is zowel fysiek als geestelijk erg zwaar. Zo ook op de Bintang. Het is 27 oktober 1942 als de Bintang Kaapstad vol met piekijzer en Brits-Indische producten de haven verlaat. De Bintang vaart zonder konvooiverband. In de nacht van 21 november wordt het schip geraakt door twee torpedo's en het zinkt in slecht drie minuten tijd. Het schip gaat zo snel ten onder dat geen enkel bemanningslid een reddingsboot of vlot kan bereiken. Het

⁵² Ibidem.

⁵³ Poelau-Bras, <https://www.poelau-bras.nl/de-ramp> geraadpleegd op 14 januari 2023.

⁵⁴ De Roever, *De Nederland in de Tweede Wereldoorlog, 169-170*. Foto via website van de zoon van de fotograaf. <https://www.poelau-bras.nl/documentatie/fotos-en-tekeningen>.

schip verdween volgens overlevenden 'letterlijk onder hun voeten vandaan'. Bemanningsleden wisten uiteindelijk zwemmend de reddingsvloten te bereiken. Daar moesten ze zien te overleven op regenwater en een klein dagelijks rantsoen. Veel opvarenden lijdten aan zweren aan de benen en andere lichaamsdelen of andere verwondingen. In totaal zijn er vijf vloten. De overlevenden proberen bij elkaar te blijven, maar de vloten raken toch uit elkaars zicht door sterke wind. Na tweeëntwintig dagen op zee wordt één van de vloten opgepikt door het Amerikaanse schip Black Point, later blijken ook de andere vloten te zijn opgepikt. In totaal gaan er eenentwintig mensenlevens verloren.⁵⁵



Indonesische bemanning op een koopvaardijship⁵⁶

Achtergelaten

Opvallend is dat er na de scheepsramp met de Mendanau tientallen Laskaren op vloten waren achtergelaten. Volgens de scheepsrampverslagen was dit om middels de motorboot spoedig aan wal hulp te vragen zodat allen gered konden worden. Hoewel er geen reden is om hieraan te twijfelen, rijst de vraag waarom alle overgebleven Laskaren juist op deze vloten dobberden terwijl de Europese bemanning in een motorboot zat.⁵⁷ Een ander illustratief voorbeeld waarbij Laskaren en Javanen aan hun lot werden overgelaten, is de ramp de Madoera, 23 februari 1943. Na een Duitse torpedo-aanval redde de duikbootcommandant van één van de reddingsboten alleen de Europeanen en maakte hen krijgsgevangenen. Voor de tientallen Laskaren en Javanen zeiden de Duitsers zogenaamd geen plaats te hebben.⁵⁸ In Het Rampenboek staat aanvullend dat onder deze achtergelaten mensen, zich echter ook de als 'Nederlander' geregistreerde man F. Spits Warners bevond.

⁵⁵ Nationaal archief, 2.20.23 Inventaris van het archief van de Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN), (1853) 1870-1972 (1973), 466. *Het Rampenboek*. (Evenementen aan schepen, welke het verlies dezer schepen ten gevolge heeft gehad, 1940-1945).

⁵⁶ Merchant Navy/Collectie Anefo London series, 10 mei 1943.

⁵⁷ Oorlogsbronnen, <https://www.oorlogsbronnen.nl/thema/Scheepsramp%20Mendanau> (geraadpleegd op 30 november 2022).

⁵⁸ De Roever, *De Nederland in de Tweede Wereldoorlog*, 230.

De 5^e machinist werd samen “met alle kleurlingen achtergelaten.”⁵⁹ Wat in het Herdenkingsboek of het scheepsverslag niet naar voren komt, is de reden waarom Spits Warners – of Spits Warnars volgens de OGS – door de Duitsers niet is meegenomen terwijl de anderen juist vanwege hun Europese status aan boord werden gehaald. Waarom werd hij gezien het gegeven dat hij Nederlander was, niet ook als Europees krijgsgevangene gezien? Dat hij ook werd achtergelaten, versterkt het vermoeden dat hij mogelijk een Indische Nederlander van gemengde komaf was. In dat geval zou een eventuele donkerdere huidskleur een rol kunnen hebben gespeeld in de beslissing van de Duitse commandant hem net als de Laskaren en Javanen te beschouwen als niet-Europees. Navraag bij de Indische Genealogische Vereniging, die enkele familiearchieven heeft gevonden, versterkt dit vermoeden.⁶⁰ Diepgravend onderzoek via bijvoorbeeld de Indische Genealogische Vereniging, de nabestaanden en andere archieven in Indonesië zou hierover uitsluitel kunnen bieden. Feit is dat Spits Warners, of Spits Warnars, samen met de Javaanse en Laskaarse bemanning op zee aan het lot werden overgelaten en dat van hen nooit meer iets vernomen is.⁶¹

Verhoudingen aan boord

De kapiteinsverhalen en verslagen bieden een waardevolle bron van informatie en inzicht in de onderlinge verhoudingen aan boord van een schip. Welk beeld komt naar voren, bezien vanuit de lens van deze getuigenissen? Opvallend is dat er over de Laskaren en Chinese bemanning vaak in weinig positieve zin wordt geschreven. Op enkele uitzonderingen na, blijken “Chinese en Laskaren bemanningen niet opgewassen tegen de oorlogvoering”. De “schreeuwende Laskaren die reeds in de sloepen zitten” zouden sterk in contrast staan ten opzichte van de “Europese bemanning [die] geen spoor van paniek vertoont.”⁶²

Ook in zijn dagboek memoreert oud-SMN gezagvoerder Graffelman aan “onbetrouwbare en onvakkundige Chinezen” terwijl de Nederlanders ‘met het Hollands Zeemansbloed in de aderen [...] je niet in de steek laten.’⁶³ De verschillende verslagen van Het Rampenboek weerspiegelen eenzelfde tendens. De niet-Europese bemanning wordt vaak omschreven als ‘onkundig’ en ‘onvoorspelbaar’. Zo wordt in het rampverslag van de S.S. Mangkalihat gesteld dat ‘door het ondeskundig vieren van SB-boten door de Laskaarse bemanning de sloep vol water [raakte]’.⁶⁴ Oud-SMN kapitein Graffelman stelt in zijn memoires dat vele ongelukken met de reddingssloepen zelfs ook werden veroorzaakt door de “onervaren en zenuwachtige Lascarenbemanning”.⁶⁵ Er is niet met zekerheid te stellen of dit een breed gedragen oordeel was. In de bestaande Nederlandse literatuur wordt er verder niet veel over de Chinese en Laskaarse bemanning geschreven. Het zou daarnaast interessant en relevant zijn om te onderzoeken of er bestaande (internationale) bronnen zijn opgetekend vanuit de Chinese en

⁵⁹ Nationaal archief, 2.20.23 Inventaris van het archief van de Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN), (1853) 1870-1972 (1973), 466. *Het Rampenboek*. (Evenementen aan schepen, welke het verlies dezer schepen ten gevolge heeft gehad, 1940-1945).

⁶⁰ Dr. Maarten Fornerod, verbonden aan de IGV stelt in zijn verkenning van de archieven dat de bronnen erop wijzen dat de familie Spits Warnars Indo Europees is.

⁶¹ De Roever, *De Nederland in de Tweede Wereldoorlog*, 230.

⁶² De Roever, *De Nederland in de Tweede Wereldoorlog*, 210.

⁶³ Graffelman, *In Konvooi*, 123.

⁶⁴ Nationaal archief, 2.20.23 Inventaris van het archief van de Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN), (1853) 1870-1972 (1973), 466. *Het Rampenboek*. (Evenementen aan schepen, welke het verlies dezer schepen ten gevolge heeft gehad, 1940-1945).

⁶⁵ Graffelman, *In Konvooi*, 241.

Laskaarse bemanning. Dit zodat niet alleen *over* hen wordt gesproken, maar zij zelf onderdeel zijn van een meerzijdig verhaal.



Laskaarse bemanning aan het werk op een koopvaardijship, Getty Images

Over de Indonesische bemanning schrijft De Roever dat “de Javaanse bedienden [...] trouw op hun post blijven bij zwaar gevecht.”⁶⁶ Dit is uiteraard beschouwd vanuit één perspectief. In hoeverre dit ook het perspectief van de Javaanse bemanning zelf vertegenwoordigt, wordt uit de geraadpleegde bronnen niet bekend. Getuigenverslagen van Javaanse en Madurese bemanningsleden zouden dit verhaal completer kunnen maken.

In de verslagen zijn ook verhalen te lezen van onderlinge solidariteit. Of je nu Nederlands, Indonesisch of Brits was, van gezagvoerder tot topaz: de ramp raakte iedereen. Het kwam ook voor dat juist de kapitein het leven liet terwijl anderen overleefden, zoals bij de M.S. Bintang en de S.S. Kentar. Dat de diverse bemanning elkaar juist ook vaak hielp is terug te lezen in Het Rampenboek. Zoals op de S.S. Salabangka, die op 1 juni 1943 tot zinken werd gebracht. Toen de bemanning eenmaal opgepikt werd door de sleepboot Masterfull, moest de sleepboot met de ankers van de Salabangka verbonden worden. 2^e Stuurman J.M. Sanders bood zich vrijwillig aan. Er was een hoge deining en ook waren er haaien gesignaleerd. Toch heeft Sanders getracht, de lijn met het anker te verbinden, in samenwerking met de rest van de opvarende bemanning.

Als een schip na een hevige aanval ten onderging, was iedereen betrokken. De zee zelf kent weliswaar geen koloniale hiërarchie, maar een aanval raakten vaak vooral direct het

⁶⁶ Ibidem,45.

machinekamerpersoneel, de vele machinisten, stokers en oliemannen. De slachtofferlijsten weerspiegelt dit. Bij de torpedoaanvallen blijft hun post immers diep onder het schip en wisten zij vaak ternauwernood uit deze ruimte te komen. Op de SMN-schepen Mendanau, Sembilangan, Sembilan, Magkalihat en de Madoera zien we dat vele matrozen, oliemannen, stokers, bedienden, alsook vele machinisten en kanonnières het leven lieten.⁶⁷

De geraadpleegde literatuur over de rampen is geschreven vanuit een selectief en hiërarchisch perspectief waarbij koloniale verhoudingen ook een rol hebben gespeeld. Zo geeft Het Rampenboek alleen inzicht in de perspectieven van de Kapiteins of hogere rangen aan en worden ook vaak uitsluitend de Europese bemanningsleden bedankt voor hun diensten. Of naast de gezagvoerders de rest van de Nederlandse bemanning ook hetzelfde dacht, is niet zomaar vast te stellen. Het is een selectieve weergave geschreven door met name hogere functionarissen, wit, mannelijk en Nederland-centrisch. Om een completer beeld te kunnen schetsen, is het daarom essentieel om nader onderzoek te doen naar perspectieven vanuit zowel verschillende rangen als achtergronden voor een meerstemmig verhaal.



3. Namen en getallen een gezicht

De podcastserie *Amsterdam op Stoom* citeert een passage uit het allerlaatste personeelsblad van de SMN: *“Hoe diep deze oorlog ons heeft getroffen getuigt het verlies van 643 personeelsleden gedurende deze jaren en ons monument waarin 320 namen van ons vast personeel zijn gegrift.”* Hiermee werd het vermoeden van de podcastmaker bevestigd en het raadsel opgelost: het vaste personeel betrof “allemaal Nederlanders die op het monument vermeld stonden. De namen van de medewerkers die geen vaste aanstelling hadden gehad, maar wel bij de maatschappij bekend waren geweest, stonden niet op het monument.”⁶⁸ Geen onlogische conclusie als het nota bene een uitspraak van een SMN-medewerker zelf is geweest. Het is ook een stellige uitspraak die het verdient om nader onderzocht te worden. Want hoe zit het nu precies met de aantallen en de namen achter de getallen? En waarom staan juist die mensen op het monument?

3.1. De administratie: van aantallen tot getallen

De namen op het monument staan voor de personeelsleden van de SMN die zijn omgekomen tijdens de Tweede Wereldoorlog. Op het monument staan in totaal 255 namen, daarnaast 65 namen gecategoriseerd als Indonesisch. Over het exacte aantal zeevaarders van de SMN dat is omgekomen tijdens de Tweede Wereldoorlog, blijken de bronnen en

⁶⁷ Ibidem, 397-419.

⁶⁸ Aflevering 6 van Amsterdam op Stoom, <https://shows.acast.com/amsterdam-op-stoom/episodes/het-einde-van-een-tijdperk> (geraadpleegd op 11 november 2022).

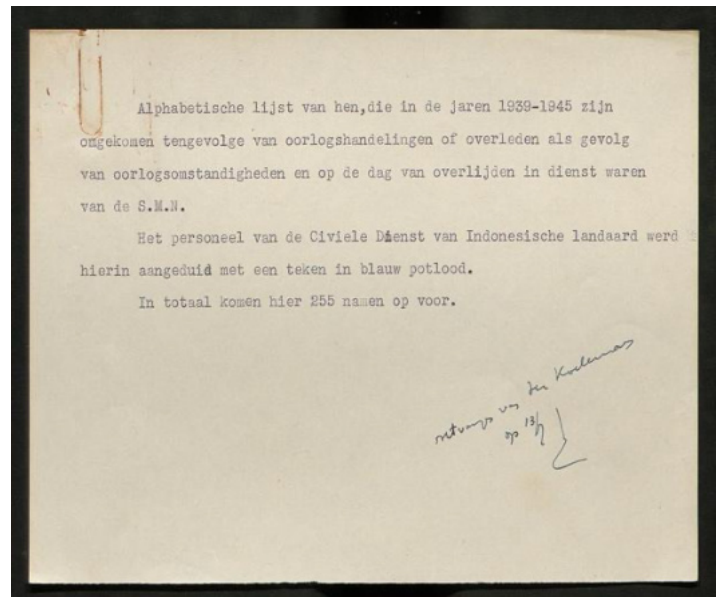
archieven te verschillen. De genoemde aantallen in zowel literatuur als het archiefmateriaal komen niet altijd overeen.

In het boek van A.J.J. Mulder *De eeuw van de Nederland* stelt Mulder bijvoorbeeld dat er door directe oorlogshandelingen 611 personeelsleden om het leven kwamen. Onder hen 511 zeelieden: 189 Nederlanders, 58 Javanen en Madoerezen en 304 zeelieden van “andere afkomsten” zoals Brits-Indië.⁶⁹ *Het Parool* stelt echter dat er 643 zeelieden in totaal zouden zijn omgekomen. Op het monument zelf zouden er ‘321 namen, waarvan 65 Indonesiërs’ staan.⁷⁰ Ook het aantal op het monument verschilt. Vaak 321, maar ook 320 wordt genoemd.

Welke bronnen zouden het meest waarheidsgetrouwe beeld kunnen schetsen van de daadwerkelijke cijfers?

SMN Herdenkingsboek

In 1951 publiceert de SMN hun officiële herdenkingsboek *De Nederland in de Tweede Wereldoorlog* geschreven door J.W. de Roever, oud-inspecteur en chef etablissement in Indonesië. De Roever deed voor de juiste persoonsgegevens een beroep op de SMN Inspectie, de Technische Dienst en Arbeidszaken.⁷¹ Achterin staan alle namen van de 643 gevallen slachtoffers uitgeschreven. De originele bronnen waarop dit is gebaseerd wordt echter nergens vermeld.



SMN Archief

Om dit te achterhalen is het SMN Archief dat in beheer is van het Nationaal Archief Den Haag geraadpleegd. De originele archieflijsten bevatten de namen van de slachtoffers die in aanmerking kwamen voor het herdenkingsmonument.

Het archiefstuk wordt begeleid met een voorblad: “Alfabetische lijst van hen, die in de jaren 1939-1945 zijn omgekomen ten gevolge van oorlogshandelingen of overleden als gevolg van oorlogsomstandigheden en op de dag van overlijden in dienst waren van de SMN. Het personeel van de civiele dienst van Indonesische landaard werd hierin aangeduid met een teken in blauw potlood. In totaal komen hier 255 namen op voor.”⁷²

De 255 uit de lijst corresponderen inderdaad met de genoemde mensen op het monument. Ook zijn deze mensen in het officiële SMN Herdenkingsboek te vinden. Van de Indonesische

⁶⁹ Mulder, *De eeuw van de Nederland*, 54.

⁷⁰ ‘Monument voor gevallen van Mij. Nederland te Amsterdam onthuld’ in *Het Parool* (mei, 1950). <https://www.delpher.nl/nl/kranten/view?coll=ddd&identificer=ABCDDD:010829320:mpeg21:a0200> (geraadpleegd op 1 december 2022).

⁷¹ De Roever, *De Nederland in de Tweede Wereldoorlog*, XIV.

⁷² Nationaal archief, 2.20.23 Inventaris van het archief van de Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN), (1853) 1870-1972 (1973), 486 Foto's van het monument op de Javakade, alsmede 2 dossiers aantekeningen.

civiele dienst komen niet alle namen overeen. In totaal zijn er minder Indonesisch gemarkeerde personen dan de 65 die op het monument staan. Verder valt op dat op deze lijst ook andere namen staan die niet op het monument zijn gekomen. Hoe degene die destijds deze lijsten heeft samengesteld tot deze personen en aantallen gekomen is, wordt niet duidelijk.

3.2. De mensen achter de cijfers

Duidelijk is in elk geval dat het monument in totaal 320 namen telt terwijl in het officiële SMN Herdenkingsboek 643 slachtoffers staan.

65 Indonesische slachtoffers

Op het monument staan de 65 Indonesische namen apart vermeld. Waarschijnlijk heeft dit te maken met het feit dat zij onderdeel waren van de civiele dienst en dit ook administratief gescheiden was van het overige personeel aan boord. Het merendeel is Javaans, maar enkelen kunnen ook Sumatraans of Madurees zijn.⁷³ Zij hadden overwegend bediende als functie. Van de 66 namen in het herdenkingsboek komen in totaal 63 overeen met het herdenkingsboek. De twee namen Saian en Martalie die wel op het monument staan, staan niet in het herdenkingsboek. Ook zijn er namen in het herdenkingsboek die niet op het monument staan zoals Adie en Matsapoean. Ook enkelen die alleen in het uitgetypte lijstje van het SMN-archief staan, zoals Djoekie. In het SMN-archief staat bij Adie dat ie is vermoord, Djoekie door zelfdoding om het leven kwam en Matsapoean verdronken nadat hij bij de jacht op een kip overboord sloeg. Mogelijk werden zij niet als oorlogsslachtoffer gezien. Adanan was vermoedelijk van een andere rederij (Rotterdamse Lloyd).

Adanan	Bediende	ex R.L.?
Adie	id.	vermoord
Djoekie	id.	zelfmoord
Matsapoean	id	verdronken; bij jacht op een kip over over boord geraakt.

Passage uit de originele lijsten van het SMN-archief⁷⁴

Ook Matalie staat maar één keer op het monument terwijl er twee waren omgekomen op de Madoera. Mogelijk is de naam Martalie, die ook niet in de erelijsten, noch op de OGS en Oorlogsbronnen voorkomt, een misspelling van die tweede Matalie uit het Herdenkingsboek. Spelling die in de bronnen onderling verschillen, komt vaker voor. Zoals een Javaanse bediende die in de scheepsrampverslagen Kabanie, maar vervolgens in de SMN-lijst en op het monument Rabanie wordt genoemd.

⁷³ Mailcontact met historicus Ron Habiboe, gespecialiseerd in Molukse geschiedenis, 23 december 2022.

⁷⁴ Nationaal archief, 2.20.23 Inventaris van het archief van de Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN), (1853) 1870-1972 (1973), 486 Foto's van het monument op de Javakade, alsmede 2 dossiers aantekeningen.

Kabanie

Rabanio

RABANIE

Van links naar rechts: in het rampenboek met scheepsverslagen, de uitgetypte lijsten, de naam op het monument

Ook is de vraag welke spelling nu juist is van R.S. Kertapati. In de online OGS-database, *Het Rampenboek* en op het monument staat het anders dan op zijn eigen persoonskaart in de koopvaardijdatabase van Oorlogsbronnen. Hierin is de spelling Kertopatti. Ook staat bij diens nationaliteit 'Ned' terwijl in het scheepsverslag 'Indonesiër' staat. Bij de OGS is ook de spelling R.S. Kertapati aangehouden, maar staat weer een andere overlijdensdatum.⁷⁵ Van welke bron kan nu precies worden uitgegaan?

NAME <i>KERTOPATTI</i>		ADD. IN <i>MOLL. JAVA</i>		RELIGION <i>R.A.</i>	No. <i>202076</i>			
<i>RADEH S.</i>		<i>TJIGOELING - MADJENANG</i>		CIVIC STATUS <i>ENGEN.</i>	MODEL A IN BOC	ORG. COMPANY		
<i>MADJENANG BORN 20-12-19</i>		<i>BANJOEMAS</i>		No. <i>34</i>	No. <i>71</i>			
DO NOT WRITE ON THIS CARD - PLEASE ATTACH A SEPARATE SLIP WITH YOUR SUGGESTED CORRECTIONS								
NEXT OF KIN <i>Mr. RADEH SARDJONO</i>		TICKET	NATIONALITY <i>Ned.</i>	PENSION <i>? ?</i>		FROZEN ALLOTMENT L. PER.		
<i>(a.z.B)</i>			LONG VOY. ALLOWANCE <i>10.5.1-10.42</i>	EMPLOYEE	EMPLOYER	BENEFICIARY		
SHIP	COMP.	FROM	TO	ENGAGED AS	WAGES	PERC.	CONDUCT	REMARKS AND SHORE ADDRESS
<i>TARAKAN</i>	<i>NED.</i>	<i>20.5.41</i>	<i>27.5.41</i>	<i>ll. elect.</i>	<i>50</i>			
			<i>27.5.41</i>					
<i>TAWALI</i>		<i>28.7.41</i>	<i>16.8.41</i>	<i>"</i>	<i>50</i>			
			<i>16.8.41</i>					
<i>MANOERAIK</i>		<i>18.8.41</i>	<i>24.9.41</i>	<i>"</i>	<i>50</i>			
<i>MANAKALINAT</i>	<i>"</i>	<i>25.9.41</i>	<i>30.9.42</i>	<i>"</i>	<i>50</i>			
<i>"</i>	<i>"</i>	<i>1-10-42</i>	<i>"</i>	<i>"</i>	<i>90</i>			<i>(cable from Durban 7.8.43 was lost. Probably drowned.</i>

Officiële koopvaardijkaart van R.S. Kertopatti ⁷⁶

255 Nederlanders?

Naast de enkele tientallen Indonesische slachtoffers zouden voor de rest alleen Nederlanders op het monument staan. Dit klopt niet helemaal als we nader inzoomen op de personen. Hoewel uit archief- en literatuuronderzoek is bevestigd dat het merendeel Nederlands is, zijn er ook slachtoffers met een andere nationaliteit zoals de Estlandse J. Ase

⁷⁵ Oorlogsbronnen, https://www.oorlogsbronnen.nl/tijdlijn/Raden-S.-Kertopatti/78/159_2526-0195 (geraadpleegd op 3 januari 2023).

⁷⁶ Oorlogsbronnen, https://www.oorlogsbronnen.nl/tijdlijn/Raden-S.-Kertopatti/78/159_2526-0195 (geraadpleegd op 3 januari 2023).

of de Indonesiër A. Soemarmo en de Chinese Lie Toeng Sen. Laatstgenoemde is in Het Rampenboek gecategoriseerd als 'Chinees' en ook in de Oorlogsbronnen database staat bij zijn geboorteplaats 'China' vermeld.⁷⁷ Op zijn koopvaardijkaart staat echter nationaliteit 'Nederlands'. Een mogelijkheid is dat 'Chinees of Chinezen' in Het Rampenboek de aanduiding was van een volk, niet van hun staatkundige situatie. In de bronnen lijkt niet altijd rekening te zijn gehouden met het onderscheid tussen Brits of Nederlands onderdaanschap en nationaliteit. Zo waren de Chinezen in Indonesië, toen nog Nederlands-Indië, veelal formeel Nederlands onderdaan, niet-Nederlander, dat wil zeggen Nederlands onderdaan zonder de Nederlandse nationaliteit. Daarnaast hadden zij de Chinese nationaliteit. Tegelijkertijd kon er ook sprake zijn van 'gelijkgesteld aan de Nederlanders' een status die personen in de kolonie, die geen Nederlanders waren onder bepaalde voorwaarden konden verkrijgen en hen een gelijke rechtspositie met Europeanen gaf. Door die gelijke rechtspositie kregen zij in Nederlands-Indië dezelfde rechten als Europeanen, zonder dat zij daarmee de Nederlandse nationaliteit verkregen. In dat geval was het, hoewel erg zeldzaam, mogelijk dat de persoon ook een Nederlandse nationaliteit kon krijgen.⁷⁸ Th. H. Que staat in Het Rampenboek als 'Indonesiër'. Verder is online niets over hem te vinden. Mogelijk was ook hij gelijkgesteld aangezien Que onder de gelijkgestelden een veelvoorkomende naam was.⁷⁹ De familienaam Que komt hoofdzakelijk voor buiten Java, zoals in Manado, Ambon en Ternate. Que wordt hetzelfde uitgesproken als Kwee, een familienaam die met name op Java werd gebruikt.⁸⁰

Daarnaast zijn onder de 255 slachtoffers namen van mensen die weliswaar de Nederlandse nationaliteit zouden kunnen hebben gehad, of aan de Europeanen gelijkgesteld, maar wortels hadden in bijvoorbeeld de Molukken of Manado. Zoals A. Titaheluw, J. Wurara, M. Hukum, A. Latuperissa en F.M. Sopaheluwakan.⁸¹ Ook de uit Borneo afkomstige Achmad Soemarmo staat niet apart in de lijst met Indonesisch personeel gecategoriseerd terwijl hij dit waarschijnlijk wel was. Op zijn persoonskaart stond bij nationaliteit 'Dutch East Indies', hetgeen mogelijk verwijst naar de geografische duiding in plaats van zijn nationaliteit.⁸² Dat hij niet bij de andere Indonesische slachtoffers staat, kan te maken hebben gehad met zijn rang: hij was 4^e stuurman en niet onderdeel van de civiele dienst. Soemarmo is ruim na de bevrijding in juni 1946 overleden. In het Herdenkingsboek staat hij in de lijst gecategoriseerd onder 'Zeelieden overleden gedurende de oorlogsjaren of in de eerste tijd na de bevrijding ten gevolge van een ongeval of als gevolg van een ziekte'. Waarom hij op het monument terecht is gekomen, wordt uit de bronnen niet duidelijk. Al de bovengenoemde mensen staan op het monument. Mogelijk woog het criterium 'in dienst' zwaarder dan de exacte nationaliteit of datum van overlijden.

⁷⁷ Oorlogsbronnen, <https://www.oorlogsbronnen.nl/tijdlijn/Lie-Toeng-Sen/02/94498> (geraadpleegd op 18 december 2022).

⁷⁸ Uit Patricia Tjook Liem, 'De rechtspositie van de verschillende bevolkingsgroepen in Indië tot 1942', via: http://www.tongtong.nl/indische-school/contentdownloads/tjook_09web.pdf en gesprek 19 december 2022 met Mr. Dr. Patricia Tjook-Liem, gespecialiseerd in de staatkundige rechtsposities in voormalig Nederlands-Indië met een specialisatie in de positie van de Chinezen.

⁷⁹ Zie onder 'Que' de lange lijst met mensen van Chinese afkomst uit voormalig Nederlands-Indië. Naturalisaties & Gelijkstellingen, https://naturalisaties.decalongne.nl/index.php?tablename=naturalisaties&function=search&execute_search=1&search_from_filter=1 (geraadpleegd op 23 december 2022).

⁸⁰ Mailwisseling met Mr. Dr. Patricia Tjook-Liem.

⁸¹ Mailcontact met historicus Ron Habiboe, gespecialiseerd in Molukse geschiedenis.

⁸² TongTong, http://www.tongtong.nl/indische-school/contentdownloads/tjook_09web.pdf (geraadpleegd op 28 december 2022).

NAME: SOENARMO		ADD. IN HOLL. RIQUW		RELIGION: MOHAMMEDAN	No. 284100			
A. CHMAD		GOLDMANSSTR. 13		CIVIC STATUS: ONGEHUWD	MODEL A IN BOEK: No. 16			
BONTIARAK BORN 12-2-22		TANDJONG PINANG		ONE COMPANY No. 40.				
NEXT OF KIN: OUDERS		TICKET OR OCCUPATION: 9110	NATIONALITY: DUTCH	ALLOTMENT: FL. 15 PER MAAND				
		LONGSERV. ALLOWANCE: 24		BENEFICIARY OUDERS: ADAES TIE BOVEN				
SHIP	COMP.	FROM	TO	ENGAGED AS	WAGES	PERC.	CONDUCT	REMARKS AND SHORE ADDRESS
SALAWATI	NEE	10-2-40 5.0.41 12.02 23.3.43 4.1.44	5.8.41 23.3.43	APPC.	FL. 50			NO. 3. ASHORE. Case No. 10/192 Hofst. N.Y. ask. Brooklyn, N.York (NY) for 9.4.43 stay of. Declared unfit for use as crew member of the bar.

De persoonskaart van Achmad Soemarmo

Vanuit de originele lijsten uit het archief kan verder ook niet worden opgemaakt op basis waarvan mensen op het monument kwamen. Olieman G.M.C. Hoenson zou zo eerst niet op het monument komen, en is er uiteindelijk wel op gekomen. Gezien de oorzaak van zijn overlijden, lijkt het erop dat het criterium 'oorlogshandelingen op zee of waar ook aan de wal hun leven voor onze vrijheid hebben gegeven' niet altijd een harde eis was.

G.M.C. Hoenson ✓ Olieman 26/8'45 te New-York overleden (longkanker)

F.J. Vleeming
P. Vooy's
H.W. de Vries
J. van Waateringe
P.C. Wagenaar
J. Wallenburg
J.L. Weermeier
H. van der Weg
Mej. Pieterella de Weger *weglaten?*
J.D. van der Weyden
D.W. Wiersma
A. van Winterswijk
A. Witte
J.F. Wolf
W. Wolf
W. Woonink
W.A. Wygengangs

Vrouw

Naast deze diversiteit aan nationaliteiten is opvallend dat het monument één vrouw gedenkt terwijl er overwegend wordt gesproken over de 'zeemannen' die hun leven lieten. Ook toenmalig SMN-directielid sprak tijdens de onthulling over 'mannen' die worden geëerd.⁸³ Over hofmeester Pieterella de Weger is verder niet veel bekend. Interessant is dat werd overwogen De Weger "weg te laten". Waarom wordt niet duidelijk. Wel staat zij op het monument. Wie zij was, wordt verder ook niet bekend.

De 323 andere personeelsleden

Volgens de optelsom en bronnen zouden er dan nog 323 mensen volgens het herdenkingsboek zijn omgekomen. Zijn zij slachtoffers uit voornamelijk Nederlands-Indië en Brits-Indië? Zoals in voorgaande stuk naar voren komt, zijn bijna alle namen van het Indonesisch personeel genoemd. Van de overige 255 personen op het monument valt op dat hier inderdaad geen (Brits-)Indiase slachtoffers bij staan.

⁸³ Onthulling van monument op de Javakade in SMN Nieuws 4^e jaargang, no.6 (1950) 78

21 Nederlanders

Ook opvallend is dat er op deze lijst 21 Nederlanders staan die wel in het herdenkingsboek staan, maar niet op het monument terug te vinden zijn. Bijvoorbeeld de Nederlandse stuurman A.J. Meeues. Volgens de administratie van de Oorlogsgravenstichting was hij in dienst van de SMN.⁸⁴

Left page (Letter):

Aan de Oorlogsgravenstichting,
Bankplein 5,
1a-Gravenhage.

1a-Gravenhage, 6 mei 1956.

Betreft: Toezending formulier
Oorlogsgravenstichting.

Hierbij zend ik U het formulier van Uw Stichting terug. Helaas kan ik de vragen op bovenbedoeld formulier gesteld, niet beantwoorden. Op 16 november (het kan ook 17 of 18 november zijn geweest) van het jaar 1944 heeft mijn broer (A.J. Meeues) zich door over de IJssel bij Bruggelen te wemmen, zich bij de Amerikaanse en Engelse lagere willen voegen, die daar Brobant hadden bevrijd. Vanaf deze datum is er van mijn broer niets meer vernomen, zodat wij U geen enkele aanwijzing kunnen geven.

Dear mijn broer nooit bij het Nederlandse Leger heeft gediend, vermist is en daarom ook geen graf heeft, vermoeden wij dat de toezending van Uw formulieren op een abuis berust. Daar mijn ouders zich nooit goed over de dood van mijn broer hebben kunnen bevestigen en er zeer onder lijden dat er voor mijn broer zelfs geen graf bestaat, verzocht ik U te weten, welke formulieren in de toekomst meer niet meer aan ons adres te zenden.

Hoogachtend,
A.J. Meeues

Heer. L.J. Meeues,
Baystraat 117,
1a-Gravenhage.

Right page (Form):

SPOED

OORLOGSGRAVENSTICHTING

St./d.O.
Bankplein 5 - 1a-Gravenhage
Telefoon 541300

Den Haag, 11-5-56

1. Naam: *Meeues*
2. Voornamen: *Martinus Johannes*
3. Datum en plaats van geboorte: *10-2-1915 Den Helder*
4. Datum en plaats van overlijden:
5. Datum van begraven:
6. Plaats van (her-)begraven (gemeente):
7. Plaats van (her-)begraven (kerkhof):
8. Ligging van het graf: Vak RU No.
9. Kerkgenootschap: *Geen.*
10. Beroep of rang: *3e Stuurman Maatschappij Nederland.*
11. Troepenonderdeel ():
12. Is het graf ingricht (steen of kruis):
13. Is het een huur- of een koopgraf:
14. Door wie is het graf gekocht:
15. Door wie wordt het graf onderhouden:
16. Omstandigheden waaronder overleden:

Brief van de broer van A.J. Meeues aan de OGS

Waarom een deel van de lijst met Nederlanders niet op het monument staat, kan met verschillende redenen te maken hebben. Tijdens de oorlogsjaren was het gebruikelijk dat er mensen van andere rederijen of militairen van de Koninklijke Marine of Luchtmacht aan boord zaten. Zo staan S. Storteboom en H. Tonk in de OGS database gecategoriseerd als K.L., wat staat voor Koninklijke Landmacht. Zij waren dus waarschijnlijk niet in dienst van de SMN. Ook staat M. Bal wel op een ander monument voor de Koopvaardij Holland-Amerika Lijn.⁸⁵ Volgens archivaris Jos Rozenburg van de Stichting Koopvaardijpersoneel 1940 – 1945 konden er ook andere redenen zijn. Bijvoorbeeld simpelweg een administratieve fout, het ontbreken van een relatie tot de oorlog of dat een slachtoffer achteraf een NSB of Nazi-sympathie bleek te hebben gehad, waardoor bij de selectie van namen bewust is gekozen om deze niet op het monument op te nemen.⁸⁶ Dat hiervan mogelijk sprake kon zijn geweest, is uit de geraadpleegde bronnen nergens naar voren gekomen.

Waarom stond A.J. Meeues niet op het monument aangezien hij geregistreerd was als zijnde in dienst van de SMN? Zo ook bijvoorbeeld kapitein Jan Sieben, die op de S.S. Kentar is overleden, maar niet op het monument staat. Of ook W. Tavenier die wel in een SMN-verslag in het In Memoriam wordt genoemd als zijnde in dienst van de SMN?

⁸⁴ https://www.nationaalarchief.nl/onderzoeken/archief/2.19.255.01/invnr/101102A/file/NL-HaNA_2.19.255.01_101102A_0004 (geraadpleegd op 8 maart 2023).

⁸⁵ Oorlogsgravenstichting, <https://oorlogsgravenstichting.nl/personen/5928/martinus-bal> (geraadpleegd op 18 november 2022).

⁸⁶ Mailwisseling met de heer Jos Rozenburg,

Hoe zit dit met de overige slachtoffers? Door de combinatie van type namen alsook hun functies is het aannemelijk en waarschijnlijk dat tegen de 300 namen Laskaren waren. Om meer zekerheid te krijgen zijn historicus en expert Molukse geschiedenis Ron Habiboe en linguïst Dr. Tom Hoogenvorst, gespecialiseerd in Javaanse en Maleise talen, benaderd te kijken naar de namen. Beiden stellen dat de Brits-Indiërs duidelijk te onderscheiden zijn van de Javanen dankzij de spelling, ook al betreffen het in beide gevallen voornamelijk Islamitische namen. Sommige van de Indonesische namen komen ook in andere gebieden van Indonesië voor, maar een groot deel van deze lijst is ook typisch Javaans. De naam Seehan is echter niet bekend in het Javaans, wel “See Han”, een gebruikelijke Chinese naam, ook in Indonesië. Ook onder de Laskaren zijn de namen zijn niet altijd goed geschreven. Zo staat in het SMN herdenkingsboek tremmer Sooba Elza terwijl hij in de Britse en Indiase database staat als Suba Elma.⁸⁷

Onder deze 323 namen is er ook een aantal Chinese namen dat niet vanuit Nederlands-Indië kwam, maar vermoedelijk uit de voormalige Britse koloniën. Bijvoorbeeld lijken “Too Fook” en “Chan Fo Kwan” Hakka, dus de Chinese bemanningsleden waren van diverse afkomst. Zo ook “Yip Fook Lir”. Er zouden daarnaast ook een paar Cantonese namen tussen kunnen staan, maar zonder de Chinese karakters is dat moeilijk te bewijzen, aldus Hoogenvorst.

Verder staan er op de lijst ook andere Europeanen zoals de Belg en koksjongen E.M. Walle, de Poolse stoker E. Heilman en Britse kanonniers waaronder o.a. H. Boardman, R. Wilcox, H. Briscoe, J.P en Walsh. Ook zij staan niet op het monument. In het Rampenboek staan sommige zoals De Souza of Continho onder nationaliteit ‘Portugees’. Maar mogelijk waren zij ook Laskaren. Onder de Indiase Laskaren zaten ook bijvoorbeeld mensen uit Goa met Portugese namen. Vermoedelijk claimden deze Laskaren een (gedeeltelijk) Portugese afkomst.⁸⁸

Vast dienstverband

Was vast dienstverband het criterium op basis waarvan de namen zijn geselecteerd zoals in het laatste SMN-personeelsblad is uitgesproken? Uit zowel literatuur als de geraadpleegde archieven is dit niet bevestigd. Kunnen relevante organisaties zoals de Stichting Koopvaardijpersoneel 1940-1945 en het Nederlands Instituut voor Militaire Historie hierop uitsluitel geven? Archivaris Jos Rozenburg vermoedde dat alleen personeel in vast dienstverband een vermelding kreeg op het monument. Waarom stond kapitein Jan Sieben er dan niet op? Dat moet een omissie zijn geweest. Kapiteins werden immers altijd uit het eigen, vaste personeel geselecteerd, stelde Rozenburg. De personeelskaart van Sieben uit het SMN archief zou dit horen te bevestigen. Zijn advies opvolgend werd via Anne Beckers, senior informatiespecialist bij het NIMH, de betreffende personeelskaart opgevraagd. Deze stond immers nog niet online in de database. Ook hierop wordt, zoals zijn onderstaande persoonskaart illustreert, het type dienstverband echter niet duidelijk.

⁸⁷ Commonwealth War Graves, <https://www.cwgc.org/find-records/find-war-dead/search-results/?CemeteryExact=true&Cemetery=BOMBAY%20/%20CHITTAGONG%201939-1945%20WAR%20MEMORIALS> (geraadpleegd op 11 december 2022).

⁸⁸ Mailwisseling met linguïst Dr. Tom Hoogenvorst, gespecialiseerd in Javaanse en Maleise talen.

NAME <i>SIEBEN</i>		ADD. IN HOLL. <i>ALKMAAR</i>		RELIGION		No. <i>28 3016 7</i>		
<i>JAN.</i>		<i>BLAEUSSTRA 29</i>		CIVIC STATUS		MODEL A IN BOOK: No. <i>46</i>		
BORN <i>1893</i>				<i>m</i>		Orig. COMPANY No. <i>46</i>		
DO NOT WRITE ON THIS CARD—PLEASE ATTACH A SEPARATE SLIP WITH YOUR SUGGESTED CORRECTIONS								
NEXT OF KIN <i>M. J. G. J. Simmerman</i>		TICKET <i>1^e Rang</i>	NATIONALITY <i>DUTCH</i>	PENSION <i>5.11.11</i>	FROZEN ALLOTMENT <i>fl. 300 PER month</i>			
		LONG VOY. ALLOWANCE		EMPLOYEE	EMPLOYER	BENEFICIARY		
SHIP	COMP.	FROM	TO	ENGAGED AS	WAGES	PERC.	CONDUCT	REMARKS AND SHORE ADDRESS
<i>Mentak. (Lost)</i>	<i>Ned.</i>	<i>10.9.40</i>	<i>1.10.42</i>	<i>CAPT.</i>	<i>500 -</i>			<i>SHIP LOST. VERMIST. NA SCHIPBREUK (VERBRANEN)</i>
<i>Volgens bij voorsel tot de Ned. Staatscommissie van 9 Nov. 1950 op 31.7.1942 in de Atlantische Oceaan omgekomen.</i>								

Persoonskaart kapitein Jan Sieben, Nederlands Instituut voor Militaire Historie

Volgens schrijver en gepensioneerde scheepswerktuigkundige Wim Grund hadden mensen die op het monument staan in vreedstijd niet allemaal een vast dienstverband, alleen zij die als officieren of onderofficieren gemonsterd waren. Al het andere personeel op de monsterrol had een contract 'per reis'. In oorlogstijd werd iedereen vercharterd aan de Britse Ministry of War Transport, de uitbetaling ging via het NSTC.⁸⁹

Via de geraadpleegde primaire bronnen is voornamelijk niet het type dienstverband te achterhalen. Hoe dan ook wordt nergens in de geraadpleegde primaire en secundaire bronnen "vast personeel" als criterium benoemd. Zo spreekt het Herdenkingsboek in het voorwoord over de namen van "hen die den dienst der S.M.N. gedurende de oorlogsjaren het leven lieten."⁹⁰ Ook in de officiële begeleidingsbrief van de originele slachtofferlijsten uit het SMN-archief staat dat het gaat om personen die in de jaren 1939-1945 zijn omgekomen "en op de dag van overlijden in dienst waren van de S.M.N."

Het lijkt erop dat "vast" dienstverband dus niet het bepalende criterium was, maar eerder een vorm van dienstverband één van de criteria bleek. Uit ons onderzoek kan ook worden vastgesteld dat de Nederlandse nationaliteit geen absolute eis was als het gaat om de 255 namen, naast de apart vermelde 65 Indonesische namen. De gegevens in primaire bronnen, de archieven alsook literatuur komen verder niet altijd overeen. Namen worden niet altijd goed gespeld, lijsten zijn soms incompleet en ook de aantallen corresponderen niet altijd. Het is daarom raadzaam om dieper te graven in de versplinterde en verspreide koopvaardij- en gemeentearchieven. Dit kan mogelijk het gewenste uitsluitsel bieden.

⁸⁹ Wim Grund is bestuurslid bij het Amsterdamse College Zeemanshoop en auteur van o.a. De Johan van Oldenbarnevelt (1996) en Oranje - een Koninklijk schip (2001).

⁹⁰ De Roever, De Nederland in de Tweede Wereldoorlog, X.

Verder onderzoek

Het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) beheert de Londense Collectie Koopvaardij, kortweg LOCK. Onderdeel is de administratie van de NSTC waaronder de persoonskaarten van al het koopvaardijpersoneel tijdens de Tweede Wereldoorlog. Hoewel de Shipping de administratie zo goed als mogelijk bijhield, is ook dit archief niet volledig. Het NIMH heeft sinds kort een onlinedatabase van de koopvaardij opengesteld via oorlogsbronnen.nl. In 2022 zijn ruim 66.000 persoonskaarten aan dit digitale archief toegevoegd door het NIMH en Netwerk Oorlogsbronnen. Ook deze archieven blijken (nog) incompleet. Voor de bijgehouden monsterrollen die in betreffende vertrekhavens registreerde wie wanneer aan boord ging geldt hetzelfde. Het NIMH beheert alle bewaard gebleven monsterrollen, maar doordat tijdens oorlogstijd vanuit veel internationale havens mensen aan boord kwamen, bieden deze rollen niet de gewenste zekerheid over de exacte aantallen.

Mededankzij de betrokkenheid en genereuze hulp van experts als Jan Rozenburg, Anne Beckers en Wim Grund, maar ook historici en taalexperpts Ron Habiboe en Tom Hoogenvorst, jurist Patricia Tijook-Liem, Dr. Maarten Fornerod van de Indische Genealogische Vereniging en archiefcoördinator OGS Johan Teeuwisse, en actief betrokkenen als Gus Maussen en de Pieter Starreveld Stichting wordt duidelijk hoeveel informatie er voor handen is, maar ook dat vervolgonderzoek nodig is.

Nader onderzoek kan mogelijk de benodigde duidelijkheid geven over de administratieve structuur om te komen tot exacte namen, aantallen en dienstverband. Gekeken kan worden bijvoorbeeld naar de alfabetisch geordende persoonskaarten van het – toen nog gecategoriseerd als – ‘buitenlands’ personeel dat werkzaam was aan boord van de SMN.⁹¹ Tot nu toe is dit nog incompleet en zijn de ‘buitenlandse’ persoonskaarten nog onvolledig. Wel zijn via de OGS, waar overwegend slachtoffers met de Nederlandse nationaliteit staan, sommige namen wel te vinden, zoals Soerio, die ook op het monument staat.⁹²

Maar ook dan is niet met zekerheid te stellen of dit zo leidt tot de exacte namen en aantallen. Het was oorlog en bij een ramp gingen vaak, ondanks kopieën, vele scheepspapieren verloren. Verschillende instanties hielden zich bezig met de registraties, zo konden de gegevens ook wel eens uiteenlopen. Een grote hulp was dan ook de aanvullingen van overlevenden. Tezamen vormden ze de basis van de lijsten.⁹³ Ondanks deze administratie, zijn de enkele ontstane onnauwkeurigheden niet geheel verwonderlijk.

Nader onderzoek is nodig om ook de Chinese, Javaanse en Laskaarse bemanning zelf te laten spreken. Maar ook de vrouwen en bijvoorbeeld Molukse en Indische bemanningsleden. Hoe hebben zij het leven aan boord ervaren? Wat weten hun nazaten en leeft de geschiedenis onder de diverse groepen?

⁹¹ Nederlands Instituut voor Militaire Historie, Den Haag, Londense Collectie Koopvaardij (LOCK), Toegang 159, inventarisnummer 11-1364.

⁹² Database Oorlogsgravenstichting, <https://ogs.nl/personen/206585/null-null-soerio> (geraadpleegd op 23 december 2022).

⁹³ De Roever, *De Nederland in de Tweede Wereldoorlog*, 168.

Nasleep en erkenning

Na *Pearl Harbor* en de Japanse bezetting van voormalig Nederlands-Indië gingen meerdere Indonesiërs ook van boord. Waarom zouden zij nog varen voor hun voormalige bezetter nu zij zagen dat hun land niet meer in handen was van de kolonisator? Niettemin hebben ook toen na 1942 de vaarplicht voor 'onderdanen' werd opgeheven, alsnog vele Javanen en andere Indonesiërs gevaren.⁹⁴ Dat het Indonesisch personeel op het monument staat, heeft dan ook vermoedelijk te maken met de lange vooroorlogse koloniale verhoudingen en het, vanuit de positie van Nederland, staatkundige gegeven dat zij Nederlandse onderdanen waren.

Het civiele Indonesische personeel werd altijd al beschouwd als een wezenlijk en onmisbaar onderdeel van de SMN. Ze waren nodig om het dagelijkse leven op de schepen draaiende te houden en waren bovendien goedkope werkkrachten. Deze lange koloniale relatie wordt duidelijk in een uitgave van *SMN Nieuws* uit 1950 in het kader van de Soevereiniteitsoverdracht van Indonesië.⁹⁵ Er wordt door de SMN besloten om op 27 december 1949, samen met het Indonesisch personeel, naar de uitzending van de overdracht van de soevereiniteit te luisteren. Bij deze gelegenheid zijn enkele chefs en personeel van de civiele dienst aanwezig. Een van de SMN werknemers sprak de Indonesische vertegenwoordiger toe. "[...]Uw vaders, mogelijk uw grootvaders, hebben hier reeds gevaren en met hen en met U hebben wij altijd prettig samengewerkt. Ik hoop dat deze prettige samenwerking, welke leidt tot voorspoed van ons allen, in de toekomst mag blijven bestaan."⁹⁶ Uit deze speech blijkt het belang van de SMN voor de toekomstige samenwerking en benadrukt de 'verbintenis' tussen de twee landen met elkaar. Als vertegenwoordiger van het Indonesische personeel van de SMN sprak ook Mandoer Mail zijn "dank uit aan de aanwezige heren bij de viering van de vrijheid voor het Indonesische volk op 27 december 1949, wel hier tegenwoordig te willen zijn. [...] Opdat wij geluk en voorspoed mogen hebben in onze samenwerking."⁹⁷

Om te komen tot een vollediger beeld van het leven en de onderlinge verhoudingen aan boord, is het nodig hier dieper in te duiken en ook letterlijk over de grens te kijken. Ook de andere bemanningsleden hadden immers een leven en waren onderdeel van een gemeenschap. Zo herinnert Yousuf Choudhary, destijds een kind in Bangladesh, hoe de dood van een zeeman altijd doorsijpelde in de gemeenschap.

*"As the news came, the dead seamen's relatives and friends would gather and begin crying and shouting...soon the bad news spread from house to house, village to village. The people became nervous, worrying that they would be next in line for this shock. The British public never heard the cry of the seamen's widows."*⁹⁸

Schokgolven gingen ook door de Laskaarse zeevaardergemeenschappen en hun naasten als een schip was getorpedeerd.

⁹⁴ Van Dissel, *De Nederlandse Koopvaardij in oorlogstijd*, 154.

⁹⁵ 'De soevereiniteitsoverdracht' in *SMN Nieuws* 4^e jaargang, n.1 (1950)15-16.

⁹⁶ Ibidem, 15-16.

⁹⁷ Ibidem, 15-16.

⁹⁸ Een passage uit Y. Khan, *The Raj at War: A People's History of India's Second World War* (New York: Vintage Publishing, 2016). <http://www.pandosnco.co.uk/lascars-two.htm> (geraadpleegd op 10 februari 2023).

Hoewel de Chinese matrozen een belangrijke bijdrage hebben geleverd, werden ze in 1942 door hun eisen en stakingsacties voor hetzelfde loon en dezelfde behandeling als lokale Britse matrozen, vaak bestempeld als onruststokers. Na de oorlog waren velen gevestigd in de havenstad Liverpool en wilde de Britse regering, het land graag 'verlossen' van wat zij zagen als een 'ongewenst element'. In oktober 1945 opende het ministerie van Binnenlandse Zaken dan ook een dossier over 'de verplichte repatriëring van ongewenste Chinese zeelieden'. Vanuit Liverpool werden zo duizenden Chinese zeelieden die tijdens de Tweede Wereldoorlog voor de Europese oorlogsvoering over de zeeën voeren, na de oorlog zonder pardon afgevoerd naar China of Singapore. Veel gezinnen werden op deze manier achtergelaten zonder steun of enig idee wat er met hun dierbaren was gebeurd. Kinderen van deze zeelieden groeiden veelal op zonder te weten wie hun vader was.⁹⁹

Vaarplichtbeloning voor Nederlanders na de oorlog

Na de oorlog kwam er als dank voor het verplicht varen in oorlogstijd vele jaren later een zogeheten vaarplichtbeloning. Nederlanderschap was een voorwaarde om hiervoor in aanmerking te komen. Koloniale 'onderdanen' uit Nederlands-Indië, maar ook Suriname en het Caribisch gebied vielen buiten de spreekwoordelijke boot.¹⁰⁰ Door een aangespannen procedure door een groep Indische koopvaardijveteranen veranderde dit in 1984. Dit gold alleen voor voormalig Nederlands-Indië. In hoeverre gold dit ook voor het Indonesische personeel? Een vervolgonderzoek zou nader in kunnen gaan op deze financiële compensatie van de staat, want voor SMN-personeel was er naast pensioen ook een compensatie voor varen in oorlogstijd. Waar dit zo was voor de Nederlandse slachtoffers, rijst de vraag in hoeverre dit ook gold voor de 'onderdanen' van de staat vanuit de voormalige kolonie Nederlands-Indië.

3.3. Herinneren en herdenken

Dat Brits-Indiërs niet zijn genoemd op het monument klopt inderdaad. Dit geldt tegelijk ook voor andere Britten zoals kanonnier Herbert Briscoe die weliswaar niet op het monument staat, maar wel vermeld op het Portsmouth Naval Memorial in Hampshire, UK.¹⁰¹ Ook voor de Indiërs die in de koopvaardij voeren en slachtoffer werden, is een herdenking alsook monument te vinden. Zo is matroos Ansur Ali die tijdens de ramp op de Sembilangan op 13 maart 1943 omkomt, geadministreerd en genoemd op *The Bombay 1939-1945 Memorial Roll of Honour*, Mumbai, India. Hier zijn de namen van bijna 6.500 slachtoffers van de koopvaardij. Wel is de datum niet helemaal nauwkeurig, dit moet niet 31, maar 13 maart 1943 zijn.¹⁰²

⁹⁹ Uk Parlement, <https://hansard.parliament.uk/commons/2021-07-21/debates/A72FC416-BDED-4060-9CDF-60061F12B1C6/ForcedRepatriationOfChineseSeamenFromLiverpoolAfterWorldWarTwo> (geraadpleegd op 10 februari 2023).

¹⁰⁰ Van Dissel, *De Nederlandse Koopvaardij in oorlogstijd*, 241.

¹⁰¹ Commonwealth Graves, <https://www.cwgc.org/find-records/find-war-dead/> (geraadpleegd op 10 februari 2023).

¹⁰² Commonwealth Graves, <https://www.cwgc.org/find-records/find-war-dead/casualty-details/2565593/ansur-ali/> (geraadpleegd op 11 februari 2023).

India en Bangladesh hebben identieke gedenktekens voor de vermisten. De gedenktekens hebben de vorm van een fijn gebonden *Roll of Honour*, waarvan het ene exemplaar wordt bewaard in het Indian Seamen's Home Mumbai en het andere op de oorlogsbegraafplaats van Chittagong. Elk herdenken dezelfde 6.470 slachtoffers: meer dan 400 matrozen van de voormalige Indiase marine en meer dan 6.000 matrozen van de toenmalige Indiase koopvaardij. Hier herdenkt men slachtoffers die tijdens de oorlogsjaren omkwamen “*in service of their motherland and have no grave but the sea.*”¹⁰³



Herdenkingsboek met alle namen van onder meer Brits-Indiërs die op de SMN-schepen omkwamen

Ook in Hong Kong herdenkt het *Hong Kong Memorial* onder meer Chinese koopvaardijslachtoffers.¹⁰⁴ De stelling dat aan al deze slachtoffers die niet op het monument staan ook niet is gedacht, is dus te nuanceren. Ze staan alleen niet in Nederland. Belangrijk is het om daarom ook over de grens te kijken om inzicht te krijgen in de verspreide administratie en herdenkingen.

Van exclusief en nationaal naar inclusief en mondiaal

Dat het Herdenkingsboek en andere literatuur de nadruk leggen op de Nederlandse slachtoffers is niet vreemd gezien vanuit de tijd en de afbakening ‘eigen personeel in dienst’.

¹⁰³ Commonwealth Graves, <https://www.cwgc.org/visit-us/find-cemeteries-memorials/cemetery-details/2055700/bombay-chittagong-1939-1945-war-memorials/> (geraadpleegd op 11 februari 2023).

¹⁰⁴ CWGC, <https://www.cwgc.org/visit-us/find-cemeteries-memorials/cemetery-details/2057900/hong-kong-memorial/> (geraadpleegd op 14 januari 2023).

De opdracht vanuit de directie was om een herdenkingsboek te schrijven voor “de nabestaanden van hen die in dienst van de Stoomvaart Maatschappij “Nederland” het leven lieten voor het Vaderland.” Deze was dus hoofdzakelijk bedoeld voor ‘de grote SMN-familie.’¹⁰⁵ Anno 2023 kan de vraag worden gesteld hoe houdbaar het is om dit strikt administratieve en nationalistische perspectief te blijven rechtvaardigen. Dit beperkte kader maakt immers alle andere 323 slachtoffers onzichtbaar terwijl ook zij het leven lieten voor de Europese oorlogsvoering. Hoewel ook alle tientallen andere niet-Nederlandse, Europese slachtoffers – op één na – niet vermeld staan op het monument, blijft het overweldigende merendeel van de niet genoemde slachtoffers afkomstig uit voormalig gekoloniseerde landen. Zij waren in feite dubbel slachtoffer: zowel van de Tweede Wereldoorlog zelf als van het kolonialisme. Vanwege die koloniale verhoudingen waren zij immers onderdaan en werden zij meegenomen in de Europese oorlogvoering. In hoeverre hadden zij vanuit een intrinsiek ongelijke machtspositie de vrijheid om hiervoor een keuze te maken? Zeeman op de Uitkijk kan een belangrijke rol spelen in het voeren van een breder gesprek over erkenning van deze slachtoffers. De grote aantallen slachtoffers onder de Laskaren, maar ook anderen, als gevolg van de mondiale oorlogsvoering en koloniale verhoudingen blijven anders onzichtbaar.

De bemanning viel tijdens de oorlogsjaren vanaf 1942 onder directe verantwoordelijkheid van de Nederlandse staat. Met dit in gedachten kan de vraag ook worden gesteld in hoeverre het herdenken van alle slachtoffers niet ook een gedeelde verantwoordelijkheid is die ook bij de Nederlandse overheid ligt. Kijkend naar de internationale verhoudingen, geldt deze vraag ook voor Engeland die vanuit hun dominante positie ten opzichte van de vaart ook medezeggenschap had over een deel van de SMN-vloot gedurende de oorlogsjaren.

Los van wie nu precies waarvoor verantwoordelijkheid draagt, gaat het ook om hoe inclusief we vandaag de dag kiezen te zijn. Anno 2023 is het tijd om voorbij de nationale kaders te kijken en rekenschap te geven van de mondiale en koloniale dimensies van de geschiedenis, deze te erkennen en te omarmen als een gedeeld verleden.

4. Conclusie

Hoewel meer archiefonderzoek nodig is om harde conclusies te verbinden aan de cijfers, zeggen wie er wel en niet op het monument kwamen, wel wat over waar de nadruk op lag. Een vorm van dienstverband bij de SMN is wel een duidelijk criterium geweest. Dat de namen op het monument niet alle 643 zeevarende slachtoffers vertegenwoordigt, kan in elk geval worden vastgesteld. Naast de enkele tientallen Indonesische slachtoffers zouden alleen de Nederlandse op het monument staan. Dit lijkt niet te kloppen. Weliswaar is uit archief- en literatuuronderzoek gebleken dat er – naast het aparte Indonesische deel - hoofdzakelijk Nederlandse slachtoffers worden genoemd. Toch zijn er enkele slachtoffers met een andere nationaliteit zoals de Estlandse J. Ase, de Indonesische A. Soemarmo en de Chinese Lie Toeng Sen. Het is de vraag in hoeverre dit een bewuste keuze was of dat gebeurde door bijvoorbeeld de aanname dat zij Nederlanders waren door de wijze waarop

¹⁰⁵ De Roever, *De Nederland in de Tweede Wereldoorlog*, XI.

ze in sommige bronnen geadministreerd waren. Op de persoonskaarten van de 255 personen – naast de 65 Indonesiërs – is op enkele uitzonderingen na, iedereen aangeduid als ‘Nederlands’. Wat de exacte criteria waren om in aanmerking te komen voor een plek op het monument, is niet uit de geraadpleegde bronnen naar voren gekomen. Het is wel duidelijk dat het overwegend slachtoffers zijn met een Nederlandse nationaliteit. Hierbij is het van belang op te merken dat hierbinnen ook de Molukse, Menadonese en Indo-Europese slachtoffers zijn. En van de 320 personen één vrouw is. Het is van belang om ook deze diversiteit te erkennen.

Het monument Zeeman op de Uitkijk is indertijd in opdracht van directie en personeel van de SMN opgericht op het bedrijfsterrein van de SMN, om de directe collega’s te herdenken. Vanuit dat gezichtspunt is het wellicht ook niet onlogisch dat daar niet de Britse, toenmalige Britse onderdanen en andere niet-Nederlands personeel herdacht werden, maar diegenen die een vorm van dienstverband en betrokkenheid hadden bij de SMN. Dat de Brits-Indiase en Chinese alsook andere niet-Nederlandse Europese bemanningsleden geen plek hebben gekregen is vanuit het criterium nationaliteit ook niet vreemd. Zij vielen tijdens de Tweede Wereldoorlog immers onder de verantwoordelijkheid van Britse regering.

De oprichting van het monument Zeeman op de Uitkijk moet ook in een bredere context van herdenken in die naoorlogse oprichtingsjaren worden gezien. “Oorlogsmonumenten zijn ankerplaatsen in de tijd.”¹⁰⁶ Verbeeldingen van herinneringen die sterk geworteld zijn in onze samenleving. In deze tijd staat het herdenken nadrukkelijk in een nationale traditie: Nederland als slachtoffer van de Duitse agressie. Opvallend is dan ook de geringe aandacht voor andere specifieke groepen slachtoffers. Ook worden bijvoorbeeld de slachtoffers van vervolging in deze periode ‘onzichtbaar’ gemaakt in een alles overkoepelende nationale traditie van lijden.¹⁰⁷

Elke generatie stelt ook andere vragen hetgeen weer tot andere monumenten leidt. Dit zorgt er bijvoorbeeld in de jaren zestig voor dat er in plaats van een collectieve nationale herinnering meer aandacht komt voor Jodenvervolging. Nationaal Comité 4 en 5 mei spreekt in hun recente onderzoek van een ‘emancipatie’ van slachtoffergroepen.¹⁰⁸ Vanaf jaren tachtig worden er aanzienlijk meer monumenten opgericht, met een grote diversiteit in vorm, betekenis en herdachte groep. Voorbeeld hiervan is het Homomonument bij Westermarkt. Kijkend naar 2023, constateren we ook een periode waarin kritische vragen worden gesteld bij de nationale herdenkingen.

Eigendom en beheer

Wat opvalt is dat de informatie over oprichting en beheer op uiteenlopende plekken te vinden is. Het gebrek aan duidelijkheid over dergelijke details met betrekking tot de oprichting van het monument is ook deels te wijten aan het algehele gebrek aan duidelijkheid rondom monumenten. Van opgerichte oorlogsmonumenten in de beginperiode zijn de

¹⁰⁶ Nationaal comité 4 en 5 mei, <https://www.4en5mei.nl/app/uploads/2021/04/Beleidshandreiking-Beheer-en-Behoud-Oorlogsmonumenten.pdf> (geraadpleegd op 19 december 2022) 9.

¹⁰⁷ Nationaal comité 4 en 5 mei, <https://www.4en5mei.nl/app/uploads/2021/04/Beleidshandreiking-Beheer-en-Behoud-Oorlogsmonumenten.pdf> (geraadpleegd op 19 december 2022) 19.

¹⁰⁸ Nationaal comité 4 en 5 mei, <https://www.4en5mei.nl/app/uploads/2021/04/Beleidshandreiking-Beheer-en-Behoud-Oorlogsmonumenten.pdf> (geraadpleegd op 19 december 2022) 21.

eigendomssituatie en het beheer en behoud vaak erg onduidelijk geregeld.¹⁰⁹ Zo is vooralsnog niet terug te vinden welke concrete afspraken hierover destijds zijn gemaakt tussen de SMN en de Gemeente. Dit betekent niet dat dit alsnog mogelijk nog elders in andere notulen van vergaderingen of administratie van de SMN te vinden zou zijn. Nader en langer onderzoek in het erg grote en versplinterde archief van de SMN zou hiervoor nodig zijn.

Sinds 2000 zijn ruim 300 nieuwe oorlogsmonumenten onthuld, aldus het beleidsrapport. De grote aanhoudende belangstelling voor herdenken en vieren onderstrepen dat het herinneren van de oorlog en de gevallen slachtoffers nog steeds volop leeft onder de samenleving. De veranderende tijdgeest verlangt wel mogelijk naar het herzien van sommige monumenten die in de vroegste jaren zijn gemaakt. Dit heeft niet zozeer te maken met het bekritisieren of uitwissen van de geschiedenis, maar eerder met herijking van de betekenis en functie van het monument. Voor en namens wie spreekt het? Zijn er met de tijd nieuwe historische feiten naar boven gekomen die het verhaal completer kunnen maken? Zo ja, hoe zouden we dit gezamenlijk met elkaar kunnen doen?

Dat de Zeeman op de Uitkijk hoofdzakelijk Nederlandse slachtoffers herdenkt is in dit licht gezien dus ook niet vreemd. De cultuur van herdenken was toen, en is in feite nog steeds, met name op Nederland georiënteerd. Voor de burgerslachtoffers die tijdens de oorlog in bijvoorbeeld voormalig Nederlands-Indië zijn gevallen, zijn naar verhouding overduidelijk minder monumenten opgericht.

Gezamenlijke verantwoordelijkheid

Zeeman op de Uitkijk is een initiatief vanuit de SMN. Ligt de verantwoordelijkheid dan ook helemaal bij hen om zich te buigen over de vraag hoe inclusief het monument is? Het is van belang deze vraag te stellen, maar ook aan de Gemeente die samen met de betrokkenen de verantwoordelijkheid draagt voor het monument. In elk geval ook als het gaat om wie en waarom we als stad herdenken. Monumenten als Zeeman op de Uitkijk zijn vooral opgericht vanuit particulier initiatief, maar tegelijkertijd staan ze in de openbare ruimte in een stad in beweging. Als gevolg daarvan hebben gemeenten hierin ook een verantwoordelijkheid.¹¹⁰

Kijkend naar het draagvlak voor herdenken (en vieren), is deze onder de Nederlandse bevolking in de afgelopen jaren alleen maar toegenomen. Volgens het onderzoek van het Nationaal Comité vindt 85 procent van de burgers dat het herdenken ook in de toekomst moet worden voortgezet. Uit datzelfde onderzoek blijkt echter dat 86 procent van de gemeenten geen beleid heeft voor het beheer en behoud van gedenktekens.¹¹¹

¹⁰⁹ Beleidsandreiking Beheer en Behoud Oorlogsmonumenten van Nationaal Comité 4 en 5 mei, <https://www.4en5mei.nl/app/uploads/2021/04/Beleidsandreiking-Beheer-en-Behoud-Oorlogsmonumenten.pdf> (geraadpleegd op 21 december 2022) 37.

¹¹⁰ Beleidsandreiking Beheer en Behoud Oorlogsmonumenten van Nationaal Comité 4 en 5 mei, <https://www.4en5mei.nl/app/uploads/2021/04/Beleidsandreiking-Beheer-en-Behoud-Oorlogsmonumenten.pdf> (geraadpleegd op 21 december 2022) 2.

¹¹¹ Beleidsandreiking Beheer en Behoud Oorlogsmonumenten van Nationaal Comité 4 en 5 mei, <https://www.4en5mei.nl/app/uploads/2021/04/Beleidsandreiking-Beheer-en-Behoud-Oorlogsmonumenten.pdf> (geraadpleegd op 13 januari 2023) 30.

Het belang van beleid wordt ook met name onderstreept door het feit dat aan monumenten emoties van mensen verbonden zijn. Alle mogelijke veranderingen moeten dus duidelijk in samenspraak worden afgestemd met de direct betrokkenen vanuit een helder beleid. Zo adviseert het Nationaal Comité.

Het is van belang dat zo veel mogelijk oorlogsmonumenten een rol in de samenleving kunnen blijven vervullen. De maatschappelijke betekenis van oorlogsmonumenten reikt echter verder dan het herdenken van mensen die om het leven zijn gekomen als gevolg van oorlog, genocide, verzet en strijd. Het 'niet vergeten' verwijst ook naar universele waarden die we collectief koesteren. Een belangrijke conclusie van het Nationaal Comité.

Een inclusief verhaal

Hoe kan het monument Zeeman op de Uitkijk van ons allemaal worden? Samen met de verschillende belangengroepen en lokale herdenkingswerkgroep kan worden gezocht naar manieren om het verhaal completer te maken en ook de Indiase, Javaanse en Chinese bemanning meer te laten zijn dan een voetnoot in de koopvaardijgeschiedenis. Dit kan ook op verschillende manieren en in fases. Volgens Wim Grund is het Herdenkingsboek van De Roever waarin alle namen van de omgekomen zeelieden op de SMN schepen genoemd zijn, wezenlijk onderdeel van het monument. Samen vormen zij als geheel het monument 'Zeeman op de Uitkijk'. Samen met betrokkenen kan worden gekeken hoe dit dus meer zichtbaarheid kan krijgen. Ook kan worden verkend hoe mogelijk een digitaal monument kan worden opgericht waar getuigenverhalen van Indiërs, Javanen en Madurezen, maar ook de Molukse, Chinese en Indo-Europese bemanning kunnen worden toegevoegd. Bestaande websites kunnen ook worden toegevoegd zoals die van Stichting Koopvaardijpersoneel 1940-1945, nabestaanden van de schepen zoals de Poelau Bras of verwante verenigingen zoals de het Amsterdamse College Zeemanshoop. Maar ook een algemeen overzicht met de internationale herdenkingen en monumenten.

Ook Stichting Koopvaardijpersoneel 1940-1945 kwam na mailcontact met het mooie nieuws dat zij voornemens zijn om in mei 2023 na de herdenking bij het Nationale koopvaardij monument De Boeg in Rotterdam een website met databank te lanceren. In die databank worden alle koopvaardijslachtoffers herdacht, ook die van overzee. De Stichting beschikt namelijk over archieven met per schip een bestand opgebouwd inclusief de overzeese opvarenden. Het streven is om die informatie vanaf 4 mei 2023 vrijelijk beschikbaar te stellen via de website. Deze databank bevat straks gegevens van ruim 18.000 opvarenden en meer dan 1.100 schepen. Al deze relevante informatiebronnen kunnen worden geïnventariseerd en gecentreerd op één digitale plek, zoals oorlogsbronnen ook allerlei collecties aan elkaar koppelt en beschikbaar stelt.

Maar denk ook aan verhalen van mensen die het hebben overleefd waarvan de nabestaanden nog springlevend zijn, zoals Jedan Tutuhaturunewa. Zoon van de Molukse opvarende Daniel Tutuhaturunewa die ternauwernood de ramp op de Bintang overleefde. Zijn zoon, Jedan Tutuhaturunewa, woont toevalligerwijs aan het water in het Oostelijk Havengebied waar exact de SMN-schepen aanmeerden. Op de ramen is aan de buitenkant is het schip de

Deze onderbelichte verhalen brengen de geschiedenis dichtbij en houden het levend voor huidige en toekomstige generaties.

Toekomst van herdenken: een mondiaal verhaal

De koopvaardij kreeg met de onthulling van het nationale monument *De Boeg* in Rotterdam in 1957 een plek in de Nederlandse herdenkingscultuur. Desondanks blijft de inzet van de Nederlandse koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog voor velen een onbekend verhaal. De koopvaardij is het ondergeschoven kindje als het gaat om herdenkingen van de Tweede Wereldoorlog. Dit terwijl “de koopvaardij de kurk [was] waarop alles dreef [...], aldus een van de kapiteins in zijn dagboek”¹¹³ Het bijzondere verhaal van de koopvaardij verdient het om in bredere context verteld te worden. Naast de Nederlandse, juist ook alle internationale gevallen te eren. De koopvaardij voer over de wereldzeeën en het grotere verhaal laat alleen maar meer zien hoe omvangrijk en groot de rol was die de koopvaardij in de wereldoorlog speelde. Het onderstreept het mondiale karakter van oorlog en dat slachtofferschap zich niet laat kaderen langs nationale lijnen. De zeelieden hadden allen gemeen dat zij nooit hadden gekozen voor hun nieuwe bestaan als “civiele frontsoldaten”. Door over de eigen grenzen te kijken zou dit zowel het monument als de herdenking een toegevoegde waarde kunnen geven die het verhaal completer – en dus inclusiever – maken.

¹¹³ De Roever, *De Nederland in de Tweede Wereldoorlog*, 93.

5. Bibliografie

Primaire bronnen

Nationaal archief, 2.20.23 Inventaris van het archief van de Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN), (1853) 1870-1972 (1973), 486 Foto's van het monument op de Javakade, alsmede 2 dossiers aantekeningen.

Nederlands Instituut voor Militaire Historie, Den Haag, Londense Collectie Koopvaardij (LOCK), Toegang 159, inventarisnummer 11-1364.

N.V. Stoomvaart Maatschappij "Nederland", Verslag over het jaar 1949. Nationaal archief, 2.20.23 Inventaris van het archief van de Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN), (1853) 1870-1972 (1973), 397 Jaarverslagen.

Secundaire bronnen

Passage uit de scriptie van kunstgeschiedenisstudente Saskia Graver uit 1988 via Stichting Pieter Starreveld.

De Roever, J.W., *De Nederland in de tweede wereldoorlog* (Amsterdam, 1951).

'De soevereiniteitsoverdracht' in *SMN Nieuws* (1950, 4e jaargang, n.1).

Dissel, van A., *De Nederlandse Koopvaardij in oorlogstijd* (Amersfoort: Uitgeverij Boom, 2014).

Graffelman, A.J., *In Konvooi. Koopvaardijreizen gedurende de Tweede Wereldoorlog* (Amsterdam: C.V. Uitgeverij C. de Boer, 1948).

Khan, Y., *The Raj at War: A People's History of India's Second World War* (New York: Vintage Publishing, 2016).

Mulder, A.J.J., *De eeuw van de Nederland: Geschiedenis en vloot van de Stoomvaart Maatschappij Nederland 1870-1970* (Voorburg: Asia Maior, 2003).

Onthulling van monument op de Javakade in *SMN Nieuws* (juni 1950, 4e jaargang, no.6).

Rossum, van R., *Werkers van de wereld. Globalisering, arbeid en interculturele ontmoetingen tussen Aziatische en Europese zeelieden in dienst van de VOC, 1600-1800* (Hilversum: Uitgeverij Verloren, 2014) 76-77.

Smit, Mr. A.M., *Varen, Vechten of Berechten: Nederlandse Maritieme rechtspraak op het grondgebied van Groot-Brittannië gedurende de Tweede Wereldoorlog* (Arnhem: Gouda Quint bv, 1991).

Webartikelen

Aflevering 6 van Amsterdam op Stoom, <https://shows.acast.com/amsterdam-op-stoom/episodes/het-einde-van-een-tijdperk>

Beleids-handreiking beheer en behoud oorlogsmonumenten van nationaal comité 4 en 5 mei, <https://www.4en5mei.nl/app/uploads/2021/04/Beleids-handreiking-Beheer-en-Behoud-Oorlogsmonumenten.pdf>

Commonwealth War Graves, <https://www.cwgc.org/find-records/find-war-dead/search-results/?CemeteryExact=true&Cemetery=BOMBAY%20/%20CHITTAGONG%201939-1945%20WAR%20MEMORIALS>

Database Oorlogsgravenstichting, <https://ogs.nl/personen/206585/null-null-soerio>

Ekker, J.P., 'Waar blijven de namen van de andere oorlogsslachtoffers van de SMN' in *Het Parool* (augustus, 2022), <https://www.parool.nl/kunst-media/waar-blijven-de-namen-van-de-andere-oorlogsslachtoffers-van-de-smn~bd4f3f6a/>

Historiën, 'De traditie van oorlogsmonumenten in Nederland' (geraadpleegd op 21 december 2022).

International Encyclopedia of the First World War, <https://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/lascar> (geraadpleegd op 28 december 2022).

'Monument voor gevallen van Mij. Nederland te Amsterdam onthuld' in *Het Parool* (mei, 1950)
<https://www.delpher.nl/nl/kranten/view?coll=ddd&identifier=ABCDDD:010829320:mpeg21:a0200>

Nationaal Comité 4 en 5 Mei,
<https://www.4en5mei.nl/oorlogsmonumenten/zoeken/1506/amsterdam-zeeman-op-uitkijk>

Naturalisaties & Gelijkstellingen,
https://naturalisaties.decalonne.nl/index.php?tablename=naturalisaties&function=search&execute_search=1&search_from_filter=1

Oorlogsbronnen.nl, <https://www.oorlogsbronnen.nl/>

Our migration story, <https://www.ourmigrationstory.org.uk/oms/the-lascars-britains-colonial-era-sailors>

Pen, H, 'Op de Kop van Java ontbreken nog driehonderd namen' in *Het Parool* (mei, 2021)
<https://www.parool.nl/kunst-media/op-de-kop-van-java-ontbreken-nog-driehonderd-namen~b9d7c17d/>

Poelau-Bras, <https://www.poelau-bras.nl/de-ramp> (geraadpleegd op 14 januari 2022).

Stadsdorp Java-eiland, <https://www.stadsdorppjava-eiland.nl/agenda-2/4-mei-herdenking>

The Maritime History Page, <http://www.pandosnco.co.uk/lascars-two.htm>

Uk Parliament, <https://hansard.parliament.uk/commons/2021-07-21/debates/A72FC416-BDED-4060-9CDF-60061F12B1C6/ForcedRepatriationOfChineseSeamenFromLiverpoolAfterWorldWarTwo>

Wikipedia, https://nl.wikipedia.org/wiki/Zeeman_op_de_uitkijk

Primaire bronnen

Nationaal archief, 2.20.23 Inventaris van het archief van de Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN), (1853) 1870-1972 (1973), 486 Foto's van het monument op de Javakade, alsmede 2 dossiers aantekeningen.

Nationaal archief, 2.20.23 Inventaris van het archief van de Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN), (1853) 1870-1972 (1973), 466. *Het Rampenboek*. (Evenementen aan schepen, welke het verlies dezer schepen ten gevolge heeft gehad, 1940-1945).

Nederlands Instituut voor Militaire Historie, Den Haag, Londense Collectie Koopvaardij (LOCK), Toegang 159, inventarisnummer 11-1364.

N.V. Stoomvaart Maatschappij "Nederland", Verslag over het jaar 1949. Nationaal archief, 2.20.23 Inventaris van het archief van de Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN), (1853) 1870-1972 (1973), 397 Jaarverslagen.

Secundaire bronnen

De Roever, J.W., *De Nederland in de tweede wereldoorlog* (Amsterdam 1951).

'De soevereiniteitsoverdracht', SMN Nieuws 4e jaargang, n.1 (1950).

Dissel, van A., *De Nederlandse Koopvaardij in oorlogstijd* (Amersfoort 2014).

Graffelman, A.J., *In Konvooi. Koopvaardijreizen gedurende de Tweede Wereldoorlog* (Amsterdam 1948).

Khan, Y., *The Raj at War: A People's History of India's Second World War* (New York 2016).

Mulder, A.J.J., *De eeuw van de Nederland: Geschiedenis en vloot van de Stoomvaart Maatschappij Nederland 1870-1970* (Voorburg 2003).

'Onthulling van monument op de Javakade', *SMN Nieuws* 4e jaargang, no.6 (1950).

Passage uit de scriptie van kunstgeschiedenisstudente Saskia Graver uit 1988 via Stichting Pieter Starreveld.

Rossum, van R., *Werkers van de wereld. Globalisering, arbeid en interculturele ontmoetingen tussen Aziatische en Europese zeelieden in dienst van de VOC, 1600-1800* (Hilversum 2014).

Smit, Mr. A.M., *Varen, Vechten of Berechten: Nederlandse Maritieme rechtspraak op het grondgebied van Groot-Brittannië gedurende de Tweede Wereldoorlog* (Arnhem 1991).

Webartikelen

Aflevering 6 van Amsterdam op Stoom, <https://shows.acast.com/amsterdam-op-stoom/episodes/het-einde-van-een-tijdperk> (geraadpleegd op 11 november 2022).

Beleidsandreiking beheer en behoud oorlogsmonumenten van nationaal comité 4 en 5 mei, <https://www.4en5mei.nl/app/uploads/2021/04/Beleidsandreiking-Beheer-en-Behoud-Oorlogsmonumenten.pdf> (geraadpleegd op 17 december 2022).

Commenwealth War Graves, <https://www.cwgc.org/find-records/find-war-dead/search-results/?CemeteryExact=true&Cemetery=BOMBAY%20/%20CHITTAGONG%201939-1945%20WAR%20MEMORIALS> (geraadpleegd op 11 december 2022).

CWGC <https://www.cwgc.org/visit-us/find-cemeteries-memorials/cemetery-details/2057900/hong-kong-memorial/> (geraadpleegd op 14 januari 2023).

Database Oorlogsgravenstichting, <https://ogs.nl/personen/206585/null-null-soerio> (geraadpleegd op 23 december 2022).

Ekker, J.P, 'Waar blijven de namen van de andere oorlogsslachtoffers van de SMN', Het Parool (augustus 2022), <https://www.parool.nl/kunst-media/waar-blijven-de-namen-van-de-andere-oorlogsslachtoffers-van-de-smn~bd4f3f6a/> (geraadpleegd op 15 december 2022).

Historiën, 'De traditie van oorlogsmonumenten in Nederland' (geraadpleegd op 21 december 2022).

International Encyclopedia of the First World War, <https://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/lascar> (geraadpleegd op 28 december 2022).

'Monument voor gevallen van Mij. Nederland te Amsterdam onthuld' in Het Parool (mei 1950) <https://www.delpher.nl/nl/kranten/view?coll=ddd&identificer=ABCD:010829320:mpeg21:a0200> (geraadpleegd op 1 december 2022).

Nationaal Archief, https://www.nationaalarchief.nl/onderzoeken/archief/2.19.255.01/invnr/101102A/file/NL-HaNA_2.19.255.01_101102A_0004 (geraadpleegd op 8 maart 2023).

Nationaal Comité 4 en 5 Mei, <https://www.4en5mei.nl/oorlogsmonumenten/zoeken/1506/amsterdam-zeeman-op-uitkijk> (geraadpleegd op 17 december 2022).

Naturalisaties & Gelijkstellingen,
https://naturalisaties.decalonne.nl/index.php?tablename=naturalisaties&function=search&execute_search=1&search_from_filter=1 (geraadpleegd op 23 december 2022).

Oorlogsbronnen, <https://www.oorlogsbronnen.nl/> (geraadpleegd op 18 december 2022).

Our migration story, <https://www.ourmigrationstory.org.uk/oms/the-lascars-britains-colonial-era-sailors> (geraadpleegd op 21 december 2022).

Pen, H, 'Op de Kop van Java ontbreken nog driehonderd namen', Het Parool (mei 2021)
<https://www.parool.nl/kunst-media/op-de-kop-van-java-ontbreken-nog-driehonderd-namen~b9d7c17d/> (geraadpleegd op 20 december 2022).

Poelau-Bras, <https://www.poelau-bras.nl/de-ramp> (geraadpleegd op 14 januari 2022).

Stadsdorp Java-eiland, <https://www.stadsdorppjava-eiland.nl/agenda-2/4-mei-herdenking> (geraadpleegd op 30 november 2022).

The Maritime History Page, <http://www.pandosnco.co.uk/lascars-two.htm> (geraadpleegd op 1 december 2022)

TongTong, http://www.tongtong.nl/indische-school/contentdownloads/tjiook_09web.pdf (geraadpleegd op 28 december 2022).

Uk Parliament, <https://hansard.parliament.uk/commons/2021-07-21/debates/A72FC416-BDED-4060-9CDF60061F12B1C6/ForcedRepatriationOfChineseSeamenFromLiverpoolAfterWorldWarTwo> (geraadpleegd op 10 februari 2023)

Wikipedia, https://nl.wikipedia.org/wiki/Zeeman_op_de_uitkijk (geraadpleegd op 21 december 2022).

Met speciale dank aan: Historicus Ron Habiboe, Mr. Dr. Patricia Tjiook-Liem, de heer Jos Rozenburg, Auteur Wim Grund, Jedan Tutuhaturunewa, Maarten Fornerod, Anne Beckers en Koninklijk College Zeemanshoop.