

De ramp met het ss “van Imhoff” - een Nederlands oorlogsmisdrijf?

Het begin: internering van Duitsers, NSB'ers en Japanners

In Nederlands-Oost-Indië werden na het bezetten van Nederland door Duitsland op bevel van de gouverneur-generaal zo'n 2800 Duitsers, meest mannen boven de zeventien jaar, over de hele archipel geïnterneerd. Het betrof zendelingen, kooplieden, planters, onderwijzers, artsen, ondernemers, artiesten, gepensioneerde ambtenaren en bemanningen van Duitse koopvaardischepen die in mei 1940 in de Indische havens in beslag waren genomen. Velen van hen verbleven al zo lang in Indië dat ze bijna vergeten waren dat ze Duitser waren. Er waren jongeren bij die afstamden uit gemengde huwelijken en die geen woord Duits spraken. Maar ook Duitse Joden die na 1933, toen de nazi's aan de macht kwamen in Duitsland, een veilig heenkomen gevonden dachten te hebben in Nederlands-Indië.

Zo verging het de heer O. Coerper, in 1929 genaturaliseerd tot Nederlander en chef bij de politie te Soekaboemi. In mei 1940 kreeg hij opdracht personen van Duitse afkomst aan te houden en te internen. Nadat hij dit had gedaan werd hem als dank verteld dat hij zichzelf bij de geïnterneerden kon voegen. Vanaf Onrust werd hij naar Ngawi gezonden en daar met de NSB'ers geïnterneerd. Hij werd door de Japanners “bevrijd”, maar zal vervolgens ongetwijfeld in een Japans interneringskamp terecht zijn gekomen.

De Duitsers werden vanuit de diverse onderkomens vervolgens ondergebracht in o.a. fort Van den Bosch (oud, groot, onderkomen en smerig) te Ngawi op Oost-Java, op het eiland Onrust voor de kust van West Java, waar de omstandigheden niet best waren, en in een oude KNIL-kazerne in Banjoebiroe, nabij Ambarawa op Midden-Java. Op Onrust werden de geïnterneerden gekleineerd, geslagen en vernederd.

Een geïnterneerde, een jonge Joodse man, gevlucht uit Duitsland, die naar het snoeien van een boom binnen het kamp stond te kijken en daarbij per ongeluk met zijn hand ging leunen op een paaltje dat net in het “verboden gebied” stond, d.w.z. een kale strook grond langs de prikkeldraad afscheiding, werd zonder pardon van achteren recht door het hart geschoten; hij stierf vrijwel onmiddellijk.

Uiteindelijk werden de meesten overgebracht naar een centraal kamp op Sumatra in Lawé Sigala-gala. De omstandigheden in dat kamp waren aanvankelijk redelijk, zeker in vergelijking met de toestanden in de Duitse kampen en latere Japanse kampen voor de Nederlanders, maar verergerden naarmate de tijd verstreek, waarbij ook geweld tegen Duitse geïnterneerden werd gebruikt.



De eilanden Onrust en Kuiper (achtergrond) – collectie Tropenmuseum

NSB'ers worden opgepakt

Was het de ambtenaren in Nederland al vanaf 1933 verboden lid te zijn van de NSB, in Indië werd dat ambtenarenverbod pas van kracht op 9 mei 1940. Colijn, vanaf de dertiger jaren resp. minister van koloniën en minister-president, had er regelmatig op aangedrongen dat ook de regering in Indië maatregelen zou nemen tegen NSB-ambtenaren. Gouverneur-generaal Tjarda van Starkenborgh had dit echter steeds geweigerd op grond van de redenering dat de Indische NSB geen gevaar voor de openbare orde vormde en loyaal tegenover het gouvernement stond.

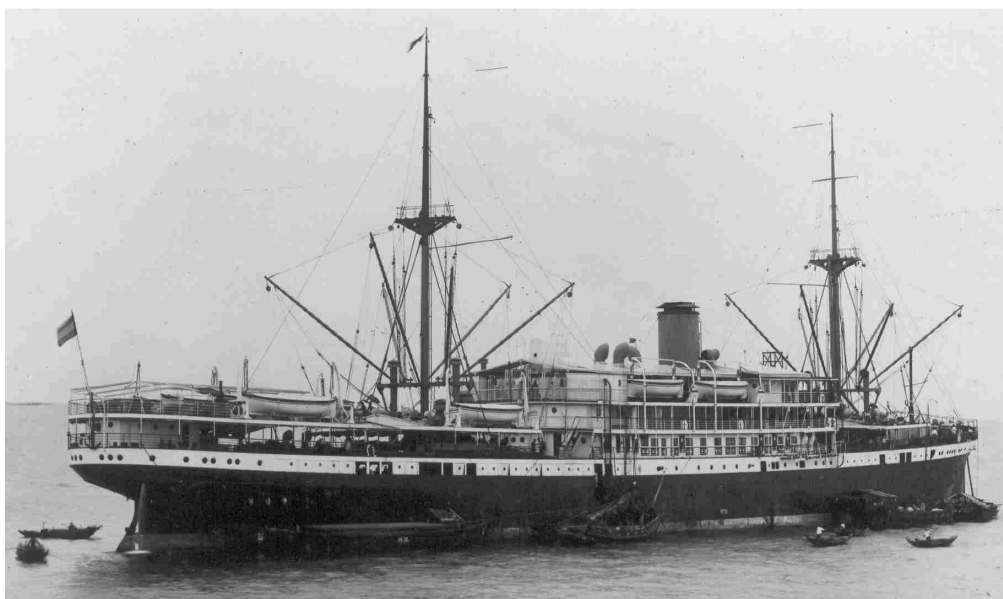
Na de Duitse aanval op Nederland gaf de landvoogd echter toe en op 10 mei gaf hij het bevel de meest gevaarlijke NSB'ers (ongeveer 500 van de in Indië geregistreerde 1100 leden en 700 begunstigers) op te pakken. In Bandung werd het kringhuis van de NSB bestormd en werden vijftien NSB'ers gearresteerd. In de dagen die volgden werden personen opgepakt die ervan verdacht werden lid te zijn van of te sympathiseren met de NSB. De NSB'ers werden het doelwit van een ware haatcampagne aangevoerd door de Nederlandstalige pers in Indië. Er deden allerlei geruchten de ronde dat de NSB in Indië een vijfde colonne vormde die samenzwoer met de Duitsers teneinde zich meester te maken van het land. Het oppakken van NSB'ers gebeurde in een sfeer van achterdocht en willekeur. Mensen die een hekel hadden aan hun burens konden dezen aangeven; onder de gearresteerden bevonden zich dan ook verschillende mensen die nooit lid waren geweest van de NSB.

J.E. Stulemeyer, die op Java in militaire dienst was en nooit lid was geweest van de beweging werd door zijn buurman aangebracht nadat deze hem, teleurgesteld na het bericht dat de koningin naar Londen was uitgeweken, had horen zeggen: "Nu komen die moffen binnen en neemt de koningin de benen!" Stulemeyer zou pas in 1946 worden vrijgelaten.

Ook Japanners geïnterneerd

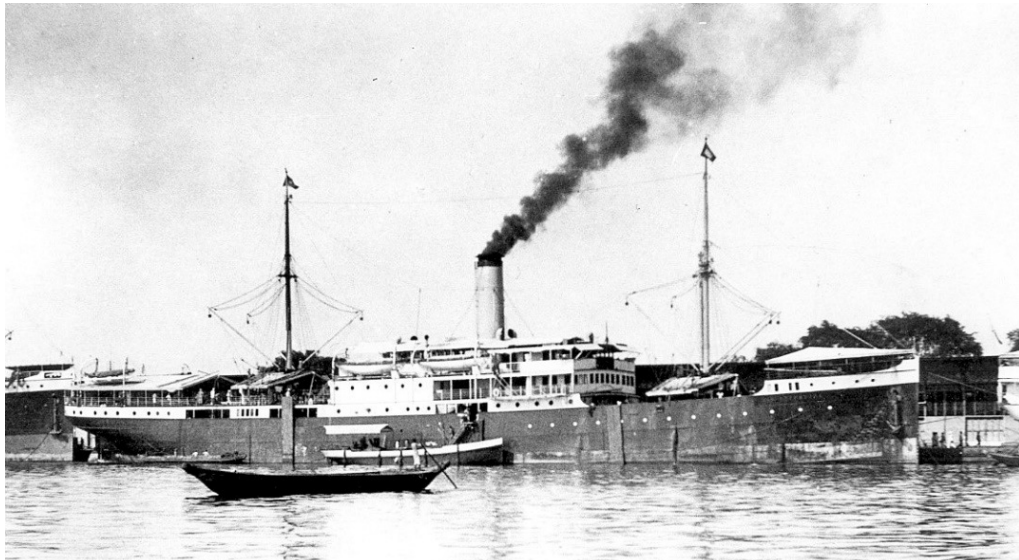
Direct na de aanval op Pearl Harbor verklaarde Nederland de oorlog aan Japan en vervolgens werden ook de in Nederlands-Indië wonende en werkende Japanners, ca. tweeduizend, opgepakt en geïnterneerd, uit vrees dat zij eventuele Japanse bezetters - die inderdaad twee maanden later binnenvielen - zouden helpen. Zij werden o.a. in Ngawi en Soekaboemi vastgezet.

Duitsers, NSB'ers en Japanners worden weggevoerd uit Indië



ms "Cremer"

Enkele weken na hun arrestatie en internering wordt, na onderhandelingen met Australië, besloten de Japanners samen met een aantal Formosanen (Taiwan), Koreanen en een enkele achtergebleven Duitser, naar Australië te verschepen. Op 16 januari 1942 brengen het ms “Cremer” en het ss “Van Heemskerk”, beide van de KPM, onder bewaking van 200 KNIL-soldaten hen van Tandjong Priok, de haven van Batavia (Jakarta), naar Adelaide. De schepen werden tijdens de reis geëscorteerd door de Amerikaanse kanonneerboot USS “Asheville”.

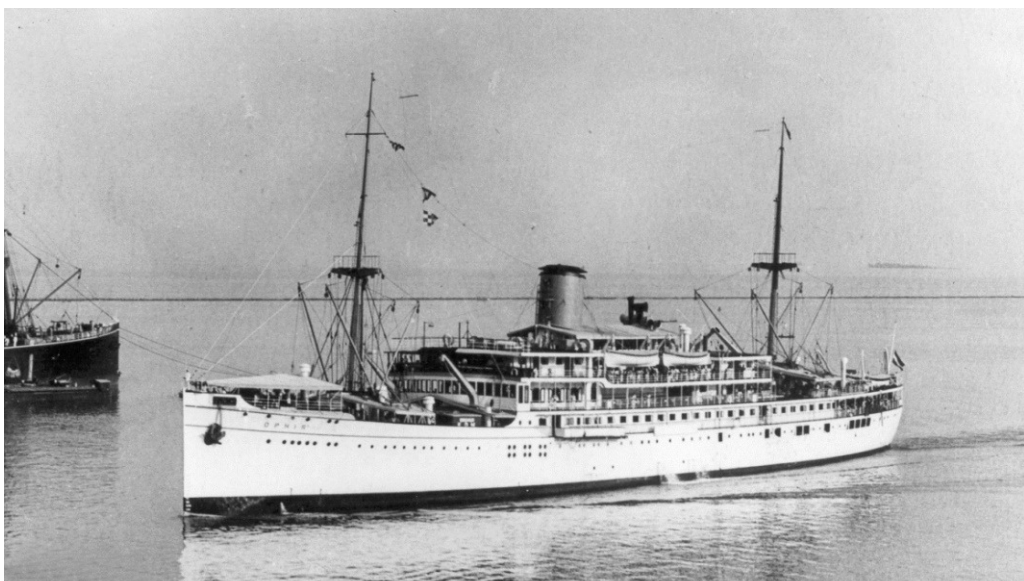


ss “Van Heemskerk”

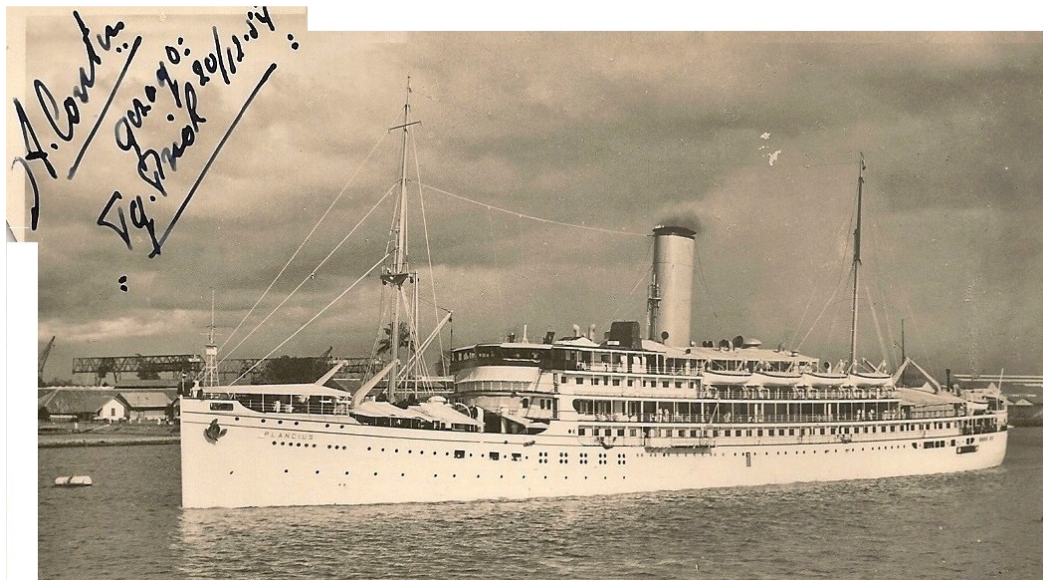
Maar ook de Duitse geïnterneerden en NSB'ers moeten weg uit Indië als de oorlog met Japan uitbreekt. De Duitsers worden naar Brits-Indië verscheept en de NSB'ers naar Suriname. Forse logistieke operaties terwijl het land zich ook nog moest verdedigen tegen de Japanse aanval.

Transport van de Duitsers

Eind december 1941 vertrekt het eerste schip, de “Ophir” van de KPM, met 975 w.o. de meest gevaarlijk geachte Duitsers en begin januari 1942 het tweede, de “Plancius”, ook van de KPM, met 938 Duitsers. Beide komen veilig te Bombay (nu Mumbai) aan op respectievelijk 7 en 10 januari 1942 en de gevangenen worden geïnterneerd in het kamp Dehra Dun.



ms “Ophir”, het eerste transportschip



ss "Plancius", het tweede transportschip

Van de aankomst van deze twee groepen wordt de Nederlandse regering in Londen op 19 januari per geheim telegram in kennis gesteld en in hetzelfde telegram wordt medegedeeld dat de derde en laatste groep op 16 januari is vertrokken. Daar wordt aan toegevoegd dat de aankomst van de eerste twee groepen gepubliceerd zal worden maar dat het vertrek van de derde groep zal worden verzwegen.

KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE
REGEERING
CODEDIENST

ROYAL NETHERLAND
GOVERNMENT
CODE DEPARTMENT

LONDEN | 19 Januari 1940
LONDON

X KA27/8 S SIMLA 78/76 18/1905 FIL NIEG ETAT

Geheimcijfer van Simla No. 2. Paraphrase.

Betreft Uw 2. 2 Transporten van respectieve-
lijk 975 en 938 Duitschers zijn op 7 en 10 Januari
in Britsch Indie aangekomen. 16 Dezer vertrok derde
en laatste transport uit Ned. Indie. Ik zal Uwer
Excellentie berichten wanneer dit transport te
Bombay aankomt.

15 Januari seinde G.G. mij dat evacuatie
in Ned. Indie over een week wordt gepubliceerd
waarbij het feit dat laatste groep onderweg is
zal worden verzwegen.

Merens.
Dech. J.P. Par. E.S.

H. van Imhoff

H. van Imhoff

De "Van Imhoff"

Voor het transport van die derde – en laatste – groep Duitse geïnterneerden wordt het ss “Van Imhoff”, eveneens van de KPM, aangewezen. De in het telegram genoemde datum van 16 januari wordt niet gehaald, maar op 18 januari 1942 is het dan wel zo ver. Op die dag vertrekt de “Van Imhoff” vanuit Sibolga op Sumatra, onder commando van kapitein Hoeksema, richting Bombay. En met dit transport gaat het mis, erg mis. Het onbewapende schip heeft 84 bemanningsleden, w.o. de kapitein, 62 bewakers van het Koninklijk Nederlandsch-Indisch Leger (KNIL) en 478 Duitse geïnterneerden, allen mannen, aan boord. Onder hen bevinden zich vnl. zendelingen, priesters, ondernemers, onderwijzers, bejaarden, een aantal geestelijk gehandicapten maar ook een zeventigtal zeelieden van Duitse koopvaardijsschepen die bij het uitbreken van de oorlog in 1940 in Nederlands-Indische havens in beslag waren genomen, jonge en sterke mannen. De omstandigheden voor de gevangenen op de “Van Imhoff” zijn beroerd. Een deel zit dicht opeengepakt op een tussendeck; een ander deel achter prikkeldraad op het achterdek. Er is onvoldoende drinkwater, er zijn te weinig sanitaire voorzieningen én er zijn onvoldoende reddingmiddelen voor alle opvarenden. En van dat laatste was kapitein Hoeksema zich zeer wel bewust. Hij had zelf de Commandant Zeemacht Verre Oosten, admiraal Helfrich – onder wiens bevel na het uitbreken van de oorlog de Nederlandse koopvaardijsschepen in Indië vielen – daarop gewezen! Desondanks kreeg hij het bevel tóch uit te varen en hij volgde dat op.



ss “Van Imhoff”, vernoemd naar de gouverneur-generaal van Duitse afkomst

De dag na vertrek valt een Japanse bommenwerper de “Van Imhoff” aan en werpt diverse bommen af waarvan één doel treft. Een gat in de romp onder de waterlijn is het gevolg en het schip begint te zinken. Als het, na vergeefse pogingen het gat met presennings te dichten, de Nederlandse bemanning duidelijk wordt dat het schip niet te redden valt, wordt besloten het te verlaten en bemanning en bewakers stappen in de motorsloep en vier van de vijf reddingboten, waarmee zij – voor alle duidelijkheid – niet de volle capaciteit daarvan benutten. Voordat de laatste bewakers van boord gaan, geven en gooien zij de Duitsers de sleutels toe van de sloten en materiaal om het prikkeldraad kapot te knippen. Voor de rest worden de 478 Duitsers aan hun lot overgelaten; voor hen laten de kapitein en zijn bemanning een grote hoeveelheid – meer dan voldoende – zwemvesten, een paar vloten, een vlet én nog een laadboot over die zij zelf niet te water konden krijgen. De Duitse gevangenen lukt dat, nadat zij zichzelf bevrijd hadden, wel. Wegens het grote tekort aan plaatsen in die laadboot, de vlet en de vloten blijft er voor velen niets anders over dan uiteindelijk met zwemvest in het water te springen of – en dat wordt door getuigen later vermeld – met het schip ten onder te gaan. Er speelden zich taferelen af als bij de “Titanic” aldus een van de overlevenden.

De “Van Imhoff” zinkt volgens Duitse getuigenverklaringen overigens veel langzamer dan verwacht. Men heeft de tijd het schip grondig te doorzoeken op voedsel en andere zaken. En

ook de Nederlandse bemanning verklaart dat uren nadat zij met de sloepen langzaam oostwaarts waren gevaren, nog de schoorsteen (een erg lange) van het schip aan de horizon was te zien.

Uren nadat op land het bericht van de “Van Imhoff”, uitgezonden over de noodradio is ontvangen dat zij zinkende is en dat het bevel schip verlaten is gegeven, krijgen de “Pief”, een gewapende sleepboot, en het ss “Boelongan”, ook van de KPM, op 19 januari van het militair gezag opdracht vanuit resp. Padang en Sibolga naar de ongevalsplek op te stomen. Op de 20^{ste}, bij het aanbreken van de dag, stuit de “Boelongan” op aanwijzing van een Nederlands vliegtuig, een Catalina dat ook opdracht had gekregen naar overlevenden te zoeken, op Duitse drenkelingen. De kapitein vraagt per scheepsroeper of er ook Nederlanders onder hen zijn. Als het antwoord ontkennend is wendt hij de steven en vaart weg naar Padang zonder ook maar één van hen aan boord te nemen en zonder hen drinkwater te geven waarom was gevraagd en waar een groot tekort aan was. Een van de drenkelingen die naar het schip zwemt wordt weggeduwd. Weliswaar was er een Japans vliegtuig gesignaleerd dat kort daarvoor van grote hoogte een bom, mogelijk twee, had gegooid, maar dat daarna verdween in de regenwolken en verder niet meer werd gezien. De sleepboot “Pief” keerde al na een halve dag terug naar haar basis en is nooit bij de drenkelingen aangekomen.



ss “Boelongan” (1915), lengte 70 meter maar wel capaciteit voor 531 dekpassegers

En daarmee overtreedt de kapitein van de “Boelongan” mogelijk de Geneefse Conventies¹ maar bovenal de “oerwet” van de zee: drenkelingen hoor je te redden! Dat hij niet op eigen houtje handelde, wordt duidelijk uit de geheime orders die hij per telegram had gekregen:

“Eerst de bemanning (van de “Van Imhoff”) oppikken benevens de militairen die voor de bewaking aan boord waren, daarna, op aanwijzing van de militaire commandant, betrouwbare elementen onder de Duitse geïnterneerden aan boord nemen. Overige Duitsers beletten te landen”.

Over de strekking van dat telegram is uitermate veel gesteggeld. De Koninklijke Marine verklaarde later dat het alleen de bedoeling was tot elke prijs te voorkomen dat er Duitsers zouden landen op de eilanden voor Sumatra’s westkust. Maar om in het kader daarvan bij het redden zoveel nadruk te leggen op eigen landgenoten is alleen al uit humaan oogpunt, los nog van oorlogsconventies, zeer bedenkelijk. En ... hoe had de kapitein van de “Boelongan” dat landen van in het water liggende, op slechtheid geselecteerde, Duitsers dan moeten voorkomen? Tachtig mijl uit de kust van Sumatra? Naar mijn mening was de consequentie van de gegeven opdracht – en de opdrachtgever, het kan niet anders, moet zich dat op zijn minst hebben gerealiseerd – dat zij zouden verdrinken. Het blijft, zoals gezegd een groot twistpunt

¹ Bij een internationaal conflict is de gezagvoerder verplicht, indien enigszins mogelijk, hulp te verlenen aan alle personen, met inbegrip van vijandelijke, die op zee in levensgevaar verkeren.

maar ik kom daar nog wel op terug bij het transport van de NSB'ers naar Suriname per ms "Tjisadane".

Uiteindelijk bereiken 67 van de 478 Duitsers met de laadboot en één vlot op 24 januari het eiland Nias. De overige, 411 in getal, verdronken allen. Een aantal van de geredde Duitsers heeft zich vervolgens – met medewerking van de inheemse politie – op zijn zachtst gezegd niet helemaal correct gedragen tegenover de weinige Nederlanders die nog op Nias woonden en het schijnt dat zij ook een soort Duitse republiek hebben uitgeroepen met de bedoeling met Japan samen te werken. Dat laatste is niet gelukt, maar via Japan werd de Duitse regering wel in kennis gesteld van het gebeurde en de overlevenden kregen een redelijke behandeling tot het eind van de oorlog.

Hoe verging het de in Brits-Indië geïnterneerde "Nederlands-Indische" Duitsers?

Na de capitulatie van Japan in 1945 werd hun de mogelijkheid geboden naar Duitsland te reizen. Een overgrote meerderheid, teleurgesteld in de houding van de Nederlandse overheid, wilde niets liever dan opnieuw elders beginnen en ging dankbaar op het aanbod in. Ook degenen die Duitsland nog nooit hadden gezien en die de taal niet eens kenden. Voor een kleine minderheid die wél naar Nederlands-Indië terug wilde werd pas eind 1947 transport geregeld. Medio januari 1948 voeren ze met het ss "Plancius" naar Batavia. Daar, in het "Chasseekamp", werd hun op 2 februari 1948, bijna acht jaar na hun arrestatie, voor het eerst verteld dat ze echt vrij waren.

Duitse reactie en rechtszaak in Nederland

Al tijdens de oorlog reageert de Duitse regering furieus op de ondergang van de "Van Imhoff" en eind 1942, tijdens de bezetting in Nederland, leggen zij een boete van vier miljoen gulden op aan de KPM te Amsterdam en worden 29 dienstchefs en employeés van de maatschappij die in Holland werkzaam zijn, als gijzelaars geïnterneerd. Gemakshalve vergeten de Duitsers dat de "Van Imhoff" ten onder is gegaan door het werpen van bommen door hun bondgenoot Japan. Daar was het allemaal mee begonnen. Maar de Duitsers verweten de Japanners voor zover ik weet niets.

De "zaak Van Imhoff" wordt na de oorlog op aangifte (1953) van een van de slachtoffers en met steun van de Duitse regering onderzocht. Het Gerechtshof in Amsterdam wordt hiermee belast en na onderzoek besluit de procureur-generaal bij het Hof in 1956 tot ontslag van rechtsvervolging van de kapitein van de "Van Imhoff": geen (oorlogs)misdrijf. De kapitein van de "Boelangan" wordt in het onderzoek alleen als getuige gehoord en de Commandant Zeemacht Verre Oosten, admiraal Helfrich, die de opdracht tot uitvaren van de "Van Imhoff" gaf en onder wiens verantwoordelijkheid de opdracht aan de kapitein van de "Boelangan" viel, wordt zelfs niet als getuige gedagvaard.

In januari 1965 staat een documentaire over de "Van Imhoff" van journalist Dick Verkijk op het programma van "Achter het Nieuws" (VARA). Maar zo ver komt het niet. VARA-televisie commissaris Rengelink, een erkend groot verzetsman in Nederland, steekt er in samenspraak met de voorzitter van de VARA, Burger, een stokje voor. In een memorandum aan de hoofdredacteur van het actualiteitenprogramma, Wigbold, schrijft hij:

"De erkenning dat ook Nederland – zij het incidenteel – een fout of zelfs fouten heeft gemaakt, kan juist een verzwakking zijn van de opvatting dat het in de eerste plaats de Duitsers zijn geweest die een haatpsychose hebben veroorzaakt die hier en daar buiten de

nazikringen tot felle reacties heeft geleid. (...) Dat soort incidenten als schuld belijden moge ethisch fraai zijn, feitelijk zijn zij niet ter zake doende”.

Daarmee is de kous af en gaat Nederland over tot de orde van de dag. De ooit door Dick Verkijk gemaakte documentaire is niet meer te vinden in de nationale tv-archieven in Hilversum. “*Als de documentaire niet is uitgezonden, zit hij niet in ons archief*” zegt men daar. Wat mij betreft kun je daar vraagtekens bij plaatsen. En heeft Rengeling op eigen houtje gehandeld of in opdracht van de regering? En daarmee doet ook het doofpotverhaal publiekelijk zijn intrede. Ik kom daar nog op terug.

Der Spiegel brengt kort daarna een groot artikel over het afblazen van de uitzending, doet eigen onderzoek en herhaalt in extenso de hele geschiedenis. In Duitsland zit het diep.

KRIEGSVERBRECHEN

VAN-IMHOFF-UNTERGANG

Das Totenschiff

Viermaal flog der japanische Bomber den holländischen Frachter vergeblich an: Beim ersten Anflug verfehlte die Bombe die „van Imhoff“ um 100 Meter. Die zweite Bombe zerriß 20 Meter neben dem Schiff den Spiegel der teertrügen See. Auf dieselbe Distanz klatschten auch die dritte und vierte in den Indischen Ozean.

Die fünfte Bombe setzten die Japaner etwa 20 Zentimeter neben die Bordwand des 2980 Bruttoregistertonnen großen Südsee-Fahrers der Amsterdamer „Koninklijke Paketvaart Maatschappij“ (K.P.M.). Sie explodierte im Wasser und zerfetzte die Backbordseite des Vorschiffes.

(hinter den Nachrichten) bringen wollten, wurde Vara-Chef Jan Rengeling ins Haager Verteidigungsministerium bestellt. Er kehrte zurück mit der Erkenntnis, es sei „nicht unsere Sache, diese Fehler der Holländer zu enthüllen“. Die „van Imhoff“-Sendung wurde vom Programm abgesetzt.

Was Rengeling als Fehler umschrieb und was die Holländer nicht wissen sollten, steht nunmehr fest: Die Holländer haben die Deutschen im Januar 1942 mit Absicht und ohne zwingenden Grund im Indischen Ozean ersaufen lassen.

Mit dem Ziel-Colombo auf Ceylon hatte die „van Imhoff“ am Abend des 18. Januar 1942 den Hafen Sibolga auf der heute indonesischen, damals zu Niederländisch-Indien gehörenden Insel Sumatra verlassen. Täglich rechneten die holländischen Kolonialherren mit einer Invasion japanischer Truppen auf Sumatra. „van Imhoff“-Kapitän Hoeksema sollte deshalb 476 deutsche Inge-

„Das Rettungsmaterial war ganz und gar unzulänglich“, meint heute der ehemalige Kolonialsoldat Jan van de Ende, einer der Deutschen-Bewacher von damals.

In den Booten hätten bei einem Schiffbruch bestenfalls wenig mehr als 50 Prozent der „van Imhoff“-Leute einen Platz gefunden. Die Bambusflöße waren weder fortzubewegen noch mit Proviant und Trinkwasservorräten ausgerüstet. Die Schwimmwesten, die als einziges Rettungsgerät in ausreichender Zahl vorhanden waren (650), boten Schiffbrüchigen lediglich eine auf wenige Stunden befristete Überlebenschance.

Ein Befehl niederländischer Kriegsmarine-Dienststellen auf Sumatra hatte Kapitän Hoeksema wie auch die Schiffsführer anderer überbelegter Evakuierungsdampfer jedoch der Sorge entzogen, Überlegungen über das Mißverhältnis zwischen Kopfzahl und Rettungsbootkapazität anstellen zu müssen.

Er volgt tenslotte nog, als een soort zwanenzang, een interview van Dick Verkijk in het Parool van 16 april 1965. En Van Heekeren publiceert in 1967 een boek, “Batavia seint: Berlijn” waarin hij zijn uitgebreide onderzoek naar de ramp verwoordt en, grote verdienste, veel Duitse getuigen weet op te sporen en aan het woord laat. Zeer lezenswaardig.

NSB'ers naar Suriname

Van de in Ngawi geïnterneerde NSB'ers werden 132 mannen uitgezocht die als meest staatsgevaarlijk werden beschouwd om naar Suriname te worden vervoerd. Daaraan toegevoegd werden veertien NSB'ers die in de gevangenis te Cheribon zaten. 146 Mannen werden zo op 21 januari 1942 – drie dagen na de ondergang van de “Van Imhoff” – vanuit Soerabaja met het motorschip “Tjisadane” van de Java China Japan Lijn (JCJL) naar Suriname getransporteerd.



ms “Tjisadane” van de JCJL, de Java-China-Japan Lijn

Bijna niet te geloven is dat kapitein ter zee Koenraad van de Koninklijke Marine, in opdracht van admiraal Helfrich, voor vertrek twee torpedokoppen in de dieptanks van het schip laat plaatsen. Eén aan stuurboord achter het waterdichte schot van ruim III en één aan bakboord tegen het waterdichte schot van de machinekamer. Leidingen worden doorgetrokken naar de hut van de kapitein, aangesloten op een accubatterij en voorzien van een contactklok. Die klok werd afgesteld op 20 minuten zodat bemanning en gezagvoerder, mocht dit om wat voor reden ooit nodig zijn, gelegenheid zouden hebben het schip te verlaten en zich in veiligheid te brengen waarna de beide torpedokoppen als “ideale” voltreffers hun lugubere werk zouden kunnen doen en het schip mét NSB’ers vernietigen. In de order van admiraal Helfrich staat uitdrukkelijk dat tot elke prijs voorkomen moest worden dat de NSB’ers inlichtingen zouden kunnen verschaffen die de veiligheid van Indië in gevaar zouden kunnen brengen. Op weg naar Suriname mochten zij niet in vijandelijke handen vallen of anderszins ontsnappen. Helfrich vond dit noodzakelijk en moreel verantwoord.

Hiermee wordt het telegram van de Commandant Zeemacht Helfrich aan de kapitein van de “Boelongan”: *“overige Duitsers beletten te landen”*, voor mij wat duidelijker. Wie twee torpedokoppen laat plaatsen op een schip met de opdracht in het belang van het Vaderland de daarop meevarende, sinds 1940 geïnterneerde, 146 NSB’ers naar de kelder te jagen als er iets misgaat, demonstreert daarmee op zijn zachtst gezegd een houding en instelling die van weinig compassie voor zijn gevangengenomen “vijand” getuigt; dat schuurt tegen overtreding van de oorlogsconventies aan. En die regels moet de Commandant Zeemacht toch zeker gekend hebben.

Na een voor de gevangenen helse tocht in de laadruimen kwam de “Tjisadane” op 21 maart 1942 in Suriname aan. De gevangenen werden eerst ondergebracht in de gevangenis “Nieuw-Amsterdam” en na een half jaar werd het merendeel overgebracht naar het kamp de “Jodensavanne” (een voormalige woonplaats van Sefardische Joden, ongeveer 50 kilometer ten zuiden van Paramaribo). Een klein deel werd opgesloten in Fort Zeelandia. In de Jodensavanne waren de gevangenen onderworpen aan dwangarbeid, mishandeling en slechte hygiënische omstandigheden. Op 4 november ondernamen, volgens de officiële kamparchieven, vier van hen een vluchtpoging. Twee werden op 6 november “op de vlucht neergeschoten”; uit onderzoeken na de oorlog blijkt echter dat van een vlucht geen sprake was.

De gevangenen, die in Suriname vastzaten, werden pas op 15 juli 1946 vrijgelaten. Het ms “Boissevain”, alweer van de KPM, bracht hen naar Nederland. Van de 146 gevangenen keerden er 137 terug. In Nederland kregen de meesten een rood paspoort uitgereikt, wat inhield dat ze de eerste jaren het land niet mochten verlaten dus ook niet konden terugkeren naar hun geboorteland en woonplaatsen in Indië. Op 7 mei 1947 kondigde lt. gouverneur-generaal dr. Van Mook een amnestiebesluit af voor alle personen die in het vooroorlogse Indië tot staatsgevaarlijk geachte organisaties hadden behoord. Met dit besluit kwam formeel een einde aan de lijdensweg van deze groep Indische NSB’ers.

En dan, de “Van Imhoff”, oorlogsmisdrijf ?

Hoe verder het gebeurde achter ons kwam te liggen, des te harder werd het publieke oordeel: *“een zeer ernstige overtreding van het internationale humanitaire oorlogsrecht”*. Een *“oorlogsmisdrijf pur sang”* met een *“doofpot”* daarna die ook steeds groter leek te worden. En ik heb mij ook mee laten slepen. Maar naarmate ik ouder word en met mijn ervaringen opgedaan in de onderzoeken van de oorlogstribunalen van de VN en op basis van al het onderzoek dat gedaan is, vind ik die vraag steeds moeilijker te beantwoorden.

Als ik nu naar de “Van Imhoff” kijk en de verrichte onderzoeken herlees, dan is er naar mijn mening bij kapitein Hoeksema geen enkele opzet tot doden of het willens en wetens laten verdrinken van de Duitse gevangenen geweest. Ik geloof ook niet dat het transport daartoe bestemd was en van geheime opdrachten in die zin is nooit gehoord noch zijn zij ooit gevonden. Het eerdergenoemde gecodeerde telegram vanuit Batavia aan Londen, waarin wordt gezegd dat het vertrek van de derde groep zal worden verzwegen, is door sommige criticasters later wel eens uitgelegd alsof de “Van Imhoff” doelbewust was ingezet om het transport niet te laten slagen. Opzet dus! Nogmaals, ik twijfel hier sterk aan, sterker nog, ik geloof daar niets van. Typisch complot denken. Niemand kon weten dat de Japanners het schip zouden aanvallen.

Kapitein Hoeksema van de “Van Imhoff” werd, toen eenmaal duidelijk werd dat het schip moest worden verlaten, geconfronteerd met het feit dat er onvoldoende reddingboten waren om alle opvarenden mee te nemen. Een duivels dilemma: hij moest kiezen, net zoals de drie drenkelingen op de boomstam die er maar twee kan dragen moesten kiezen. Wat zijn beslissing beïnvloed zal hebben is dat het niet ondenkbeeldig was dat de Duitsers in opstand zouden zijn gekomen of geweld zouden hebben gebruikt als zij waren bevrijd vóór het commando schip verlaten; zij stonden met 478 tegenover 146 bemanningsleden, waaronder een aantal niet al te enthousiaste Indonesische, en 62 dienstplichtige soldaten die met hun lange, oude, geweren niet zo veel hadden kunnen utruchten in de lage en smalle ruimtes onderdeks. Hij heeft onder die omstandigheden ervoor gekozen met de zijnen in de sloepen te stappen en de Duitsers aan boord te laten. Begrijpelijk? Wat had hij anders moeten doen? De sloepen delen met een aantal Duitsers betekende het opofferen van (een deel van) zijn eigen bemanning en had verder ongetwijfeld tot vechtpartijen geleid, zowel tussen de Duitsers en de bemanning als de Duitsers onderling. Bovendien – maar dat zullen wij nooit weten – kan hij bij zijn beslissing meegewogen hebben dat een reddingsactie te verwachten was. Hij had immers per radio “de wal” gemeld dat zijn schip getroffen was en zinkende. Op dat bericht zijn inderdaad twee schepen en een vliegtuig uitgestuurd om te zoeken. En de conclusie van de procureur-generaal bij het Amsterdamse hof, genomen op basis van de getuigenverhoren, rapporten en andere onderzoeken was dat hij niet tot vervolging van kapitein Hoeksema wilde overgegaan. De procureur-generaal was van mening dat er geen (oorlogs)misdrijf was gepleegd en dat is toch een niet onbelangrijke aanwijzing.

Wat de kapitein wel kan worden verweten is dat hij niet de sloepen volledig heeft benut. D.w.z., hij had met zijn bemanning en de bewakers in drie boten kunnen stappen en de andere, of misschien wel twee, achterlaten voor de Duitsers. Maar ook dat was voor de Duitsers onvoldoende geweest; dat had “ruimte” gegeven aan tachtig tot honderd gevangenen meer. Onvoldoende, maar toch...

Wat de kapitein van de “van Imhoff” ook verweten zou kunnen worden is dat hij is uitgevaren zonder voldoende reddingmiddelen en temeer zo omdat hij zelf de Commandant Zeemacht per telegram op dit laatste had gewezen. Onder die omstandigheden uitvaren mag strafbaar zijn volgens Nederlandse wetgeving maar levert nog geen oorlogsmisdrijf op. Ook dat moet worden gezien in het licht van de oorlogssituatie met zijn verwarring, grote spanningen, nieuwe bevels-verhoudingen en nog nooit ervaren krijgstuicht en miscommunicatie en vliegtuigaanvallen van de Japanners op Sumatraanse steden, vliegvelden en havens en de daar liggende schepen. Toch had hij toen zijn rug recht moeten houden, hij was de kapitein en verantwoordelijk. Hij had meer reddingmiddelen kunnen eisen en was wettelijk bevoegd te weigeren uit te varen als daar niet aan werd voldaan. En dat legt een morele verantwoordelijkheid op iemand. Het is natuurlijk makkelijk oordelen, bij de kachel, vanachter een computer en de afloop kennende. Toch bekruipt mij het gevoel dat kapitein Hoeksema zich dat wel degelijk heeft beseft toen hij met zijn bemanning, na de ramp, op Pulau Simoek was geland. Uit zijn reacties daar, bij zijn evacuatie van dat eiland en de jaren daarna kan n.m.m. voorzichtig worden afgeleid dat hij schuldgevoel had en dat zijn hele leven met zich mee heeft gedragen.

Zou ik anders hebben gehandeld in deze situatie? Als de kapitein van de “Van Imhoff” bij het afleggen van zijn scheepsverklaring direct na de ramp en bij latere onderzoeken gewoon gezegd had wat er was gebeurd, de rol van zijn opdrachtgever duidelijk had uitgelegd, wat zijn afwegingen voor zijn keus waren geweest, dat hij er mentaal bijna doorzat (wat voor zijn bemanning duidelijk was en iets wat ons allemaal kan gebeuren) en niet achteraf had verklaard dat hij voldoende reddingmiddelen voor de Duitsers had achtergelaten (een overduidelijke verdraaiing van de werkelijkheid), dan had de geschiedenis waarschijnlijk anders, in ieder geval milder, geoordeeld. Heeft hij vóór de reis de onvoldoende reddingmiddelen als een excuus willen gebruiken om niet uit te hoeven varen en na de ramp meer reddingmiddelen opgevoerd dan er daadwerkelijk waren om een schuldvraag te ontwijken?

Eigenlijk vind ik het optreden van de kapitein van de “Boelongan” nog het dichtst tegen overtreding van de Geneefse Conventies liggen. Hij had anders kunnen en moeten handelen; hij had de telegrafische opdracht van de Commandant Zeemacht naast zich neer kunnen en moeten leggen en zijn medemens in doodsnood moeten helpen. De vraag waarom hij dit niet heeft gedaan is wat mij betreft nooit bevredigend beantwoord. Ruimtegebrek op zijn eigen schip was er niet. De “Boelongan” was weliswaar niet zo groot, maar wel ontworpen, gebouwd en ingericht om 531 dekpassegiërs te vervoeren. En als hij bang was geweest dat de Duitsers, eenmaal aan boord, zijn schip in bezit zouden nemen – er was kennelijk slechts één pistool aan boord – had hij dan niet gewoon twee van zijn reddingboten of desnoods alle vier aan de drenkelingen kunnen afstaan met voldoende drinkwater? M.a.w., hij had de drenkelingen, of een groot aantal van hen, kunnen redden maar heeft dit niet gedaan zich beroepend op een bevel. Die kapitein heeft de rest van zijn leven geworsteld met zijn besluit niemand op te pikken en weg te varen. Het grote morele dilemma: wanneer moet je besluiten je geweten te volgen en niet de orders van je meerdere uit te voeren? Een van de kernvragen bij de processen voor de Tribunalen van Neurenberg en Tokyo: *“op een gegeven bevel kun je je niet altijd beroepen; je wordt ook aangesproken op je eigen verantwoordelijkheid”*. Maar ook dat was bekend bij de procureur-generaal van het Amsterdamse Hof.

De Commandant Zeemacht Verre Oosten tenslotte droeg een grote verantwoordelijkheid in deze zaak; naar mijn mening de grootste. Ten eerste de order aan de kapitein van de “van Imhoff” toch uit te varen ondanks het tekort aan reddingmiddelen en waarop deze hem gewezen had, was laakbaar. Ten tweede: had de “Van Imhoff” überhaupt nog wel weggestuurd mogen worden? Helfrich en zijn staf zouden zich achter de oren hebben moeten krabben of, gegeven de omstandigheden, de opdracht uit te varen nog wel gerechtvaardigd en te verantwoorden was. Er waren immers korte tijd daarvoor in de Indische Oceaan, dichtbij Java en Sumatra, al drie schepen getorpedeerd door Japanse onderzeeërs zonder dat die waren opgespoord en onschadelijk gemaakt. Op 8 januari de “Van Rees” en de “Van Riebeeck”, beide van de KPM, en op 14 januari het Britse schip “Jalajaran”. Verder voerden Japanse vliegtuigen al luchtaanvallen uit boven Sumatra en vlogen bijna dagelijks in de ochtenduren over de Indische Oceaan op zoek naar schepen. Ten derde, was die laatste groep Duitsers nou echt zó gevaarlijk dat zij niet in Indië konden blijven? Maar ook dat is redeneren achteraf. En ten vierde: Helfrichs, in wezen immorele, opdracht aan de kapitein van de “Boelongan”. Hier kan ik niet anders dan mij van commentaar onthouden.

Het op last van de Commandant Zeemacht Verre Oosten, admiraal Helfrich, prepareren van de “Tjisadane” met twee torpedokoppen en diens order deze te laten ontploffen met de NSB’ers aan boord als het schip verlaten zou moeten worden, kan naar mijn mening niet los worden gezien van het hele gebeuren rond de “Van Imhoff” en “Boelongan”. Het verduidelijkt voor mij het vijandsbeeld en het daarnaar handelen van de hoogste commandant. En niet alleen de gevangenen op de “Tjisadane” mogen van geluk spreken dat het nooit zo ver is gekomen, ook

de admiraal en haar kapitein. Dat zou regelrechte moord zijn geweest, waar opzet en voorbedachte rade immers moeilijk te loochenen vallen.

De ‘Van Imhoff’ is een ongelooflijk tragische ramp. Echter geen oorlogsmisdrijf; meer een zaak waarin verantwoordelijke personen ernstig tekort zijn geschoten. Waarbij het tegelijkertijd moeilijk is een alternatief voor hun daden te noemen omdat ook de fatale oorlogsomstandigheden mee moeten worden gewogen. En, dat moeten wij ons goed realiseren, die werden destijds geheel anders ervaren en gezien dan vandaag de dag. En heeft het allemaal nog wel zin?

De doofpot

Geheel passend binnen de tijdsgeest werden de verantwoordelijke politieke en militaire leiders tijdens en na de oorlog buiten schot gehouden en afgedekt. “Command responsibility”, een andere hoeksteen van de procesvoering bij oorlogstribunalen, werd niet gehanteerd. Helfrich die, nogmaals, de kapitein dwingt uit te varen terwijl hij weet dat er onvoldoende reddingmiddelen aan boord zijn, er anderhalve week daarvoor al drie schepen in de Indische Oceaan zijn getorpedeerd door de Japanners en zoekvluchten door de vijand worden uitgevoerd, wordt daarop niet aangesproken. Er is gestreden over het telegram aan de kapitein van de “Boelongan”. “Dat zou nooit zijn verstuurd; e.e.a. was mogelijk telefonisch doorgegeven etc.” En de gouverneur-generaal die het Van Imhoff transport geheim wil houden Het is allemaal ook tijdens en na de politionele acties in Indië weer herhaald en opnieuw duidelijk geworden. Bewust en op welk niveau in de militaire, politieke en justitiële hiërarchie wordt en is dit besloten? Men heeft wel degelijk publicatie tegengehouden en tegen beter weten in hebben zowel de Marine als de KPM ontkend dat het niet helemaal goed was gegaan. De marine ontkende aanvankelijk zelfs iets met de zaak te maken te hebben gehad, totdat ook uit interne rapportage naar buiten kwam dat het tegendeel waar was. Dat standpunt was ook niet vol te houden. De koopvaardijsschepen vielen na het uitbreken van de oorlog onder het gezag van de Commandant Zeemacht Verre Oosten. De schoen wringt hier voor mij bij het civiele en militaire gezag; dat moest en zou “uit de wind” worden gehouden. Zoals al tijdens de politie acties de hoogste ambtenaar op het Ministerie van Justitie stelde dat als er in Indië onderzoek zou worden bevolen en gedaan naar gepleegde oorlogsmisdrijven, de onderzoekers uiteindelijk bij de eindverantwoordelijken zouden uitkomen. Het civiele en militaire oppergezag in Den Haag en Batavia.

De affaire moest toen en later, zoveel is wel duidelijk geworden, geheim worden gehouden. Om de regering in Batavia, Londen en later de opeenvolgende regeringen in Den Haag niet in verlegenheid te brengen? E.e.a. begon al met geheime correspondentie in 1942 tussen gouverneur van Starkenborgh in Batavia en minister Van Kleffens in Londen. Hierin schrijft van Starkenborgh:

“Daar vele geruchten reeds de omloop deden ook onder Duitse vrouwen dat schip met geïnterneerden vergaan en aangezien het voorts ongewenscht is publicatie langer uit te stellen wegens kans eerder bericht buitenlandsche radio, is heden een korte verklaring uitgegeven dat een transport het voorwerp van Japansche actie is geworden welke een groot aantal slachtoffers heeft geëischt. Over behoud bemanning en bewaking is opzettelijk niets gezegd teneinde verkeerden indruk buitenland te vermijden.”

Over de documentaire van Verkijk die nooit is uitgezonden verklaart Van Heekeren het volgende:

“Bij de research voor mijn boek, waarbij ik tientallen getuigen vond, kreeg ik de gelegenheid de documentaire van Dick Verkijk te zien. Ofschoon deze film knap gemaakt is, kon ik me toch voorstellen dat men deze niet op de televisie heeft vertoond. De zwakte van Verkijk, dat hij altijd moet propageren en nooit ‘twijfelt’, wrekt zich in deze film wel erg.

Van de gecompliceerde geschiedenis van die ramp geeft hij een historisch aanvechtbaar beeld, dat bij de tv-kijker alleen maar de indruk kan achterlaten, dat er een zekere opzet is geweest om de Duitsers te doden. Mijn boek heeft m.i. overtuigend bewezen, dat de zaak anders ligt. (...) Het is mij juist na de 'rel' over deze uitzendingen duidelijk geworden hoe wijs men is geweest, die documentaire van Verkijk over de Van Imhoff niet te vertonen. Deze was ongetwijfeld aanleiding geweest tot vele onaangenaamheden. Daarvoor hoeft men niet bang te zijn, maar dan moet het zin hebben. Mijn boek is door Nederlanders én Duitsers goed ontvangen. Alleen wat oud-NSB'ers hebben me vergast op telefonische scheldpartijen, maar dat hoeft men niet ernstig te nemen."

Zo kun je er dus ook naar kijken: wijsheid i.p.v. een documentaire doofpot, maar dan wel wijsheid met een vleugje censuur.....

Tot slot. Ik kreeg kennis van de ondergang van de "Van Imhoff" toen ik op speurtocht ging naar de lotgevallen van mijn vader in WO II. Hij voer als eerste stuurman op de "Van Rees", een zusterschip van de "Van Imhoff". De "Van Rees" werd op 8 januari 1942 bezuiden Java, een dag varen van Tjilatjap, in de Indische Oceaan getorpedeerd. Acht bemanningsleden kwamen daarbij om. Hij heeft het overleefd maar er nooit, maar dan ook nooit, over willen praten.

En ter verantwoording: ik heb mij bij het schrijven van dit verhaal gebaseerd op onderzoeken die door anderen zijn verricht. Zie de bronnen hieronder. De overwegingen, interpretatie en conclusies zijn van mij.

Santpoort-Noord, januari 2018
C.O. Hindriks

Bronnen:

Scheepsverklaring kapitein Hoeksema

Batavia seint: Berlijn

Geschiedenis van de Nederlandse Koopvaardij

in de Tweede Wereldoorlog

De KPM in oorlogstijd

De Nederlandse Koopvaardijvloot in de Tweede Wereldoorlog

Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog deel II

Diverse publicaties

Schriftelijke vragen van het Tweede Kamerlid Lankhorst en beantwoording door de Minister van Defensie De Jong – februari 1965

De meeste foto's zijn uit de schrijvers archief, enkele uit verzamelingen van de 'Vereniging van Oud-Employé's der Koninklijke Paketvaart-Maatschappij' en van R. de Mes.

C. van Heekeren

K.W.L. Bezemer

Ir. H. Th. Bakker

L.L. von Münching

dr. L. de Jong

VOLLEDIGE SCHEEPSVERKLARING.

Op heden, WOENSDAG, den vierden FEBRUARI des jaars negentiennonderd en twee en veertig, compareerde voor mij Havenmeester te Batavia, krachtens het besluit van den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië van den zesden JANUARI des jaars negentiennonderd acht en dertig, staatsblad nummer vier, bevoegd verklaard tot het afnemen der verklaringen voorgeschreven bij artikel 353 van het Wetboek van Koophandel voor Nederlandsch-Indië:

De Heer H.J. HOEKSEMA, Kapitein van het Nederlandsch-Indisch stoomschip "VAN IMHOFF", groot 8443.04 mS bruto, toebehoorende aan de N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ te Batavia, gevende de comparant zijn verlangen te kennen om - gezamenlijk met eenige onder hem dienende Officieren - de VOLLEDIGE SCHEEPSVERKLARING af te leggen als bedoeld bij artikel driehonderd drie en vijftig van het Wetboek van Koophandel van Nederlandsch-Indië.

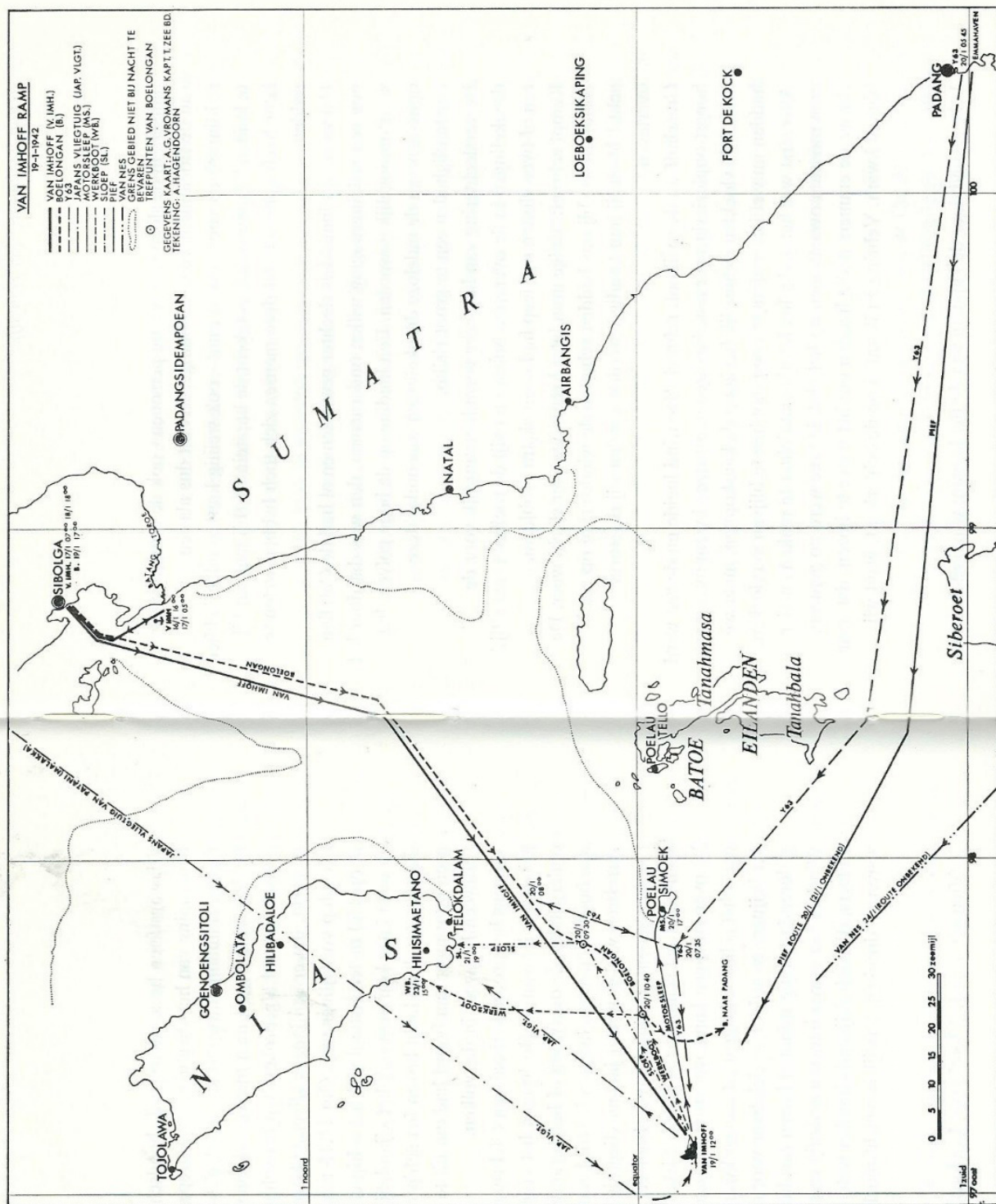
En hebben voor mij, havenmeester, mede gecompareerd de ondergenoemde Officieren, allen gediend hebbende aan boord van dien bodem in de daarafter vermelde kwaliteit:

J. VAN DER PLIGT, Hoofdwerktuigkundige.
H.R. VAN DER SLUIS, Vierde stuurman.

Verklaart alzoo de comparant Kapitein:

dat hij met stoomschip "VAN IMHOFF" op 15 Januari 1942 Padang verliet om van Sibolga naar een nader bekend te maken ontschepingshaven een aantal dekpassagiers te vervoeren;

Eerst pagina en aanhef scheepsverklaring kapitein Hoeksema met als comparanten de hoofdwerktuigkundige en de vierde stuurman



Kaart oostkust Sumatra en de koersen gevolgd door de "Van Imhoff" en "Boelongan"

Reddingmiddelen

Naar aanleiding van het vergaan van de Titanic in 1912 werd in 1914 in Londen een Conferentie gehouden tot behoud van mensenlevens op zee. In de praktijk deed niemand iets met die regels waarop in 1929 een nieuwe poging werd ondernomen: de "Internationale conferentie voor de beveiliging van mensenlevens op zee" gehouden in Londen van 16 april tot 31 mei 1929. De focus van deze conferentie lag echter op de grote oceanen, waar zee, ijsbergen, mist en slecht weer een grote rol spelen. Daarenboven werd het verschijnsel

“dekpassagiers” voorlopig terzijde geschoven om later door specialisten op dat gebied te worden uitgewerkt. Wel werden basiseisen gesteld inzake de scheepsconstructie en reddingmiddelen voor grote aantallen dekpassagiers zonder vaste slaappleats, zoals bijvoorbeeld pelgrimsvervoer en vervoer tussen eilanden. De details daarvan werden tenslotte uitgewerkt tijdens een conferentie te Simla (India) en resulteerden in de “Simla Rules” van 1931. Zowel Nederland als Nederlands-Indië had een delegatie gestuurd. De Nederlandse vertegenwoordiging bij de conferentie raadde de regering aan het verdrag van Simla pas te ratificeren, nadat Brits-Indië en de Straits Settlements dat ook hadden gedaan. De invoering per land zou gelijktijdig moeten geschieden met de uitvoering van het Verdrag tot behoud van mensenlevens op zee te Londen van 1929.



Kaart met vaargebied waar, binnen de lijnen, o.a. vervoer van dekpassagiers onder afwijkende voorschriften t.a.v. reddingmiddelen is toegestaan.

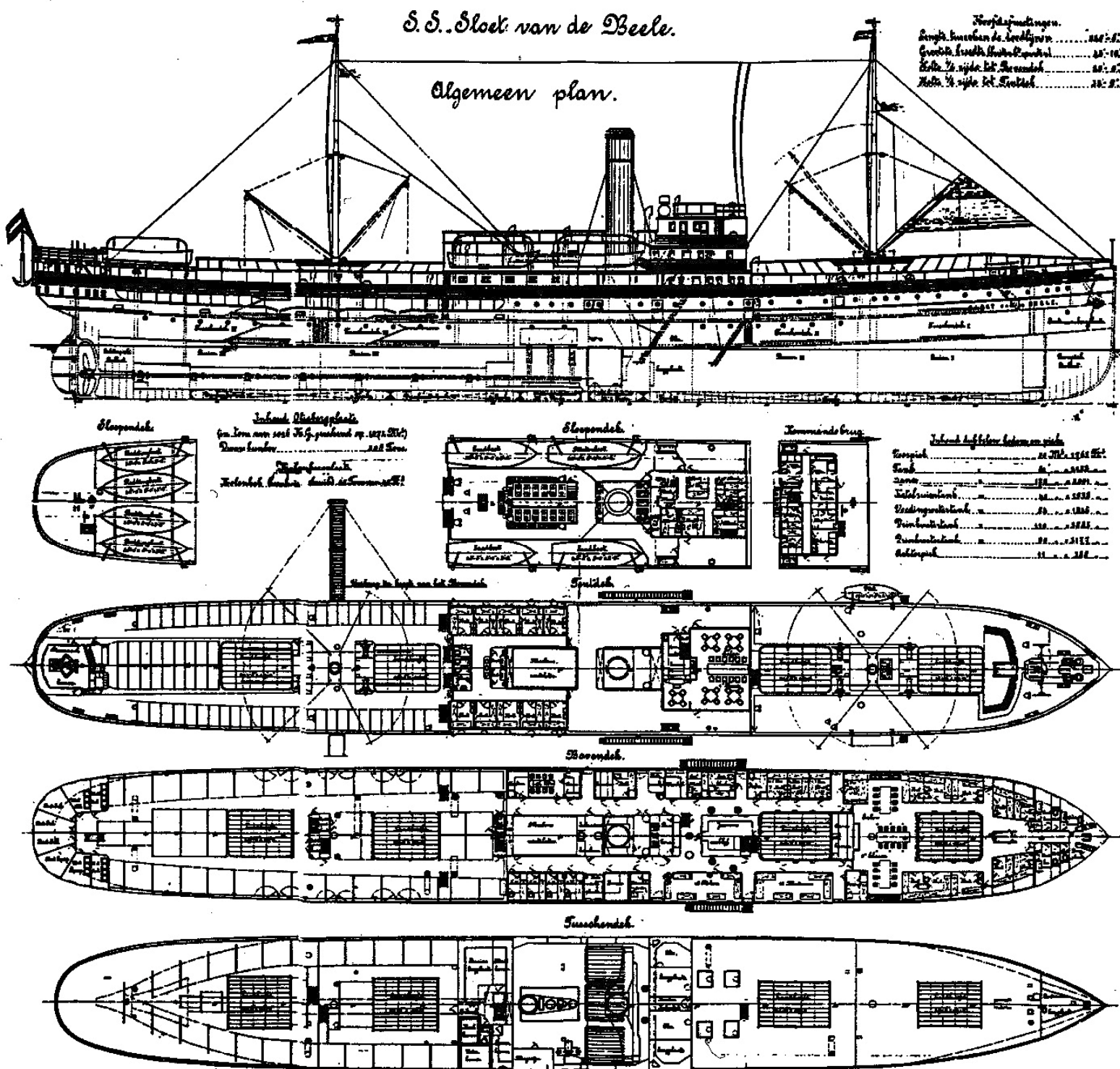
De KPM vervoerde veel dekpassagiers binnen de archipel en de meeste schepen waren daarvoor ontworpen, gebouwd en ingericht. Naast de normale reddingboten met scherpe voor- en achter-steven waren de KPM-schepen ook met zgn. laadboten (platte achtersteven en groter) uitgerust. Deze boten werden gebruikt om daar waar geen havens waren, lading van het strand naar het schip te vervoeren en omgekeerd. Zij telden ook mee voor het vereiste aantal reddingboten.



Boven: houten reddingboten

Links: laadboot bij de KPM in gebruik

Algemeen Plan van de schepen
 “Van Imhoff”, “Sloet van de Beele”, “Van Rees” en “Pijnacker Hordijk”



Op het algemeen plan staan vier reddingboten op het achterschip en drie laadboten en een motorboot op het sloepende midscheeps ingevuld. Op zich al onvoldoende voor het aantal opvarenden dat op de tocht van Sibolga naar Bombay aan boord was. Die reis ging immers buiten het gebied waar de Simla Rules van toepassing waren. Op de “van Imhoff” ontbraken bij vertrek uit Sibolga bovendien kennelijk een paar van de zeven boten waarmee het schip normaliter was uitgerust. Getuigen spreken over vier reddingboten en een laadboot.