

De Molukse transporten

De KNIL militairen en hun gezinnen

Met het uitspreken van de republiek Indonesië kwamen grote groepen Molukse mensen in een moeilijke situatie terecht. Veel van hen hadden immers gediend in het KNIL leger en hadden bewezen dat zij trouwe strijders waren voor de Nederlandse regering. Dat zou er mede de oorzaak van zijn dat zij in een benarde situatie terecht kwamen.

Nederland had bij de onafhankelijkheid van Indonesië afgedwongen dat er een federatie van grotendeels onafhankelijke lidstaten zou komen, de Molukken zou hierdoor onder de lidstaat Oost-Indonesië komen te vallen. Verder werden er afspraken gemaakt dat het KNIL binnen een jaar ontbonden zou worden. Hierdoor kwamen de Molukse militairen voor de keus te staan om, of in het leger van Indonesië verder te dienen, of als burger door het leven te gaan, de kans om met deze laatsste keus werk te vinden werd dan wel bijzonder klein. De Molukse militairen wilden heel graag hun beroep blijven uitoefenen, maar dan wel in de toegezegde lidstaat Oost-Indonesië. De regering van Indonesië bleek echter alles behalve het plan te hebben om zich aan de eerdere afspraken wat de onafhankelijke lidstaten betrof te houden en koos liever voor één regering die in Jakarta zou zetelen. Veel deelstaten sloten zich hierbij toch aan, alleen de Oost-Indonesië deelstaat waartoe de Molukken behoorde niet en kwam hiertegen dan ook in opstand. Vooral voor de Molukse militairen en hun gezinnen ontstonden hierdoor grote problemen. Bijkomend probleem was dat deze militairen nog verspreid waren over het gehele land en graag huis-waarts wilden keren, terwijl de regering van Indonesië hier juist fel op tegen was en dit op alle manieren tegen-werkte.

De Nederlandse regering had vanwege de goede staat van diensten van de Molukse militairen uiteraard haar verplichtingen aan deze mensen, er werd dan ook besloten om deze militairen met hun gezin een "tijdelijk" verblijf in Nederland te geven. Na een paar maanden zou de rust wel weer zijn teruggekeerd in Indonesië en dan zouden ze wel weer huiswaarts kunnen keren.

Het voormalige Nederlandsch-Indië met de Molukken en het Nederlandse gedeelte van Nieuw-Guinea Hierboven het voormalige Nederlandsch-Indië in rood gekleurd, met oostelijk de eilandengroep van de Molukken en uiterst rechts het Nederlandse gedeelte van Nieuw-Guinea in oranje gekleurd. Na de overdracht in december 1949 was het westelijk deel van Nieuw Guinea nog het enige gebiedsdeel dat aan Nederland toebehoorde, maar de Indonesische regering vond dat ook dit gebiedsdeel tot hun republiek behoorde, omdat het voor de overdracht deel uitmaakte van Nederlands-Indië. De Nederlandse regering wilde een aparte status voor dit gebied en overwoog het tot een nieuw thuisland te maken voor de Indische Nederlanders, maar de onderhandelingen met Indonesië liepen vast en er volgde een jarenlang conflict. Hierdoor namen aan het eind van de 50er jaren de spanningen enorm toe, waardoor Indonesië alle diplomatieke betrekkingen met Nederland verbrak. In augustus 1962 is Indonesië gereed voor een definitieve aanval op Nieuw-Guinea, waartegen de Nederlandse verdediging waarschijnlijk niet zou zijn op-gewassen. Om deze reden en mede door de grote internationale politieke druk stemde de Nederlandse regering toch op het laatste moment in met een vreedzame overdracht van Nieuw-Guinea aan Indonesië. De twaalf extra transporten naar Nederland De registratie van de Molukse militairen met hun gezinnen vlak voor de reis naar Nederland

Het was begin 1951 toen de Nederlandse regering besloten had om de Molukse militairen en hun gezinnen, die inmiddels in vijf doorgangskampen op Java zaten, naar Nederland te halen. Toen dat besluit definitief was, werd er ook meteen haast gemaakt om de transporten zo snel mogelijk uit te voeren. Hiervoor waren onvoldoende schepen beschikbaar, zodat Nederland genoodzaakt werd om elders schepen te charteren, om deze mensen op een zo kort mogelijk termijn uit Indonesië weg te kunnen halen. In totaal leverde dat elf schepen op, waarvan negen buitenland-se en twee Nederlandse schepen, die gezamenlijk twaalf reizen zouden verzorgen.

ScheepsnaamVertrekAankomstPassagiersKota IntenSoerabaja

20 februari 1951Rotterdam

21 maart 19511022AtlantisSoerabaja

22 februari 1951Rotterdam

23 maart 1951922RomaTandjong Priok

7 maart 1951Rotterdam

8 april 1951919Castel BiancoTandjong Priok

27 maart 1951Rotterdam

24 april 19511052New AustraliaSoerabaja

7 april 1951Amsterdam

29 april 19511570Groote BeerSoerabaja

13 april 1951Amsterdam

12 mei 1951811SkaubrynSoerabaja

14 april 1951Rotterdam

6 mei 19511204SomersetshireSoerabaja

10 april 1951Rotterdam

16 mei 1951592AsturiasTandjong Priok

24 april 1951Amsterdam

16 mei 19511699FairseaSoerabaja
 10 mei 1951Rotterdam
 5 juni 19511800GoyaTandjong Priok
 16 mei 1951Rotterdam
 15 juni 1951onbekendKota IntenTandjong Priok
 25 mei 1951Rotterdam

22 juni 1951870Hierboven de 11 schepen met hun reisgevens, die verdeeld over 12 transporteren naar Nederland kwamen Op 21 maart 1951 arriveerde de "Kota Inten", die overigens twee reizen voor haar rekening zou nemen, in de Rotterdamse haven met de eerste groep Molukkers. Een prettige ontvangst viel deze groep niet ten deel, want al kort na aankomst kregen de militairen te horen dat zij waren ontslagen en daardoor militair af waren. De andere groepen Molukse militairen kregen hun ontslagbericht zelfs al tijdens de reis uitgereikt. Aankomst aan de Lloydkade

Zoals hierboven al vermeld werd kwam de eerste groep Molukkers in Rotterdam aan, het was al avond toen het schip op woensdag afmeerde aan de Lloydpier in de Schiehaven. Er waren bij deze reis in totaal 1022 passagiers aan boord, namelijk 900 mensen van Molukse afkomst en een groep van 122 repatrianten. Ruim 4000 Molukse militairen zouden met deze 12 transporten naar Nederland komen, opgeteld met hun familieleden zouden dat in totaal 12.500 mensen zijn.

De schepen die werden ingezet voor deze transporten De "Kota Inten" werd ingezet voor twee transporten

Gebouwd in opdracht van de "Koninklijke Rotterdamsche Lloyd" bij de werf "Fijenoord" in 1927 en als vrachtschip op Nederlands-Indië in de vaart gekomen, ook had het de voorzieningen om 28 passagiers te kunnen vervoeren. In 1943 vertrok het schip naar Amerika en werd daar geschikt gemaakt voor troepentransport met een capaciteit voor 1750 manschappen. In 1946 kwam het schip terug naar Nederland om in opdracht van de Nederlandse regering te gaan varen op Nederlandsch-Indië voor het transporteren van de Nederlandse militairen. Voor het transporteren van de Molukkers nam ze zowel de eerste als de laatste reis voor haar rekening. Aan het bestaan van dit schip kwam in 1957 een eind als gevolg van de slopershamer.

Boordgeldbiljet van 5 cent gebruikt door Nederlandse militairen tijdens hun reis naar Indonesië, op de terugreis zou de eerste groep Molukkers mee komen naar Nederland De "Atlantis"

Een passagiersschip uit Belfast dat in 1913 in de vaart kwam en met een capaciteit van 1330 passagiers op Zuid-Amerika ging varen. Het schip heeft daarna jaren dienst gedaan als hospitaalschip en werd in 1948 verbouwd tot emigrantenschip. Het voer vanuit Australië regelmatig terug over Nederlands-Indië om vandaar militairen en emigranten op te pikken die naar Nederland moesten worden gebracht. Zij nam de tweede groep Molukkers voor haar rekening en werd in 1952 gesloopt.

De "Roma"

De "Roma" kwam in 1914 als vrachtschip in de vaart en werd in 1922 van stoomschip omgebouwd tot motorschip. In Italië werd het in 1928 geschikt gemaakt voor emigrantenvervoer en vanaf toen kreeg het pas de naam "Roma". Vanaf 1950 voer de "Roma" op Australië om een jaar later op haar terugreis over Indonesië te varen en de derde groep Molukkers naar Nederland bracht. Het schip doet momenteel nog steeds dienst, maar nu als bibliotheek-schip.

De "Castel Bianco"

Gebouwd in 1945 te Bethlehem-Fairfield (USA) onder de naam "Vassar Victory", om in 1947 in Italië verbouwd te worden tot emigrantenschip. Vanaf toen had ze de naam "Castel Bianco" en voer op Zuid-Amerika en Australië en nam op haar terugreis via Indonesië de vierde groep Molukse militairen mee naar Nederland. Gesloopt in 1974 te Spanje.

De "New Australia"

Werd in 1931 als luxe passagiersschip gebouwd in Groot-Brittannië, om aan het begin van de tweede wereldoorlog verbouwd te worden tot troepentransportschip. In 1949 volgde een tweede verbouwing waardoor ze geschikt werd voor emigrantenvervoer. Ook dit schip voer op Australië en zij nam de vijfde groep Molukkers mee naar Nederland.

De "New Australia" arriveerde in de vroege ochtend van 5 april in de haven bij Soerabaja, waar het na aankomst al direct

aan de inscheeping begon. Als eerste gingen 470 militairen aan boord, dit waren hoofdzakelijk dienstplichtige militairen die deel uitmaakten van een groep van in totaal 970 militairen, die als laatste zouden terugkeren naar Nederland. De overige 500 militairen keerden ongeveer gelijktijdig terug, maar zij gingen met de "Dorsethire", die vanuit Tandjong Priok vertrok op 28 maart. Wel bleven er nog ongeveer 400 militairen [allemaal vrijwilligers] achter op Java, die de taak kregen om de kampen te bewaken waar de nog overgebleven Molukkers verbleven, totdat ook deze mensen werden ingescheept voor hun reis naar Nederland.

Nadat de 470 militairen op de "New Australia" waren ingescheept kwam ook de vijfde groep van 1100 Molukkers aan boord en kon het schip twee dagen na aankomst op 7 april aan haar reis naar Nederland beginnen. De "New Australia" arriveerde op zondagmiddag 29 april 1951 in Amsterdam en nog diezelfde dag begon de debarkatie van de militairen. De Molukse mensen moesten helaas nog een nacht aan boord blijven, voordat ook zij naar hun eindbestemming werden gebracht.

De "Groote Beer"

Gebouwd in 1944 te Portland/Oregon (USA) als troepentransportschip met een capaciteit voor 1600 manschappen. Ze werd in 1946 samen met de zusterschepen "Waterman" en "Zuiderkruis" aangekocht door de Nederlandse re-gering en voer tot 1951 als troepentransportschip op Nederlandsch-Indië. Daarna deed ze dienst als emigrantenschip en nam ze de zesde groep Molukkers mee naar Nederland. In 1970 in Griekenland gesloopt.

De "Skaubryn"

Dit schip kwam in 1951 als emigrantenschip in de vaart en voer vanuit Bremerhaven op Sydney. Het nam meteen al op haar eerste terugreis de zevende groep Molukkers vanuit Indonesië mee naar Nederland. De "Skaubryn" had helaas een kort leven, want in 1958 brak er tijdens de reis naar Australië een hevige brand uit, wat het schip totaal zou verwoesten, het ging ten onder in de Indische Oceaan.

Een krantenknipsel uit de "Nieuwe Courant" van 14 april 1951

De inhoud van dit krantenknipsel vermeldt het volgende: De gloednieuwe "Skaubryn" werd te Kiel afgebouwd en opgeleverd in februari 1951. Al op haar eerste reis onder gezagvoerder Geir Jorgensen nam het schip op de terugreis vanuit Soerabaja een grote groep Molukse militairen met hun familie mee naar Rotterdam. Na deze reis zal het schip verder dienst gaan doen als emigrantenschip op Australië. De 1204 hoofdzakelijk Molukse mensen troffen het om tijdens de "maidentrip" van dit moderne schip mee naar Rotterdam te kunnen reizen. Deze eerste reis werd uitgevoerd in opdracht van de Nederlandsche regering met als transportcommandant C.O.T. de majoor P.G. Hilgersom. Het moderne schip werd zo ingericht dat het geschikt zou zijn om bijzonder grote groepen mensen op een uiterst comfortabele manier te kunnen vervoeren, alles benedendeks werd dusdanig ingericht dat het in zijn geheel ook nog eens brandvrij zou zijn. Driekwart van het schip bestond uit hutten geschikt voor 3 tot 8 personen, hierin werden de vrouwen en de kinderen ondergebracht. De grote slaapzalen werden door de mannen gebruikt, ook deze slaapzalen waren comfortabel en zeer ruim. Het schip beschikte verder o.a. over 3 grote eetzalen waar op de Amerikaanse manier de maaltijden werden genuttigd, dat hield in dat een ieder langs grote buffetten liep waar ze zelf hun maaltijd konden pakken, wat voor die tijd beslist nog nieuw was. Speciaal voor deze terugreis werd er in de eerste week nog rijsttafels opgediend voor de Molukse mensen, maar daarna moesten ze toch langzaam gaan wennen aan het Europese voedsel. Ook waren er kinderspeelzalen en recreatiezalen aan boord voor de nodige ontspanning, verder ook een operatiekamer en een compleet medisch team. De reis naar Rotterdam zou slechts 3 weken gaan duren en op 6 mei werd er dan ook afgemeerd aan de Lloydkade. De eigenaren van de rederij I.M. Skaugen, waar de Skaubryn toe behoort, en enkele genodigden maakten deze reis ook mee.

De "Somersetshire"

Gebouwd in Belfast en als passagiersschip in 1921 in de vaart gekomen, waarna de Engelse regering het in 1927 geschikt liet maken voor troepentransport. In 1946 werd het, na ook nog een paar jaar als hospitaalschip te hebben gediend, verbouwd tot emigrantenschip. De "Somersetshire" is diverse keren op de terugreis over Indonesië geveren en was verantwoordelijk voor het transport van de achtste groep Molukkers. Het schip werd in 1954 in Groot-Brittannië gesloopt.

De "Asturias"

In de vaart gekomen in 1925 als passagiersschip en in 1945 verbouwt tot troepentransportschip, ze voer vooral op Australië en Oost-Azië. In de jaren van 1949 tot en met 1951 heeft het schip in opdracht van de Nederlandse regering gevaren voor het vervoer van militairen en emigranten. Ook dit schip voer op de terugreis van Australië over Indonesië om de negende groep Molukkers naar Nederland te brengen. Gesloopt in 1957.

De "Fairsea"

Te Chester (USA) gebouwd en in 1941 in de vaart gekomen. Na een tijd dienst te hebben gedaan als vliegdekschip werd het in 1949 in Panama verbouwd tot emigrantenschip en kreeg vanaf toen de naam "Fairsea". Ze ging vanuit Bremen op Sydney varen en pikte diverse keren mensen op uit Indonesië, de tiende groep Molukkers zou met haar mee naar Nederland komen.

De "Goya"

De "Goya" kwam in 1938 in Bremen als vrachtschip in de vaart om in 1949 in Hamburg verbouwd te worden tot emigrantenschip. Ze voer voornamelijk op Australië en Canada en was verantwoordelijk voor het vervoer van de elfde groep Molukkers.

De twaalfde en laatste groep werd zoals bekend met de "Kota Inten" vervoerd.

Het waren beslist niet alleen de KNIL militairen die met deze elf schepen naar Nederland kwamen. Ook reisden er andere groepen mee, zoals mensen die bij de marine of bij de politie hadden gediend en het niet eens waren met de nieuwe regels en de gang van zaken in Indonesië. Verder waren er ook terugkerende militairen, emigranten en repatrianten aan boord.

De "tijdelijke huisvesting"

Voordat de eerste groep Molukkers in Nederland aankwam, moest er wel voor worden gezorgd dat er voldoende huisvesting voor hen was geregeld. De regering had hiermee als bijkomend probleem, dat er al een grote woning-nood heerste die was ontstaan ten gevolge van de Tweede Wereldoorlog, dus gewone huizen zouden voor deze mensen niet beschikbaar zijn. Nu was het toch al niet de bedoeling dat de Molukkers in gewone huizen zouden worden gehuisvest, want er was namelijk geen enkele sprake van dat ze hier zouden blijven. Met opzet werden ze dan ook in grote groepen bij elkaar ondergebracht, omdat ze toch spoedig weer terug zouden keren naar Indonesië.

Daarom werd besloten dat een groot aantal complexen, die in gebruik waren bij het rijk, vrijgemaakt en geschikt moesten worden gemaakt als Molukse woonoorden. Het waren kazernes, opleidingsinstituten, enkele kloosters, gevangenissen, een paar leegstaande grote villa's en kampen voor de werkverschaffing. Ook twee terreinen die de Duitsers als concentratiekamp hadden gebruikt werden hiervoor aangepast, deze voormalige concentratiekampen waren, "Kamp Vught" dat de naam "Woonoord Lunetten" kreeg en "Kamp Westerbork" dat "Woonoord Schattenberg" ging heten.

Een groot aantal van deze woonoorden zijn vele jaren in gebruik gebleven en dat het voor de Molukse bevolking geen tijdelijk verblijf werd heeft de geschiedenis inmiddels wel bewezen.