

Was de ramp met het koopvaardijschip Van Imhoff, in 1942 op de Indische Oceaan, **een oorlogsmisdrijf?** Drie Nederlandse onderzoekers duiken opnieuw in het hoe en waarom rond de dood van 411 Duitse opvarenden.

Door **Sander van Walsum**

Het is een vlek waar Nederland decennialang in heeft zitten wrijven: de ondergang van het koopvaardijschip Van Imhoff, op 19 januari 1942, waarbij 411 Duitse opvarenden de dood vonden.

De ramp, die zich ten westen van Sumatra op de Indische Oceaan voltrok, werd weliswaar veroorzaakt door een Japans verkenningsvliegtuig, maar het relatief grote aantal slachtoffers wordt vooral toegeschreven aan Nederlandse nalatigheid dan wel boze opzet. En dan heb je het over een oorlogsmisdrijf. Maar daarvan wil de Nederlandse overheid tot op de dag van vandaag niet weten. Al was het maar omdat Nazi-Duitsland al in 1943 propaganda bedreef met de scheepsramp.

Voor zover bekend, is er geen document waaruit blijkt dat de Nederlandse marineleiding een reddingsactie ten behoeve van de Duitsers expliciet heeft verboden. Voor die toedracht kan echter wel indirect bewijs worden aangevoerd.

Van de 477 Duitse en Oostenrijkse mannen die naar Brits-Indië zouden worden overgebracht omdat zij, louter op grond van hun nationaliteit, als veiligheidsrisico voor Nederlands-Indië waren aangemerkt, zouden slechts 65 de ramp overleven. Daarentegen hebben álle Nederlandse en Indonesische bemanningsleden zich – uren voordat de Van Imhoff metterdaad zonk – in veiligheid gebracht in sloepen met tientallen vacante zitplaatsen.

Mogelijk hebben gezagvoerder Herman Hoeksema en zijn bemanning gehoor gegeven aan een bevel van hogerhand; het kan ook zijn dat zij vreesden door de opvarenden, burgers van een land waarmee Nederland in oorlog was, te worden overmeesterd. Overigens ontging dit de geïnterneerde Duitsers niet: 'We voelden ons enorm trots dat ze zo bang waren', schreef een van hen naderhand.

De Boelongan, het motorschip dat naar de rampplek werd gedirigeerd om overlevenden te redden, zou door viceadmiraal Conrad Helfrich zijn geïnstrueerd om daarvoor uitsluitend betrouwbaar geachte Duitsers uit te zoeken.

Onbegonnen werk, moet kapitein Marius Berveling hebben gedacht. Hij liet de Duitsers dus aan hun lot over nadat hij had vastgesteld dat er onder de drenkelingen geen Nederlanders waren.

Jaren later verklaarde Berveling dat hij wel degelijk had overwogen de Duitsers aan boord te nemen, maar dat een Japans vliegtuig hem tot een voortijdige aftocht had gedwongen. Volgens andere ooggetuigen had de Boelongan zich al van de rampplek verwijderd voordat het Japanse vliegtuig verscheen.

En zo spreken de ooggetuigen elkaar vaker tegen. Volgens de een verliet kapitein Hoeksema als een van de eersten zijn schip. Volgens anderen, onder wie Hoeksema zelf, vertrok hij pas in laatste instantie.

Soms meende een ooggetuige zich te herinneren dat de Duitsers zich gedisciplineerd gedroegen, de ander meende dat zij zich meester maakten van de drank- en voedselvoorraden en dat sommigen zich van het leven beroofden.

Maar geen van deze variabelen doet iets af aan het feit dat beide betrokken gezagvoerders zich aan het oorlogsrecht hebben vergrepen. De Nederlandse overheid toonde zich bovendien niet geïnteresseerd in de waarheidsvinding. Ze ontkende, verheimelijkte of relativeerde de ernst van het voorval, of ze meende dat de gejjkte rolverdeling tussen dader en slachtoffer geen omdraaiing toeliet.

'Het kan er slechts toe leiden dat men oorzaak en gevolg niet meer scherp onderscheidt', schreef Vara-bestuurder Wim Rengelink in de toelichting van zijn besluit (in 1965) om een aan de Van Imhoff-affaire gewijde uitzending van het actualiteitenprogramma *Achter het nieuws* te verbieden.

Sindsdien zijn meerdere boeken over de ramp met de Van Imhoff verschenen, en in 2017 wijdde de BNNVara er een driedelige documentaire aan. Nu hebben drie medewerkers van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie het net rondom de zaak nog wat verder uitgegooid.

Zij hebben zich niet alleen verdiept in de ramp zelf, maar ook in de positie van de Duitsers in voormalig Nederlands-Indië, de internering van Duitse mannen en andere 'onbetrouwbaar' geachte elementen op 10 mei 1940, de vraag of Duitsers en NSB'ers terecht als leden van de 'vijfde colonne' werden aangemerkt, de strafmaatregelen die de Duitse bezetter na de ondergang van de Van Imhoff in Nederland heeft getroffen, en de Nederlandse onwil om een onwelkome waarheid, hoe incompleet die op sommige punten ook is, onder ogen te zien.

De kracht van het boek – de academische grondigheid waarmee de drie onderzoekers te werk zijn gegaan – is tevens zijn zwakte. De auteurs verliezen zich nog weleens in details die de gemiddelde lezer niet bovenmatig zullen interesseren, zoals de bedrijfsvoering van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij, de exploitant van de Van Imhoff. Zij bedienen zich zeer spaarzaam van anekdoten – die tenslotte maar zelden door primaire bronnen kunnen worden onderbouwd. Maar voor wetenschappelijke puristen is dat misschien juist een aanbeveling.

Ellen Klinkers, Linda Terpstra, Maaike van der Kloet: *De ramp met de Van Imhoff*. Boom; 397 pagina's; € 39,90.



Maaike van der Kloet, Ellen Klinkers en Linda Terpstra. Foto M. de Graaf