

## VRAGEN

door de leden der Kamer gesteld overeenkomstig artikel 116 van het Reglement van Orde, en de daarop door de Regering schriftelijk gegeven antwoorden

**371.** VRAGEN van de heer **Lankhorst** (P.S.P.) in verband met de schipbreuk van het ss. „Van Imhoff” op 19 januari 1942. (Ingezonden 15 maart 1966.)

1. Is de procureur-generaal bij het gerechtshof te Amsterdam bij zijn in 1956 ingesteld onderzoek naar de omstandigheden, waaronder de gebeurtenissen met betrekking tot de schipbreuk van het ss. „Van Imhoff” op 19 januari 1942 hebben plaats gevonden ook in de gelegenheid geweest Duitse overlevenden van deze ramp te horen?

2. Is het de bewindslieden opgevallen, dat de in de op 15 februari jl. ter zake gestelde vragen gereleveerde beweringen in het weekblad „Der Spiegel” (blijkens nadere informatie berustende op eerdere publikaties in het dagblad „Het Parool”) op een aantal punten aanzienlijk afwijken van de door de bewindslieden in antwoord op deze vragen gegeven lezing van de omstandigheden en gebeurtenissen rond het vergaan van het ss. „Van Imhoff”, o.a. wat betreft de weersgesteldheid en de aanwezigheid van vijandelijke vliegtuigen?

3. Is het de Regering bekend, of de toenmalige Zwitserse consul te Batavia — die de behartiging van de Duitse belangen waarnam — op enigerlei wijze over het gebeurde met het ss. „Van Imhoff” aan zijn Regering heeft gerapporteerd; zo dit het geval mocht zijn geweest, heeft de procureur-generaal bij zijn in 1956 ingesteld onderzoek dan ook kennis gekregen van de inhoud van dat rapport?

4. Indien de vragen 1 en 3 ontkennend en vraag 2 bevestigend worden beantwoord, achten de bewindslieden het dan niet gewenst, dat het onderzoek wordt heropend, opdat niet de indruk zal ontstaan, dat de Nederlandse Regering, uit vrees eventueel te moeten erkennen, dat de Nederlandse autoriteiten schromelijk te kort zijn geschoten in de zorg voor de burgergeïnterneerden, deze zaak in de doofpot stopt?

5. Is het juist, dat de bemanning van het ss. „Van Imhoff” dit schip heeft verlaten in een groter aantal sloepen dan nodig was, waardoor slechts één sloep voor de overige opvarenden overbleef? Zo ja, achten de bewindslieden die daad dan niet in hoge mate te veroordelen?

6. Achten de Ministers, die in antwoord op de eerder gestelde vragen o.a. mededelen: „Het eerste contact bestond uit het zien van een sloep, waarin ongeveer 60 personen zaten, die bij navraag Duitsers bleken te zijn. Zij beschikten over een goede sloep en werden niet aan boord genomen”, dit „niet aan boord nemen” een juiste beslissing? Bestond met name zekerheid, dat deze schipbreukelingen veilig het vasteland zouden bereiken ondanks de deining, waarvan de door de bewindslieden verstrekte lezing spreekt en ondanks de mogelijkheid, dat het weer slechter zou worden?

7. Achten de bewindslieden de gegeven instructie om bij voorkeur Nederlanders en indien mogelijk en zonder extra gevaar ook buitenlandse passagiers te redden, juist? Zijn de bewindslieden voorts van oordeel, dat aan het „indien mogelijk” is voldaan, ook toen de 60 schipbreukelingen niet aan boord van de „Boelongan” werden genomen?

ANTWOORD van de heer **De Jong**, Minister van Defensie. (Ingezonden 1 april 1966.)

1. Bij het onderzoek, dat in 1956 heeft plaatsgevonden, zijn geen Duitse overlevenden van de schipbreuk van het ss. „Van Imhoff” gehoord. De procureur-generaal heeft evenwel kennis genomen van schriftelijke verklaringen van drie Duitse overlevenden.

2. Deze vraag wordt bevestigend beantwoord. De lezing, gegeven in de antwoorden op eerdere vragen van de heer Lankhorst, berust op de officiële gegevens van de Catalina-commandant, die zowel de onmogelijkheid tot landen met een vliegtuig op zee bij de heersende deining als de aanwezigheid van het Japanse vliegtuig heeft gerapporteerd. Ook uit een verklaring van de gezagvoerder van het m.s. „Boelongan” blijkt de aanwezigheid van een Japans vliegtuig boven de „Boelongan”.

3. Voor zover bekend heeft de toenmalige Zwitserse Consul te Batavia geen rapport over het gebeurde met het s.s. „Van Imhoff” aan zijn Regering uitgebracht.

4. De ondergetekende is van mening, dat het onjuist zou zijn als de indruk zou ontstaan, dat de Nederlandse Regering deze zaak in de doofpot stopt of met twee maten meet. Ten einde dit te vermijden, zal de daarop betrekking hebbende documentatie, welke zich bevindt bij het Ministerie van Justitie, het Ministerie van Defensie, het Ministerie van Buitenlandse Zaken, het Ministerie van Binnenlandse Zaken, de Koninklijke Paketvaart Maatschappij en het Rijksinstituut voor oorlogsdocumentatie, bij de laatstgenoemde instantie worden samengebracht en ter beschikking zijn voor geïnteresseerden.

De ondergetekende acht het echter niet mogelijk het justitieel onderzoek te heropenen, daar de gebeurtenissen rond het s.s. „Van Imhoff” reeds door de procureur-generaal zijn onderzocht.

Het is de ondergetekende bekend, dat een wetenschappelijk hoofdambtenaar van de Rijksuniversiteit te Utrecht doende is in het kader van een studie over de Nederlandse koopvaardij in oorlogstijd aan deze episode speciale aandacht te wijden, zodat een wetenschappelijk verantwoorde publikatie kan worden tegevoerd.

5. Uit de verklaring van de gezagvoerder van het s.s. „Van Imhoff” tijdens het onderzoek door de procureur-generaal bij het gerechtshof te Amsterdam in het jaar 1956 blijkt, dat er aan boord enkele reddingboten, alsmede een laadboot, een vlet en vloten ter beschikking van de Duitse geïnterneerden waren.

De gezagvoerder verklaarde verder, dat er nog wel enige plaatsen in de reddingboten, waarin de bemanning had plaatsgenomen, waren, doch dat er voor de geïnterneerden voldoende reddingsmateriaal aanwezig was.

Naar aanleiding van de afgelegde verklaringen heeft de procureur-generaal als zijn mening gegeven, dat de kapitein van het s.s. „Van Imhoff” — gezien de oorlogsomstandigheden — al het mogelijke heeft gedaan om de op het zinkende schip achtergebleven geïnterneerden de nog voorhanden zijnde reddingsmiddelen te doen toekomen.

6. De ondergetekende wil vooropstellen, dat de oorlog met Japan in volle gang was. Op zee dreigde gevaar van onderzeeboot- en vliegtuigaanvallen.

In de periode na het uitbreken van de oorlog in december 1941 tot en met 19 januari 1942 waren in de Indische wateren op volle zee tenminste 21 koopvaardij schepen door Japanse vliegtuigen en onderzeeboten aangevallen, waarvan tenminste 8 schepen zijn gezonken. Op 12 januari was Tarakan in Japanse handen gevallen en werden bombardementen op vele plaatsen in het voormalig Nederlands-Indië uitgevoerd.

Aangezien op het traject tussen Sumatra en Voor-Indië tot de datum van het vertrek van het s.s. „Van Imhoff” op 18 januari nog geen vijandelijke actie was voorgekomen, werd aangenomen dat de route nog veilig was.

De opmars van de Japanners bleek echter sneller te gaan dan verondersteld. Op 19 januari werden het s.s. „Van Imhoff” en de plaats Sibolga gebombardeerd. Gedurende dit laatste bombardement lag het m.s. „Boelongan” ten anker op de rede van Sibolga. Op 20 januari werden 3 schepen op de westkust van Sumatra door vliegtuigen aangevallen, waaronder het m.s. „Boelongan”.

Het is verklaarbaar, dat reddingspogingen hierdoor werden beïnvloed en de ondergetekende kan zich indenken, dat onder deze omstandigheden de 60 man — die niet in direct levensgevaar verkeerden — niet aan boord werden genomen.

Voor wat de in de vraag genoemde deining betreft dient men zich te realiseren, dat voor een vliegboot, met name voor het Catalina-vliegtuig, oceaandeining reeds zeer spoedig van dien aard kan zijn, dat veilig landen op zee onmogelijk wordt, terwijl een sloep bij diezelfde deining nog geen gevaar loopt.

7. Onder de gegeven omstandigheden wordt de instructie, om bij voorkeur Nederlanders en indien mogelijk en zonder extra gevaar ook buitenlanders te redden, juist geacht. De opdracht „bij voorkeur Nederlanders (bemanning en escorte) te redden” werd, voor zover bekend, alleen aan de groep vliegtuigen gegeven. Gezien de beperkte capaciteit van de Catalina's was het verklaarbaar, dat in tijd van oorlog hiermede bij voorkeur de eigen mensen gereed dienden te worden.

De opdracht „en indien mogelijk en zonder extra gevaar” werd, voor zover bekend, alleen gegeven aan de sleepboot „Pief”. Ook dit vaartuig kon slechts een beperkt aantal personen aan boord nemen.

De opdracht aan de torpedootjager Hr. Ms. „Van Nes” op 24 januari hield daarentegen in om de geïnterneerden van het s.s. „Van Imhoff” te redden (derhalve zonder enige beperking).

De ondergetekende acht het zeer moeilijk, zo niet onmogelijk, om thans nog een gefundeerd oordeel uit te spreken over het al of niet aan boord nemen van de 60 schipbreukelingen onder een in volle gang zijnde Japanse aanval.