

## *Vergeten groep Joodse oorlogsslachtoffers*

### **Duitse Joden achter Indische Kawat**

**Wat er met de Joden in Nederland gebeurde tijdens de Tweede Wereldoorlog weet vrijwel iedereen. Over het lot van de Duitse en Oostenrijkse Joden in Nederlands-Indië van vóór de Japanse bezetting is hier daarentegen weinig bekend. Zij vormen een vergeten groep oorlogsslachtoffers. Het doel van dit artikel is het eerherstel van deze mensen. Om aan deze anonieme groep een gezicht te geven zal ik het lot van de heer Otto Moszkowicz als voorbeeld naar voren halen.**

Otto Johann Ludwig Moszkowicz, geboren in 1911, was in Nederlands-Indië als ingenieur werkzaam bij de B.P. Maatschappij in Terisi, Djatibarang op West-Java. De heer Moszkowicz was één van de honderden Joden, die in de jaren 30 Duitsland en Oostenrijk waren ontvlucht en zich in Nederlands-Indië hadden gevestigd omdat zij dachten, daar een veilig heenkomen te hebben gevonden onder de Nederlandse bescherming. Zij kwamen van de regen in de drup, want zij ontsnapten weliswaar aan de nazi's, maar kwamen evengoed in kampen terecht achter het prikkeldraad. Velen van hen hebben het niet overleefd, waaronder ook de heer O.J.L. Moszkowicz. Tijdens de recherches voor mijn boek over de interneringskampen in Indië kwam ik in Duitse en Nederlandse archieven een van de grootste schandalen uit de maritieme geschiedenis van Nederland op het spoor, waarover tot op heden een mysterieuze sluier hangt. Meer dan 70 jaar geleden, op 19 januari 1942, voltrok zich circa 150 zeemijl voor de kust van Sumatra een haast onbeschrijfelijk drama, waarvan de ware toedracht door de desbetreffende autoriteiten decennia lang angstvallig in de doofpot is gehouden. Ik nam daarom het besluit, mij intensief met deze Nederlands-Indische doofpotaffaire bezig te houden om in mijn boek een waarheidsgetrouw beeld te scheppen van alle gebeurtenissen rondom de tragische dood van 411 onschuldige gevangenen, waaronder talrijke Joden, die men op uitdrukkelijk gezag van hoger hand willens en wetens heeft laten verdrinken en aan de bemanning vervolgens het bevel gaf, daarover te zwijgen. Ook Otto Moszkowicz was één van deze verzwegen Joodse oorlogsslachtoffers. Met het onderstaande verhaal wil ik hem en al de anderen uit de anonimiteit halen en postuum eer bewijzen.

Het begon allemaal op 10 mei 1940. Onmiddellijk nadat Tjarda van Starckenborgh, de gouverneur-generaal van Nederlands-Indië, te Batavia op de hoogte was gebracht van de Duitse inval in Nederland, werden in de gehele Indische archipel alle burgers van Duitse afkomst gearresteerd en in interneringskampen opgesloten, in totaal ruim 2.800 mannen en vrouwen, waarbij geen onderscheid gemaakt werd tussen 'arische' Duitsers, Indo's met een Duitse achternaam en uit Duitstalige landen afkomstige Joden. Dat ook deze Joden, die juist voor de nazi's gevlucht waren en zich in Indië veilig waanden, werden gearresteerd en opgesloten - en dan ook nog op vrijdagavond bij het begin van de sabbat - is onbegrijpelijk. Te meer als men bedenkt, dat zij reeds voor de oorlog door de nazi's van hun burgerrechten werden beroofd en dus stateloos waren. Op deze bewuste Erev Sjabbat van de 3e Ijar 5700, die om 18:11 uur plaatselijke tijd begon, werd de Parasja Emor gelezen. Na de sjabbatviering werd Otto Moszkowicz laat op de avond door Nederlandse politieagenten en BB-ambtenaren gearresteerd en naar het politiebureau gebracht, waar hij de nacht achter tralies doorbracht samen met andere Duitse en Joodse arrestanten. De volgende dag werden zij op transport gezet naar een verzamelkamp op West-

Java en van daar uit naar Tandjong Priok, de haven van Batavia, waar een KPM-schip klaar lag om hen verder te brengen naar het eiland Onrust. Zij moesten aan de kade in het gelid gaan staan, omringd door zwaar gewapende inheemse militairen, en ontvingen de mededeling, dat zij zich aan boord van het schip moesten begeven nadat aan een tafel de gegevens van alle arrestanten waren genoteerd. Ook de heer Moszkowicz moest zijn naam en adres opgeven en zijn portemonnaie, portefeuille, sleutels, horloge enz. inleveren. Alles werd geregistreerd en in zakjes gestopt. Daar zag hij later nooit meer iets van terug. Tegen de avond werden ze aan boord gebracht en moesten meteen naar het bloedhete overvolle ruim toe. Na ca. 1 ½ uur varen werden ze aan wal gebracht. De ontscheping van de gevangenen vond onder groot militair vertoon plaats met veel geschreeuw en gesnauw. Ze werden daarbij dikwijls geschopt en geslagen. Onder het toezien van de kampcommandant kapitein H. J. de Vries werden Otto Moszkowicz en zijn lotgenoten via een hoge, met prikkeldraad omgeven en van tralies voorziene poort gedreven en in groepen van ruim 100 man naar de diverse barakken afgevoerd, dertig in getal. Daar werden de Joden van de overige Duitsers gescheiden en apart gezet. Elke barak was 30-40 meter lang en 5 meter breed, had een vochtige betonnen vloer zonder bedden, was afgedekt met gegolfd plaatijzer en slechts schaars belicht. Bovendien wemelde het er van allerlei ongedierte. Iedere barak was genummerd en werd door middel van een drie meter hoge omrastering afgescheiden van de overige barakken en het was ten strengste verboden de prikkeldraadomheining dichterbij dan op 2 meter afstand te benaderen. Barak 18 was de zogenoemde 'Jodenbarak'. Daarin werden alle Duitse en Oostenrijkse Joden gehuisvest. Een van hen was Johnnie Duell, de directeur van het Metropooltheater in Batavia, die als Duitse Jood in de Eerste Wereldoorlog aan het westelijk front had meegevochten en zelfs voor zijn moedig optreden als piloot gedecoreerd werd. Ondanks het feit dat hij zich tot Nederlander had laten naturaliseren, kwam hij toch evengoed samen met Otto Moszkowicz in barak 18 op het eiland Onrust terecht. Zij moesten een bundel stro oprapen en daarmee een plekje op de kale vloer zoeken om daarop te slapen. Dekens tegen de nachtelijke afkoeling werden niet uitgereikt en zowel fysiek alsook verbaal geweld was geen uitzondering.

De Joden werden net zo slecht en onbeschoft behandeld als de overige Duitsers, want zij werden gewoon als Duitsers beschouwd en niet als Joden. Niemand stond er blijkbaar bij stil dat deze mensen helemaal geen Duitse staatsburgers meer waren en dat zij juist uit Nazi-Duitsland moesten vluchten om aan de afgrijselijke jodenvervolgung te ontsnappen. Dat de Duitse Joden door de Nederlandse politie werden gearresteerd in het land waar zij rust en vrijheid dachten te vinden, en dan op het beruchte eiland Onrust ook nog in een zogenaamde 'Jodenbarak' werden opgesloten in plaats van hen als vluchtelingen op te vangen en hen politiek asiel te verlenen is ronduit schandelijk te noemen. Dat dit echter niet per vergissing gebeurde, maar juist van hogerhand beslist werd blijkt uit het feit, dat het besluit hiervoor door de gouverneur-generaal Tjarda van Starckenborgh Stachouwer werd genomen als een veiligheidsmaatregel op grond van artikel twintig van de Regeling Staat van Oorlog en Beleg. De Duitse Joden werden in Indië als 'veiligheidsrisico' beschouwd omdat men vreesde, dat zij door de nazi's konden worden gechanteed met hun familieleden in de concentratiekampen. Om deze reden liet Starckenborgh de veiligheid voor de menselijkheid gaan met alle gevolgen van dien. Zo werd ook de onschuldige ingenieur Otto Johann Ludwig Moszkowicz het slachtoffer van dit noodlottige besluit en kwam onder onmenselijke omstandigheden achter het prikkeldraad terecht.

In de vroege ochtend van 15 mei 1940 werd hij getuige van de brute moord op zijn jonge barakgenoot Rudolf Frühstück. De geïnterneerden van barak 18 gingen naar buiten om te luchten. Vlak voor de omheining waren enkele Javanen in de hoge bomen geklommen om daar wat takken af te kappen in verband met het monteren van een elektrische leiding. Natuurlijk was dit voor Moszkowicz en zijn barakgenoten een prachtige afleiding om naar te kijken en ook de jonge Frühstück was één van deze toeschouwers. Met opgeheven hoofd stond hij gefascineerd te kijken hoe snel en behendig deze inlanders in de boom konden klimmen en had daarbij niet eens door dat hij inmiddels op minder dan twee meter van de prikkeldraadomheining was gekomen. Onbewust wilde hij op een gegeven moment met zijn hand op één van de peilers van het hek steunen, waardoor die hand zich dus boven het verboden gebied bevond met het gevolg dat hij nietsvermoedend en zonder waarschuwing door een sergeant van het bewakingsdetachement van achteren werd doodgeschoten door een welgemikt schot in de hartstreek. Er ontstond onmiddellijk een groot tumult in het kamp. Zijn barakgenoten renden naar hem toe om hem te helpen, waaronder ook dr. Emil Mengert uit Batavia, terwijl ook militairen van alle kanten kwamen aanlopen, die de arts onder bedreiging van het geweer dwongen zijn patiënt te verlaten en iedereen de barak in joegen. Uit de omliggende barakken klonken luide protesten tegen deze handelwijze. Onder de toegesnelde militairen bevond zich ook kapitein De Vries, die, met zijn pistool in de hand, de zwaargewonde jongeman zeltogend in het gras aantrof. Kort daarop stierf hij. Rudolf Frühstück was een jonge Jood, die in de jaren '30 van Duitsland naar Singapore emigreerde, maar daarna zijn toevlucht in Nederlands-Indië zocht toen de oorlog tussen Engeland en Duitsland uitbrak, omdat hij in de veronderstelling verkeerde dat hij in Indië veilig zou zijn. Frühstück ontmoette in Indië de dood, die hij in Duitsland wilde ontlopen. Heel tragisch!

Toen de gouverneur-generaal van Starkenborgh samen met de legercommandanten luitenant-generaal Berenschot en generaal-majoor Schilling eind mei 1940 het kamp op het eiland Onrust bezocht en constateerde dat de toestand daar 'zeer onvoldoende' was, gaf hij opdracht om onmiddellijk een centraal kamp te bouwen waar alle Duitse mannen van de hele Indische Archipel konden worden ondergebracht. In alle haast werd er in het zuiden van Atjeh op het eiland Sumatra het centrale kamp Lawé Sigala-gala gebouwd in de Alasvalei vlakbij Kota Tjané. Op 6 juli 1940 ging het eerste transport van vijfhonderd man met de *Op ten Noort* van Onrust op weg naar het nieuwe kamp en op 14 juli met de *Plancius* het tweede. Met het derde transport werden op 8 augustus 1940 de laatste gevangenen van het eiland Onrust naar Sumatra gebracht, eveneens met de *Plancius*. Het is mij niet bekend onder welke groep de heer Moszkowicz zich bevond, maar ook hij belandde in Lawé Sigala-gala opnieuw achter het prikkeldraad. De gevangenen werden volgens een bepaald systeem over zes blokken verdeeld, genummerd van A tot F, die in twee rijen van drie tegenover elkaar stonden. Elke blok telde 8 tot 12 slaapbarakken voor ongeveer 400 man, vier eetbarakken, sanitaire barakken, een keuken en een hospitaal. De blokken A en D waren de zogenoemde nazi-blokken, blok B was voor de de rooms-katholieke priesters, protestantse zendelingen en andere a-politieke mensen, de blokken C en F voor de zeelui en overige gematigden, en tenslotte blok E voor de Joden. De diverse blokken werden onderling van elkaar gescheiden door een hoge dubbele prikkeldraadomheining en Spaanse ruiters. Op alle hoeken van het kamp stonden wachttorens met schijnwerpers en mitrailleurs. Het kamp werd streng bewaakt door een versterkte KNIL compagnie van 250 man. Hoewel er op het eiland Onrust een aantal Duitse Joden werden vrijgelaten, moest het merendeel toch mee naar het nieuwe kamp en zo kwam ook Otto Moszkowicz hier in het 'Jodenblok' terecht. Vanuit de cellen van het beruchte Fort Ngawi alsook

vanuit de kampen op de andere eilanden werden eveneens talrijke Joodse gevangenen overgebracht naar blok E in Lawé Sigala-gala. Wat er met hen verder allemaal gebeurde in dit verschrikkelijke kamp dat twee jaar later door de Japanners zou worden gebruikt om daarin de Nederlanders te internen, zal ik in mijn boek uitvoerig beschrijven aan de hand van diverse ooggetuigenverslagen en dagboek aantekeningen.

Eind december 1941 werd in verband met de verwachte landingen van de Japanners besloten het kamp op Sumatra te ontruimen en de gevangenen naar Brits-Indië af te voeren. In een geheim codebericht aan minister van Kleffens schreef Starckenborgh: "Britsch-Indië is bereid onderbrengen Duitsche geïnterneerden welke vertrekken 28 December en 2 Januari. Het schijnt mij juister gezien belang maatregel de Duitse Regeering Uwerzijds inlichten, echter niet voordat tweede groep is aangekomen omdat eerder bekendmaken eventueele Japansche voor ontzetting zou kunnen verhaasten dan wel pogingen zou kunnen uitlokken om het transport op zee op te vangen. De datum van aankomst zal ik U nader seinen." Er was hierbij dus slechts sprake van twee transporten. Over een derde transport staat niets in de officiële telegramwisseling tussen de gouverneur-generaal en de minister in Londen. Op dat moment bevonden zich nog ruim 2450 Duitse en Joodse gevangenen in Lawé Sigala-gala, die in met prikkeldraad 'beveiligde' vrachtauto's werden overgebracht naar de havenstad Sibolga. Op 29 december 1941 vertrok het eerste transport geïnterneerden met de KPMer *Ophir* uit Sibolga. Het schip had bijna duizend gevangenen aan boord, waaronder zich dertig fanatieke nazi's bevonden, de rest waren vooral jonge mannen, velen uit de blokken A en D, enkelen uit F en C en een heel enkele uit E en B. Op 3 januari volgde de *Plancius* met ruim negenhonderd Duitsers aan boord, eveneens uit de diverse blokken zorgvuldig geselecteerd zodat de gevaarlijkste gevangenen alvast het land uit waren. Op 16 januari 1942 vertrok het derde en laatste transport uit Sibolga met 477 Duitse gevangenen aan boord van het omgebouwde koopvaardij-schip *Van Imhoff*. Deze groep, waartoe ook Otto Moszkowicz behoorde, bestond uit de rest van Blok E, het Joodse blok, mannen van wie de namen met L t/m Z begonnen en de ouderen uit alle andere blokken alsook zeelui. Op 19 januari 1942 werd in een geheim codebericht de mededeling gedaan, dat de twee transporten van respectievelijk 975 en 938 Duitsers op 7 en 10 januari in Brits-Indië zijn aangekomen en dat er op 16 dezer een derde en laatste transport uit Nederlands-Indië vertrok. Verder wordt in dit bericht melding gemaakt van de aankondiging dat de evacuatie uit Nederlands-Indië over een week gepubliceerd zal worden, waarbij het feit dat de laatste groep onderweg is, zal worden verzwegen. Waarom moest dit worden verzwegen? Wist men soms van tevoren al dat het schip nooit zou aankomen?

De kans om Bombay te bereiken was eigenlijk reeds vanaf het vertrek vrijwel nihil omdat de *Van Imhoff*, die blijkbaar doelbewust niet als gevangentransport aangemerkt was, al door Japanse verkenningsvliegtuigen gesignaleerd werd toen het nog in de haven van Sibolga lag. De omstandigheden aan boord waren voor de geïnterneerden mensonterend. De 477 grotendeels bejaarde gevangenen werden beneden in het bloedhete ruim van het vrachtschip opgesloten en zaten dicht opeengepakt in 2 meter brede kooien van prikkeldraad, elk met een capaciteit voor dertig man. Omdat elke kooi amper één meter tien hoog was en het voor de gevangenen dus onmogelijk was rechtop te staan, hurkten en lagen zij dicht op elkaar. Er was te weinig drinkwater, ventilatie en sanitaire voorzieningen waren vrijwel nihil. In de kooien hing een vreselijke stank en het was er niet uit te houden van de hitte. Alleen al het laten vertrekken van het schip onder deze barre

omstandigheden, die sterke overeenkomsten vertonen met die in de slavenschepen van de West-Indische Compagnie zoals de *Leusden* waar ik straks nog op zal terugkomen, was reeds een grove schending van het volkenrecht. Daar komt nog bij dat er onvoldoende reddingsmiddelen op het schip aanwezig waren om iedereen te kunnen redden en, zo later bleek, sowieso uitsluitend bedoeld waren om de Nederlandse bemanning en het bewakingsdetachement in veiligheid te brengen.

Het duurde dan ook niet lang totdat er zou gebeuren wat iedereen vreesde, want omstreeks tien uur in de ochtend van de noodlottige 19e januari 1942 werd de *Van Imhoff* door een Japanse jachtbommenwerper aangevallen. Door één van de bommen scheurde op een gegeven moment de scheepswand onder de waterlinie open, waardoor er zoveel water binnenstroomde dat het schip langzaam begon te zinken. Toen de *Van Imhoff* tegen één uur slagzij begon te maken, werd door kapitein Hoeksema de order gegeven de motorsloep alsook de vijf reddingsboten te vieren en alle reddingsvlotten in het water te werpen. Een zesde reddingsboot bleef echter hangen omdat die zat vastgeroest in zijn ophangmechanisme. Voorts werd order gegeven om de Duitse en de Joodse gevangenen in hun kooien kalm en zo nodig in bedwang te houden, zodat de Nederlandse bemanning en het bewakingsdetachement het schip zonder tegenstand kon verlaten. Pas toen alle Nederlanders van boord waren, werden door de laatste militairen kniptangen en sleutels naar beneden gegooid. De geïnterneerden werden in het ruim verder aan hun lot overgelaten.

Wat toen volgde, is haast niet te beschrijven. Sommigen konden weliswaar met behulp van de ijzertangen de prikkeldraadomheining openknippen, toch lukte het slechts de jongste en vitaalste mannen het ruim te verlaten. De rest bleef achter. Velen werden verdrukt of vertrapt, want iedereen probeerde in paniek vanuit de krappe kooien over elkaar heen naar buiten te kruipen. Anderen sneden hun polsen open om niet levend door haaien opgevreten te worden. Weer anderen sprongen overboord en verdronken. Degenen die hun sprong overleefden en probeerden de Nederlandse sloepen zwemmend in te halen, werden onder dreiging van gerichte pistoolschoten op afstand gehouden. Een van hen, Stephan Walkowiak, kreeg bij deze poging weliswaar een schot dwars door zijn hand, werd daarna echter door inheemse militairen in een van de achterste reddingsboten bloedend aan boord gehesen hoewel er vanuit de motorsloep gecommandeerd werd de man aan zijn lot over te laten.

Te midden van de grote chaos aan boord van het zinkende schip hielden sommige gevangenen hun hoofd koel en zochten naar allerlei mogelijkheden om het vege lijf te redden. Algauw vonden zij de sloep die de Nederlanders in hun haast niet los konden krijgen. Uiteindelijk slaagden de mannen er na twee uur zwoegen alsnog in om de aan de davits vastgeroeste reddingsboot los te wrikken en te water te laten. Officieel kon de sloep slechts 42 inzittenden bevatten, maar desondanks konden er toch wel 53 man mee en in een werkboot dat zij op het voorschip aantroffen, konden nog eens 14 man plaatsnemen. De riemen en het noodrantsoen waren helaas door de Nederlanders uit de boot verwijderd maar gelukkig lagen de mast en de zeilen er nog in. Velen waren vanaf het schip in het water gesprongen en probeerden zich op planken en deuren, houten meubels en kasten zo lang mogelijk drijvende te houden of een plaats te bemachtigen op enkele bamboevlotten.

Tegen de avond van 19 januari 1942, rond half zeven, verdween de boeg van de *Van Imhoff* in de golven. Het schip zonk weg in de diepte, terwijl ruim 300 Duitse gevangenen, die geen kans hadden gezien zich in veiligheid te brengen, zich nog

steeds in hun prikkeldraadkooien aan boord bevonden. Zij werden samen met de zwemmenden mee de diepte in gesleurd. In totaal zijn 411 onschuldige Duitse en Joodse gevangenen hierbij omgekomen. Een van hen was Otto Johann Ludwig Moszkowicz. Van de Joden heeft niemand de ramp overleefd!

Onder de slachtoffers bevonden zich naast de talrijke Joden ook enkele tientallen protestantse zendelingen, katholieke missionarissen, dominees en priesters, ook diverse bekende kunstenaars waaronder de kunstschilder Walter Spies en zelfs een groot aantal actieve en gepensioneerde KNIL-militairen en politie-ambtenaren, die al meer dan 20 jaar genaturaliseerd waren en trouwe dienst aan de koningin bewezen. Van al deze gevangenen kan derhalve moeilijk gezegd worden dat zij nazi's of gevaarlijke elementen geweest zouden zijn hetgeen hun gruwelijke dood zou kunnen rechtvaardigen. Het feit dat de bemanning en de bewakers zichzelf in de reddingsboten in veiligheid hadden gebracht terwijl zij de aan hen toevertrouwde gevangenen keihard aan hun lot overlieten druist in tegen alle regels op zee. Tot op heden zijn de verantwoordelijken nooit berecht!

Dit verhaal zal ongetwijfeld nare herinneringen oproepen bij de lezers die bekend zijn met de koloniale geschiedenis van Nederland, want het lijkt wel een déjà vu. Op 1 januari 1738 verging in een onweer voor de monding van de Marowijnerivier in Suriname het slavenschip *Leusden* van de West-Indische Compagnie, waarbij kapitein Outjes willens en wetens ruim 700 slaven, die benedendeks aan kettingen waren vastgeklonken, liet verdrinken terwijl hij zelf met zijn Nederlandse bemanning op de sloepen stapte en naar de wal vertrok. De kapitein durfde de slaven niet los te laten omdat hij bang was dat ze de bemanning op het zinkende schip zouden overmeesteren. Dezelfde reden gaf ook kapitein Hoeksema aan ten opzichte van de Duitse gevangenen op de *Van Imhoff*. Op 18 november 1737 vertrok de *Leusden* vanaf het Nederlandse Fort Elmina aan de kust van het huidige Ghana naar Suriname met honderden slaven aan boord. Benedendeks was het erg donker en benauwd en door het ontbreken van sanitaire voorzieningen stonk het daar verschrikkelijk. Het slavenruim van de *Leusden* was in twee lagen verdeeld zodat er meer slaven vervoerd konden worden. Hetzelfde principe werd 200 jaar later ook toegepast op het ruim van de *Van Imhoff*. Vandaar dat de kooien waarin de Duitsers opgesloten werden slechts één meter tien hoog en twee meter breed waren waardoor zij net als de slaven op de *Leusden* op elkaar gepakt als haringen in een ton zaten. Zowel de mannelijke alsook de vrouwelijke slaven waren naakt en twee aan twee aan elkaar geketend. Toen het slavenschip eind december 1737 zijn eindbestemming naderde kwam het voor de kust van Suriname in een noodweer terecht. De slaven zaten als ratten in de val toen de romp brak en water de ruimen binnen stroomde. Kapitein Outjes had namelijk de luiken dicht laten spijkeren om te voorkomen dat de slaven naar boven zouden komen, toch hoe hadden ze dat kunnen doen als ze vastgeketend waren? Zonder ook maar één vinger uit te steken om hen te redden liet de kapitein de sloepen strijken en vertrok met zijn bemanning. Ruim 700 onschuldige Afrikaanse slaven hebben deze scheepsramp niet overleefd en men moet zich afvragen hoe het mogelijk is dat deze grootste tragedie uit de Nederlandse scheepvaarthistorie bijna 300 jaar lang in het moederland zelf vrijwel onbekend bleef. Het antwoord laat zich wel raden.

Terug naar de *Van Imhoff*. Ook de weinige overlevenden in de beide booten en op de vloten, die de volgende ochtend werden waargenomen door het KPM-schip *Boelongan*, mochten op uitdrukkelijk bevel van de Commandant Zeemacht niet gered worden. Daarom weigerde de kapitein om humanitaire hulp aan de drenkelingen te

verlenen en gaf onder luid gemor van zijn eigen inlandse bemanning het bevel te vertrekken en de drenkelingen zonder water en voedsel aan hun lot over te laten. Hij beriep zich hiervoor op een geheime order van admiraal Helfrich. Een van de drenkelingen, de Duitse Jood Arno Schönmann uit Soerabaja, sprong van een vlot in het water en zwom het schip achterna. Een inlandse matroos, die medelijden toonde, gooide hem een werplijn toe. Schönmann probeerde daaraan omhoog te klimmen, werd daaraan echter gehinderd door de eerste stuurman en is achteraf verdronken. De vloten dreven af en werden nooit teruggevonden. Ook twee inzittenden van de beide boten hebben het niet gehaald. Zo waren er uiteindelijk van de 477 geïnterneerde Duitsers nog slechts 65 overlevenden, die door de Nederlandse autoriteiten op het eiland Nias, waar zij enkele dagen later aanspoelden, opnieuw werden gevangengezet.

Uit de zeer geheime correspondentie tussen gouverneur Starckenborgh in Batavia en minister van Kleffens in Londen blijkt duidelijk dat het *Van Imhoff*-schandaal in Nederland al vanaf het begin angstvallig in de doofpot is gestopt. Het openbaar worden van de ware toedracht zou de autoriteiten tot de hoogste instanties zowel in Batavia alsook in Londen en later ook in Den Haag behoorlijk in verlegenheid gebracht hebben en moest dus koste wat het kost geheim gehouden worden. De bemanning en het bewakingsdetachement kregen reeds enkele dagen na hun aankomst in Padang het bevel de ware toedracht rondom het gebeurde met de *Van Imhoff* geheim te houden. In een telegram aan de Minister van Buitenlandse Zaken in Londen, de heer Eelco Nicolaas van Kleffens, schreef Starckenborgh op 1 februari 1942: "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." Niettegenstaande deze poging om de ware toedracht te verbergen wisten enkele overlevenden vanaf het eiland Nias later toch een nauwkeurig verslag van de gebeurtenissen door te geven naar Duitsland.

Een klacht wegens moord, die een Duitse overlevende in 1953 tegen de gezagvoerder van de *Van Imhoff* bij de Nederlandse justitie indiende, werd twee jaar later weliswaar in onderzoek genomen, maar resulteerde uiteindelijk in 1958 in de conclusie dat er geen redenen waren om een strafvervolging in te stellen. Men beriep zich hiervoor o.a. op de 'volledige' scheepsverklaring, die kapitein H.J. Hoeksema op woensdag 4 februari 1942 samen met de vierde stuurman M.R. van der Sluis en de hoofdwerktuigkundige J. van der Ploeg aflegde voor de havenmeester van Batavia, de heer W.H. Morren ten havenkantoor Tandjong Priok.

Ondanks de nadrukkelijke vermelding dat deze verklaring geheel overeenkomstig de waarheid en zonder bijvoeging of weglating van daadzaken zou zijn, roept het lezen van dit zeven A4-tjes tellende document toch wel enkele vragen op: De kapitein verklaarde dat de geïnterneerden goede ligging hadden in de daarvoor genoemde dekken, maar in hoeverre kan bij prikkeldraadkooien van 2 meter breed en 1 meter hoog van een goede ligging gesproken worden? De kapitein heeft samen met zijn bemanning en de militairen het zinkende schip verlaten terwijl daar nog honderden gevangenen in het ruim opgesloten waren, waarvan uiteindelijk 411 personen omkwamen die grotendeels gered hadden kunnen worden. In hoeverre kan hij dan beweren dat hij en zijn ondergeschikten zich aan hun verplichtingen hebben gehouden en steeds met de meeste zeemanschap hebben gehandeld? Een goede

kapitein verlaat als laatste het zinkende schip! In zijn verklaring wil kapitein Hoeksema ons laten geloven, dat de reddingsboten allemaal vol waren en dat er voor de 477 geïnterneerden geen plaats was, hetgeen enerzijds betekent dat er al vanaf het begin geen rekening werd gehouden met een eventuele redding van de Duitse geïnterneerden, maar anderzijds spreekt hij zichzelf ook tegen. De Nederlanders beschikten over een motorsloep en vier gewone reddingsvloepen met elk een minimale capaciteit van 42 inzittenden. Uit het feit dat er in de achtergelaten vijfde sloep uiteindelijk 53 man konden plaatsnemen blijkt, dat er ruim voldoende plaats was om een groot aantal drenkelingen te kunnen redden. De 84 bemanningsleden en 62 bewakers zaten dus heel uitgebreid in de vloepen terwijl er nog ruim 100 man erbij hadden gekund. Sowieso hadden ze de Joden mee moeten nemen, die in principe niet eens geïnterneerd hadden mogen worden. Wat de zwemmers betreft, die probeerden de reddingsboten te bereiken, heeft de kapitein het in zijn verslag weliswaar over een gewonde geïnterneerde, die in een van de vloepen werd meegenomen, maar hij verzuimde daarbij te vermelden, dat deze Duitser gewond raakte doordat er dwars door zijn hand geschoten werd bij zijn poging om aan boord van de boot te klimmen. Verder wordt in de verklaring de aanwezigheid van voldoende reddingsvesten en enkele reddingsmatrassen vermeld, maar wat hadden de drenkelingen eraan als zij door de haaien werden aangevallen en de *Boelangan* de volgende dag weigerde om de Duitse overlevenden aan boord te laten? Al deze vragen bleven tot op heden onbeantwoord.

In 1964 kreeg de cineast Dick Verkijk van Herman Wigbold van de VARA de opdracht om een documentaire over de *Van Imhoff*-affaire te maken voor de actualiteitenrubriek 'Achter het Nieuws'. *Vrij Nederland* schreef op 1 februari 1969 met betrekking tot het feit dat de kapitein van het zinkende schip de gevangenen in het ruim aan hun lot overliet nadat hij zichzelf in veiligheid had gebracht: 'Voor Wigbold stond vast dat er geweigerd is Duitsers te redden omdat zij Duitsers waren!' Hoewel Justitie weigerde om gegevens hieromtrent aan Verkijk te verstrekken was hij er desalniettemin in geslaagd een nauwkeurige reportage over deze beschamende gebeurtenis te maken, die echter nooit is uitgezonden omdat de toenmalige televisiecommissaris Jan Willem Rengelink de uitzending botweg verboden had. Zo bleef de documentaire achter slot en grendel op de planken liggen en was later nergens meer te vinden. Gewoon spoorloos verdwenen! Wij kunnen er gerust van uit gaan, dat het ruwe materiaal vernietigd is. Een tweede documentaire van Verkijk over hetzelfde onderwerp, die wel aanzienlijk korter was dan de eerste, werd door de VARA-voorzitter Jaap Burger persoonlijk verboden, waarbij het niet uitgesloten is dat dit in overleg met de toenmalige regering gebeurde gezien het feit dat Jaap Burger onder Willem Drees oud-fractievoorzitter van de PvdA was.

Hoe dan ook, Dick Verkijk liet het er niet bij zitten en publiceerde de resultaten van zijn onderzoek op vrijdag 16 april 1965 in *Het Parool*, hetgeen nogal enige opschudding veroorzaakte. Naar aanleiding hiervan wijdde *Der Spiegel* op 22 december 1965 en 7 februari 1966 twee uitgebreide artikelen met foto's en ooggetuigenverslagen aan de pogingen van zowel de VARA-leiding alsook van de Nederlandse autoriteiten het *Van Imhoff*-schandaal in de doofpot te stoppen. Dit had tot gevolg, dat de fractieleider van de PSP in de Tweede Kamer, Lankhorst, op 15 februari 1966 lastige vragen over deze affaire aan de toenmalige minister van Defensie Piet de Jong (Kabinet Cals) stelde. In zijn reactie wees de Jong op het onderzoek uit 1956 met het resultaat dat het ministerie van Buitenlandse Zaken de regering in Bonn destijds liet weten dat geen strafvervolgning zou worden ingesteld. Ook in maart 1966 werd in de Eerste Kamer door de PSP, gesteund door de PvdA en de ARP, een voorloper van het CDA, op meer inlichtingen over de gebeurtenissen



rondom de *Van Imhoff* aangedrongen. Minister De Jong gaf hierop de schriftelijke reactie, dat er geen onjuiste beslissingen waren genomen en dus geen grond aanwezig was voor een strafrechtelijke vervolging tegen de gezagvoerder van de *Van Imhoff*. De Kamers kwamen daarna niet meer op het gebeurde terug en de discussie was gesloten.

Zo belandde de hele affaire opnieuw in de doofpot en werd door de latere publicaties van Van Heekeren en Bezemer slechts ten dele openbaar gemaakt. Tot op heden werd niemand verantwoordelijk gesteld voor de dood van 411 geïnterneerde Duitsers en Joden, waaronder Otto Moszkowicz, waardoor het *Van Imhoff*-schandaal nog steeds een zwarte bladzijde in de geschiedenis van maritiem Nederland zal blijven.