

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1. Einleitung</b>	2
1.1 Einführung in das Thema	2
1.2 Fragestellung und Quellenlage	3
1.3 Gliederung	6
<b>2. Vor dem Zweiten Weltkrieg: Deutsche Bürger in Niederländisch-Indien</b>	7
2.1 Einleitung	7
2.2 Deutsche Staatsbürger – ein natürlicher Bestandteil der Kolonialgesellschaft	8
2.3 Fazit	13
<b>3. Der Zweite Weltkrieg: Internierungen, Untergang und Sühnegeld</b>	14
3.1 Einleitung	14
3.2 Codewort Berlijn – Internierung und Transport der Deutschen	14
3.3 Der Untergang der Van Imhoff	20
3.4 Das Schicksal der Überlebenden	31
3.5 Sühnegeld und Geiselhaft – die Reaktion des Dritten Reichs	34
3.6 Fazit	45
<b>4. Die Aufarbeitung des Untergangs der Van Imhoff</b>	47
4.1 Einleitung	47
4.2 Wer trägt die Verantwortung? Die Rückerstattung des Sühnegelds	48
4.3 Die fünfziger Jahre: Unerwünschte Ermittlungen	56
4.4 Die sechziger Jahre: Unterdrückte Diskussion und aufgeschobene Klärung	71
4.5 Ein Kriegsverbrechen?	85
4.6 Fazit	90
<b>5. Schlussbetrachtung</b>	93
<b>6. Nederlandse samenvatting</b>	97
<b>7. Literatur- und Quellenangaben</b>	105
<b>8. Schlusserklärung</b>	112

## **1. Einleitung**

### **1.1 Einführung in das Thema**

„Die deutsche Titanic“ lautete die Überschrift des Hamburger Nachrichtenmagazins Spiegel im Frühjahr 2002 zu einer Artikelserie über das deutsche Schiff Wilhelm Gustloff, das Anfang 1945 mit vielen Flüchtlingen aus Ostpreußen an Bord von einem russischen U-Boot torpediert worden und infolgedessen gesunken war. Bei der Katastrophe verloren mehr als 9000 Menschen ihr Leben. Das Magazin berichtete aus aktuellem Anlass über den Untergang der Wilhelm Gustloff. Günter Grass hatte in seiner neu erschienenen Novelle „Im Krebsgang“ den Untergang des Schiffs, aber auch die deutsche Aufarbeitung der Katastrophe thematisiert.<sup>1</sup>

Der Nobelpreisträger erntete viel Lob für sein Werk, aber auch Kritik, da er für sich in Anspruch nahm, erstmalig einen Fall behandelt zu haben, in dem Deutsche als Opfer des Zweiten Weltkriegs dargestellt wurden.<sup>2</sup> Dies gilt speziell für die Katastrophe der Gustloff nicht. Dieses vermeintliche Kriegsverbrechen war bereits vor Grass Gegenstand wissenschaftlicher Studien.<sup>3</sup>

In den sechziger Jahren veröffentlichte der Spiegel kurz hintereinander zwei Artikel, die ebenfalls einen Schiffsuntergang im Zweiten Weltkrieg behandelten. Es ging um das niederländische Schiff Van Imhoff, das im Januar 1942 mit internierten deutschen Staatsbürgern an Bord gesunken war. Die niederländische Besatzung und zur Rettung herbeigeeilte Schiffe hätten die Deutschen ertrinken lassen. Das Magazin warf den Niederländern vor, ein Kriegsverbrechen begangen zu haben. Eine geplante TV-Dokumentation im niederländischen Fernsehen sei auf Druck der Regierung unterbunden worden, um die eigene Schuld zu vertuschen.<sup>4</sup>

Über diesen Schiffsuntergang gibt es einen Roman des niederländischen Schriftstellers Gerrit Grobten, der sich jedoch qualitativ nicht mit der Novelle von Grass über die

---

<sup>1</sup> Vgl. *Der Spiegel*, 4.2.2002 sowie G. GRASS, „*Im Krebsgang*“, Göttingen 2002

<sup>2</sup> Vgl. Rezension von H. SPIEGEL, FAZ, 9.2.2002, Der Rezensent verweist auf die Thematisierung deutschen Kriegsleids durch amerikanische Autoren wie Pynchon und Vonnegut.

<sup>3</sup> Hier sei auf die britische Darstellung „*The cruellest night*“ verwiesen. Bereits der Titel veranschaulicht, dass die Autoren das Leid der Schiffbrüchigen berücksichtigen. Vgl. C. DOBSON, J. MILLER, R. PAYNE, „*The cruellest night. Germany's Dunkirk and the sinking of the Wilhelm Gustloff*“, London 1979

<sup>4</sup> Vgl. *Der Spiegel*, 20.12.1965 sowie 7.2.1966; Die Niederlande kennen ein Zweikammersystem. In der Ersten Kammer sitzen Vertreter der Provinzen, die Zweite Kammer ist vergleichbar mit dem Bundestag.

Gustloff vergleichen lässt. Grobben schildert die Freundschaft zwischen einem niederländischen und deutschen Arzt in der niederländischen Kolonie Niederländisch-Indien, dem heutigen Indonesien. Als die deutsche Wehrmacht am 10. Mai 1940 in die Niederlande einmarschiert, verlieren sich die beiden aus den Augen. Der Deutsche wird als feindlicher Bürger interniert, der Niederländer geht in den Militärdienst. Beide begegnen sich ein letztes Mal auf der Van Imhoff. Der deutsche Internierte stirbt, während sich der Niederländer rettet.<sup>5</sup>

## **1.2 Fragestellung und Quellenlage**

Roman und Spiegelartikel setzen unterschiedliche Akzente und umreißen damit den Themenkomplex, der in der folgenden Darstellung behandelt werden soll. Es geht zunächst um die Vorgeschichte des Untergangs, das Verhältnis der Deutschen zu den Niederländern in der Kolonie. Der Ablauf des Untergangs der Van Imhoff muss geschildert werden, um dann die Behandlung der Katastrophe von der Zeit des Zweiten Weltkriegs bis in die Mitte der sechziger Jahre beurteilen zu können.

Der Zweite Weltkrieg bedeutete einen tiefen Einschnitt für das Leben in der Kolonie. Es ist davon auszugehen, dass dieser Bruch das Verhältnis zwischen den Deutschen und den Niederländern in Niederländisch-Indien veränderte. Daher gilt es vor der Beschreibung des Ablaufs der Katastrophe die Rolle der Deutschen in der Kolonialgesellschaft vor und zu Beginn des Kriegs zu beleuchten. Angenommen wird, dass das veränderte Verhältnis zwischen Deutschen und Niederländern in der Kolonie Einfluss auf die Handlungen der verschiedenen am Schiffsuntergang beteiligten Personen hatte. Vor diesem Hintergrund wird der Ablauf der Katastrophe geschildert. Die Darstellung und Bewertung des Schiffsuntergangs werden eingehender betrachtet. Wie wurde der Ablauf des Untergangs beschrieben und noch wichtiger, wem wurde die Schuld am Tod der deutschen Internierten zugesprochen? Darstellungen und Bewertungen sind nicht als isolierte Ereignisse zu betrachten. Sie müssen aus der Zeit erklärt werden, in der sie entstanden sind. Die Diskussion über die Van Imhoff vollzog sich bis in die Mitte der sechziger Jahre. Im Rahmen der Untersuchung soll, soweit dies möglich erscheint, der bilaterale Kontext berücksichtigt werden. Grundannahme ist,

---

<sup>5</sup> Vgl. G. GROBBEN, „*De Van Imhoff*“, Amsterdam 1997

dass der Stand der politisch-psychologischen Beziehungen beider Länder Einfluss auf die Bewertung und den Umgang mit der Schiffskatastrophe hatte.

Der Spiegel hatte eine deutliche Beschuldigung gegen die niederländische Regierung erhoben. Man wollte ein Kriegsverbrechen vertuschen. Handelte es sich beim Untergang der Van Imhoff um ein Kriegsverbrechen? Diese Frage gilt es im Rahmen dieser Fallstudie zu beantworten. Der Terminus Kriegsverbrechen wird heutzutage für viele Grausamkeiten herangezogen und bleibt dabei meist vage. Es ist daher unerlässlich eine eindeutige Definition des Begriffs vorzunehmen. Da der Begriff Kriegsverbrechen aus dem juristischen Bereich, präziser gesagt aus dem Völkerrecht, stammt, erscheint eine juristische Definition am geeignetsten: „Kriegsverbrechen nennt man alle schwerwiegenden Verletzungen des Kriegsvölkerrechts, ... die von Organen einer kriegführenden Macht ... gegen Personen oder Sachgüter eines Feindstaates, eines besiegten Landes oder eines zwangsweise besetzten neutralen Gebiets ... begangen werden.“<sup>6</sup>

Eine Monographie über die Geschichte der deutschen Staatsbürger in Niederländisch-Indien gibt es nicht. Die gesellschaftliche Situation der Deutschen in Niederländisch-Indien wird jedoch in verschiedenen wissenschaftlichen Darstellungen beschrieben, auf die in den ersten Kapiteln zurückgegriffen wird. Über die Niederlande und die deutsch-niederländischen Beziehungen gibt es zahlreiche wissenschaftliche Darstellungen, die von Aufsatzsammlungen bis zur Monographie reichen. Hier seien unter anderem die Werke der Historiker Wielenga, von der Dunk, Lademacher und Hess erwähnt, die insbesondere die politisch-psychologischen Beziehungen berücksichtigen.<sup>7</sup>

Der Untergang der Van Imhoff wird in zwei Werken ausführlich behandelt. Der Historiker Van Heekeren beschreibt in seiner Darstellung „Batavia seint: Berlijn“ den Zeitraum der Internierungen und den Untergang der Van Imhoff ausführlich. Auf die Behandlung der Katastrophe im Dritten Reich und in der Nachkriegszeit geht er nur

---

<sup>6</sup> Zitiert nach H.H. JESCHEK, „Kriegsverbrechen“, in K. STRUPP/ H.-J. SCHLOCHHAUER (Hrsg.), „*Wörterbuch des Völkerrechts Band II*“, Berlin 1960, S. 373

<sup>7</sup> Vgl. u.a. F. WIELENGA, „*Vom Feind zum Partner. Die Niederlande und Deutschland seit 1945*“, Münster 2000, H.W. VON DER DUNK, „*Twee buren, twee culturen. Opstellen over Nederland en Duitsland*“, Amsterdam 1994, H. LADEMACHER, „*Zwei ungleiche Nachbarn. Wege und Wandlungen der deutsch-niederländischen Beziehungen im 19. und 20. Jahrhundert*“, Darmstadt 1990, J.C. HESS/H. SCHISSLER (Hrsg.), „*Nachbarn zwischen Nähe und Distanz. Deutschland und die Niederlande*“, Frankfurt a.M. 1988

kurz ein.<sup>8</sup> Eine zweite, auf den Untergang und die Aufarbeitung ausgerichtete Schilderung bietet der Historiker Bezemer innerhalb seines Standardwerks über die niederländische Handelsflotte im Zweiten Weltkrieg. Er untersucht den Fall im Auftrag des niederländischen Verteidigungsministers in Folge der Debatte im niederländischen Parlament in den sechziger Jahren.<sup>9</sup> Beide Werke sind in erster Linie auf die Klärung des Ablaufs ausgerichtet, in weiteren Werken wird die Van Imhoff nur kurz behandelt. Eine Studie, welche die Vorgeschichte, den Ablauf und den bilateralen Umgang mit der Schiffskatastrophe untersucht, ist bis jetzt noch nicht erschienen. An dieser Stelle setzt die vorliegende Untersuchung an.

Um die schmale Literaturbasis auszugleichen wurden in verschiedenen Archiven Akten gesichtet. Sie stellen die eigentliche Basis dieser Arbeit dar. Das Niederländische Institut für Kriegsdokumentation (NIOD) hat eine umfangreiche Sammlung an Zeugenaussagen von Überlebenden der Katastrophe. Im niederländischen Nationalarchiv (NA) befinden sich umfangreiche Aktenbestände des niederländischen Kolonialministeriums und der Koninklijke Paketvaart Maatschappij (im folgenden KPM), der Reederei, der die Van Imhoff gehörte. Im Institut für maritime Geschichte (IMH) des niederländischen Verteidigungsministeriums hat der Historiker Bezemer in seinem Archiv viele Dokumente der Marine zusammengetragen. Das Archiv des niederländischen Außenministeriums (BuZa) und das Politische Archiv des Auswärtigen Amtes (PA) verfügen über Sammlungen der bilateralen Aspekte des Falls, wobei das deutsche Archiv vor allem Informationen über die Zeit des Dritten Reichs und das niederländische über die Nachkriegszeit enthält. Das Nordrhein-Westfälische Hauptstaatsarchiv (NWH) besitzt einige wenige Akten über eine abgelehnte Klage und der Bundesgerichtshof (BGH) Akten über einen Auslieferungsantrag gegen den Kapitän der Van Imhoff aus den fünfziger Jahren. Schließlich wurden noch Akten des Niederländischen Instituts für Bild und Ton (IBG) über die nicht ausgestrahlte TV-Dokumentation eingesehen. Über diese TV-Dokumentation wurde außerdem ein Interview mit dem niederländischen Journalisten Dick Verkijk geführt, der die Dokumentation recherchiert und zusammengestellt hatte. Der Film selbst konnte nicht gefunden werden.

---

<sup>8</sup> Vgl. C. VAN HEEKEREN, „*Batavia seint: Berlijn. De geschiedenis van de Indische Duitsers in Nederlandse gevangenschap*“, 's Gravenhage 1983<sup>2</sup>

<sup>9</sup> Vgl. K.W.L. BEZEMER, „*Geschiedenis van de Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog*“, Amsterdam 1986

### **1.3 Gliederung**

Die einzelnen Kapitel sind in chronologischer Folge geordnet. Sie sind in jeweils drei Teile gegliedert. Einer kurzen Einleitung folgen die Darstellung und Analyse der Ereignisse in den Unterkapiteln. In längeren Unterkapiteln sind kurze Zwischenüberschriften eingefügt. Abgeschlossen wird jedes Kapitel mit einer kurzen Zusammenfassung der wichtigsten Aussagen der Unterkapitel. Ausnahme bildet hier die Schlussbetrachtung, bei der auf eine Einleitung und Zusammenfassung verzichtet wird. Zunächst wird in Kapitel 2 kurz die gesellschaftliche Situation der Deutschen in Niederländisch-Indien vor Beginn des Zweiten Weltkriegs erläutert. Hierdurch soll der Leser einen Eindruck gewinnen, wie groß der Bruch war, den der Zweite Weltkrieg für die Situation der Deutschen in der niederländischen Kolonie darstellte.

In Kapitel 3 wird dann die Zeit des Zweiten Weltkriegs beschrieben. Das Verhältnis zwischen indischen Deutschen und indischen Niederländern wird hier behandelt, um dann ausführlich auf den Schiffsuntergang und auf erste Darstellungen durch die Nationalsozialisten einzugehen.

Die unterschiedlichen deutschen und niederländischen Bewertungen nach dem Krieg werden in Kapitel 4 analysiert, wobei das bilaterale Verhältnis berücksichtigt wird. Im Rahmen dieses Kapitels wird eine Antwort auf die Frage gegeben, ob es sich um ein Kriegsverbrechen handelte.

In der Schlussbetrachtung werden dann die auffälligsten Ergebnisse der Untersuchung präsentiert.

## **2. Vor dem Zweiten Weltkrieg: Deutsche Bürger in Niederländisch-Indien**

### **2.1 Einleitung**

Die niederländische Kolonie Niederländisch-Indien, das heutige Indonesien, übte seit ihrer Gründung eine Anziehungskraft auf deutsche Einwanderer aus. In einem Vortrag vor der Ortsgruppe der Deutschen Gesellschaft für Natur und Völkerkunde Ostasiens in Batavia gehalten am 30. September 1935, beschrieb der Historiker Van Treslong Prins die vielfältigen Aktivitäten der deutschen Einwanderer von den Zeiten der Vereinigten Ostindischen Kompanie im 17. Jahrhundert bis in die Kolonialzeit des 19. Jahrhunderts. Der indonesische Archipel zog in dieser Periode eine Vielzahl deutscher Einwanderer unterschiedlicher Herkunft und Berufsgruppen an. Die meisten waren Ärzte, Missionare, Seeleute, Soldaten, Pflanzler und Handwerker.<sup>10</sup> Vier Deutsche bekleideten sogar das Amt des Generalgouverneurs der Kolonie. Unter diesen Generalgouverneuren befand sich der Baron Gustav Wilhelm van Imhoff, der von 1743 – 1745 dieses Amt inne hatte. Van Treslong Prins kam zu dem Schluss, dass die Deutschen bis ins 19. Jahrhundert eine sehr bedeutende Rolle in Niederländisch-Indien gespielt haben.<sup>11</sup> In diesem Kapitel wird die Rolle der deutschen Staatsbürger in Niederländisch-Indien in den dreißiger Jahren dargestellt. Waren die Deutschen wie in vergangenen Jahrhunderten in die Kolonialgesellschaft integriert? Zunächst werden verschiedene Berufsgruppen beschrieben, in denen viele Deutsche tätig waren. Exemplarisch wird auf einen Künstler, der beim Untergang der Van Imhoff ums Leben kam, näher eingegangen. Dann wird die gesellschaftliche Position der Deutschen in der Kolonialgesellschaft umrissen. Die in der Kolonie vorherrschenden Einstellungen zum Nationalsozialismus und Faschismus werden kurz dargestellt, um zu überprüfen, inwiefern diese Einfluss auf die gesellschaftliche Integration der Deutschen hatten.

---

<sup>10</sup> Vgl. B. VAN TRESLONG PRINS, „Die Deutschen in Niederländisch-Indien. Vortrag, gehalten in der Ortsgruppe Batavia am 30. Sept. 1935“, Tokio 1937 und H. SEEMANN, „Vorwort. Zeitgeschichte mit ihren Verstrickungen und Verwicklungen“ in R. SIEBERT, „Deutsche Spuren in Indonesien. Zehn Lebensläufe in bewegten Zeiten“, Bad Honnef 2002, S. 7 - 15

<sup>11</sup> Vgl. B. VAN TRESLONG PRINS, „Die Deutschen in Niederländisch-Indien“

## **2.2 Deutsche Staatsbürger – ein natürlicher Bestandteil der Kolonialgesellschaft**

Die meisten Deutschen kamen nach der Einführung eines liberalen Agrargesetzes im 19. Jahrhundert als Pflanzler oder Händler von Kolonialgütern in die Kolonie. Besonders auf Sumatra ließen sich viele ausländische Plantagenbesitzer nieder. Deutsche, Dänen, Briten, Schweizer, Polen und Norweger gründeten Plantagen mit Namen wie Arendsburg, Riverside, Polonia oder Germania. 1930 bildeten die Deutschen nach den Niederländern laut der Volkszählung mit 6867 Personen die größte Gruppe unter den Europäern in Niederländisch-Indien.<sup>12</sup> Neben den erwähnten Pflanzern waren Deutsche in den unterschiedlichsten Berufen tätig, was aus der folgenden Tabelle deutlich wird:

Beruf	Anzahl
Kaufleute	147
Angestellte (Prokuristen / Buchhalter)	118
Beamte	62
Ingenieure / Architekten	59
Ärzte & Apotheker	58
Geschäftsinhaber	42
Techniker	27
Mittlere Bergbeamte (Bohrmeister/Fahrsteiger)	27
Maschinisten	14
Hotelbesitzer	10
Fabrikanten	7
Gesamt	561

**Tabelle 1: Berufe der Deutschen in Niederländisch-Indien 1930<sup>13</sup>**

Die Tabelle umfasst mit 561 Personen nur einen kleinen Teil der 6867 Deutschen in der niederländischen Kolonie und kann somit nicht als repräsentativ gelten, zumal handwerkliche Berufe fehlen. Sie zeigt aber, dass Deutsche in vielen Berufsfeldern ihrer Arbeit nachgingen. Abgesehen von einer relativ hohen Zahl an Angestellten, Ingenieuren, Medizinern und Geschäftsleuten fällt auf, dass es auch recht viele Deutsche im Dienst der Kolonialregierung gab.

<sup>12</sup> Vgl. H.W.VAN DEN DOEL, „*Het rijk van Insulinde. Opkomst en ondergang van een Nederlandse kolonie*“, Amsterdam 1996, S. 119f. sowie H. DIETRICH, „*Der deutsche Export nach China, Britisch Indien, Niederländisch-Indien*“, Emsdetten 1935, S.61

<sup>13</sup> Angaben verändert nach *Deutsches Jahrbuch für Niederländisch-Indien*, Batavia 1930, S. 219ff.



Neben Regierungsangestellten dienten schon seit Bestehen der Kolonie deutsche Soldaten in der niederländisch-indischen Kolonialarmee (KNIL). Zur Zeit der Ausbreitung der niederländischen Macht auf das gesamte Gebiet des indonesischen Archipels bildeten die angeworbenen deutschen Soldaten das größte ausländische Kontingent der Kolonialarmee. Von 1891 bis 1909 meldeten sich 2.600 Freiwillige aus dem deutschen Kaiserreich zum Dienst in der Kolonialarmee. Die Anwerbung ausländischer Soldaten, insbesondere in Deutschland, war integraler Bestandteil der niederländischen Kolonialpolitik. Bereits 1881 wurden Kenntnisse der niederländischen *oder* deutschen Sprache als Kriterium für die Zulassung zum kolonialen Armeedienst eingeführt.<sup>14</sup> Dies zeigt den besonderen Status, den die Deutschen gegenüber anderen angeworbenen ausländischen Soldaten genossen. In der Zeit des Interbellums (1918 - 1939) dürfte die Zahl der deutschen, wie auch der übrigen ausländischen Soldaten in der Kolonialarmee gesunken sein. Schon in der Zeit von 1899 bis 1909 waren weniger Ausländer angeworben worden.<sup>15</sup> Niederländisch-Indien benötigte nach den am Anfang des 20. Jahrhunderts abgeschlossenen Militäroperationen weniger Soldaten und damit mussten auch keine ausländischen Freiwilligen mehr angeworben werden. Trotzdem dienten auch in den dreißiger Jahren Deutsche in der Kolonialarmee bzw. waren nach ihrer Ausmusterung in der Kolonie geblieben.

Ein anderes Berufsfeld, in dem viele Deutsche arbeiteten, war die christliche Missionierung. Die Rheinische Missionsgesellschaft aus Wuppertal war die größte protestantische deutsche Mission, die in Niederländisch-Indien Missionsstationen errichtete. Der Missionar Ludwig Ingwer Nommensen begann 1864 mit dem Aufbau einer Missionsstation im Batakland auf Nordsumatra. Trotz Schwierigkeiten mit den als gefährlich geltenden Stämmen, die laut damaligen Gerüchten kannibalischen Riten nachgingen, gelang ihm der Aufbau einer protestantischen Kirche in der Region.<sup>16</sup> 1932 umfasste die Mission 313.000 Christen und 520 Schulen. In der Mission arbeiteten hauptsächlich einheimische Lehrer und Geistliche, jedoch auch 28 deutsche Missionare und 10 Schwestern. Die Rheinische Missionsgesellschaft gründete auf den westlich von Sumatra gelegenen Inseln, u. a. auf Nias, sowie auf Borneo weitere Gemeinden. 1921

---

<sup>14</sup> Vgl. M.P. BOSSENBROEK, „*Volk voor Indië – De werving van Europese militairen voor de Nederlandse koloniale dienst 1814 – 1909*“, Amsterdam 1992, S. 229 – 287 sowie die Zulassungskriterien S. 353 – 356 „Hervorhebung J.B.“

<sup>15</sup> *Ibidem* S. 250

<sup>16</sup> Vgl. SIEBERT, „*Deutsche Spuren*“, S. 65 - 85

wurden die Gemeinden auf Borneo von der Basler Missionsgesellschaft übernommen, in deren Auftrag ebenfalls deutsche Missionare arbeiteten. Die katholische Steyler Missionsgesellschaft war auf den Inseln Timor und Flores aktiv. Die Gesellschaft war von dem deutschen Priester Arnold Jansen 1875 im niederländischen Steyl gegründet worden. Auf Flores waren neben niederländischen, belgischen und österreichischen auch deutsche Missionare an den Schulen und in der Gemeinde mit der Missionsarbeit betraut. Zwischen 1919 und 1922 kamen 22 deutsche Priester auf die Insel.<sup>17</sup>

Die Missionsarbeit diente nicht nur den Zielen der Kirchen die einheimische Bevölkerung zu christianisieren. Der niederländisch-indische Staat sah Missionsarbeit auch als eine Methode zur Bekämpfung des radikalen Islams, mit dem die Niederländer während des Aceh-Kriegs konfrontiert wurden. So erhielt der Rektor der Steyler Mission auf Flores von der Kolonialregierung die Aufforderung, die Missionierung auf der Insel aufzubauen. Sollte dies nicht möglich sein, müsse man sich an protestantische Kirchen wenden, die diese Aufgabe übernehmen würden.<sup>18</sup> Die christliche Missionsarbeit hatte damit auch eine politische Funktion und unterstützte die niederländische Kolonialpolitik.

Unter den deutschen Staatsbürgern, die in den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts in Niederländisch-Indien lebten, befanden sich auch bedeutende Wissenschaftler und Künstler. Der prominenteste Deutsche in der Kolonie war der Künstler Walter Spies. Spies wurde 1895 als Sohn einer deutschen Kaufmannsfamilie in Moskau geboren und arbeitete in den zwanziger Jahren als Künstler in Dresden und Berlin. Dort machte er die Bekanntschaft prominenter Maler und Musiker wie Dix, Kokoschka und Hindemith. Mit dem deutschen Stummfilmpionier Friedrich Murnau, bekannt durch den Stummfilmklassiker *Nosferatu*, hatte er zeitweise ein Verhältnis. Sein Leben in Deutschland stellte ihn jedoch nicht zufrieden. Eingeengt durch „die heuchlerische Scheinwelt der europäischen Kunstszene der frühen 20er Jahre“<sup>19</sup>, emigrierte Spieß 1923 nach Niederländisch-Indien. Zunächst ließ er sich in Batavia nieder, wo er sich als Pianist durchschlug, und studierte die javanische Kunst. Ein Besuch auf der Insel Bali hinterließ bei ihm einen so starken Eindruck, dass er 1927 nach Ubud, einem Ort auf der

---

<sup>17</sup> Vgl. A. SCHWÄGERL, „*Das Auslandsdeutschtum im niederländischen Kolonialbereich*“, Weimar 1937, S. 137ff. sowie S. DIETRICH, „*Kolonialismus und Mission auf Flores (ca. 1900 -1942)*“, Hohenschäftlarn 1989, S. 231f.

<sup>18</sup> Vgl. DIETRICH, „*Kolonialismus*“, S. 215 - 249

<sup>19</sup> Zitiert nach E. VOSS, „*Walter Spies. Ein Leben für die Balinesische Kunst*“ in I. WESSEL (Hrsg.), „*Indonesien am Ende des 20. Jahrhunderts. Analysen zu 50 Jahren unabhängiger Entwicklung*“, Hamburg 1996, S. 78

Insel übersiedelte. Der örtliche Fürst gab ihm eine Anstellung als Hofkünstler. Spies schrieb Musikstücke, in denen er die traditionelle balinesische Gamelanmusik mit europäischen Einflüssen verband. Für den auf Bali gedrehten deutschen Film „Die Insel der Dämonen“ schrieb er die Filmmusik.<sup>20</sup> Größere Bekanntheit erlangte er jedoch durch seine Gemälde, deren Motive meist das einfache Leben der Einheimischen auf der Insel sowie Figuren der balinesischen Mythologie darstellten. Zusammen mit dem niederländischen Maler Rudolf Bonnet gründete er eine Schule, in der balinesische Maler den traditionellen balinesischen Malstil lernten. Spies selbst entwarf einen großen Teil des niederländischen Beitrags zur letzten Kolonialausstellung 1931 in Paris. Nicht zuletzt durch Spies entwickelte sich Bali schon in den dreißiger Jahren zu einem Touristenort. Der Schriftsteller Miguel Covarubias und die Autorin Vicky Baum schrieben ihre Bestseller „The Island of Bali“ bzw. „Liebe und Tod auf Bali“, nachdem sie bei Walter Spies auf Bali zu Gast waren. In den dreißiger Jahren wohnten viele bekannte Gäste in Spies' Haus, unter anderem der Filmschauspieler Charlie Chaplin und der Jazzmusiker Cole Porter.<sup>21</sup> Spies' Bilder und sein Einfluss auf Künstler und Filmschaffende beeinflussten das Image Balis als einer idyllischen Insel. Er prägte das westliche Bild der Insel Bali als einer Art Paradies „zu einem nicht unwichtigen Teil“<sup>22</sup>.

Die Deutschen waren Teil der europäischen Bevölkerungsschicht der niederländisch-indischen Kolonialgesellschaft, deren Mitglieder zumeist in den größeren Städten der Hauptinseln lebten und dort einem europäischen Lebensstil führten. Es gab in Geschäften europäische Waren und Schulen für Europäer. Die medizinische Versorgung war durch moderne Krankenhäuser gesichert. Die Einführung des Telefons und der Automobile verstärkte den Kontakt untereinander. In den Kinos wurden die neusten Filme gespielt. Die Europäer hatten sich eine „ganz eigene Welt“<sup>23</sup> geschaffen, in welche die Deutschen integriert waren. Sie gaben Zeitungen heraus, u.a. das Jahrbuch für Niederländisch-Indien, in dem die unterschiedlichsten Aktivitäten der Deutschen in der Kolonie geschildert wurden. Sie trafen sich in Vereinen, deren Bandbreite von Sport- und Gesangsvereinen bis zu nationalistischen Deutschen Clubs ging. 1915 wurde der Deutsche Bund in Niederländisch-Indien gegründet, dem sich zeitweilig bis zu 1000

---

<sup>20</sup> Vgl. SIEBERT, „Deutsche Spuren“, S.180 sowie 189 ff.

<sup>21</sup> VOSS, „Walter Spies“, in WESSEL, „Indonesien“, S. 79 -81

<sup>22</sup> „...voor een niet onbelangrijk deel...“ (Eig. Übers.) Zitiert nach VAN DEN DOEL, „Insulinde“, S. 198

<sup>23</sup> „...geheel eigen wereld...“ (Eig. Übers.) Zitiert nach VAN DEN DOEL, „Insulinde“, S.193

Mitglieder anschlossen. Der Bund war während des Weltkriegs von nationalistischen Deutschen gegründet worden.

In den dreißiger Jahren entwickelte sich der Deutsche Bund zu einem Sprachrohr der Nationalsozialisten in Niederländisch-Indien. „Da sind es der machtvolle Deutsche Bund und die Deutsche Wacht, die sich geschlossen hinter den Reichskanzler und obersten Führer stellen...“<sup>24</sup> stellte der Nationalsozialist Schwägerl 1937 fest. Wie viele der Deutschen mit dem Nationalsozialismus sympathisierten oder Mitglied einer nationalsozialistischen Organisation waren, geht aus der Literatur nicht hervor. Die überzeugten Anhänger des Nationalsozialismus bildeten aber keine Mehrheit unter den Deutschen in der Kolonie. Der Deutsche Bund hatte etwa 1000 Mitglieder, von denen viele überzeugte Nationalsozialisten gewesen sein dürften, wobei hier angemerkt werden muss, dass der Bund die Funktion einer Außenhandelskammer hatte. Kaufleute, die auf den Handel mit dem Deutschen Reich angewiesen waren, mussten somit Kontakte zu dieser Vereinigung unterhalten. Die Anhänger des Nationalsozialismus versuchten ihre faschistische Gesinnung nicht zu verbergen. Das Foto zeigt die Beflaggung zu Ehren der Hochzeit der niederländischen Thronfolgerin Juliana mit dem deutschen Prinzen Bernhard von Lippe-Biesterfeld im Januar 1937.<sup>25</sup>



Beim Aushängen der Hakenkreuzflagge gab es keine Beschwerden.<sup>26</sup> Faschistische Bewegungen hatten in der niederländischen Kolonie relativ viele Sympathisanten. Rechtsextreme politische Gruppierungen wie der Vaterländische Club (VC) und der Indo-Europäische Verband (IEV) hatten neuntausend bzw. zwölftausend Mitglieder. Der Vorsitzende der Niederländischen nationalsozialistischen Bewegung (NSB) Mussert war 1935 zweimal vom damaligen Generalgouverneur der Kolonie De Jonge empfangen worden. Der Anteil Niederländisch-Indiens an den Spendengeldern der NSB war relativ hoch. Die Partei hatte fünftausend Mitglieder in Niederländisch-Indien. Mussert war ein erklärter Gegner der von den indonesischen Nationalisten geforderten Unabhängigkeit des Inselreichs. Diese Haltung teilte er mit der überwiegenden

<sup>24</sup> Zitiert nach SCHWÄGERL, „Auslandsdeutschum“, S. 329

<sup>25</sup> Foto übernommen aus M. BOSSENBROEK u.a. (Red.), „Weerzien met Indië. 45: Op weg naar de Tweede Wereldoorlog“, Zwolle 1995, S. 1083

<sup>26</sup> Vgl. BOSSENBROEK, „Weerzien met Indië“, S. 1083

Mehrheit niederländischen und europäischen Bürgern der Kolonie, die sich durch den indonesischen Nationalismus bedroht fühlten.<sup>27</sup> In diesem gesellschaftlichen Klima wurden deutsche Nationalsozialisten nicht als Bedrohung für die eigene Sicherheit empfunden. Sie waren Mitglieder einer politischen Strömung, deren Ideengut an die Vorstellungen der rechtsextremen niederländisch-indischen Gruppierungen anschloss.

### **2.3 Fazit**

Niederländisch-Indien war in den dreißiger Jahren für Deutsche ein attraktiver Arbeitsplatz. Viele waren im Plantagenanbau und im Handel tätig. Einige Deutsche bekleideten wichtige Funktionen in der niederländischen Kolonie. Deutsche Kolonialangestellte arbeiteten in der Kolonialverwaltung oder dienten als Soldaten in der Kolonialarmee. Missionare aus Deutschland halfen in ihrer Missionsarbeit der Kolonialregierung in der Bekämpfung des radikalen Islams. Der Künstler Walter Spies erlangten sogar überregionale Bekanntheit und prägte das Image der Insel Bali. Die Deutschen waren ein Teil der Kolonialgesellschaft und in die europäische Oberschicht der Kolonie integriert. Viele Deutsche arbeiteten schon vor Hitlers Machtergreifung im indonesischen Archipel und waren keine Anhänger des Regimes. Andere, die sich offen zum Nationalsozialismus bekannten, hatten deswegen keine Nachteile. Der Nationalsozialismus stieß in der Kolonie nicht auf allgemeine Kritik, sondern wurde wie Musserts Besuch zeigt, sogar positiv bewertet. Faschistische Gruppierungen hatten eine recht große Anhängerschaft. Die Deutschen wurden nicht als feindliche Nationalsozialisten, sondern als natürlicher Bestandteil der niederländisch-indischen Gesellschaft gesehen.

---

<sup>27</sup> Vgl. J. ZWAAN, „*De NSB in Indië*“, in J. ZWAAN (Hrsg.), „*De zwarte kameraden. Een geïllustreerde geschiedenis van de N.S.B.*“, Weesp 1984, S. 151 - 175

### **3. Der Zweite Weltkrieg: Internierungen, Untergang und Sühnegeld**

#### **3.1 Einleitung**

In diesem Kapitel wird zunächst die Phase der Internierungen und des Abtransports der Deutschen aus der Kolonie dargestellt (Kap. 3.2). Hier wird auf die veränderte niederländische Haltung gegenüber den Deutschen sowie deren Behandlung in den Lagern eingegangen. Die Überlegungen, die zu ihrem Abtransport führen, müssen ebenfalls umrissen werden. Darauf folgt eine ausführliche Darstellung des Untergangs der Van Imhoff (Kap. 3.3). Die Betrachtung ist besonders auf das Verhalten des Kapitäns der Van Imhoff und seiner Mannschaft, der deutschen Internierten und des Kapitäns des zur Hilfe ausgesandten Schiffs Boelongan fokussiert. Ihr Verhalten sollte der Anlass für die Vorwürfe gegen die Niederlande sein. In einem kurzen Unterkapitel (3.4) wird dann das Schicksal der Überlebenden und eine erste Erklärung des Kapitäns der Van Imhoff beschrieben. Ausführlich wird anschließend auf die Reaktion des Dritten Reichs eingegangen (3.5). Die Darstellung des Untergangs und die erzwungene Zahlung eines Bußgelds der KPM-Reederei sind hier Gegenstand der Untersuchung.

#### **3.2 Codewort Berlijn – Internierung und Transport der Deutschen**

Am 10. Mai 1940 überfiel die deutsche Wehrmacht die Niederlande. Die Armee des westlichen Nachbarlandes konnte den hochgerüsteten Truppen des Dritten Reichs nur wenig entgegensetzen. Die Bombardierung Rotterdams und die deutsche Drohung, mit weiteren Städten ebenso zu verfahren, zwangen das niederländische Militär bereits vier Tage nach dem Angriff zur Kapitulation. Königin Wilhelmina und der niederländischen Regierung gelang es nach London zu fliehen. Der Österreicher Arthur Seyß-Inquart wurde zum Reichskommissar für die besetzten niederländischen Gebiete ernannt. Er leitete das Besatzungsregime und war gleichzeitig der Stellvertreter Hitlers in den Niederlanden.<sup>28</sup>

---

<sup>28</sup> Vgl. G. HIRSCHFELD, „*Fremdherrschaft und Kollaboration. Die Niederlande unter deutscher Besatzung 1940 – 1945*“, Stuttgart 1984, S. 13 - 22

Die niederländisch-indische Kolonialregierung hatte mit der niederländischen Regierung die zu ergreifenden Maßnahmen im Falle eines deutschen Angriffs abgesprochen. Noch am Tag des Überfalls wurde per Funk und Telefon das Codewort „Berlijn“ an alle zivilen und militärischen Behörden durchgegeben. Der Code beinhaltete den Befehl, alle in der Kolonie wohnhaften männlichen Deutschen ab dem siebzehnten Lebensjahr zu internieren. Außerdem sollten die deutschen Schiffe, die in den Häfen der Kolonie vor Anker lagen, beschlagnahmt werden. Insgesamt wurden etwa 2800 Personen inhaftiert. Man sah in den Deutschen der Kolonie eine potentielle Gefahrenquelle.<sup>29</sup> In der niederländischen Kolonie Suriname handelten die Niederlande auf die gleiche Art und Weise. Auch die Briten internierten die in ihren Kolonien ansässigen deutschen Staatsbürger.

Die Verhaftungen in Niederländisch-Indien wurden in großer Eile und ohne große Sorgfalt durchgeführt. Unter den Internierten befanden sich nicht nur deutsche Staatsbürger, sondern auch Jugoslawen, Polen, Dänen, Belgier, Franzosen, Tschechen und ehemalige Deutsche, die die niederländische Staatsbürgerschaft angenommen hatten. Diese Europäer verdächtigte man mit dem Nationalsozialismus zu sympathisieren. Niederländische Mitglieder und Sympathisanten der niederländischen Nationalsozialistischen Bewegung (NSB) wurden ebenfalls interniert. Die Gruppe der deutschen Internierten war in sich sehr heterogen. Neben deutschen Missionaren und ehemaligen Kolonialbeamten waren aus Deutschland geflüchtete Juden und andere Emigranten inhaftiert worden. „Indos“<sup>30</sup> mit deutscher Staatsbürgerschaft landeten ebenfalls im Gefängnis.<sup>31</sup>

#### Vom Mitbürger zum Feind

Das Verhältnis zwischen den Deutschen und den Niederländern, aber auch den übrigen Europäern in der Kolonie hatte sich durch den Angriff des Dritten Reichs auf das niederländische Mutterland komplett verändert. Vor dem 10. Mai 1940 gehörten die Deutschen fest zur etablierten europäischen Oberschicht Niederländisch-Indiens. Der deutsche Einmarsch in die Niederlande beendete dieses Verhältnis. Nun „entstand ein

---

<sup>29</sup> Vgl. VAN HEEKEREN, „Batavia“, S. 11

<sup>30</sup> Als „Indo“ bezeichnet man in den Niederlanden Menschen, die teilweise europäischer und indonesischer Abstammung sind.

<sup>31</sup> Vgl. L. DE JONG., „Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog - Deel 11a“, 's Gravenhage 1984, S.531f.

starker Hass auf alles, was Deutsch war.“<sup>32</sup> Das Gebäude des deutschen Klubs in Bandoeng wurde in Brand gesteckt und das Unterrichtsfach Deutsch wurde in den Schulen der Kolonie vom Lehrplan gestrichen. Die Deutschen wurden als potentielle Verräter angesehen. Gerüchte von einer angeblichen fünften Kolonne, bestehend aus Deutschen und NSB-Mitgliedern, die einen Umsturz planten, machten in der Presse die Runde. Bestätigung fanden diese Gerüchte in dem offiziellen Bericht des Kolonialministers Welter über den deutschen Angriff. So war laut diesem Bericht die Kapitulation unvermeidlich, da die deutschen Luftlandetruppen Unterstützung durch eine fünfte Kolonne aus NSB-Mitgliedern und Deutschen, die in den Niederlanden wohnten, erhalten hatten. Unter den Niederländern der Kolonie verbreitete sich, gestützt auf diese und ähnliche Falschmeldungen, der Gedanke, dass Ähnliches auch in der Kolonie passieren könne. Der Hass auf Deutsche führte zu konkreten Forderungen, nicht nur die deutschen Männer, sondern auch die Frauen und Kinder zu internieren. Vor allem der rechtsextreme Vaterländische Club setzte sich hierfür ein, erhielt aber keine Unterstützung bei der Kolonialregierung. Lediglich Frauen, deren Mitgliedschaft in nationalsozialistischen Organisationen bekannt war, wurden mit ihren Kindern verhaftet, sie erhielten jedoch 1941 die Möglichkeit, nach Japan auszureisen.<sup>33</sup> Die heftige Reaktion der niederländisch-indischen Bevölkerung gegenüber den Deutschen lässt sich vermutlich aus der unerwartet schnellen Kapitulation des Mutterlandes und der daraus resultierenden eigenen ungewissen Lage erklären. Die Kolonie war durch den deutschen Angriff auf sich allein gestellt. Zwar war es der Regierung gelungen nach London zu fliehen, die für die Kolonie wichtigen Handelsverbindungen und Verbindungen zu Behörden und Firmenzentralen waren jedoch weggefallen. Darüber hinaus war der Kontakt zu Familie und Freunden im Mutterland abgerissen. Die Ungewissheit über ihr Schicksal wurde für viele Niederländer der Kolonie zu einer schweren Belastung.

Die deutschen Gefangenen kamen zunächst in Internierungslager auf den Hauptinseln des indonesischen Archipels. Je vier befanden sich auf Sumatra, Borneo und Celebes und drei auf Java. In den Internierungslagern Onrust, auf einer kleinen Insel in der Bucht von Batavia, und Fort Ngawi wurden die Gefangenen besonders hart behandelt.

---

<sup>32</sup> „Er ontstond een felle haat tegen alles wat Duits was...“ (Eig. Übers.) Zitiert nach DE JONG, „Koninkrijk“, S. 529

<sup>33</sup> Vgl. P.J. DROOGLEVER, „*De Vaderlandsche Club 1929–1942. Totoks en de Indische Politiek*“, Utrecht 1980, S. 322 ff. sowie DE JONG, „Koninkrijk“ S. 529 ff.



Die hygienischen Verhältnisse in diesen Lagern waren mangelhaft. Das Trinkwasser im Lager Onrust war sehr knapp und zu essen bekamen die Gefangenen nur etwas Brot. Körperliche Misshandlungen durch die Wachmannschaft waren keine Seltenheit. Die Sicherheitsvorkehrungen waren übertrieben streng. Tragischer Höhepunkt dieser Phase der Internierung war der Tod von Rudolf Frühstück. Der aus Deutschland geflüchtete Jude Frühstück wurde bei einem vermeintlichen Fluchtversuch erschossen. Die Situation der Internierten in Fort Ngawi änderte sich nach dem Besuch des Schweizer Konsuls, der stellvertretend für den inhaftierten deutschen Konsul die Betreuung der Deutschen übernommen hatte. Im Lager Onrust beklagte Generalgouverneur Van Starckenborgh bei einem Besuch Ende Mai 1940 die Behandlung und Versorgung der Internierten, worauf deren Lage sich besserte.<sup>34</sup>

Der Generalgouverneur ließ ein neues Internierungslager in der Nähe des Ortes Kotatjane im Norden Sumatras errichten. Dort wurden bis zum Oktober 1940 alle Internierten aus den verschiedenen Lagern untergebracht, wobei etwa 300 aus ihrer Internierung entlassen wurden. Zu diesen Freigelassenen zählten vorwiegend Tschechen, ehemalige Österreicher und Deutsche beziehungsweise staatenlose Juden. Das Lager Lawé Sigala-gala bot den Internierten eine gute Unterkunft. Sie waren in verschiedenen Blocks untergebracht, wobei in einem abgetrennten Block 28 Mitglieder der Auslandsorganisation der NSDAP unter strenger Bewachung standen. Die hygienischen Bedingungen waren angemessen und die Verpflegung gut. Die Gefangenen hatten sogar die Möglichkeit, Theater und Orchesteraufführungen zu veranstalten und konnten über das Rote Kreuz Postkarten an Verwandte und Bekannte verschicken.<sup>35</sup> Den Gefangenen fehlte es an nichts Lebenswichtigem. Ihr Antrag auf Entlassung war jedoch abgelehnt worden, so dass sie für eine unbestimmte Zeit im Lager bleiben mussten. Sie sollten bis Ende Dezember 1941 in Lawé Sigala-gala bleiben.

Bedrückt schilderte ein niederländischer Soldat seine Begegnung mit Walter Spies. Er musste nun den Freund bewachen, in dessen Haus er mit seiner Familie vor dem Krieg

---

<sup>34</sup> Vgl. NIOD, Indische Collectie, Van Imhoff, 080.145, *Zeugenaussagen Coerper (20.11.1965 - 5.2.1968) und von Elsner (14.12.1965 - 18.4.1966)* und PA, R 127584, Band 84, *Bericht: Die Lage der Deutschen in niederländischen Besitzungen, Oktober 1940* sowie VAN HEEKEREN, „Batavia“, S. 11 -58

<sup>35</sup> Vgl. PA, R 127584, Band 84, *Drittes Merkblatt über die Lage der Deutschen in Niederländisch-Indien (1.9.1941)* sowie die Korrespondenz von Walter Spies mit seinen Angehörigen, in H. RHODIUS, „*Schönheit und Reichtum des Lebens. Walter Spies, Maler und Musiker auf Bali, 1895 – 1942*“, Den Haag 1964, S.436 – 450 Die eher banalen Probleme, die Spies seiner Schwester schildert, zeigen deutlich den Unterschied zwischen der Unterbringung in den vorläufigen Lagern und dem Lager in Sumatra.

seinen Urlaub verbracht hatte.<sup>36</sup> Dieses Zusammentreffen ist bezeichnend für die Situation der Deutschen. Ihr Verhältnis zu den indischen Niederländern hatte sich grundlegend gewandelt. Aus Freunden und angesehenen Bürgern waren nach dem 10. Mai Feinde und Gefangene geworden.

#### Abschiebung der feindlichen Bürger

Im Laufe des Jahres 1940 zeichnete sich ein militärischer Konflikt im pazifischen Raum zwischen Japan auf der einen und den USA und Großbritannien auf der anderen Seite ab. Japan hatte am 27. September 1940 den Dreimächtepakt mit Deutschland und Italien unterzeichnet und sich damit auf die Seite der Gegner Großbritanniens gestellt. Auf japanischen Druck hatte das französische Vichy-Regime der japanischen Luftwaffe am 22. September gestattet Luftstützpunkte in Nordindochina einzurichten und japanischen Truppen das Durchzugsrecht nach China gewährt. Die Vereinigten Staaten, die im japanisch-chinesischen Krieg die japanischen Gegner unterstützten, verhängten daraufhin Exportbeschränkungen und Embargos von Rohstoffen wie Flugbenzin und Öl gegen Japan. Das japanische Interesse am Rohstoffreichtum Niederländisch-Indiens wurde dadurch noch verstärkt. Schon im Juli hatte die japanische Regierung Gespräche über Rohstofflieferungen mit der niederländisch-indischen Kolonialregierung begonnen. Der deutsche Außenminister Von Ribbentrop hatte den Japanern zuvor versichert, dass das Dritte Reich trotz der Besetzung des Mutterlandes kein Interesse an der niederländischen Kolonie besitze.<sup>37</sup>

Die japanischen Überraschungsangriffe auf Pearl Harbor am 7.12.1941 und den amerikanischen Luftwaffenstützpunkt auf den Philippinen einen Tag später zwangen die japanischen Gegner zum Handeln. Großbritannien, Australien und die niederländische Regierung erklärten Japan den Krieg. Die drei Staaten einigten sich mit den USA ihre militärischen Kräfte unter dem gemeinsamen Kommando ABDA-COM zu bündeln, dessen Führung der britische Admiral Wavell übernahm. Obwohl die Niederlande sich in der Kommandostruktur zwei ausländischen Staaten (den USA und Großbritannien) unterordneten, wie von Generalgouverneur Van Starckenborgh kritisch anmerkte,<sup>38</sup> nahm die Verteidigung der niederländischen Kolonie und der wichtigen britischen Festung

---

<sup>36</sup> Vgl. RHODIUS, „Schönheit und Reichtum des Lebens“, S. 433 - 436

<sup>37</sup> Vgl. P. HERDE, „Peral Harbor, 7. Dezember 1941 – Der Ausbruch des Kriegs zwischen Japan und den Vereinigten Staaten und die Ausweitung des europäischen Krieges zum Zweiten Weltkrieg“, Darmstadt 1980, S. 10 -42

<sup>38</sup> Vgl. A.E. KERSTEN, „Londen, Washington, Batavia“, in G. TEITLER, (Hrsg.), „De val van Nederlands-Indië“, Dieren 1982, S. 86/87

Singapur die zentrale Stellung in der gemeinsamen Strategie ein. Unterstrichen wurde die geostrategische Bedeutung Niederländisch-Indiens mit der Errichtung des ABDA-COM-Hauptquartiers in Batavia am 3. Januar 1942.<sup>39</sup>

Der japanische Überfall auf Pearl Harbor hatte auch für die deutschen Internierten unmittelbare Konsequenzen. Die Eroberung Niederländisch-Indiens und seiner Bodenschätze war eines der Hauptziele der japanischen Kriegsführung. Diese sollte durch eine militärische Zangenoperation mit Stoßrichtung auf die Hauptinsel Java vom Westen über Französisch-Indochina, Malakka und Sumatra sowie vom Osten über die Philippinen, Borneo, Celebes und die Molukken erreicht werden. Das Lager Lawé Sigala-gala lag im Norden Sumatras und damit in der westlichen Angriffsrichtung der Japaner.

Die niederländische Exilregierung in London hatte nun, durch die schnellen militärischen Erfolge der Japaner an der Straße von Malakka unter Zeitdruck geraten, eine rasche Regelung zum Abtransport der internierten feindlichen Staatsbürger getroffen, um deren Befreiung zu verhindern.<sup>40</sup> Das Deutsche Reich war mit dem möglichen Kriegsgegner Japan verbündet. Die in Sumatra internierten Deutschen bildeten ein Sicherheitsrisiko. Sie konnten nach ihrer Befreiung den Japanern aufgrund ihrer Ortskenntnis wichtige Hilfestellungen leisten, so die Überlegung. „Obschon die Sicherheit Indiens (*Niederländisch-Indien, J.B.*) eine wichtige Erwägung war, ist es ausgesprochen wichtig, nach außen nur von der sicheren Unterbringung der Internierten außerhalb der Kriegszone zu sprechen“,<sup>41</sup> gab Generalgouverneur Van Starckenborgh dem niederländischen Premierminister zu verstehen, nachdem etwa 1900 Internierte in zwei Schiffstransporten in der britischen Kolonie Indien angekommen waren. Die Gefangenen waren nach niederländischer Überzeugung eine Bedrohung für die Kolonie, und deren Sicherheit hatte Priorität. Sie mussten das Lager nicht zu ihrem eigenen Schutz vor Kriegshandlungen verlassen, sondern zum Schutz der niederländischen Kolonie.

---

<sup>39</sup> Vgl. HERDE, „*Pearl Harbor*“, S. 42-434, KERSTEN, „*Londen, Washington, Batavia*“, in TEITLER, „*De val*“, S. 78-90 sowie E. BINGEN, „*Indië verloren – Nederland en het ontstaan van de Tweede Wereldoorlog in Azië*“, Amsterdam 1999, S. 57 - 88

<sup>40</sup> Vgl. NA, 2.10.45, Ministerie van Koloniën te Londen, MAP 274, *Telegrammwechsel Gerbrandy – Starckenborgh (15.12.1941 – 28.12. 1941)*

<sup>41</sup> „Ofschoon veiligheid Indie belangrijke overweging was, is het uiterard wenschlijk naar buiten alleen te spreken van veiligstelling geïnterneerden buiten oorlogszone.“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *Telegramm Starckenborgh an Gerbrandy (15.1.1942)* in Ibidem

Die Deutschen kamen in ein zentrales Internierungslager in Dehra Dun, 200 km nördlich von Delhi am Fuß des Himalajagebirges gelegen.<sup>42</sup> Unter den Gefangenen der ersten Transporte befanden sich die jüngeren Internierten, die bekannten Nationalsozialisten sowie die als extrem gefährlich eingestuften Insassen des Sonderblocks, aber auch einige politisch neutrale Deutsche und Nazigegner.<sup>43</sup> In einem letzten Transport sollten auch die übriggebliebenen Deutschen in die britische Kolonie gebracht werden.

### **3.3 Der Untergang der Van Imhoff**

Diese letzten deutschen Gefangenen unterschieden sich von den bereits abtransportierten Deutschen. Es handelte sich überwiegend um Insassen aus dem Block mit den Nazigegnern, also Deutsche, die von den niederländisch-indischen Behörden als eher ungefährlich eingestuft wurden. Unter ihnen befanden sich Kaufleute, Missionare, Seeleute, Ärzte, Wissenschaftler, Künstler wie Walter Spies sowie jüdische Deutsche. Hinzu kamen einige Indos sowie acht Geistesranke.<sup>44</sup> Der „... größte Teil dieser Gruppe Deutscher konnte nicht zu den Hitleranhängern oder so genannten ‚Diehards‘ gerechnet werden.“<sup>45</sup>, urteilte F.E. Jongetien, der zum niederländischen Bewachungspersonal dieser Gefangenen gehörte.

#### **Verzögerte Abfahrt**

Im Gegensatz zu ihren Mitgefangenen, die zügig verschifft worden waren, mussten die 473 Deutschen und ihre Bewacher 14 Tage lang im Hafen von Sibolga warten. Die niederländisch-indische Marine tat sich offenbar schwer, ein geeignetes Transportschiff für die Gefangenen zu finden. Die niederländisch-indische Handelsflotte hatte Anfang Januar 1942 durch japanische Unterseeboote einige Schiffe verloren.<sup>46</sup> Eine militärische Eskorte konnte zu dieser Zeit nicht von Admiral Helfrich genehmigt werden, da dies ab

---

<sup>42</sup> Vgl. VAN HEEKEREN, „Batavia“, S. 85 - 91

<sup>43</sup> Vgl. NIOD, Indische Collectie, Van Imhoff, 080.145, *Zeugenaussagen v. Elsner (18.4.1966) und Strübing (13.4.1966)*

<sup>44</sup> Vgl. über die Zusammensetzung der Gruppe NIOD, Indische Collectie, Van Imhoff, 080.145, *Brief Strübing an Van Heekeren (13.4.1966)*, *Zeugenaussage Jongetien (27.1.1966)* und VAN HEEKEREN, „Batavia“, S. 94 u. 106 sowie PA, R 127587, Band 86, *Vermisstenliste vom 1.9. 1942*,

<sup>45</sup> „... grootste gedeelte van deze groep Duitsers niet gerekend kon worden tot de Hitlerianen of zog. „Diehards.“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *Zeugenaussage Jongetien (27.1.1966)* in NIOD, Indische Collectie, Van Imhoff, 080.145,

<sup>46</sup> Vgl. BEZEMER., „Koopvaardij“, S. 622 – 632 sowie NIOD, Indische Collectie, Van Imhoff, 080.145, *Zeugenaussage Schweikert (Datum unbekannt)*

dem 15. Januar in die Zuständigkeit des ABDA-COM Kommandanten Wavells fiel. Militärischen Begleitschutz sollte der letzte Interniertentransport nicht erhalten. Die niederländisch-indischen Marine fand schließlich ein Transportschiff. Es handelte sich um das KPM-Dampfschiff Van Imhoff.

Die Van Imhoff erhielt am 15.1. 1942 die Order von Padang nach Sibolga zu fahren und dort Deckpassagiere aufzunehmen. Den Befehl erhielt der Kapitän der Van Imhoff, Hoeksema, vom Hafenkommendanten in Padang, Mulder, der entsprechende Instruktionen von der Marine in Batavia bekommen hatte. Route und Bestimmungsort sollten erst nach Ankunft in Sibolga mitgeteilt werden. Die Van Imhoff erreichte am 16.1. den Hafen von Sibolga. Hier erfuhr Kapitän Hoeksema, dass die Van Imhoff deutsche Gefangene transportieren sollte. Die Bewachung der Internierten übernahmen 62 Soldaten unter dem Befehl des Reserveleutnants Lieferink. Die Deutschen wurden auf den Zwischendecks der Luken III und IV sowie auf dem Achterdeck untergebracht. Ihre Zellen wurden mit Stacheldraht umgeben. Aus Platzmangel wurden zunächst nur 362 Internierte an Bord genommen.<sup>47</sup> Der niederländische Militärarzt Bieger beklagte sich über die Unterbringung der Deutschen hinter Stacheldraht beim Befehlshaber der Wachmannschaft und Kapitän Hoeksema. Außerdem beschwerte er sich darüber, dass die Van Imhoff nicht als Transportschiff für Kriegsgefangene gekennzeichnet war, was nach seiner Meinung laut Genfer Konvention hätte geschehen müssen. Auf seine Einwände wurde jedoch nicht reagiert.<sup>48</sup> Nachdem 362 Internierte an Bord waren, beschloss Kapitän Hoeksema um 15 Uhr auszulaufen. Zuvor hatten ihm der Militärkommandant von Sibolga und der örtliche KPM-Agent versichert, dass den Kapitänen bei den vorherigen Gefangenentransporten Route und Ziel der Fahrt erst auf hoher See durchgegeben worden seien. Hoeksema bat daraufhin den KPM-Agenten, sich bei der Marine nach Route und Zielhafen zu erkundigen. Als gegen 18 Uhr noch kein entsprechender Bericht per Funk durchgegeben wurde, ging die Van Imhoff vor Anker. Da Funkstille auferlegt worden war, konnte sich der Kapitän nicht selbst informieren. Um fünf Uhr morgens machte die Van Imhoff ohne empfangene Order kehrt und lief am 17.1.1942 erneut in den Hafen von Sibolga ein.

---

<sup>47</sup> Vgl. BEZEMER, „Koopvaardij“, S.644/645

<sup>48</sup> Vgl. NIOD, Indische Collectie, Van Imhoff, 080.145, *Brief Bieger an Van Heekeren (17.8.1965)*

Hoeksema wandte sich telegrafisch an den Hafenkommendanten Mulder in Padang und die Marine in Batavia, um endlich klare Anweisungen über die zu nehmende Route und den Bestimmungsort des Transports zu erhalten. Mulder gab telegrafisch durch, dass die benötigten Instruktionen von Padang aus per Auto nach Sibolga überbracht werden sollten. Dies geschah aus Sicherheitsgründen, da eine Durchgabe des Befehls per Funk von den Japanern hätte abgehört werden können. Die Order der Marine wurde erst am Morgen des 18.1. um 3 Uhr an Kapitän Hoeksema übergeben. Die Van Imhoff sollte über Colombo nach Bombay fahren. Als weitere Anweisung der Marine erhielt Hoeksema den Auftrag, auch die noch an Land befindlichen Deutschen mit an Bord zu nehmen. Bevor er die 111 übrigen Gefangenen auf dem Schiff unterbringen ließ, telegraphierte Hoeksema an die Marine, dass die Van Imhoff nicht über ausreichende Rettungsmittel verfüge, mit Ausnahme von Schwimmwesten. Als Antwort erhielt er den Befehl, alle Deutschen an Bord zu nehmen.<sup>49</sup> Die Sicherheit der deutschen Passagiere hatte in den Überlegungen der Marine keine Priorität, worauf an späterer Stelle noch näher eingegangen wird.

#### Angriff und Untergang

Gegen 16 Uhr waren alle Gefangenen auf das Schiff gebracht und einquartiert. Auf der Van Imhoff befanden sich nun insgesamt 619 Personen: 84 Mann Besatzung, 62 Soldaten und 473 deutsche Internierte. Gegen 18 Uhr lief das Schiff aus dem Hafen von Sibolga aus. Bei Tagesanbruch des 19.1. 1942 fuhr die Van Imhoff einen Zick-Zackkurs, um eventuell in der Gegend befindlichen japanischen U-Booten einen Angriff zu erschweren. Die durchschnittliche Geschwindigkeit betrug neun Seemeilen pro Stunde. Ein Angriff erfolgte jedoch aus der Luft und nicht, wie befürchtet, von See her. Gegen zehn Uhr<sup>50</sup> konnten die niederländischen Besatzungsmitglieder ein Flugzeug erkennen, dass in etwa 600 Meter Höhe auf das Schiff zukam. Es handelte sich um einen japanischen Aufklärer, der eine Bombe abwarf, die ihr Ziel jedoch weit verfehlte. Die Besatzung und die Soldaten versuchten sich in Sicherheit zu bringen. Der Funkoffizier der Van Imhoff gab über Funk den Angriff mit aktueller Position durch. Einige Soldaten begannen auf das Flugzeug zu schießen, während Kapitän Hoeksema

---

<sup>49</sup> Vgl. NA, 2.10.54, Ministerie van Overzeese Gebiedsdelen, Map 9486, *Schiffserklärung Kapitän Hoeksema (4.2.1942)* sowie über Marinebefehle BuZa, DEU, GS 1955 - 1964, Map 236 Nederland SS. Van Imhoff, *Abschrift im Anhang Brief Justizminister an Außenminister (22.9.1956)*

<sup>50</sup> Über den genauen Zeitpunkt geben die Zeugenaussagen widersprüchliche Angaben. Kapitän Hoeksema gibt in seiner Schiffserklärung 10 Uhr an.

durch schnelle Wendemanöver versuchte, den weiteren Bomben zu entkommen. „An Bord entstand ein recht großes Chaos, nicht direkt Panik. Von Organisation war nichts zu spüren. Jeder handelte auf eigene Initiative“, so die Beschreibung des Soldaten Jongetien.<sup>51</sup> Die Soldaten feuerten mit ihren Gewehren und sogar Revolvern, konnten aber mit dieser Bewaffnung den japanischen Piloten nicht davon abhalten, weitere Bomben abzuwerfen. Zwei weitere Bomben verfehlten das Schiff. Die vierte Bombe war ein sogenannter *near-missing*-Treffer, verfehlte das Schiff also nur knapp. Die Explosion der Bombe riss ein Loch in die Schiffswand. Nach diesem Bombenangriff beschoss der japanische Aufklärer mit seinem Maschinengewehr das Deck des Schiffs und zerstörte dabei das Funkgerät. Anschließend drehte die japanische Maschine ab. Nach Ende des Angriffs, etwa 10:30 Uhr, gingen einige niederländische Besatzungsmitglieder und Offiziere zu den verschiedenen Gefangenzellen, um mit den Internierten zu reden. Der Wachkommandant Liefferink lobte eine Gruppe Internierter für ihr diszipliniertes und tapferes Verhalten. Das Schiff sei nicht zu Schaden gekommen und nach einer Überprüfung der Maschinen werde die Fahrt fortgesetzt. Laut Ernst Fischer soll er gesagt haben, dass er der letzte sein werde, der im Notfall mit ihnen von Bord gehen würde. Der erste Steuermann der Van Imhoff ging zu einer anderen Gruppe, in der sich der Pflanzer und Seemann Albert Vehring befand. Das Schiff sei nicht getroffen und Hilfe sei angefordert, so der Steuermann. Kapitän Hoeksema sprach mit einer dritten Gruppe, zu der der Schiffssteward Grasshoff gehörte. Der Kapitän bezeichnete das Verhalten der Internierten als vorbildlich. Falls das Schiff verlassen werden müsse, werde man gemeinsam von Bord gehen.<sup>52</sup> Hoeksema, der 1. Steuermann und Wachkommandant Liefferink konnten die Internierten mit ihren Erklärungen beruhigen. Anscheinend fürchteten sie eine Hysterie unter den Deutschen, die zu einer Meuterei hätte führen können. Während des Angriffs hatten die deutschen Internierten sich in ihren Gefängniszellen ruhig verhalten. Besatzungsmitglieder und die Militärs stimmen in ihren Aussagen über das disziplinierte Benehmen überein. Einige Deutsche fragten, was mit Ihnen geschehen sollte. Dies ist in Anbetracht ihrer Situation verständlich. Eingeschlossen hinter Stacheldraht auf einem bombardierten Schiff

---

<sup>51</sup> „Aan boord ontstond een vrij groot chaos, niet direct een paniek. Van enige organisatie viel niets te bespeuren. Iedereen handelde op eigen initiatief.“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *Zeugenaussage Jongetien (27.1.1966)* in NIOD, Indische Collectie, Van Imhoff, 080.145,

<sup>52</sup> Vgl. NIOD, Indische Collectie, Van Imhoff, 080.145, *Zeugenaussagen von Fischer und Grasshoff (beide ohne Datum)*, *Brief von Vehring an Van Heekeren (14.7.1965)*, sowie G. WEILER, „Der Untergang der Van Imhoff. Ein Augenzeugenbericht“, Stuttgart, 1959<sup>2</sup>, S.9

erscheint es logisch, dass sie sich Sorgen um ihr Leben machten. Bei einem Bombentreffer hatten gerade die Inhaftierten unter Deck das Schlimmste zu befürchten. Von einer Panik unter den Gefangenen konnte jedoch keine Rede sein.<sup>53</sup> Sie konnten nur abwarten, wie sich die Situation entwickeln würde.

Währenddessen versuchte die Besatzung der Van Imhoff den entstandenen Schaden zu ermitteln und zu beheben. Weil die Funkanlage beim Beschuss des Schiffs zerstört worden war, konnte nur über einen Notsender das Notsignal ausgesendet werden. Der Kapitän befahl ein Seil vorzubereiten, um hiermit das Leck im Vorschiff abzudichten. Der erste Steuermann versuchte das Leck im Vorschiff zu lokalisieren. Die Räume der Luken I und II im Vorschiff liefen voll Wasser. Da sich das wasserdichte Schott zwischen beiden Räumen hier verbogen hatte, vermutete man das Loch auf dieser Höhe an der Steuerbordseite des Schiffs. Hier versuchte man das Leck mittels des bereitgelegten Seils an der Außenwand abzudichten. Diese Maßnahme zeigte jedoch keine Wirkung, das Wasser im Vorschiff stieg kontinuierlich weiter. Auch der Einsatz von Pumpen konnte nicht verhindern, dass die Van Imhoff an der Backbordseite immer mehr Schlagseite erlitt. Um 13 Uhr entschied der Kapitän die Rettungsboote zu Wasser zu lassen. Nach seiner Einschätzung würde die Van Imhoff in kurzer Zeit sinken.<sup>54</sup> Dieser Beschluss stellte Kapitän Hoeksema vor ein Problem. Er befand sich in dem Dilemma, nicht genügend Rettungsmittel für alle 619 Passagiere an Bord zu haben, wie er der Marine am Tag zuvor mitgeteilt hatte. Die Van Imhoff verfügte über 650 Schwimmwesten, genug für jeden Passagier. In den Rettungsbooten konnten aber nicht alle an Bord befindlichen Personen Platz nehmen. Einige zusätzlich zur Verfügung stehende Bambusflöße waren für einen längeren Gebrauch auf hoher See nicht geeignet. Nachdem Hoeksema den Wachkommandanten von seiner Entscheidung das Schiff zu verlassen in Kenntnis gesetzt hatte, wurde den Soldaten der Befehl erteilt, die Gefangenen „ruhig und falls nötig in Schach zu halten“.<sup>55</sup> Die Deutschen wurden demnach als potentielle Gefahr für die niederländische Mannschaft angesehen. Während die Soldaten Wache hielten, ließ die Schiffsbesatzung vier Rettungsboote und ein Motorboot zu Wasser. Ein weiteres Rettungsboot war festgerostet und konnte nicht

---

<sup>53</sup> Vgl. NIOD, Indische Collectie, Van Imhoff, 080.145, *Zeugenaussage Claessen (14. 11. 1965) und Blankenvoort (1967)*

<sup>54</sup> Vgl. NA, 2.10.54 Ministerie van Overzeese Gebiedsdelen, Map 9486, *Schiffserklärung Kapitän Hoeksema (4.2.1942)* sowie NIOD, Indische Collectie, Van Imhoff, 080.145, *Zeugenaussage Jongentien (27.1.1966)*

<sup>55</sup> „...kalm en zo nodig in bedwang te houden.“ (Eig. Übers.) Zitiert nach *Schiffserklärung Kapitän Hoeksema (4.2.1942)* in NA, 2.10.54 Ministerie van Overzeese Gebiedsdelen, Map 9486,



benutzt werden. Außerdem ließen die Seeleute ein kleines Arbeitsboot zurück.<sup>56</sup> Die Rettungsboote und das Motorboot hatten ein Fassungsvermögen von 45 – 50 Personen. Die 146 Niederländer stiegen in fünf Boote, in denen, zieht man das Fassungsvermögen in Betracht, Platz für mindestens 180 und höchstens 200 Passagiere war. Sie hätten daher noch einige Gefangene mit an Bord nehmen können.

Die Evakuierung der niederländischen Besatzung verlief in großer Hektik. Die Besetzung der Boote wurde nicht koordiniert, was dazu führte, dass sich jedes Besatzungsmitglied seinen Platz in einem Boot zu sichern suchte. Während einige Soldaten und Seeleute darauf warteten, an einer Strickleiter in die Rettungsboote zu gelangen, erschien Kapitän Hoeksema und stieß die vor ihm Wartenden beiseite. Er sprang zur großen Überraschung und Verärgerung der Umstehenden als einer der ersten in das Motorboot.<sup>57</sup> Einige Soldaten wurden zunächst vergessen. Die Boote entfernten sich schon vom Schiff, als der Soldat Stelwagen durch Rufen und Schießen auf sich aufmerksam machte. Er hatte mit einigen anderen Soldaten die Bewachung eines Teils der Internierten übernommen und war von seinen Kollegen an Deck geschickt worden, um in Erfahrung zu bringen, was sich dort abspielte. Nachdem auch die anderen Soldaten, Seyffers und Sergeant Van Haase, an Deck erschienen waren, konnten diese in die Rettungsboote aufgenommen werden.<sup>58</sup>

Inzwischen hatten sich einige Internierte aus ihren Zellen befreit. Zum Teil waren sie durch den Stacheldraht gebrochen. Andere hatten von den niederländischen Soldaten die Zellschlüssel erhalten. Die ersten Gefangenen kamen an Deck, als die letzten Niederländer, Seyffers, Stelwagen und Van Haase in die Rettungsboote stiegen. Die Niederländer riefen den Deutschen Warnungen zu, dass auf sie geschossen würde, falls sie versuchen würden in die Rettungsboote zu steigen. Ein deutscher Matrose, Stephan Walkowiak, kümmerte sich nicht um diese Warnung und versuchte sich über ein Tau in das nahe an der Bordwand der Van Imhoff treibende Motorboot hinabzulassen. Sergeant Haase schoss auf Walkowiak und traf ihn am Handgelenk. Walkowiak ließ das Tau los und fiel ins Wasser. Trotz des Befehls aus dem Motorboot<sup>59</sup> holten Soldaten Walkowiak

---

<sup>56</sup> Bei diesem Arbeitsboot handelte es sich um ein kleines Ruderboot, das z. B. für Reparaturen an der Außenbordwand oder Verladung von Frachtgut verwendet wurde.

<sup>57</sup> Vgl. BEZEMER, „*Koopvaardij*“, S.651

<sup>58</sup> Vgl. NIOD, Indische Collectie, Van Imhoff, 080.145, *Zeugenaussagen von Stelwagen (16.11.1965) und Seyffers (9.8.1965)*

<sup>59</sup> Wer diesen Befehl gab ist unklar. In dem Motorboot saßen neben Kapitän Hoeksema auch die Offiziere.

in das letzte Rettungsboot, wo der Soldat Seyffers seine Wunde versorgte.<sup>60</sup> Die Rettungsboote entfernten sich nach diesem Vorfall von der Van Imhoff. Die Boote wurden untereinander vertäut und von dem Motorboot in Schlepp genommen. Inzwischen konnten die Niederländer in den Booten sehen, wie die Deutschen sich auf dem Deck der Van Imhoff verteilten. Viele sprangen ins Wasser. „Wir wurden noch von den Deutschen gerufen, die sich schon im Wasser befanden. Doch sie wurden nicht von uns aufgenommen.“<sup>61</sup> Einige Soldaten und Seeleute waren durch die Erlebnisse geschockt. In den Booten „verblieben unsere Gedanken unaufhörlich bei den Hunderten Deutschen, die wir vor einigen Augenblicken in einem hoffnungslosen Kampf ums Überleben im Meer hatten treiben sehen, ein Meer, das gerade in diesem Teil wegen der vielen Haie bekannt war. Wir waren tief beeindruckt von dem Geschehen und fanden es mehr als schrecklich, dass das Schiff mit so unverantwortlich wenig Rettungsmaterial ausgerüstet war.“, beschrieb der Soldat Jongetien sein Erlebnis.<sup>62</sup> Die Aussage zeigt, dass sich die niederländischen Insassen der Rettungsboote der Konsequenzen ihres Handelns bewusst waren. Sie gingen davon aus, dass das Schiff schnell sinken würde. Für die meisten Deutschen bestand aufgrund der unzureichenden Rettungsmittel keine Chance auf Lebensrettung aus eigener Kraft. Diejenigen, die ins Wasser gesprungen waren, mussten ohne Hilfe unweigerlich ertrinken. Während die Niederländer in den Rettungsbooten wegfuhr, war es den Deutschen teils mit Hilfe der zurückgelassenen Zellschlüssel, teils durch Kraftanstrengung gelungen, aus ihren Gefängniszellen zu entkommen. An Deck angekommen wurden sie von den Niederländern gehindert, zu ihnen in die Rettungsboote zu steigen. Sie waren auf einem sinkenden Schiff, ohne Hoffnung auf schnelle Hilfe und allein ihrem Schicksal überlassen. Die Gefangenen gingen sehr unterschiedlich mit der lebensgefährlichen Situation um. Viele sprangen ohne Überlegung ins Meer, sich in ihrer Panik an alles klammernd, das auf der Wasseroberfläche trieb. Sie hatten nur sehr geringe Überlebenschancen. Sie mussten schwimmend versuchen, sich von dem Schiff

---

<sup>60</sup> Vgl. NIOD, Indische Collectie, Van Imhoff, 080.145, *Zeugenaussagen von Stelwagen (16.11.1965) und Seyffers (9.8.1965)*

<sup>61</sup> „Wij werden nog door de Duitsers aangeroepen, die zich reeds in het water bevonden. Doch zij werden niet door ons opgepikt.“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *Zeugenaussage Woudsema (26.9.1965)* in NIOD, Indische Collectie, Van Imhoff, 080.145,

<sup>62</sup> „...vertoefden onze gedachten onophoudelijk bij de honderden Duitsers, die wij luttele ogenblikken geleden in een hopeloze strijd op lijfsbehoud in zee hadden zien drijven, een zee, die juist in dat gedeelte bekend was om de vele haaien. Wij waren diep onder de indruk van het gebeurde en vonden het meer dan verschrikkelijk, dat het schip met zo onverantwoord weinig reddingsmaterieel was uitgerust.“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *Zeugenaussage Jongetien (27.1.1966)* in NIOD, Indische Collectie, Van Imhoff, 080.145,

zu entfernen, bevor dieses unterging und der Sog sie mit in die Tiefe riss. Nur wenige erkannten rechtzeitig die Sinnlosigkeit ihrer Aktion und konnten, wie der Missionar Weiler, wieder an Bord gelangen. Andere waren dem Druck der Situation nicht gewachsen oder sahen keine Chance mehr für sich, die Van Imhoff lebend zu verlassen. Sie begingen Selbstmord oder betranken sich an den Alkoholvorräten.<sup>63</sup>

Eine dritte Gruppe Internierter hatte begriffen, dass die Van Imhoff nicht schnell sinken würde. Unter diesen befanden sich einige, die auf das fünfte Rettungsboot beziehungsweise das Arbeitsboot stießen. Nach etwa zwei Stunden gelang es einer Reihe von Internierten das festgerostete Rettungsboot frei zu bekommen. In dieses Boot stiegen zunächst zweiundvierzig Deutsche, unter ihnen Fischer, Schweikert und die Missionare Weiler und Aloysius. Zusätzlich wurden noch einige Mitgefangene aufgenommen, die im Wasser umhertrieben, unter anderem Karl Seemann, der sich auf einem Bambusfloß befand. Als das Boot mit dreiundfünfzig Personen übervoll war, beschlossen die Insassen, sich von der Van Imhoff zu entfernen. Sie mussten auf Hände und Planken zurückgreifen, da die Ruder im Boot fehlten. Schließlich konnte ein kleines Segel gehisst werden, mit dem das Rettungsboot mehr Fahrt machte. In dem Arbeitsboot saßen achtzehn Internierte, unter anderem Grasshoff und Vehring. Ihnen war es gelungen noch etwas Proviant und einen Kompass mitzunehmen. Das Arbeitsboot verfügte über Ruder und nachdem man noch mehrere Bambusflöße in Schlepp genommen hatte, fuhr das Arbeitsboot los. Der genaue Augenblick des Schiffsuntergangs ist nicht genau zu bestimmen. Laut Kapitän Hoeksema, der schon außer Sichtweite war, ging die Van Imhoff um 17 Uhr unter. Die meisten Deutschen geben einen späteren Zeitpunkt an, etwa gegen 18 Uhr.<sup>64</sup> Eindeutig ist, dass das Schiff nicht so schnell gesunken ist, wie von Kapitän und Besatzung angenommen. Beim Untergang der Van Imhoff ertranken etwa vierhundert Internierte. Unter ihnen befand sich auch Walter Spies. Kapitän Hoeksema hatte sich nicht um die Rettung der Deutschen gekümmert, obwohl noch Platz in den Rettungsbooten vorhanden war. Ein unmenschliches Verhalten, das ihm später den Vorwurf einbrachte, ein Kriegsverbrechen begangen zu haben.

---

<sup>63</sup> Vgl. NIOD, Indische Collectie, Van Imhoff, 080.145, *Zeugenaussage Sack (12.6.1966), Grasshoff und Fischer (Datum unbekannt)* sowie WEILER, „*Augenzeugenbericht*“, S.9f.

<sup>64</sup> Vgl. NIOD, Indische Collectie, Van Imhoff, 080.145, *Zeugenaussage Schweikert, Fischer, Grasshoff (Datum unbekannt) und Vehring (14.7.1966)* sowie WEILER, „*Augenzeugenbericht*“, S. 11,

### Unterlassene Hilfeleistung

Die SOS-Signale der Van Imhoff veranlassten die niederländische Marine dazu, verschiedene Rettungsaktionen einzuleiten. Der Hafenkommendant von Padang Mulder hatte die Notsignale an die Marineleitung in Batavia weitergegeben und gebeten den im Hafen liegenden Schlepper Pief zur Hilfe zu schicken. Nachdem das Schiff von der KPM mit Proviant und Schwimmwesten ausgestattet wurde, kamen noch zehn Soldaten, ausgerüstet mit Handgranaten und Maschinengewehren, als Begleitschutz an Bord. Kapitän Ammeraal erhielt den Auftrag, „Zuallererst niederländische und niederländisch-indische Untertanen zu retten und wenn möglich, ohne zusätzliche Gefahr, erst danach die ausländischen Passagiere“.<sup>65</sup> Die Pief konnte jedoch, an der Unglücksstelle angekommen, keine Überlebenden und auch kein Schiff mehr finden. Nach einer erfolglosen Suchaktion kehrte sie am 21. Januar wieder nach Padang zurück. Neben der Pief war auch ein Wasserflugzeug der niederländischen Marine, die Y 63, von Padang aus zur Rettungsmission geschickt worden. Pilot Ditmar erhielt einen ähnlich lautenden Befehl wie die Pief. Darüber hinaus wurde das KPM-Dampfschiff Boelongan zur Hilfe beordert. Kapitän Berverling erhielt den Auftrag, sich direkt zur Unglücksstelle zu begeben. Nähere Instruktionen der Marine würden später durchgegeben. Abends gab die Marine der Boelongan dann folgenden Befehl: „Erst die Mannschaft der Van Imhoff aufnehmen, dies beinhaltet europäische und inländische Schiffsmannschaft neben den Militärs, die zur Bewachung an Bord waren. Danach auf Anweisung des Militärkommandanten die vertrauenswürdigen Elemente unter den deutschen Internierten (die mit S.S. Van Imhoff befördert wurden) an Bord nehmen. Übrige Deutsche an der Landung hindern.“<sup>66</sup> Die Befehle der Marine an die Schiffe und das Flugzeug lassen erkennen, dass die Sicherheit der deutschen Schiffbrüchigen erst an zweiter Stelle kam. Vorrang besaß die Rettung der Niederländer. Hierauf wird später noch genauer einzugehen sein.

---

<sup>65</sup> „... allereerst Nederlandse en Nederlands-Indische onderdanen te redden en indien mogelijk, zonder extra gevaar, pas daarna de buitenlandsche passagiers“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *Abschrift Tagebuch Hafenkommendant Padang (19.1.1942)* in IMH, Collectie Bezemer, Map 346,

<sup>66</sup> „Eerst de bemanning van het s.s. Van Imhoff oppikken, d.i. europeesche en inlandsche scheepsbemanning benevens de militairen die voor bewaking aan boord waren. Daarna op aanwijzing van den militairen commandant betrouwbare elementen onder de Duitsche geïnterneerden (die met s.s. Van Imhoff werden vervoerd) aan bord nemen. Overige Duitschers beletten te landen.“ (Eig. Übers.) Zitiert nach *Bericht Kapitän Berverling (6.2. 1948)* in NA, 2.20.35, KPM, Map 2159,

Am Morgen des 20. Januar hörten die Deutschen im Rettungsboot das Motorengeräusch eines Flugzeugs, das sich ihnen näherte. Bald darauf entdeckten die Internierten eine Rauchfahne, die von der Boelongan stammte. Die Boelongan war einige Stunden zuvor auf die Y 63 gestoßen und Kapitän Berverling und Pilot Ditmar hatten beschlossen, die Suche nach Überlebenden gemeinsam durchzuführen. Die Boelongan stoppte vor dem Rettungsboot und Kapitän Berverling erkundigte sich durch ein Megaphon, ob auch Holländer im Rettungsboot säßen. Die Deutschen verneinten dies und teilten ihm mit, dass sich die Niederländer längst in Sicherheit gebracht hätten. Sie baten Berverling noch um Wasser und Proviant. Die Boelongan fuhr jedoch weiter und ließ die Deutschen im Rettungsboot zurück, ohne deren Bitte zu entsprechen.<sup>67</sup> Das Arbeitsboot begegnete der Y 63 etwas später. Es fuhr unabhängig und außer Sichtweite des Rettungsboots einen ähnlichen Kurs. Von den Flößen, die das Arbeitsboot in Schlepp genommen hatte, war nur noch eins übrig, auf dem sich sieben Personen befanden. Die Boelongan war dem Flugzeug gefolgt und stoppte vor dem Arbeitsboot und dem Floß. Arno Schönmann, ein jüdischer Deutscher, der auf dem Floß gesessen hatte, sprang ins Wasser und schwamm auf die Boelongan zu, wo ein indonesischer Matrose eine Leine zum Werfen bereithielt. Ein Offizier hinderte den Matrosen jedoch daran, Schönmann an Bord zu helfen. Dieser musste wieder zum Floß zurückschwimmen. Kapitän Berverling informierte sich auch hier per Megaphon, ob Niederländer an Bord seien. Auf die negative Antwort hin nahm das Schiff wieder Fahrt auf und ließ die Deutschen zurück. Die Mannschaft der Boelongan war mit der Entscheidung des Kapitäns nicht einverstanden. Kapitän Berverling informierte daraufhin den ältesten Offizier Maaskant über seine Befehle. Währenddessen wurde das Schiff von einem japanischen Flugzeug angegriffen. Es gelang Kapitän Berverling, dem Angreifer zu entkommen. Die Y 63 war ebenfalls vor dem japanischen Flugzeug geflohen. Beide kehrten nach Padang zurück.<sup>68</sup> Berverling handelte entsprechend seinen Befehlen. Laut diesen musste er erst die Niederländer aufnehmen. Dann sollte der Kommandant der Wachmannschaft der Van Imhoff entscheiden, welche deutschen Internierten an Bord durften und welche nicht. Praktisch konnte der Kapitän der Boelongan diesen Befehl gar nicht ausführen. Er war schließlich nicht auf die Niederländer gestoßen, sondern ausschließlich auf deutsche

---

<sup>67</sup> Vgl. NIOD, Indische Collectie, Van Imhoff, 080.145, *Zeugenaussage Schweikert (Datum unbekannt)* u.

WEILER, „*Augenzeugenbericht*“, S. 12 sowie NA, 2.20.35, KPM, Map 2159, *Bericht Kapitän Berverling (6.2.1948)*

<sup>68</sup> Vgl. NA, 2.20.35, KPM, Map 2159, *Bericht Berverling* sowie NIOD, Indische Collectie, Van Imhoff 080.145, *Zeugenaussagen von Grasshoff (Datum unbekannt) und Vehring (14.7.1966)*

Schiffbrüchige. Obwohl seine Mannschaft mit seiner Handlungsweise nicht einverstanden war, entschied er sich dagegen, die Deutschen an Bord zu nehmen. Dem Hafenkommendanten Mulder hatte Berverling mitgeteilt, dass er die Deutschen nicht an Bord genommen habe, weil keine Soldaten zum Schutz auf der Boelongan mitführen.<sup>69</sup> Er hatte Schiffbrüchigen in Lebensgefahr Hilfe verweigert. Berverlings Verhalten sollte zu einem weiteren Streitpunkt in der Aufarbeitung des Untergangs werden.

Die Deutschen im Arbeitsboot und im Floß konnten die Bombardierung der Boelongan mitverfolgen. Sie beobachteten, wie diese sich vor dem japanischen Flieger rettete, indem sie in einen Regenschauer fuhr, wo der Flieger das Schiff nicht mehr ausmachen konnte. Sie selbst gerieten in diesen Regenschauer und der Wetterumschwung brachte sowohl das Boot als auch das Floß in ernsthafte Probleme. Am nächsten Morgen kam es zum Streit zwischen den Insassen des Bootes und den Deutschen auf dem Floß. Man kam nicht schnell genug vorwärts, so dass die Bootsinsassen beschlossen, das Floß nicht weiter in Schlepp zu nehmen. Sie befürchteten, sich in dem bisherigen Tempo nicht mehr retten zu können. Vier Deutsche aus dem Boot stiegen auf das Floß um, vermutlich aus Protest und gezwungenermaßen. Nachdem das vorhandene Wasser und der Proviant aufgeteilt wurden, verließ das Arbeitsboot mit nun vierzehn Deutschen das Floß. Wie viele Schiffbrüchige sich auf dem Floß befanden, ist nicht eindeutig. Es müssen mindestens sieben Personen gewesen sein, wenn man davon ausgeht, dass vier Deutsche auf das Floß stiegen und dort mindestens drei Schiffbrüchige schon auf dem Floß waren. Am 22. Januar landeten die vierzehn Schiffbrüchigen im Arbeitsboot auf der Insel Nias. Die Deutschen im Floß erreichten das rettende Ufer nicht.<sup>70</sup>

Sowohl Bezemer als auch Van Heekeren bemerken, dass die Deutschen im Arbeitsboot nun, da es um ihr Leben ging, eine unbarmherzige Entscheidung trafen und ihre Schicksalsgenossen auf hoher See in Stich ließen. Van Heekeren zieht Parallelen zu der Handlungsweise der Besatzung der Van Imhoff.<sup>71</sup> Die Deutschen im Arbeitsboot mussten wissen, dass die Überlebenschance der Schiffbrüchigen auf dem Floß gegen null tendierte. Zwischen der harten Entscheidung der schiffbrüchigen Deutschen und der Besatzung der Van Imhoff lassen sich jedoch Unterschiede feststellen. Die Deutschen waren in diese Notlage geraten, nachdem die Boelongan sie nicht an Bord

---

<sup>69</sup> Vgl. IMH, Collectie Bezemer, Map 346, *Abschrift Tagebuch Hafenkommendant Padang (21.1.1942)*

<sup>70</sup> Vgl. NIOD, Indische Collectie, Van Imhoff, 080.145, *Zeugenaussagen von Grasshoff (Datum unbekannt) und Vehring (14.7.1966)*

<sup>71</sup> Vgl. BEZEMER, „Koopvaardij“, S. 659 u. VAN HEEKEREN, „Batavia“, S. 151

genommen hatte. Kapitän Berverling hatte die Gelegenheit gehabt, sie alle zu retten. Die Schiffbrüchigen in den Flößen und im Arbeitsboot hätten alle überleben können und wären nicht zu einer äußerst harten Entscheidung gezwungen gewesen, die mehrere Menschenleben kostete. Kapitän Hoeksema hatte die Gelegenheit gehabt, mehr Menschen in die Rettungsboote aufzunehmen. Eine Möglichkeit, welche die Deutschen im Arbeitsboot nicht hatten. Das Verhalten der Kapitäne ist nicht mit dem Handeln der Schiffbrüchigen im Arbeitsboot zu vergleichen. Hoeksema und Berverling hatten Menschen in Lebensgefahr die Hilfe verweigert. Ihr Verhalten sollte zu kontroversen Darstellungen und Bewertungen in Deutschland und vor allem in den Niederlanden führen.

Die 53 Schiffbrüchigen im großen Rettungsboot waren schon am 21. Januar auf Nias gelandet, hatten jedoch ebenfalls Verluste zu beklagen. Bei der Landung des Boots verwundete sich ein Schiffbrüchiger, der Plantagenbesitzer Gleichmann, so schwer, dass er wenige Stunden später seinen Verletzungen erlag. Ein ehemaliger KNIL-Offizier, Oskar Rhode, erhängte sich in der Nacht am Strand.<sup>72</sup> 65 deutsche Schiffbrüchige hatten die Katastrophe überlebt. Insgesamt kamen 408 der Internierten ums Leben. Die meisten starben unmittelbar in Folge des Schiffsuntergangs, einige, wie die Schiffbrüchigen auf den Bambusflößen, beim Versuch ihr Leben zu retten.

### **3.4 Das Schicksal der Überlebenden**

Die Besatzung der Van Imhoff erreichte nach einer entbehrungsreichen Fahrt in den Rettungsbooten am 20.1. die kleine Insel Pulau Simuk. Dort nahm man Kontakt mit der lokalen Bevölkerung auf. Am nächsten Tag fuhren einige Soldaten mit dem Motorboot zur Insel Pulau Tello, um Hilfe zu holen. Unterwegs begegnete diese Gruppe dem niederländischen Beamten von Pulau Tello, Winkel, in seinem Motorboot und berichteten von ihren Erlebnissen. Winkel fuhr nach Sumatra und informierte die Behörden. Am 26.1. wurden die Überlebenden von Beibooten des KPM-Schiffs Van der Capellen nach Pulau Tello gebracht. Die Gruppe stieg an Bord der Van der Capellen, um letztlich nach Padang auf Sumatra gebracht zu werden. Hier erhielten die Niederländer den Befehl, nichts über den Ablauf des Untergangs der Van Imhoff an

---

<sup>72</sup> Vgl. WEILER, „Augenzeugenbericht“, S. 12f., Namen der Verstorbenen in PA, R 41849, Band 9, *Telegramm Botschaft Tokio* (25.12. 1942)

Dritte zu erzählen. Kapitän Hoeksema sah nach Beschreibung des Beamten Winkel aus, als ob er unter einem schweren Schock stünde. Zwei Schiffsoffiziere hätten ihm die Schiffstreppe heraufgeholfen und ihn an beiden Seiten stützend zu seiner Kabine geleitet. In Padang angekommen, erlebten die niederländischen Überlebenden der Van Imhoff die Bombardierung des Hafens durch japanische Flugzeuge, die sie selbst unverletzt überstanden. Kapitän Hoeksema fuhr nach Batavia (Java), wo er am 4. Februar zusammen mit dem Maschinisten van der Ploeg und dem vierten Steuermann van der Sluis vor dem Hafenmeister von Batavia eine „Schiffserklärung“, einen Bericht, über den Untergang der Van Imhoff abgab.<sup>73</sup>

In seinem Bericht machte Hoeksema einige falsche Aussagen und verschwieg wichtige Details. Er gab keine Auskunft über die Anzahl der Rettungsboote an Bord des Schiffs. Stattdessen erklärte er, die Van Imhoff wäre mit allen notwendigen Ausrüstungsgegenständen ausgestattet gewesen. Für Besatzung und Internierte standen genug Schwimmwesten zur Verfügung. So wurde der Anschein erweckt, es habe genug Rettungsmöglichkeiten für Besatzung und Passagiere gegeben. Viele Internierte waren ins Wasser gesprungen und hatten versucht zu den Niederländern in die Rettungsboote zu gelangen berichtete der Kapitän und behauptete dann, „dass diese alle schon voll waren.“<sup>74</sup> Eine eindeutige Lüge mit der Hoeksema sein Verhalten rechtfertigen wollte. Er hatte sich jedoch selbst widersprochen, indem er erst behauptete, es habe genügend Rettungsmittel gegeben, dann aber sagte, alle Rettungsboote wären voll gewesen. Diese Behauptung sollte er auch später aufrecht erhalten. Wieso er nicht zugab, dass die Van Imhoff nicht über genügend Rettungsmittel verfügte, bleibt unklar. Außerdem erklärte er, dass einige Internierte sich zurückgelassene Soldatenuniformen angezogen hätten. Er suggerierte damit, die Deutschen hätten die Besatzung in den Booten täuschen wollen, um selbst in die Boote zu gelangen. Die niederländischen Seeleute sollten glauben, es handele sich um vergessene Soldaten und ihre vermeintlichen Kameraden an Bord nehmen. Es handelte sich um eine erfundene Geschichte Hoeksemas, welche die Gefährlichkeit seiner deutschen Passagiere unter Beweis stellen sollte. Der Bericht gab ein falsches Bild des Schiffsuntergangs wieder. Es schien, als ob Kapitän Hoeksema

---

<sup>73</sup> Vgl. NIOD, Indische Collectie, Van Imhoff, 080.145, *Zeugenaussagen von Jongetien* (27.1.1966), *Woudsema* (26.9.1965), *Seyffers* (9.8. 1965) und *Briefe von Winkel an van Heekeren* (19.5. – 4.7. 1966)

<sup>74</sup> „...dat deze alle reeds vol waren.“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *Schiffserklärung Kapitän Hoeksema 4.2.1942* in NA, 2.10.54, Ministerie van Overzeese Gebiedsdelen, Map 9486,



nicht in der Lage gewesen sei, den Internierten Hilfe anzubieten. Hoeksemas Aussage sollte in der Aufarbeitung des Untergangs nach Ende des Kriegs noch eine bedeutende Rolle spielen.

Die auf der Insel Nias gestrandeten Deutschen wurden zunächst von Indonesiern gefunden und in das nächstgelegene Dorf gebracht. Nachdem die niederländischen Behörden informiert waren, inhaftierten Polizisten sowohl die 51 Überlebenden aus dem Rettungsboot als auch die 14 Schiffbrüchigen aus dem kleinen Arbeitsboot. Sie wurden zur medizinischen Versorgung in ein kleines Hospital gebracht. Nach ihrer Genesung wurden die Gefangenen in Goenoeng Sitoli, dem Hauptort der Insel Nias, in einer alten Kaserne interniert.<sup>75</sup>

Am 8. März 1942 bot der niederländische Militärkommandant Ter Porten den Japanern die Kapitulation an. Die Kapitulation war eine Konsequenz aus den militärischen Niederlagen der Alliierten. Die Eroberung von Singapur am 15. Februar brachte den Befehlshaber der alliierten Truppen Wavell zu der Ansicht, dass Niederländisch-Indien vor den japanischen Truppen nicht mehr zu verteidigen sei. Zehn Tage später wurde das ABDA-Com aufgelöst. Die britischen und amerikanischen Einheiten zogen sich aus Java zurück. Damit war die Kolonie militärisch auf sich allein gestellt. Am 27. Februar hatte die niederländisch-indische Marine in einem Versuch, die japanische Invasion der kolonialen Hauptinsel Java zu verhindern, die japanische Flotte in der Javasee zum Kampf gestellt. Die zahlenmäßig überlegenen Japaner schlugen die Niederländer vernichtend und konnten am 1. März ungehindert ihre Truppen auf der Insel landen.<sup>76</sup> Nach der Machtübernahme begannen die Japaner die Niederländer in der Kolonie zu inhaftieren. Sie kamen in japanische Internierungs- und Arbeitslager und lebten dort bis zum Ende der japanischen Besatzung unter unmenschlichen Bedingungen. Viele starben oder behielten dauerhafte psychische und physische Schäden zurück.<sup>77</sup>

Die deutschen Überlebenden blieben bis zum 29. März in Haft. Am Abend dieses Tages kam es in Goenoeng Sitoli zu einer Meuterei der indonesischen Polizisten gegen die wenigen Niederländer. Zuvor hatte es Streit wegen ausbleibender Lohnzahlungen gegeben. Die Berichte über die Kapitulation und die erwartete Ankunft der Japaner

---

<sup>75</sup> Vgl. NIOD, INDISCHE COLLECTIE, VAN IMHOFF 080.145, Zeugenaussagen von Fischer, Schweikert (Datum unbekannt) und Vehring (14.7.1966)

<sup>76</sup> Vgl. VAN DEN DOEL, „*Insulinde*“, S.258f.

<sup>77</sup> Vgl. ausführlich hierzu N. BEETS, „*De verre oorlog. Lot en levensloop van krijgsgevangenen onder de Japanner*“, Amsterdam 1981, Kapitel VI -IX

hatten den Konflikt zusätzlich verschärft. Die Indonesier befreiten die Deutschen und gaben ihnen Gewehre. Die wenigen Niederländer des Ortes wurden gefangen genommen. Nun übernahmen die Schiffbrüchigen zusammen mit den Polizisten das Kommando auf der Insel. Die deutsche Machtübernahme auf der Insel sollte in späteren Bewertungen eine Rolle spielen. Ihr Verhalten sollte als Beweis für die Gefährlichkeit der deutschen Internierten auf der Van Imhoff herangezogen werden. Die Initiative zu diesem Aufstand war jedoch nicht von den deutschen Gefangenen, sondern von den indonesischen Polizisten ausgegangen. Sie hatten die Gelegenheit genutzt sich zu befreien, dabei aber keinem Niederländer Schaden zugefügt.

Obwohl sich unter den Schiffbrüchigen nur wenige überzeugte Nationalsozialisten befanden<sup>78</sup>, trug jeder Deutsche ein Hakenkreuz. Sie hatten beschlossen Kontakt mit den Japanern in Sumatra aufzunehmen. Wahrscheinlich wollten sie den Japanern durch die Hakenkreuze beweisen, dass sie keine Niederländer, sondern Deutsche und folglich Verbündete der Japaner waren. Somit konnten sie einer erneuten Inhaftierung, diesmal durch die japanische Armee, entgehen.<sup>79</sup> Am 6. April kam eine Gruppe Deutscher mit den niederländischen Gefangenen nach Sibolga, dem Hafen, von dem aus die Van Imhoff ausgelaufen war. Die Japaner nahmen die Niederländer gefangen.<sup>80</sup> Nach der Landung der Japaner auf Nias konnten die restlichen Deutschen die Insel nach und nach verlassen.

### **3.5 Sühnegeld und Geiselhaft – die Reaktion des Dritten Reichs**

Die niederländische Exilregierung erfuhr am 21. Januar 1942 durch ein Telegramm von Van Starckenborgh vom Untergang der Van Imhoff. Der Generalgouverneur schilderte zunächst den Zeitpunkt des Notrufs und die Zahl der Passagiere an Bord des Schiffs. Im Anschluss berichtete er von einer Gruppe von Flugzeugen der Marine, die wie die Boelongan zur Hilfe geschickt worden waren. Die Flugzeuge hätten Schiffbrüchige in Booten und auf Flößen gesehen, aber aufgrund der widrigen Wetterumstände nicht landen können. Die Boelongan sei bombardiert, aber nicht getroffen worden. Weitere Einzelheiten würde er später mitteilen. Er bat die Exilregierung die Deutsche Regierung über den Untergang zu informieren. Hierbei sollte die Regierung darauf hinweisen, dass

---

<sup>78</sup> Vgl. NIOD, Indische Collectie, Van Imhoff, 080.145, *Zeugenaussage Van Loon (5.7.1965)*

<sup>79</sup> Vgl. Kapitel „*Revolutie in miniatuur*“ in VAN HEEKEREN, „*Batavia*“

<sup>80</sup> Vgl. NIOD, Indische Collectie, Van Imhoff, 080.145, *Zeugenaussage Vehring (14.7.1966)*

das Ziel des Transports die Evakuierung der Gefangenen aus einer gefährlichen Zone gewesen sei, dass die Route Sumatra - Indien bis zum Tag des Untergangs sicher war und schließlich, dass „alles Mögliche getan wurde, um die Schiffbrüchigen zu retten“.<sup>81</sup> Die Nachricht des Generalgouverneurs erweckte den Anschein, dass der Untergang der Van Imhoff ein bedauerlicher Vorfall war, bei dem sich die niederländisch-indische Marine und die Schiffsbesatzung nichts hatten zu Schulden kommen lassen. Die Rettungsversuche waren aufgrund des Wetters und feindlicher Angriffe gescheitert, was an Bord der Van Imhoff passiert war, wurde nicht erwähnt. Van Starckenborgh selbst konnte noch nicht über den genauen Ablauf des Untergangs informiert gewesen sein, da der Bericht von Kapitän Hoeksema erst am 2. Februar geschrieben wurde. Er hatte nur spärliche Informationen und ging sogar davon aus, dass neben den Angehörigen der Deutschen auch die Familien der niederländischen Besatzung informiert werden mussten.<sup>82</sup> Die Besatzung der van Imhoff hatte sich bereits einen Tag vor der Nachricht des Generalgouverneurs an Land retten können.

Die niederländische Regierung hatte dann auch den Eindruck gewonnen, dass es keinen Grund gab, die von Van Starckenborgh genannten Argumente in ihrer Nachricht an das deutsche Reich anzuführen. Ministerpräsident Gerbrandy begründete diesen Schritt in seiner Antwort an den Generalgouverneur damit, dass ansonsten der Eindruck einer entschuldigenden Haltung der Exilregierung entstünde und diese „in die Verteidigung gedrängt würde bei der zu erwartenden deutschen Faktenverdrehung“.<sup>83</sup> Die neutrale schwedische Regierung wurde gebeten, das deutsche Reich über den Untergang zu informieren.

Nachdem er die niederländische Regierung über die Rettung der Schiffsbesatzung und die Landung der Deutschen auf Nias informiert hatte, veröffentlichte der Generalgouverneur eine kurze Erklärung, in der berichtet wurde, dass ein Transport Ziel eines japanischen Angriffs geworden sei, der viele Menschenleben gekostet hätte. „Über die Rettung von Besatzung und Wachmannschaft wurde absichtlich nichts gesagt, um letztlich einen verkehrten Eindruck im Ausland zu vermeiden.“<sup>84</sup> Van Starckenborgh

---

<sup>81</sup> „... al het mogelijke wordt gedaan om de drenkelingen te redden.“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *Telegramm Starckenborgh (21.1.1942)* in NA, 2.10.45, Ministerie van Koloniën te Londen, Map 274,

<sup>82</sup> Vgl. *ibidem, Telegramm Starckenborgh (21.1. 1942)*

<sup>83</sup> „...in verdediging gedrongen bij verwachtbare Duitsche feitenverdraaiing.“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *Telegramm Gerbrandy (22.1. 1942)* in *Ibidem*

<sup>84</sup> „Over behoud bemanning en bewaking is opzettelijk niets gezegd teneinde verkeerden indruk buitenland te vermijden.“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *Telegramm Starckenborgh (1.2. 1942)* in *Ibidem*

befürchtete, dass der Schiffsuntergang von den Nationalsozialisten zur Rechtfertigung von Repressalien im Mutterland benutzt werden könnte. Schließlich hatte Ministerpräsident Gerbrandy auf die zu erwartende Propaganda gegen die niederländische Regierung und die Regierung der Kolonie hingewiesen. Der Generalgouverneur erwähnte die Rettung der kompletten niederländischen Besatzung nicht, um dem deutschen Besatzer keine Argumentationshilfe für Gegenmaßnahmen in die Hand zu geben. Seine Formulierung, dass die Opfer aufgrund eines japanischen Angriffs zu beklagen seien, lässt eine klare Zuordnung der Schuld erkennen. Die Passagiere der Van Imhoff starben in Folge des japanischen Angriffs. Er selbst war, wie die niederländische Regierung, davon überzeugt, dass von niederländischer Seite alles unternommen worden war, um die in Seenot Geratenen zu retten. Der Generalgouverneur kannte den genauen Ablauf und die Einzelheiten des Schiffsuntergangs nicht. Zu einer Aufarbeitung des Falls von niederländischer Seite kam es während des Zweiten Weltkriegs nicht. Die niederländisch-indische Regierung konnte nach der Kapitulation der Kolonie am 8. März 1942 keine Informationen mehr beschaffen. Alle niederländischen Zeugen kamen in japanische Gefangenschaft, während die ehemals gefangenen Deutschen nun frei und für die niederländische Regierung unerreichbar waren. Die niederländische Regierung sah zu einer Klärung des Vorfalls keinen Anlass, schließlich war nach ihrer Überzeugung nichts geschehen, das eine Untersuchung rechtfertigte. In London musste man sich mit dringenderen Angelegenheiten befassen. Der Krieg gegen das deutsche Reich und der Verlust der wichtigsten Kolonie an die Japaner forderten die ganze Konzentration der Regierung. Hierbei fiel der Verlust eines Transports mit deutschen Gefangenen nicht ins Gewicht.

#### Die Katastrophe als Propagandainstrument

Das Auswärtige Amt in Berlin erhielt über zwei unterschiedliche Kanäle Nachricht vom Untergang der Van Imhoff. Die schwedische Gesandtschaft in Berlin und der Schweizer Konsul in Batavia, der vom niederländischen Generalgouverneur unterrichtet worden war, lieferten am 27. 1. 1942 knappe Informationen zum Schiffsuntergang. Nur einen Tag später ging ein Telegramm der deutschen Botschaft in Tokio im Auswärtigen Amt ein. Das japanische Marineministerium hatte gegenüber der Botschaft die Bombardierung eines Schiffs zugegeben, ohne jedoch die Wirkung des Treffers feststellen zu können. Die japanischen Marineaufklärungsflugzeuge hatten keine

schweren Bomben an Bord, mit denen ein größeres Schiff versenkt werden konnte. Die japanische Marine unterstellte den Niederländern, die Wirkung der Bombe absichtlich übertrieben und die Versenkung erfunden zu haben, um eine „Verstimmung zwischen Deutschland und Japan zu erregen“.<sup>85</sup>

Die Erklärung der japanischen Ministerien war eine Reaktion auf die Veröffentlichung von Generalgouverneur Van Starckenborgh. Diese vermittelte den Eindruck, dass die vielen Toten der Katastrophe direkte Folge aus dem japanischen Angriff seien. Ein solcher Vorfall hätte für die Japaner zu einer höchst peinlichen diplomatischen Verwicklung geführt, immerhin starben bei der Katastrophe Bürger des wichtigsten Bündnispartners im Krieg gegen die Alliierten. Aus diesem Grund sahen sich die japanischen Ministerien genötigt, den niederländischen Berichten sofort entgegenzutreten und ihrerseits von einer Tendenzlüge zu sprechen.

Im Auswärtigen Amt benötigte der ortskundige Geheimrat Sethe einige Monate, um sich ein Bild vom Ablauf des Schiffsuntergangs zu machen. Am 16. März setzte er den Vertreter des Auswärtigen Amts beim Reichskommissar Seyß-Inquart in Den Haag, Bene, vom Untergang der Van Imhoff in Kenntnis. Es war ihm gelungen, eine Namensliste mit 329 Ertrunkenen aufzustellen.<sup>86</sup> Erst im Oktober erreichte Sethe ein Telegramm der deutschen Botschaft in Japan, in dem der Inhalt einer niedergeschriebenen Zeugenaussage des deutschen Überlebenden Erich Kempf wiedergegeben wurde. Kempf schilderte in knappen Worten seine Erlebnisse. Erstmals wurde davon berichtet, dass die niederländische Besatzung in die Rettungsboote gestiegen war und die Deutschen auf dem Schiff zurückgelassen hatte. Die Androhung der Niederländer, auf die Deutschen zu schießen und die Rettung Walkowiaks erwähnte er ebenfalls. Kempf war in dem großen Rettungsboot mitgefahren und schilderte das Treffen mit der Boelongan lapidar: „Nachdem ihm (*dem Kapitän der Boelongan, J.B.*) erklärt wurde, dass es sich um deutsche Internierte der gesunkenen ‚Van Imhoff‘ handele, drehte er ab.“<sup>87</sup> Kempf berichtete auch davon, dass die geretteten niederländischen Offiziere behauptet hätten, die Internierten hätten gemeutert. Wie er davon erfahren hatte, wurde nicht berichtet. Aus Rücksicht auf die japanische Marine sollte der Bericht jedoch nicht in der Presse veröffentlicht werden.

---

<sup>85</sup> Zitiert nach *Telegramm Botschaft Tokio (28.1.1942)* in PA, R 127587, Band 86,

<sup>86</sup> Vgl. PA, R 41848, Band 8 *Brief Sethe an Bene (16.3. 1942)*

<sup>87</sup> Zitiert nach *Telegramm Tokio (5.10.1942)* in PA, R 127587, Band 86

Die japanischen Ministerien beharrten auf ihrem Standpunkt, dass die Niederländer die Wirkung der Bombe absichtlich übertrieben hätten. Die Versenkung des Schiffs blieb damit nach Ansicht des Luftattachés der Botschaft trotz Kempfs Schilderungen unklar.<sup>88</sup> Im Auswärtigen Amt glaubte man an eine Versenkung des Schiffs durch eine japanische Bombe,<sup>89</sup> hielt den Bericht jedoch zurück. Man hatte noch keine Gewissheit über den tatsächlichen Hergang des Untergangs und beschloss, auf weitere Aussagen von anderen Deutschen zu warten. Diese wurden am 26. Dezember erneut aus Tokio übermittelt. Die deutsche Botschaft stützte ihre Darstellung auf die Berichte der überlebenden deutschen Seeleute, die nach Japan gekommen waren. In einem fünf Seiten umfassenden Bericht wurden der Untergang und die anschließenden Erlebnisse der Überlebenden ausführlich rekonstruiert. Kempfs Aussagen wurden darin bestätigt. Die Niederländer hatten die deutschen Gefangenen zunächst beruhigt, sie aber dann in ihren Zellen zurückgelassen. Der Matrose Walkowiak war beim Versuch in die Rettungsboote zu gelangen angeschossen, dann aber aufgenommen worden. Der Kapitän der Boelongan hatte die Schiffbrüchigen nicht aufgenommen, nachdem sie ihm mitgeteilt hatten, sie seien Deutsche.<sup>90</sup>

Das Auswärtige Amt sah sich nun im Stande, eine eigene Version der Ereignisse zu veröffentlichen. Es gab ausreichende Zeugenaussagen, die den Ablauf der Schiffskatastrophe übereinstimmend wiedergaben. Nach Absprache mit anderen beteiligten Referaten wurde ein vom Auswärtigen Amt verfasster Artikel ab dem 12. Februar 1943 in allen deutschen Zeitungen und am 13. Februar in der „Deutschen Zeitung in den Niederlanden“, einer von der deutschen Besatzungsmacht etablierten Zeitung gedruckt. Dass der Artikel aus der Feder des Außenministeriums stammte, erfuhr der Leser nicht. So wurde eine scheinbare Objektivität erzeugt.

Unter dem Titel „Schande für die Niederlande – Deutsche Zivilinternierte unmenschlich behandelt“<sup>91</sup> erschien ein auf den bisher bekannten Zeugenaussagen basierender Bericht in anklagendem Tenor. Die Bombardierung des Schiffs wurde vertuscht, in dem es hieß, die Van Imhoff sei „im Zuge kriegerischer Ereignisse in Seenot“<sup>92</sup> geraten. Das Auswärtige Amt kaschierte den Grund des Schiffsuntergangs, um eine diplomatische Auseinandersetzung mit den Japanern zu vermeiden und in der Öffentlichkeit kein

---

<sup>88</sup> Vgl. PA, R 127587, Band 86, *Telegramm Tokio* (5.10.1942)

<sup>89</sup> Sethe versah diese Stelle des Telegramms mit einem Fragezeichen. Vgl. *ibidem*

<sup>90</sup> Vgl. PA, R 127587, Band 86, *Telegramm Tokio* (26.12.1942)

<sup>91</sup> Zitiert nach *Hamburger Fremdenblatt*, 12.2.1943

<sup>92</sup> Zitiert nach *ibidem*

schlechtes Licht auf den Verbündeten zu werfen. Umso deutlicher war man bei der Beschreibung des Schiffsuntergangs. Die Internierten seien in 90 cm hohen Stacheldrahtkäfigen verstaut gewesen und das Schiff selbst sei entgegen völkerrechtlicher Bestimmungen nicht als Interniertenschiff gekennzeichnet gewesen. Während die niederländische Besatzung die Rettungsboote mit zusätzlichem Proviant ausstattete, hielten die schwerbewaffneten Soldaten die Internierten in Schach. Dies erweckte den Eindruck, als ob die Niederländer seelenruhig und berechnend von Bord gegangen wären. In Wirklichkeit war die Evakuierung der Mannschaft höchst chaotisch verlaufen. Der deutsche Walkowiak war beschossen worden und daraufhin ins Meer gefallen. Ausgerechnet die einzige Rettung eines deutschen Internierten durch die niederländischen Seeleute verschwieg der Artikel. So schien es, als ob er ertrunken sei und die Niederländer auf alle Internierten, die die Van Imhoff verlassen wollten, geschossen hätten, bevor sie sich selbst in Sicherheit brachten. Der Kapitän der Boelongan habe unmenschlich gehandelt, indem er die Deutschen schutzlos in den Rettungsbooten zurückließ. Die Schuldigen am Tod der Deutschen hatte man eindeutig ausgemacht: „Es kann keinem Zweifel unterliegen, dass die Verantwortung für diese unglaublichen Vorfälle den holländischen Kolonialbehörden und letzten Endes der holländischen Emigrantenregierung in London zufällt, deren Anordnungen von den holländischen Bewachungsmannschaften und Seeleuten ausgeführt wurden.“<sup>93</sup> Der offizielle Standpunkt des Dritten Reichs war hiermit festgelegt. Schuld am Tod der internierten Deutschen hatte in letzter Konsequenz die feindliche Exilregierung in London. Dass unter den ertrunkenen Deutschen auch Juden oder der homosexuelle Künstler Walter Spies waren, Menschen also, die im Dritten Reich mit Verfolgung und Internierung rechnen mussten, spielte in diesem Zusammenhang keine Rolle. Das Auswärtige Amt verfügte nicht über entsprechende Angaben zu den einzelnen Verstorbenen.<sup>94</sup>

Da der Artikel unter verschiedenen Titeln<sup>95</sup>, aber in identischem Wortlaut in allen deutschen Zeitungen erschien, wurde auch die niederländische Exilregierung auf den Fall Van Imhoff aufmerksam. Die niederländischen Gesandtschaften in Bern und

---

<sup>93</sup> Zitiert nach ibidem

<sup>94</sup> Auf einer Vermisstenliste finden sich nur Angaben zu Beruf und Geburtsdatum, Vgl. PA, R 127587, Band 86, *Vermisstenliste (1.9. 1942)*

<sup>95</sup> Vgl. *Berliner Börsen-Zeitung*, 12.2.1943, „Deutsche Menschen als Freiwild“, sowie *Völkischer Beobachter*, 13.2.1943, „Schamloses Verhalten niederländischer Kolonialbehörden gegenüber deutschen Internierten“

Lissabon lieferten einige dieser Artikel an den niederländischen Geheimdienst. In seiner Beurteilung dieser Artikel wies der niederländische Presseattaché in Bern darauf hin, dass sie neben der allgemeinen gegen die Exilregierung gerichtete Propaganda auch zur konkreten Vorbereitung geplanter unmenschlicher Aktionen in den besetzten Niederlanden dienen könnten. Die Deutschen könnten diese Berichte dazu nutzen, Hass gegen die Exilregierung zu schüren und eigene Grausamkeiten zu rechtfertigen.<sup>96</sup> Die von Ministerpräsident Gerbrandy befürchtete Faktenverdrehung hatte also begonnen. Hierzu muss angemerkt werden, dass die Artikel einen wahren Kern enthielten. Die Mannschaft der Van Imhoff war ohne den Internierten Hilfe zu leisten weggefahren, und der Kapitän der Boelongan hatte die Schiffbrüchigen in den Booten nicht an Bord genommen. Allerdings waren einige Details übertrieben dargestellt beziehungsweise absichtlich verschwiegen worden. Die angeblich 90 cm hohen Stacheldrahtkäfige, in denen die Gefangenen untergebracht waren, waren eine eindeutige Übertreibung. Walkowiak war von den Niederländern angeschossen worden, soweit stimmten die Angaben. Er war aber anschließend von den Niederländern aus dem Meer gezogen worden, was in dem deutschen Bericht bewusst verheimlicht wurde. Es handelte sich bei den Artikeln nicht um eine Verdrehung der Tatsachen, sondern um eine einseitige und übertriebene Darstellung des Schiffsuntergangs im Sinne des Dritten Reichs. Die Nationalsozialisten nutzten den Schiffsuntergang, wie vom niederländischen Presseattaché in Bern treffend analysiert, zur Propaganda gegen die feindliche Regierung in London. Daher war der Artikel in niederländischer Sprache in der Zeitung *De Gooi en Eemlander* erschienen.<sup>97</sup> Den niederländischen Lesern sollte vor Augen geführt werden, wie unmenschlich die Exilregierung auftrat.<sup>98</sup>

Das erpresste Sühnegeld

Darüber hinaus, und auch hier hatte der Presseattaché richtig vermutet, diente diese Veröffentlichung der Vorbereitung konkreter Maßnahmen der deutschen Besatzer in den Niederlanden. Bereits zwei Tage nachdem der Artikel in der Deutschen Zeitung in

---

<sup>96</sup> Vgl. NA, 2.10.45, Ministerie van Koloniën te Londen, Map 274, *Bericht Presseattaché Bern (20.2.43)*

<sup>97</sup> Vgl. *De Gooi en Eemlander* 18.2.1943

<sup>98</sup> Mit zunehmender Dauer der Besatzungszeit trat die anfänglich betriebene deutsche Nazifizierungspolitik als Ziel der Propaganda in den Hintergrund. Der deutschen Besatzungsmacht gelang es trotz verschiedener Propagandamaßnahmen nicht, das „germanische Brudervolk“ für den Nationalsozialismus zu gewinnen. Vgl. K. KWIET, „*Reichskommissariat Niederlande Versuch und Scheitern einer nationalsozialistischen Neuordnung*“, Stuttgart 1968, S. 92 - 152



den Niederlanden erschienen war, meldete der Vertreter des Auswärtigen Amts, Bene, aus Den Haag nach Berlin, dass er die Reedereien der Van Imhoff und der Boelongan ermitteln lassen wolle. Er wollte die Direktoren der Unternehmen zur Rechenschaft ziehen oder sogar in Geiselnhaft nehmen lassen und begründete dieses Vorhaben mit den Fakten, die er aus der Zeitung erhalten hatte.<sup>99</sup> Neben dieser Initiative Benes beschäftigte sich auch die Auslandsorganisation der NSDAP mit der Van Imhoff, da bei ihrem Untergang Reichsdeutsche außerhalb des Deutschen Reichs ums Leben gekommen waren. Gauleiter Bohle, Leiter der Auslandsorganisation, beauftragte den Oberbereichsleiter Hellermann mit der Entschädigung der Familienangehörigen. Zu diesem Zweck wurde Hellermann nach einigen Vorgesprächen bei Reichskommissar Seyß-Inquart vorstellig. Die niederländisch-indischen Verwaltungsstellen hätten den Tod der Deutschen unter Bruch des Völkerrechts verursacht. Sie hätten die Japaner nicht über den Transport informiert, das Schiff nicht entsprechend als Interniertenschiff gekennzeichnet und eine gefährliche Route ausgewählt. Die Auslandsorganisation vertrat daher den Standpunkt, dass „die niederländische Regierung gezwungen werden sollte, eine Buße an die erbberechtigten Hinterbliebenen zu zahlen.“<sup>100</sup> Als angemessenen Betrag hatte Hellermann ein Bußgeld von 5.000 – 10.000 Reichsmark pro Angehörigen vorgeschlagen.<sup>101</sup>

Inzwischen hatte Bene die benötigten Informationen über die Reederei der Van Imhoff und Boelongan herausgefunden. Die KPM mit Sitz in Amsterdam verfügte über beträchtliche Geldmittel. Nach Absprache mit Seyß-Inquart sollten circa 60 männliche Angestellte im Alter von über vierzig Jahren in das Internierungslager St. Michielsgestel gebracht werden, wo die Geiseln aus Niederländisch-Indien interniert waren. Die jüngeren Jahrgänge sollten im Rahmen der Sauckel-Aktion zum Arbeitseinsatz nach Deutschland gebracht werden.<sup>102</sup> Um die Forderung der

---

<sup>99</sup> Vgl. PA, R 41849, Band 9, *Brief Bene an Auswärtiges Amt (15.2.1943)*

<sup>100</sup> Zitiert nach *Brief Hellermann an Seyss-Inquart (23.2.1943)* in PA, R 41849, Band 9,

<sup>101</sup> Vgl. *ibidem*

<sup>102</sup> Im Laufe des Jahres 1943 begann sich die militärische Situation in Europa zu Gunsten der Alliierten zu wenden. Immer mehr deutsche Männer mussten daher als Soldaten an die Front. Zum Ausgleich brachte das Dritte Reich junge Männer aus den besetzten Teilen Europas in der Sauckel-Aktion zur Zwangsarbeit nach Deutschland, wo sie in kriegswichtigen Industriebetrieben eingesetzt wurden. Am 29. April kam es vorwiegend im Norden und Osten der Niederlande zu einem Streik, nachdem die niederländischen Soldaten in Kriegsgefangenschaft gebracht und zum Arbeitseinsatz nach Deutschland überführt wurden. Die deutsche Besatzungsmacht schlug den Streik brutal nieder. In den folgenden Monaten und verstärkt ab 1944 führten die Besatzer Razzien durch, um an Arbeitskräfte zu gelangen. Vgl. zur Sauckel-Aktion in den Niederlanden HIRSCHFELD, „Kollaboration“, S.139 ff.

Auslandsorganisation nach einer Kompensation für die Hinterbliebenen zu erfüllen, sollte die KPM vier Millionen Gulden Bußgeld zahlen. Bene legitimierte die mit dem Reichskommissar besprochenen Maßnahmen gegen die KPM damit, „dass man dadurch eine Stelle trifft, die für die Behandlung unserer Reichsdeutschen in Niederländisch-Indien als *mit* verantwortlich angesehen werden kann.“<sup>103</sup> Sowohl in den anschuldigenden Artikeln des Auswärtigen Amts als auch in den Überlegungen der Auslandsorganisation der NSDAP war die niederländische Exilregierung als letztlich verantwortliche Instanz für den Tod der deutschen Schiffbrüchigen ausgemacht worden. Die KPM-Reederei war von Bene in die Diskussion um die zu ergreifenden Maßnahmen eingebracht worden. Er hatte seine Aktionen und Vorschläge mit Reichskommissar Seyß-Inquart abgesprochen. Dem Reichskommissar kam die KPM als Sündenbock sicherlich gelegen, da nun ein privates Unternehmen das Sühnegeld aufbringen musste. Wäre der niederländische Staat als zahlende Instanz angewiesen worden, hätte das Besatzungsregime Geld aus den beschlagnahmten Finanzmitteln der niederländischen Staatskasse heranziehen müssen. Die Diskussionen zwischen dem Auswärtigen Amt, dem hinzugezogenen Reichsfinanzministerium und der Auslandsorganisation liefen aber in die von Bene und dem Reichskommissar gewünschte Richtung. Der an den Überlegungen zur Vorbereitung der Sühneaktion beteiligte Referatsleiter des Auswärtigen Amts, Kundt, bedauerte sogar im Hinblick auf die KPM, dass der Schuldige „in dem vom Auswärtigen Amt herausgegebenen Bericht – leider möchte man für die angeregte Bußzahlung sagen, festgelegt worden“<sup>104</sup> sei. Schließlich einigten sich die beteiligten Instanzen im August auf die Abwicklung der Sühneaktion, und Reichskommissar Seyß-Inquart konnte die repressiven Maßnahmen gegen die KPM und ihr Personal einleiten. Zunächst ließ der Generalkommissar für das Sicherheitswesen Rauter, der im Besatzungsregime für die Polizei und die Sicherheit zuständig war, am 16. Oktober 1943 insgesamt 29 Angestellte der KPM im Amsterdamer Firmensitz verhaften. Diese Geiseln wurden in das Lager Sint-Michielsgestel gebracht, wie vom Gesandten Bene vorgeschlagen. Die KPM setzte sich in den folgenden Monaten für die Freilassung ihrer Mitarbeiter ein ohne den Grund für deren Internierung zu kennen. Die Reederei hatte nur über die Zeitungsartikel des Auswärtigen Amts vom Untergang der Van Imhoff erfahren. Der Internierungsgrund

---

<sup>103</sup> Zitiert nach *Brief Bene an Auswärtiges Amt (8.3.1943)* in PA, R 41849, Band 9, „Hervorhebung J.B.“

<sup>104</sup> Zitiert nach *Notiz Kundt (12.3.1943)* in PA, R 41849, Band 9,

wurde erst nach Erhalt einer Verfügung Rauters vom 30. Dezember 1943 deutlich. In dem Schreiben Rauters wurde der KPM eine Sühneleistung von vier Millionen Gulden auferlegt, die innerhalb von drei Wochen auf das Konto der Leitung der Auslandsorganisation der NSDAP zu leisten war. Rauter begründete die Verfügung damit, dass die Gesellschaft mit der Beförderung betraut gewesen sei und die Van Imhoff nicht als Interniertenschiff gekennzeichnet habe. Das KPM-Personal habe die Rettung der Deutschen absichtlich unterlassen und damit ihren Tod verursacht.<sup>105</sup> Rauter sprach von einem Auftrag der KPM, die Gefangenen zu befördern. Dass alle Handelsschiffe zu dieser Zeit dem Militär unterstellt waren, war Rauter sicherlich bekannt. Trotzdem musste er diese falsche Behauptung anführen, um der KPM eine Schuld nachweisen zu können. Hier lag nämlich der Schwachpunkt der deutschen Argumentation. Man hatte zunächst, wie später im Auswärtigen Amt bedauert, die niederländische Exilregierung für den Schiffsuntergang verantwortlich gemacht. Nun musste ein Grund gefunden werden, der KPM die Verantwortung in die Schuhe zu schieben. Daher erwähnte Rauter den angeblichen Auftrag. Seine weiteren Argumente, die unterlassene Kennzeichnung des Schiffs und das absichtliche Handeln der Besatzung, schließen an die Argumentation der Artikel des Auswärtigen Amts an. KPM-Direktor Everts reagierte auf die Verordnung mit der Einberufung einer außerordentlichen Sitzung des KPM-Verwaltungsrats für den 18. Januar 1944. Zuvor hatte er mit Anwälten einer Amsterdamer Kanzlei die Situation besprochen. Der Verwaltungsrat der KPM entschied sich das Bußgeld zu bezahlen und einen Brief an Rauter zu richten, in dem die Argumente der Reederei gegen die Buße erörtert und um die Freilassung der Geiseln gebeten werden sollten. Die eingeschaltete Anwaltskanzlei hatte in der Sitzung ein Konzept für einen Brief erstellt. Dieses Konzept nahm der Verwaltungsrat an. Die KPM erhielt daraufhin eine von der Kanzlei übersetzte deutsche Version.<sup>106</sup> Direktor Everts wollte das Schreiben zunächst persönlich in Begleitung eines fließend deutsch sprechenden Anwalts der Kanzlei an Rauter überreichen und sich beim Generalkommissar für die festgehaltenen Geiseln einsetzen. Die Anwälte Korthals Altes und Backer rieten Everts mit Verweis auf ihre Erfahrungen mit Rauter ab. Der

---

<sup>105</sup> Vgl. NA, 2.20.35, KPM, Map 2159, *Verfügung Rauter 30.12.1943*

<sup>106</sup> Vgl. NA, 2.20.35, KPM, Map 2159, *Brief mit deutschem Konzept für KPM, 19.1.1944*, Bezemer behauptet, dass das Schreiben vom deutschen Verwalter der KPM Fritsche erstellt wurde. Er schließt dies aus dem perfekten Deutsch in dem Brief. Bezemer verfügte anscheinend nicht über die Korrespondenz der KPM mit den Anwälten. Vgl. BEZEMER, „*Koopvaardij*“, S. 662

Generalkommissar dulde keine Widerrede und versuche den Gesprächspartner durch Fragen und Bemerkungen in Schwierigkeiten zu bringen, so dass er „mit jeder Antwort auf ein schwierigeres und gefährlicheres Terrain kommen würde“.<sup>107</sup> Bei einer in Rauters Augen falschen Antwort hätte Everts selbst mit Internierung rechnen müssen. Er wurde daher nicht persönlich bei Rauter vorstellig, sondern schickte den Brief am 20.1.1944 an Rauter. In dem Brief erklärte Direktor Everts im Namen des Verwaltungsrats, dass dieser ein Vorgehen, wie es der Mannschaft der Van Imhoff von deutscher Seite vorgeworfen wurde, verurteilen würde. Man könne sich aber nicht vorstellen, „dass ein niederländischer Seemann Menschen in einem hilfsbedürftigen Zustand an Bord eines Schiffs zurücklassen würde.“<sup>108</sup> Weiter führte Everts aus, dass in dem Zeitungsartikel über den Schiffsuntergang die niederländischen Behörden für den Untergang verantwortlich gemacht würden. Da das Militär das Recht zur Anforderung des Schiffs hatte, sei nach Auffassung der KPM anzunehmen, dass das Militär für die Überführung der deutschen Gefangenen zuständig war. Das Personal der KPM habe demnach unter dem Befehl des niederländischen Militärs gestanden und nicht unter dem eines Kapitäns der Reederei. Zudem sei der KPM keine völkerrechtliche Pflicht zur Kennzeichnung eines Interniertenschiffs bekannt. Obwohl der Verwaltungsrat von der Unschuld der Reederei und des Personals überzeugt sei, wäre man bereit, das Sühnegeld zu zahlen. Man erhoffe sich mit der Erfüllung von Rauters Verfügung eine Freilassung des inhaftierten Personals und eine mögliche spätere Rückerstattung des Geldes, falls sich die Unschuld der KPM nach Untersuchung des Sachverhalts herausstellen würde.<sup>109</sup> Einige dieser Punkte sollten auch in den Nachkriegsverhandlungen um eine Rückerstattung des Sühnegelds von Bedeutung sein.

Obwohl sie einige gute Argumente gegen die deutsche Rechtfertigung einer Bußgeldzahlung aufgezählt hatte, zahlte die KPM die vier Millionen Gulden an die Auslandsorganisation der NSDAP. Sie war von der Besatzungsmacht erpresst worden. Eine Reaktion auf ihr Schreiben oder eine Bestätigung der Freilassung der Geiseln erhielt sie nicht. Diese wurden wahrscheinlich während der Auflösung des Lagers Sint-

---

<sup>107</sup> „...met elk antwoord op een moeilijker en gevaarlijker terrein zal komen.“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *Resümee Everts* (14.1.1944) in NA, 2.20.35, KPM, Map 2159,

<sup>108</sup> Zitiert nach *Brief Everts an Rauter* (20.1.1944) in NA, 2.20.35, KPM, Map 2159,

<sup>109</sup> Vgl. NA, 2.20.35, KPM, Map 2159, *Brief Everts an Rauter* (20.1.1944)

Michielsgestel am 5. September 1945 freigelassen. Die näher rückenden Alliierten hatten die deutschen Besatzer zu dieser Maßnahme gezwungen.<sup>110</sup>

Die Auszahlung des Sühnegeldes oblag der Auslandsorganisation der NSDAP. Die Namen vieler Angehöriger waren ihr bekannt.<sup>111</sup> Ob sie die vorgesehene Summe erhielten, geht aus den eingesehenen Akten nicht hervor. Sicher ist, dass nicht alle Familienangehörigen kontaktiert wurden oder sich beim Auswärtigen Amt meldeten. Dies ist im Hinblick auf die an Bord befindlichen Passagiere, u.a. Juden und andere Flüchtlinge aus Deutschland, nicht überraschend. Die Angehörigen waren wie ihre verstorbenen Verwandten vor den Nationalsozialisten geflohen und hatten keine Entschädigung zu erwarten.

### **3.6 Fazit**

Der deutsche Angriff auf die Niederlande bedeutete für das Verhältnis zwischen den indischen Niederländern und den Deutschen in der Kolonie eine umfassende Zäsur. Aus gesellschaftlich integrierten Mitbürgern der europäischen Oberschicht waren feindliche Gefangene geworden. Nachrichten über deutsche Gewaltverbrechen und die eigene ungewisse Lage lösten eine Welle antideutscher Reaktionen aus, welche die teilweise ungerechtfertigt harte Behandlung der deutschen Gefangenen zu Beginn der Internierungsphase erklären.

Die Lage änderte sich mit dem Besuch des Generalgouverneurs Van Starckenborgh im Internierungslager Onrust und dem daraus resultierenden Beschluss, ein zentrales Internierungslager Lawé Sigala-gala zu bauen. In Sumatra ließ die Verpflegung und medizinische Versorgung der deutschen Internierten nichts zu wünschen übrig. Die niederländische Regierung und der Generalgouverneur sahen in ihnen jedoch potentielle ortskundige Helfer der japanischen Armee. Dieses Sicherheitsrisiko musste nach Ausbruch des Kriegs mit Japan durch den Abtransport nach Indien beseitigt werden. Die Sicherheit der Gefangenen spielte in den Überlegungen der niederländischen Regierung nur eine untergeordnete Rolle.

---

<sup>110</sup> Vgl. J.H.C. BLOM, „*De gijzelaars van St. Michielsgestel en Haaren – Het dubbele gezicht van hun geschiedenis*“, Amsterdam, 1992, S. 22f.

<sup>111</sup> Über hundert Hinterbliebene waren vom Auswärtigen Amt und Gauleiter Bohle kontaktiert worden. Vgl. PA, R 127586, Band 85, *Korrespondenz zwischen Angehörigen u. Auswärtigem Amt 6.3.1942 – 15.1. 1943*

Dies zeigte sich in dem Befehl an Kapitän Hoeksema, trotz ungenügender Rettungsmittel alle Internierten auf sein Schiff zu nehmen. Beim Untergang des Schiffs und den anschließenden Rettungsaktionen wurde den Internierten die Rettung verweigert. Hoeksema war mit den Rettungsbooten weggefahren, obwohl noch Platz für weitere Schiffbrüchige zur Verfügung stand. Berverling hatte die Deutschen im Rettungs- bzw. Arbeitsboot nicht zu sich an Bord genommen. Die niederländische Marine hatte in ihren Befehlen klar der Sicherheit der niederländischen Besatzung Priorität eingeräumt. Die Deutschen sollten nur gerettet werden, falls dazu die Möglichkeit Bestand. Berverling hatte sogar den Befehl, nicht vertrauenswürdige Deutsche an der Landung zu hindern, also ertrinken zu lassen. Die deutschen Schiffbrüchigen wurden als eine Gefahr gesehen, obwohl die Van Imhoff Internierte transportierte, die größtenteils als politisch ungefährlich eingestuft worden waren. Walter Spies kann hier als Beispiel angeführt werden. Von dem in der Kolonie bekannten Künstler ging keine Gefahr für die niederländischen Seeleute aus.

Die niederländische Regierung in London hatte nach der Kapitulation der Kolonie keine Möglichkeit mehr, die genaueren Umstände des Schiffsuntergangs zu klären. Das Dritte Reich hingegen konnte den Schiffsuntergang für seine politischen Zwecke nutzen. Die Zeugenaussagen der Überlebenden ließen sich hervorragend für die deutsche Propaganda ausschichten. Durch geschickte Nutzung von Lügen und Halbwahrheiten konstruierte das Auswärtige Amt einen Mord, begangen an hilflosen deutschen Gefangenen, den man der feindlichen Exilregierung in die Schuhe schieben konnte. Die KPM diente als vermöglicher Sündenbock, der für das erlittene Unrecht aufkommen konnte. Die Reederei war den Entscheidungen des Regimes ausgeliefert und musste sich den Anordnungen Rauters beugen, obwohl einige Gründe gegen ihre Schuld sprachen und die deutsche Argumentation inkonsistent war. Die Nationalsozialisten hatten schließlich zunächst die niederländische Exilregierung für den Tod verantwortlich gemacht und das Schiff und Personal waren von der Marine verpflichtet worden. Diese Argumente hätten in einem ordentlichen rechtsstaatlichen Verfahren zugunsten der KPM gesprochen. Ein solches Verfahren war aber von Nationalsozialisten nicht zu erwarten. Die Besatzungsmacht hatte die Schifffahrtsgesellschaft mit den Geißelnahmen der Mitarbeiter erpresst.

## **4. Die Aufarbeitung des Untergangs der Van Imhoff**

### **4.1 Einleitung**

Nach Beendigung des II. Weltkriegs waren verschiedene Aspekte des Untergangs der Van Imhoff in den Niederlanden und in Deutschland ungeklärt geblieben. Die Nationalsozialisten hatten den Schiffsuntergang zu einem Kriegsverbrechen erklärt, eine rechtsstaatliche Überprüfung dieses Vorwurfs war aber ausgeblieben. Die gleichgeschaltete Presse des Dritten Reichs hatte die Propagandaartikel schlicht übernommen. Eine unabhängige journalistische Bewertung des Schiffsuntergangs hatte noch nicht stattgefunden. In den Niederlanden bemühte sich die Reederei, der das Schiff gehört hatte, bis in die fünfziger Jahre um eine Restitution der Bußgeldzahlung durch die niederländisch-indische bzw. niederländische Regierung. Der Verhandlungsprozess und das Verhandlungsergebnis geben Aufschluss über die Beurteilung zweier wichtiger an der Schiffskatastrophe beteiligter Akteure (4.2).

In den fünfziger Jahren wurde der Untergang der Van Imhoff erstmalig nach dem Krieg im deutsch-niederländischen Kontext behandelt (4.3). Die Veröffentlichung beschuldigender Aussagen eines deutschen Überlebenden bildete den Ausgangspunkt zu deutschen und niederländischen Ermittlungen. Die Aufklärung des Vorfalls musste vor allem in den Niederlanden geschehen, da hier neben den wichtigsten Zeugen auch offizielle Dokumente über den Untergang bestanden. Die Untersuchungen der niederländischen Regierungsinstanzen und der Generalstaatsanwaltschaft müssen daher ausführlich berücksichtigt werden.

In den sechziger Jahren erstellte ein niederländisches Fernsehmagazin eine Dokumentation über die Katastrophe (4.4). Die Ausstrahlung wurde von der Sendeleitung untersagt, niederländische Zeitungen und der Spiegel berichteten aber nun über den Fall. Die Berichterstattungen führten zu Fragen an den niederländischen Verteidigungsminister in den Parlamenten.

Als Konsequenz aus den parlamentarischen Debatten erhielt der Historiker Bezemer den Auftrag, den Schiffsuntergang zu untersuchen (4.5). In diesem Unterkapitel soll dann eine Antwort auf die Frage gegeben werden, ob ein Kriegsverbrechen vorlag.

#### **4.2 Wer trägt die Verantwortung? Die Rückerstattung des Sühnegelds**

Noch während des Kriegs hatte die KPM die niederländische Exilregierung in London auf die Bußgeldzahlung hingewiesen und ihren Wunsch zum Ausdruck gebracht, nach der Befreiung des Mutterlands hierüber in Verhandlung treten zu wollen.<sup>112</sup> Aus ihrer Sicht richtete sich die Strafaktion gegen die falsche Instanz. Ihre Schiffe und das Personal waren zur Zeit des Untergangs der Van Imhoff im Staatsdienst gewesen. Die Reederei sah die niederländisch-indische Kolonialregierung in der Pflicht und das Ministerium für Überseeische Gebiete leitete die Forderung weiter.<sup>113</sup>

Im November 1946 erkundigte sich die KPM-Direktion in Batavia beim Wirtschaftsministerium der niederländisch-indischen Kolonialregierung, wann die Restitution in die Wege geleitet werden könne. Die Reederei erhielt eine für das Unternehmen enttäuschende Antwort. Inoffiziell gab man der KPM zu verstehen, sie hätte die Bußgeldforderung der Nationalsozialisten nicht bezahlen müssen. Betroffen stellte die Direktion in Niederländisch-Indien fest, dass dies „im Nachhinein sehr einfach gedacht werden kann“<sup>114</sup> und „den faktischen Zustand und die Praxis im besetzten Holland unserer Meinung nach nun einmal leugnet.“<sup>115</sup> Trotz dieser negativen Mitteilung zog die Reederei ihre Forderung nicht zurück. In den folgenden drei Jahren behandelten verschiedene Instanzen der Kolonialregierung den Fall ohne zu einem Ergebnis zu gelangen.

##### Anerkennung der moralischen Verantwortung

1949 ergriff die KPM erneut die Initiative. Am 19. August schrieb KPM-Direktor Hens an den Hohen Vertreter der Krone Lovink in der Absicht, diesen zu einem Urteil zu bewegen. Lovink hatte erst im Mai 1949 das Amt des hohen Vertreters der Krone angetreten. Sein Vorgänger Beel hatte 1948 den letzten Generalgouverneur der Kolonie Van Mook nach internationalen Protesten gegen eine „Polizeiaktion“, in der die niederländische Armee gegen die von indonesischen Nationalisten ausgerufenen Indonesische Republik vorgegangen war, abgelöst. Beel war nach einer zweiten

---

<sup>112</sup> Vgl. NA, 2.10.54, Ministerie van Overzeese Gebiedsdelen, Map 9486, *Brief Pronk an Kolonialminister (19.3.1945)*

<sup>113</sup> Vgl. NA, 2.20.35, KPM, Map 2159, *Brief KPM-Direktion Amsterdam an Direktion Batavia (6.11.1946)*

<sup>114</sup> „... achteraf heel gemakkelijik gedacht kan worden...“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *Brief Direktion Batavia (10.6.1947)* in NA, 2.20.35, KPM, Map 2159,

<sup>115</sup> „... den feitelijken toestand en praktijk in het bezette Holland o.i. te eenenmale ontkent...“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *ibidem*



Polizeiaktion und erneuten internationalen Protesten, vor allem von Seiten der USA, zurückgetreten.<sup>116</sup>

Hens betonte die Verantwortung der niederländischen Regierung für den Untergang des Interniertenschiffs. Die Schiffe der Reederei waren für die Kriegsführung vom Kommandanten der Marine angefordert worden. Auch die Besatzungen hatten laut Verordnung vom 8. Dezember 1941 unter Kommando der Marine gestanden. Der Transport der Gefangenen war auf Anweisung des Marinekommandanten und unter Begleitung eines Militärkommandos durchgeführt worden. Die Boelongan hatte ebenfalls ihre Instruktionen von der Marine erhalten, deren Wortlaut war von Kapitän Berverling 1948 eidesstattlich bestätigt worden. Der KPM-Direktor war während des Kriegs bei der Marine beschäftigt gewesen und hatte den Befehl an Kapitän Berverling selbst gelesen.<sup>117</sup> Kapitän Hoeksema habe zudem trotz seines Hinweises, dass nicht genügend Rettungsmittel für alle Passagiere an Bord waren, den Befehl erhalten, alle Deutschen an Bord zu nehmen. Aus den aufgezählten Fakten konnte man nach Meinung der KPM die Schlussfolgerung ziehen, dass die Sühnegeldzahlung „die Folge gewesen ist von Handlungen, die unter Verantwortung des Kommandanten der Marine ausgeführt wurden und es kraft dessen gerechtfertigt ist, die Rückerstattung des betreffenden Betrags vom Staat zu ersuchen.“<sup>118</sup>

Lovink informierte sich beim Staatssekretär des Finanzministeriums der niederländisch-indischen Regierung Van Hoogestraten über den bisherigen Stand der Erkenntnisse. Der Staatssekretär gab der Forderung der KPM juristisch keine Chance. Die Behauptung der KPM, dass die Marine die deutschen Internierten grob fahrlässig behandelt habe und daher verantwortlich sei, teilte er nicht. Van Hoogestraten gab zu bedenken, dass der Besatzung etwa 500 feindlich gesinnte Internierte gegenüberstanden. Da nicht genügend Rettungsboote zur Verfügung standen, hätten die Internierten nach ihrer Freilassung das Kommando übernehmen können und sich anstelle der Niederländer mit den Booten in Sicherheit bringen können. Dazu hätten die zurückgelassenen Boote, die Flöße und Schwimmwesten den Deutschen eine Chance auf Rettung gegeben, „zwar eine kleine

---

<sup>116</sup> Vgl. W. VAN DEN DOEL, „Das kleine Land mit dem großen Imperium“ in F. WIELENGA/I. TAUTE (Hrsg.), „Länderbericht Niederlande. Geschichte – Wirtschaft – Gesellschaft“, Bonn 2004, S. 278 – 293

<sup>117</sup> 1965 teilte Hens seinem Nachfolger Weede mit, dass er vom Inhalt des Befehls schockiert gewesen war, als ihm dieser vorgelegt wurde. Vgl. NA, 2.20.35, KPM, Map 2159, *Brief Hens an Weede (20.7.1965)*

<sup>118</sup> „...het gevolg is geweest van handeligen, verricht onder verantwoordelijkheid van de Commandant der Zeemacht en het uit dezen hoofde gerechtigd is restitutie van onderhavig bedrag aan den Lande te verzoeken;...“ (Eig. Übers.) Zitiert nach *Brief Hens an Lovink (19. 7. 1949)* in NA, 2.10.54, Ministerie van Overzeese Gebiedsdelen, Map 9486,

Chance, jedoch die einzig mögliche.“<sup>119</sup> Die Order an die numerisch schwach besetzte und unbewaffnete Boelongan waren erteilt worden, weil die Marine verhindern wollte, dass die Internierten die Mannschaft des Schiffs überrumpelten und eine Insel vor der Westküste Sumatras besetzten. „Im Lichte dieser Fakten ist es sehr die Frage, ob gegen das Völkerrecht gehandelt wurde.“<sup>120</sup> Van Hoogestraten sprach von Fakten, obwohl seine Betrachtung der Umstände des Untergangs der Van Imhoff fast ausschließlich auf Spekulationen beruhte. Er konnte die Gefahr, die von den Gefangenen ausging, gar nicht einschätzen, da ihm Informationen über die Zusammensetzung der Interniertengruppe fehlten.

Der Hohe Vertreter der Krone Lovink hatte sich ein eigenes Bild von den Ereignissen gebildet, das er dem Minister für Überseeische Gebiete Götzen am 16. November 1949 zukommen ließ. Der Einschätzung über die juristische Schwäche der Restitutionsforderung schloss er sich an. Nach einem informellen Treffen mit KPM-Direktor Hens war deutlich geworden, dass die Reederei nicht über weitere Beweise verfügte, die ihr Anliegen unterstützten. Doch könne man diese Angelegenheit nicht aus rein juristischer Sicht betrachten. Der Kapitän der Van Imhoff habe rechtzeitig vor dem Transport gewarnt, dass nicht genügend Rettungsmöglichkeiten für alle Passagiere an Bord zur Verfügung stünden. Trotzdem habe er von der Marine den Befehl erhalten, alle Deutschen an Bord zu nehmen. Ein weiterer Marinebefehl habe dann den Kapitän der Boelongan daran gehindert, die deutschen Schiffbrüchigen zu retten. Wer die Verantwortung trage, darüber ließ Lovink keine Zweifel aufkommen: „Das Odium des Vorgefallenen, noch abgesehen davon, dass die beteiligten Schiffe durch den Staat angefordert waren und die Kapitäne deswegen im befristeten Staatsdienst angestellt waren, liegt dementsprechend meiner Meinung nach beim Staat und es wäre nicht gerecht die KPM hierfür büßen zu lassen.“<sup>121</sup> Darüber hinaus wies er daraufhin, dass bei einem Prozess der KPM gegen den Staat „unangenehme Dinge zutage treten würden,

---

<sup>119</sup> „weliswaar een kleine kans, doch de enig mogelijke.“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *Brief Van Hoogestraten an Lovink* (30.8.1949) in NA, 2.10.54, Ministerie van Overzeese Gebiedsdelen, Map 9486,

<sup>120</sup> „in het licht van deze feiten is het zéér de vraag of wel gehandeld is in strijd met het Volkenrecht.“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *ibidem*

<sup>121</sup> „Het odium van het gebeurde – nog doorgelaten, dat de betrokken schepen door het Land waren gevorderd en de kapiteins deswege in tijdelijke Landsdienst waren gesteld – rust dan ook m.i. op de Overheid en het zou niet bilijk zijn de K.P.M. hiervoor te doen boeten.“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *Brief Lovink an Götzen* (16.11.1949) in NA, 2.10.54, Ministerie van Overzeese Gebiedsdelen, Map 9486,

welche lieber nicht mehr aufgewärmt werden sollten.“<sup>122</sup> Die von Van Hoogestraten vorgebrachter Argumente bezüglich des Schiffsuntergangs betonten seiner Meinung nach zu sehr Möglichkeiten, deren Umsetzung in die Realität er für sehr dubios hielt. Lovink machte eine moralische Verantwortung der Regierung aus, die aus politischen Gründen in den Niederlanden behandelt werden müsse.<sup>123</sup>

Zu Recht hatte Lovink auf die Überbetonung der Gefahrensituation für die Niederländer und die Kolonie hingewiesen, die von den Internierten ausgehen sollte. Er war der erste Regierungsvertreter, welcher der KPM ein Anrecht auf Rückerstattung des Sühnegelds zusprach. Der niederländische Staat stand seiner Meinung nach in der moralischen Verantwortung, das Sühnegeld zu erstatten. Die Verhandlungen mit der KPM sollten im geheimen geführt werden, und dies musste in den Niederlanden geschehen. Die Verhandlungen der niederländischen Regierung mit Vertretern der indonesischen Republik über die Übertragung der Souveränitätsrechte der Kolonie an Indonesien standen im November 1949 kurz vor dem Abschluss. Der indonesische Staat war zu einer Schadensersatzzahlung nicht verpflichtet und sollte sicherlich auch nichts von einem Fall erfahren, in dem die niederländische Regierung die Verantwortung für den Tod von über vierhundert Schiffbrüchigen trug. Sollte die Forderung in Indonesien keinen Erfolg haben, hatte die KPM die Möglichkeit, in den Niederlanden vor Gericht zu ziehen. Ein Prozess musste vermieden werden, damit die Details des Schiffsuntergangs nicht öffentlich bekannt wurden. Daher leitete Lovink die Forderung an das Ministerium für Überseeische Gebiete weiter. Ein Vertreter der niederländisch-indischen Regierung hatte die KPM in Batavia bereits am 1. November an das Ministerium verwiesen.<sup>124</sup>

#### Langer Weg zum Schuldeingeständnis

Im Ministerium für Überseeische Gebiete hatte man die juristische Seite der Schadenersatzforderung überprüft und den Fall an das niederländische Finanzministerium weitergeleitet. Dieses sollte entscheiden, ob eine Möglichkeit bestünde, dass der KPM auf gesetzlicher Basis eine Restitution zustehe. Es dauerte bis zum Frühjahr 1952, bis das Finanzministerium eine Entscheidung getroffen hatte. Der

---

<sup>122</sup> „...onaangename dingen naar voren zou kunnen doen komen, welke liever niet meer waren op te rakelen.“, (Eig. Übers.) Zitiert nach ibidem

<sup>123</sup> Vgl. ibidem

<sup>124</sup> Vgl. NA, 2.20.35, KPM, Map 2159, *Brief KPM-Direktion Batavia an Direktor Hens (1.11.1949)*

Regierungskommissar bei der Schifffahrtsgesellschaft, Admiral a.D. Gooszen, hatte KPM-Direktor Lucas mitgeteilt, dass das Finanzministerium die Forderung zurückweisen werde. Gooszen war ein Verbindungsmann zwischen der für den Schiffsverkehr im indonesischen Archipel wichtigen KPM und der niederländischen Regierung.<sup>125</sup> Er hatte den Sühnegeldfall während der Besatzungszeit miterlebt und sich für die Reederei eingesetzt. In einem Brief habe ihm Finanzminister Lief tinck mit Bedauern dargelegt, dass die KPM keinen Anspruch auf eine Vergütung des erlittenen Schadens habe.

Direktor Lucas erkundigte sich daraufhin beim Ministerium für Überseeische Gebiete und in seinem Gespräch mit dem Abteilungsleiter für juristische und gesetzliche Angelegenheiten, Van Santwyk, fand diese inoffizielle Information ihre Bestätigung. Die Abteilung habe den Fall sehr genau durchleuchtet, um das Finanzministerium zu einer anderen Haltung zu bewegen, aber zu ihrem Bedauern festgestellt, dass rechtlich keine starken Argumente für die Reederei ins Feld zu führen seien. Im Laufe des Gesprächs hatte KPM-Direktor Lucas den Eindruck gewonnen, dass der niederländische Ministerrat über die Entschädigung beraten habe und nicht glücklich mit der Entscheidung sei. Der Ministerrat sei, so Lucas Eindruck, zu der Schlussfolgerung gelangt, dass „wenn der KPM entgegengekommen werde, die Konsequenzen in vielerlei Richtungen derart umfangreich und kostspielig werden könnten, dass man sich einfach nicht traue damit (*mit der Restitution des Sühnegeldes, J.B.*) anzufangen.“<sup>126</sup> Ein kurzes Geheimschreiben des Finanzministers Lief tinck bestätigte im Mai 1952 diese Befürchtung. Eine Vergütung, so erklärte der Minister „wäre nur im Rahmen des niederländischen Kriegsschadensrechts zu realisieren, doch dass dieses für Schäden, wie in dieser Frage, kein Recht auf Vergütung zugesteht.“<sup>127</sup>

Die Reederei beschloss juristischen Beistand einzuholen. Über die Kanzlei des Rechtsanwalts Masthoff, der sie schon bei der Sühnegeldforderung beraten und das Antwortschreiben der Direktion verfasst hatte, wurde der Groninger Rechtsprofessor

---

<sup>125</sup> Vgl. BEZEMER, „*Koopvaardij*“, S. 663

<sup>126</sup> „...indien de KPM werd tegenmoetgekomen, de consequenties in velerlei richtingen dusdanig omvangryk en kostbar zouden kunnen worden, dat men er eenvoudig niet aan durfde te beginnen.“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *Mitteilung Direktor Lucas (6.3.1952)* in NA, 2.20.35, KPM, Map 2159,

<sup>127</sup> „...slechts in het kader van het Nederlandse oorlogsschaderecht te realisieren zou zijn doch dat dit terzake van schaden, als in die kwestie, geen recht op vergoeding toekent.“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *Geheimer Brief Lief tinck (26. 5. 1952)* in NA, 2.20.35, KPM, Map 2159,

Röling beauftragt, ein juristisches Gutachten zu verfassen. Röling war ein „schweres Geschütz“<sup>128</sup>, mit dem die KPM versuchen wollte, den Finanzminister und die niederländische Regierung zum Einlenken zu bewegen. Der Jurist hatte die Niederlande als Richter bei den Tokioter Kriegsverbrecherprozessen vertreten. Etwa anderthalb Jahre vor der Anfrage der KPM hatte er den Vorsitz einer Kommission übernommen, die sich mit den Begnadigungsverfahren von Gefangenen befasste, die aufgrund ihrer Taten im Zweiten Weltkrieg verurteilt wurden. Röling galt als ein ausgewiesener Experte auf dem Gebiet des Völker- und Kriegsstrafrechts und war bei der niederländischen Regierung, die ihn in die nach ihm benannte Röling-Kommission berufen hatte, hoch anerkannt.<sup>129</sup>

Röling erstellte für die Schifffahrtsgesellschaft ein Gutachten, in dem er sich mit dem Untergang der Van Imhoff und der Restitutionsforderung auseinandersetzte. Die Weigerung Kapitän Berverlings, die Schiffbrüchigen an Bord der Boelongan zu nehmen, „kann ohne Zweifel als ein Kriegsverbrechen qualifiziert werden.“<sup>130</sup> Der Kapitän hatte aus seinem Befehl den Schluss gezogen, er dürfe ohne Anweisung des Wachkommandanten keine Deutschen an Bord nehmen. Er hätte die Schiffbrüchigen aber an Bord nehmen müssen, unabhängig von der Befehlslage. Sein Befehl verstieß gegen Artikel 16 der 10. Haager Konvention. Gefangene und Internierte durften nicht in Gruppen klassifiziert werden und eine als nicht vertrauenswürdig eingestufte Gruppe daran gehindert werden, an Bord zu gelangen. Das Handeln der Besatzung der Van Imhoff war ebenfalls in verschiedener Hinsicht bedenklich. Zwar war sie nicht verantwortlich für die fehlenden Rettungsboote. Falls aber noch Platz in den Rettungsbooten gewesen sei, hätte sie so viele Internierte wie möglich mitnehmen müssen. „Aktive Hilfe wäre hier möglich gewesen. Das Meer war ruhig. Die Boote (*der Schiffsbesatzung, J.B.*) wurden um 13 Uhr zu Wasser gelassen und nach 16:45 Uhr sank

---

<sup>128</sup> „...zwaar geschut“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *Geheimer Brief Lieftinck* (26. 5. 1952) in NA, 2.20.35, KPM, Map 2159,

<sup>129</sup> Über Rölings Tätigkeit beim Prozess in Tokio vgl. T. YOSHIDA, „Victors' Justice or a Victory for Justice? An Historical Analysis of the Tokyo War Crimes Trial“, in M. DE KEIZER (Red.), „Onrecht. Oorlog en rechtvaardigheid in de twintigste eeuw“, Jaarboek van het NIOD<sup>12</sup>, Zutphen 2001, S. 84f. Die Tätigkeit der Röling-Kommission beschreibt A.D. BELINFANTE, „In plaats van Bijltesdag. De Geschiedenis van de Bijzondere Rechtsleging na de Tweede Wereldoorlog“, Assen 1978, S. 535 - 540

<sup>130</sup> „...kan zonder twijfel als een oorlogsmisdrijf worden gequalificeerd.“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *Gutachten Röling* (6.4.1953) in NA, 2.20.35, KPM, Map 2159,

das Schiff.<sup>131</sup> Außerdem hätte die Mannschaft die Rettungsboote der Deutschen in Schlepp nehmen können, befand der Jurist.

Allgemein gab Röling zu bedenken, dass militärischen Befehlen, deren Ausführung ein Kriegsverbrechen war, nicht Folge geleistet werden dürfe. Dies sei konstante Rechtsprechung der Kriegsverbrecherprozesse von Nürnberg und Tokio sowie der internationalen Verträge und Gesetzgebung. Die Schuldfrage sah der Rechtsgelehrte eindeutig geklärt: „Es ist deutlich, dass selbst wenn auf der Seite des KPM-Personals Schuld bestehen sollte, die Schuld zuallererst bei der Befehl gebenden militärischen Obrigkeit liegt.“<sup>132</sup> Die Reederei hatte nach seiner Einschätzung eindeutig Anspruch auf Schadensersatz und damit die Möglichkeit, den Beschluss von Finanzminister Lief tinck in einem Prozess anzufechten. Ein derartiger Prozess sei aber weder für die KPM noch für die niederländische Regierung wünschenswert. Hier könnten Geschehnisse an die Öffentlichkeit geraten, die der niederländischen Marine und der KPM Schaden zufügen könnten. Daher solle eine Beschwerdeschrift gegen den Beschluss des Finanzministeriums eingereicht werden, um eine Einigung zu erzielen.

Rölings Gutachten war die detaillierteste juristische Beurteilung des Schiffsuntergangs. Entgegen allen Gutachten der Regierung sah er eine deutliche Verletzung internationalen Rechts. Sein Konzept unterstützte die Forderung der KPM und widersprach den Rechtsgutachten der niederländisch-indischen und niederländischen Regierungsinstanzen. Röling hatte die Ansicht des hohen Vertreters der Krone Lovink, der eine Verantwortung der Regierung festgestellt hatte, nicht nur bestätigt, sondern die angebliche juristische Schwäche der KPM-Forderung beseitigt.

Der Schifffahrtsgesellschaft gelang es Hans Max Hirschfeld davon zu überzeugen, ihr Anliegen beim Finanzministerium vorzubringen. Als Wirtschaftsfachmann verfügte Hirschfeld über gute Kontakte zum Finanzministerium.<sup>133</sup> Er konnte mit Hilfe von Rölings Gutachten das Finanzministerium zum Einlenken zu bewegen. Die KPM hatte ihre Forderung auf einen Steuernachlass von zwei Millionen Gulden reduziert. In einem

---

<sup>131</sup> „Actieve hulp ware hier mogelijk geweest. De zee was kalm. De boten werden om 13.00 gevierd, en na 16.45 zonk het schip.“, (Eig. Übers.) Zitiert nach ibidem

<sup>132</sup> „Het is duidelijk, dat mocht er al schuld aan de zijde van het personeel der K.P.M. bestaan, er allereerst schuld ligt bij de bevel gevende militaire overheid.“, (Eig. Übers.) Zitiert nach ibidem

<sup>133</sup> Hirschfeld war während der deutschen Besatzungszeit Generalsekretär des Wirtschaftsministeriums. Obwohl seine Rolle in dieser Zeit umstritten war, blieb er bis 1952 im Staatsdienst in hohen Positionen. Vgl. hier etwa den kritischen Aufsatz von M. FENNEMA, „Hans Max Hirschfeld. Secretaris-generaal van een onthoofd ministerie (1940-1945)“, in DE KEIZER (Red.), „Onrecht“, S.152-177, ein nuancierteres Bild gibt H.A.M. KLEMANN, „Nederland 1938-1948 Economie en samenleving in jaren van oorlog en bezetting“, Amsterdam 2002, S. 491-535

Brief vom 28. September 1954 erklärte sich das Finanzministerium bereit, den geforderten Betrag in Form eines Steuernachlasses zu gewähren, wobei die Regelung aufgrund des besonderen Charakters dieser Angelegenheit als sehr vertraulich zu behandeln sei.<sup>134</sup>

Mit der Einigung zwischen der KPM und dem Finanzministerium auf einen Steuernachlass von zwei Millionen Gulden, der Hälfte der ursprünglichen Forderung der Reederei, war die niederländische Regierung den Ausführungen Rölings gefolgt. Der niederländische Staat hatte erstmalig seine eigene Verantwortung und Schuld am Tod der schiffbrüchigen Internierten anerkannt und damit seine vorherige Linie gegenüber der KPM aufgegeben. Der geheime Kompromiss, und auch hierin folgte man Rölings Gedankengang, war im Interesse beider Parteien erzielt worden. Sowohl für die KPM als auch für die niederländische Regierung war ein öffentlicher Prozess nicht erstrebenswert. Röling hielt es für wahrscheinlich, dass das Verhalten des Kapitäns der Boelongan und vielleicht auch der Besatzung der Van Imhoff von einem Gericht als Kriegsverbrechen gewertet und dementsprechend beurteilt werden würde. Für die niederländische Regierung hätte ein derartiges Urteil neben dem finanziellen Schaden einen höchst peinlichen Imageverlust bedeutet. Man stünde sowohl im Inland als auch im Ausland als Nation da, deren Seeleute an wehrlosen Schiffbrüchigen ein Kriegsverbrechen begangen hatten. So war die Aussage des Hohen Vertreters der Krone Lovink in seinem Brief an Minister Götzen zu interpretieren, als er auf die unangenehmen Dinge hinwies, die während eines solchen Prozesses ans Licht kommen könnten. Röling hatte ebenfalls darauf hingewiesen.

Eine Zahlung an die KPM musste in der Öffentlichkeit als Schuldeingeständnis der niederländischen Regierung aufgefasst werden. Daher durfte die Einigung mit der Reederei nicht veröffentlicht werden. Die KPM hatte zwei Millionen Gulden als Steuernachlass erhalten. Sie hatte ebenfalls ein Interesse daran den Fall geheim zu halten. Der Groninger Rechtsgelehrte hatte angedeutet, dass das Verhalten der Schiffsbesatzungen auch ein schlechtes Licht auf die Reederei werfen könnte, bei der sie in Friedenszeiten angestellt waren. Es galt daher für beide Seiten Stillschweigen über Rölings juristisches Urteil und die getroffene Vereinbarung zu halten.

---

<sup>134</sup> Vgl. NA, 2.20.35, KPM, Map 2159, *Brief Finanzministerium (28.9.1954)*

### **4.3 Die fünfziger Jahre: Unerwünschte Ermittlungen**

Eine Aktion eines Überlebenden brachte den Schiffsuntergang zum ersten Mal nach dem II. Weltkrieg in die Presse. Albert Vehring legte im Mai 1949 eine eidesstattliche Erklärung abgelegt, in der er seine Erlebnisse des Untergangs wiedergab. Der Inhalt dieser Erklärung wurde am 10. Juli 1949 in der Düsseldorfer Zeitung *Heimatfreund* unter dem Titel „Befehl, keinen Deutschen zu retten“ und wenige Tage später in der *Norddeutschen Zeitung* veröffentlicht. Vehring behauptete, dass alle Deutschen auf der *Van Imhoff* in den Rettungsbooten hätten gerettet werden können und dass es einen Befehl gegeben hätte, keinen Deutschen zu retten. Er unterstellte den Niederländern einen absichtlichen Mord an den deutschen Internierten begangen zu haben. Die niederländische Zeitung *Nieuwe Post* übernahm Vehrings Bericht und drängte die niederländische Regierung den Fall aufzuklären.<sup>135</sup>

Die niederländische Regierung war durch die Artikel auf den Fall aufmerksam geworden und beauftragte den Marinegeheimdienst den Vorwurf zu klären. Der befragte Konteradmiral Brouwer, der ab Februar 1941 als Leiter der Abteilung Handelsschutz der Marine für die Befehle an die eingesetzten Handelsschiffe zuständig gewesen war, widersprach der Behauptung des deutschen Überlebenden energisch. Die Rettung der niederländischen Schiffsbesatzung hatte Vorrang genossen. Die Marine sei aber Willens gewesen, unter Berücksichtigung der strategischen Situation, auch die Deutschen zu retten. Diese Richtlinien seien auf höchster Ebene beschlossen worden, da der Transport unter Verantwortung des Kommandanten der Marine und des Heereskommandanten durchgeführt wurde. Die Berücksichtigung der militärisch brisanten Lage führte nach Brouwer zu folgender Konsequenz: „Diesen Deutschen durfte nicht die Chance gegeben werden, Komplikationen in der Kriegssituation an der Westküste Sumatras zu verursachen.“<sup>136</sup> Eine militärische Logik, die sehr den Überlegungen des niederländisch-indischen Staatssekretärs Van Hoogestraten ähnelte, welche der Hohe Vertreter der Krone Lovink in Frage gestellt hatte. Die Gefahr, die von den deutschen Internierten ausging, war viel zu sehr in den Vordergrund gestellt worden.

---

<sup>135</sup> Vgl. *Heimatfreund* 10.7.1949, *Norddeutsche Zeitung* 9.8. 1949, *Nieuwe Post* 24.9.1949

<sup>136</sup> „Deze Duitsers mocht niet de kans gegeven worden, complicaties in de oorlogssituatie ter Westkust Sumatra te veroorzaken.“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *Geheimer Marinebericht* (6.10.1949) in IMH, Collectie Bezemer, Map 346,



Lovink war ebenfalls von der niederländischen Regierung gebeten worden, dem Wahrheitsgehalt von Vehrings Anschuldigungen nachzugehen. Er riet der Regierung, auf die Artikel nicht zu reagieren, da der Inhalt zwar tendenziös sei, aber schwer zu widerlegen.<sup>137</sup> Dieser Empfehlung kam die Regierung nach, doch einige Jahre später war es mit der Ruhe um die Van Imhoff vorbei.

#### Vom revanchistischen Auslieferungsantrag zur Mordermittlung

Vehrings Erklärung weckte die Aufmerksamkeit des Interessenverbands der vertriebenen Hollanddeutschen, dessen Vorsitzender Stein ein ehemaliger Nationalsozialist war.<sup>138</sup> Der Interessenverband verfolgte eine Politik, in der die Niederlande öffentlich als verbrecherische Nation vorgeführt werden sollten.<sup>139</sup> Am 27.1. 1953 stellte Stein beim Auswärtigen Amt einen Antrag zur Auslieferung des Kapitäns der Van Imhoff, der 411 Deutsche ertrinken und beschießen lassen habe. Stein motivierte seinen Antrag damit, dass die niederländische Regierung die Auslieferung der Entflohenen aus Breda beantragt habe. Nun wolle man die Auslieferung dieser „holländischen Kriegsverbrecher“<sup>140</sup>. Stein sprach nicht von Kriegsverbrechern, sondern von Entflohenen aus Breda, deren Auslieferung die verbrecherischen Niederlande wollten. Im Gegenzug verlangte er die Herausgabe eines niederländischen Kriegsverbrechers. Eine klare Verdrehung der Tatsachen. Ob Kapitän Hoeksema ein Kriegsverbrecher war, stand gar nicht fest. Der Untergang der Van Imhoff war nie vor einem Gericht verhandelt und beurteilt worden. Bei den Sieben von Breda handelte es sich um Niederländer, die in deutschen Kampfverbänden wie der Waffen-SS gedient und verschiedene Gewaltverbrechen begangen hatten. Sie waren in erster Instanz von

---

<sup>137</sup> Vgl. NA, 2.10.54, Ministerie van Overzeese Gebiedsdelen, Map 9486, *Brief Lovink an Götzen (16.11. 1949)*; Sowohl des Außenministerium als auch das Sekretariat des niederländischen Ministerpräsidenten Drees hatten das Ministerium für Überseeische Gebiete um Informationen zur Van Imhoff gebeten, Vgl. hier NA, 2.10.54, Ministerie van Overzeese Gebiedsdelen, Map 9486, *Brief Kabinet Ministerpresident - Ministerium für Überseeische Gebiete (3.8.1949) und Brief Außenministerium an Ministerium für Überseeische Gebiet, (7.9.1949)*

<sup>138</sup> Bezemer sieht zu Unrecht den deutschen Überlebenden Vehring als Initiator des Ermittlungsverfahrens. Vgl. BEZEMER, „*Koopvaardij*“, S. 665

<sup>139</sup> Stein hatte sich über einen Brief der niederländischen Königin Juliana an den amerikanischen Präsidenten Truman, in der sie für amerikanische Hilfe in der Flüchtlingsfrage plädierte, öffentlich beschwert. Er hatte diesen Brief eine Heuchelei und Unverschämtheit genannt, schließlich hätten die Niederlande selbst hunderttausend Deutsche aus den Niederlanden ausgewiesen. Diese Behauptung Steins entsprach nicht den Tatsachen. In Wirklichkeit waren gerade 3.691 Deutsche ausgewiesen worden. Auf Protest der niederländischen Regierung vom 12. November 1951 distanzierte sich das Auswärtige Amt ausdrücklich vom Interessenverband und sogar Bundespräsident Heuss übte öffentlich Kritik an Steins Verhalten. Vgl. F. WIELENGA, „*West-Duitsland: partner uit noodzaak. Nederland en de Bondesrepubliek 1949-1955*“, Utrecht 1989, Fußnote 113, S.376 – 377

<sup>140</sup> Zitiert nach *Auslieferungsantrag Interessenverband (27.1. 1953)* in BGH, 4 ARs 18/53

niederländischen Gerichten zum Tode verurteilt worden. Ihre Strafe war später in eine lebenslange Haftstrafe umgewandelt worden. Die Häftlinge waren am zweiten Weihnachtstag 1952 aus der Strafanstalt in Breda nach Deutschland geflohen. Die Niederlande beantragten daraufhin die schnelle Verhaftung und Rückführung der geflohenen Straftäter, woran die Bundesregierung zunächst ebenfalls interessiert war. Einer der sieben Kriegsverbrecher wurde von den britischen Besatzungsbehörden an die Niederlande übergeben. Die Affäre nahm jedoch eine entscheidende Wende. Deutsche Gerichte erkannten, dass diese Niederländer aufgrund eines Führererlasses eventuell die deutsche Nationalität besaßen, wodurch die Auslieferung der übrigen sechs Kriegsverbrecher durch das deutsche Grundgesetz untersagt war. Damit war nur noch die Alliierte Hohe Kommission in der Lage, eine Ausweisung der Kriegsverbrecher zu erzwingen. Sie verzichtete jedoch im Februar 1954 auf ihr Eingriffsrecht, was in den Niederlanden großer Enttäuschung hervorrief.<sup>141</sup> Von der deutschen Regierung hatte man den Eindruck gewonnen, sie verstecke sich hinter formal-juristischen Argumenten und schütze NS-Verbrecher, was für den Verlauf der Untersuchung des Schiffsuntergangs noch relevant werden würde.

Der Antrag des Interessenverbandes stieß im Auswärtigen Amt auf wenig Gegenliebe. Man erkannte sofort, dass eine Auslieferung der beiden angeblichen Kriegsverbrecher kaum Chancen auf Erfolg hatte, da es sich vermutlich um niederländische Staatsangehörige handelte. Trotzdem könne man den Antrag „bei der gefährlichen Borniertheit des Interessenverbandes“<sup>142</sup> nur mit juristischen Argumenten ablehnen. Das Auswärtige Amt wollte nicht den Eindruck vermitteln, den Antrag nur aus diplomatischen Gründen abzuweisen. Dies hätte den Interessenverband animieren können, etwa durch die Veröffentlichung des Schiffsuntergangs selbst aktiv zu werden und damit die bilateralen Beziehungen zu belasten. Eine solche Gelegenheit wollte das Außenministerium Stein nicht bieten.

---

<sup>141</sup> Die Alliierte Hohe Kommission hätte eine Entscheidung zugunsten einer Auslieferung an die Niederlande treffen können, was aber gleichzeitig eine Beschneidung der Souveränitätsrechte der Bundesrepublik bedeutet hätte. Diesen Imageverlust für die Regierung Adenauer und den damit verbundenen Einfluss auf deren Westbindungspolitik wollte man von alliierter Seite nicht riskieren und entschied daher nicht einzugreifen. Die Bundesregierung verpflichtete sich, den restlichen sechs den Prozess zu machen, falls die Gerichte ihnen die deutsche Nationalität zusprachen. . Zu einer Verurteilung der sechs Verbliebenen kam es nicht. Vgl. WIELENGA, „*Vom Feind zum Partner*“, S. 240f.

<sup>142</sup> Zitiert in PA, B 83, Band 20, *Beurteilung Antrag* (7.2.1953)

Der Fall wurde an das Bundesjustizministerium übergeben. Nach einer Entscheidung des Bundesgerichtshofs über die Zuständigkeit erhielt die Staatsanwaltschaft am Oberlandesgericht Düsseldorf den Auftrag, den Antrag des Interessenverbandes zu behandeln. Während der Ermittlungen wurden die Überlebenden Vehring, Weiler und Schmidt verhört. Der Generalstaatsanwalt kam zu dem Ergebnis, dass sowohl der Kapitän der Van Imhoff als auch der Kapitän der Boelongan des Mordes oder Totschlags verdächtig seien. Im nordrhein-westfälischen Justizministerium war man mit dem zweiten Teil der Einschätzung nicht einverstanden. Der Kapitän der Boelongan habe gegen Artikel 11 des internationalen Abkommens über die Hilfeleistung und Bergung in Seenot verstoßen, wonach er eine allgemeine Hilfspflicht gegenüber den Schiffbrüchigen verletzt habe. Diese unterlassene Hilfeleistung rechtfertige keine Strafverfolgung wegen eines Tötungsdelikts. Eine Strafverfolgung könne nur dann greifen, wenn ein bestimmtes Rechtsverhältnis vorliege, das über die allgemeine Hilfspflicht hinausgehe. Es gebe aber keine Anhaltspunkte für ein derartiges besonderes Rechtsverhältnis, weswegen von einem Strafverfahren gegen den Kapitän der Boelongan abzusehen sei, so der mit dem Fall betraute Jurist Scheufler am 19. März 1955.<sup>143</sup>

Scheuflers Beurteilung beruhte auf der Annahme, dass die Boelongan sich zufällig in der Nähe befand und ihrer allgemeinen Hilfspflicht nicht nachgekommen war. Er wusste nicht, dass die Boelongan einen Rettungsbefehl von der Marine erhalten hatte. Der Befehl der Marine war ein bestimmtes Rechtsverhältnis, nach dem die Boelongan über ihre allgemeine Hilfspflicht hinaus zu handeln verpflichtet war. Sie war von der Marine zu einer Rettungsaktion geordert worden. Es hätte also nach Scheuflers Argumentation Anlass zu einer Strafverfolgung Kapitän Berverlings bestanden. Durch die Einschätzung des nordrhein-westfälischen Ministerialjuristen wurde der Tatbestand, den der Strafrechtsexperte Röling gut ein Jahr zuvor in seinem geheimen Gutachten als eindeutiges Kriegsverbrechen identifiziert hatte, nicht als solches erkannt, da hierzu die Informationen fehlten.

Die Ermittlungen der nordrhein-westfälischen Justiz hatten nicht die erwartete Ablehnung des Auslieferungsantrags gebracht. Sie hatte Hinweise gefunden, die eine Strafverfolgung wegen Mordes oder Totschlags rechtfertigten. Da der Verdächtige

---

<sup>143</sup> Vgl. PA, B 83, Band 20, *Gutachten Scheufler (19. 3. 1955)*

vermutlich Niederländer war, konnte er nicht ausgeliefert werden. Das Auswärtige Amt wurde daher gebeten anstelle eines Auslieferungsverfahrens ein Strafverfolgungersuchen gegen den unbekanntes Kapitän der Van Imhoff bei den niederländischen Behörden einzureichen.<sup>144</sup> Unerwartet war aus einem diplomatisch nicht erwünschten Auslieferungsantrag ein Gesuch um Ermittlung zu einem möglichen Verbrechen geworden.

In einer Note an die niederländische Botschaft vom 17. Oktober 1955 fasste das Auswärtige Amt die Untersuchungsergebnisse zusammen und gab die wichtigsten Details der Zeugenaussagen von Vehring, Schmidt und Weiler wieder. Vehring und Schmidt hatten zu Protokoll gegeben, dass die Besatzung der Van Imhoff bei gutem Willen alle Internierten hätten retten können. Nachdem die Internierten von der Wachmannschaft beruhigt worden waren, seien die Niederländer aber in die Rettungsboote gestiegen. Walkowiak, der versucht hatte, in ein Rettungsboot zu gelangen, war angeschossen und als einziger von den Niederländern mitgenommen worden, während die übrigen Deutschen auf dem Schiff zurückbleiben mussten. Das Strafverfahren gegen den unbekanntes Kapitän der Van Imhoff begründete man damit, dass die Beförderung der Internierten auf Grund eines Vertrages zwischen dem Verwahrungsland, den Niederlanden, und dem Schiffseigentümer, der KPM, erfolgt sei. Demnach hätte eine Pflicht bestanden, alles Notwendige zu tun, um so viele Internierte wie möglich zu retten. Der Kapitän der Van Imhoff habe gewusst, dass sein Schiff untergehen würde und daher sei anzunehmen, „dass er sich den Tod zahlreicher Internierter als mögliche Folge seines Verhaltens vorgestellt, ihn in Kauf genommen und gebilligt hat.“<sup>145</sup> Daher bestehe ein Verdacht auf Mord beziehungsweise Totschlag und man bat die niederländische Regierung, eine Strafverfolgung wegen vorsätzlicher Tötung einzuleiten.

Die deutschen Überlebenden glaubten, aus ihrer Perspektive nachvollziehbar, dass die Niederländer versucht hatten sie zu ermorden. Schließlich hatte nach ihrer Meinung die Möglichkeit bestanden, alle Passagiere zu retten. Für eine Mordanklage fehlten aber entscheidende Beweise. Hoeksema hatte nicht alles ihm Mögliche getan um Internierte zu retten, dies konnte man aus der Note entnehmen. Daraus konnte man aber nicht

---

<sup>144</sup> Vgl. PA, B 83, Band 20, *Antrag Justizministerium an Auswärtiges Amt (23.4.1955)*

<sup>145</sup> Zitiert PA, B 83, Band 20, *Verbalnote an niederländische Botschaft (17.10.1955)*

zwingend abzuleiten, dass er einen Mord an den internierten Deutschen geplant und durchgeführt habe, indem er mit seiner Mannschaft in die Rettungsboote stieg. Die Mordermittlung konnte nur zu einem Erfolg werden, wenn die niederländischen Behörden weitere belastende Beweise und Zeugen fänden.

#### Empörung im niederländischen Außenministerium

Die Note wurde nach Empfang von der niederländischen Botschaft an das niederländische Außenministerium weitergeleitet. Dort berichtete der stellvertretende Chef der Europaabteilung, dass er persönlich einiges über den Fall wisse. Er habe nach seiner Inhaftierung durch die Japaner im Gefängnis von Padang im Juni 1942 zwei Soldaten des Wachpersonals der Van Imhoff getroffen, die ihm mit großem Entsetzen vom Untergang berichtet hätten. Die Rettung der Deutschen sei absichtlich verhindert und das Schiff viel zu früh verlassen worden, so ihr Bericht. Damit sei die Einleitung eines Verfahrens gegen den Kapitän der Van Imhoff berechtigt. Aus politischer Sicht würde es sogar ratsam sein, der deutschen Regierung eine positive Antwort zukommen zu lassen. So untermauere man die eigene Position gegenüber Deutschland, dass Kriegsverbrecher bestraft werden müssten.<sup>146</sup>

Die juristische Abteilung des niederländischen Außenministeriums vertrat eine völlig andere Ansicht. Dort überprüfte der Jurist De Kanter das Strafverfolgungsersuchen auf seine Stichhaltigkeit. Ein Recht auf Strafverfolgung ergebe sich nur noch im Falle eines Mordes, da ein Totschlagsdelikt schon verjährt sei. Eine Tötungsabsicht oder Schuld des Kapitäns sei der Note nicht zu entnehmen, es werde lediglich versucht ein Mordfall zu konstruieren. Als Urheber des Verfahrens hatte De Kanter den Interessenverband der Vertriebenen Hollanddeutschen ausgemacht, da der Name des Vorsitzenden Stein in den der Note zugefügten Schriftstücke auftauchte. Er sah eine Verbindung zum misslungenen Auslieferungsantrag für die Sieben von Breda. Die Deutschen versuchten, die Verbrechen der Besatzungszeit zu relativieren. Seine Empörung über die deutsche Note brachte er in einer scharf formulierten Konzeptantwort zum Ausdruck. Nach einer Aufzählung der während des Zweiten Weltkriegs in Vernichtungslagern, Zwangsarbeitsdienst, Gefängnissen und bei Exekutionen verstorbenen Niederländern schilderte er den Fall der Sieben von Breda. „Jede Rechtsordnung wird ernsthaft erschüttert, wenn die Verbrecher von Taten, die sich insbesondere gegen das Leben

---

<sup>146</sup> BuZa, DEU, GS 1955 -1965, Map 236 Nederland SS. Van Imhoff, *Memorandum DEU* (20.10. 1955)

richten, entweder nicht gefunden und deswegen niemals zur Verantwortung gezogen werden, oder nicht adäquat bestraft werden oder die Gelegenheit erhalten, sich der ihnen auferlegten Strafe zu entziehen.“<sup>147</sup> Die Bundesregierung habe sich in diesem Sinn nicht an das Rechtsgefühl gehalten. Die niederländische Regierung fühle sich daran jedoch gebunden und würde eine Strafverfolgung in Erwägung ziehen. Die in der Note angeführten Hinweise würden aber zur Aufnahme eines Verfahrens nicht ausreichen. Die konträren Meinungen zwischen der juristischen Abteilung und der Europaabteilung führten zu einer hitzigen Diskussion zwischen verschiedenen Abteilungen des niederländischen Außenministeriums über die Frage, wie denn nun mit der Van-Imhoff-Note zu verfahren sei. Wichtiger als die juristischen Argumente war der politische Aspekt der Klage. De Kanters Vorschlag hätte die ohnehin bestehenden Verstimmungen nur vertieft. Andererseits wollte man sich in einer Antwort nicht einfach auf eine Verjährung der Tat berufen. Da von deutscher Seite versucht würde ein Kriegsverbrecher zu konstruieren, galt es vorsichtig zu sein. Die Position der Bundesregierung in diesem Fall war unklar. Die Botschaft in Bonn vermutete, die deutsche Regierung wolle testen, wie in den Niederlanden auf derartige Anfragen reagiert werde. Man solle daher den Fall nicht behandeln und eine weitere deutsche Reaktion abwarten.<sup>148</sup>

Der Chef der Europaabteilung war mit dieser Einschätzung der Botschaft nicht einverstanden. Der Untergang der Van Imhoff dürfe nicht in der deutschen Presse auftauchen, bevor eine sorgfältige juristische Untersuchung stattgefunden hatte. Um eventuellen deutschen Hetzartikeln über den Untergang der Van Imhoff den Wind aus den Segeln zu nehmen, sollte das Justizministerium eine entsprechende Ermittlung durchführen. Damit würde den in Deutschland bestehenden Auffassungen, nur auf der Verliererseite werde gegen Kriegsverbrecher vorgegangen, die Grundlage entzogen. Nun, da man selbst das deutsche Volk über die Verbrechen der Inhaftierten in Breda aufklären wolle, müsse man mit entsprechenden Gegenaktionen aus rechten politischen Kreisen rechnen.<sup>149</sup> Gegen Ende des Jahres 1955 machten sich in der Bundesrepublik

---

<sup>147</sup> “Iedere rechtorde wordt ernstig geschokt indien de bedrivers van daden die zich in het bijzonder tegen het leven richten of niet worden gevonden en derhalve nimmer ter verantwoording gebracht, of niet adequaat worden gestraft, of zich de gelegenheid zien geboden aan de pgelegde straf te onttrekken.“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *Konzept-Antwort De Kanter* (28.10.1955) in BuZa, DEU, GS 1955 -1965, Map 236 Nederland SS. Van Imhoff,

<sup>148</sup> BuZa, DEU, GS 1955 -1965, Map 236 Nederland SS. Van Imhoff, *Memorandum 301 DAZ* (November 1955) sowie *Memorandum Eschauzier* (28.11.1955)

<sup>149</sup> BuZa, DEU, GS 1955 -1965, Map 236 Nederland SS. Van Imhoff, *Memorandum DEU* (26.11.1955)

vermehrte Stimmen breit, die eine Freilassung der verbliebenen deutschen Gefangenen aus dem Gefängnis von Breda forderten. Hierbei wurde auf deutscher Seite nicht von Kriegsverbrechern, sondern lediglich von Kriegsgefangenen gesprochen. Der Begriff Kriegsgefangener suggerierte eine Unschuld der Inhaftierten und zeigte das deutsche Unverständnis für das Ausmaß der von diesen Inhaftierten begangenen Verbrechen. Nach den deutschen Freilassungsforderungen sah sich die niederländische Botschaft in Bonn im Dezember 1955 zu einer Stellungnahme gezwungen. Sie gab ein Kommuniqué heraus, in dem sie die Fälle der 39 deutschen Verbrecher schilderte, um zu widerlegen, dass es sich bei den Häftlingen aus Breda um Unschuldige oder zu hart bestrafte Gefangene handelte.<sup>150</sup> Andere Abteilungsleiter, unter ihnen der Direktor für politische Angelegenheiten Eschauzier, sprachen sich ebenfalls für eine Einschaltung des Justizministeriums ein, um auf einen möglichen deutschen Vertuschungsvorwurf vorbereitet zu sein. Die Befürworter einer vorsorglichen Ermittlung setzten sich durch und das Außenministerium bat den niederländischen Justizminister, eine Untersuchung gegen Kapitän Hoeksema einzuleiten, falls die Regierung hiermit einverstanden war.<sup>151</sup> De Kanters Konzept zeugt von der Enttäuschung, die im niederländischen Außenministerium über den Ausgang des Auslieferungsantrags der Kriegsverbrecher von Breda herrschte. Die Aufzählung des niederländischen Leids und das ungerechte Handeln der Bundesregierung dominierten sein Konzept. Der Fall Van Imhoff, auch noch vom ehemaligen Nationalsozialisten Stein initiiert, hatte zurückzustehen und bedurfte keiner eingehenderen juristischen Prüfung. Die Beifügung von Akten, in denen der Interessenverband erwähnt wurde, zeugte von wenig Sensibilität und diplomatischem Gespür auf deutscher Seite. Zudem kam die Anfrage zu einem Zeitpunkt, an dem die Beziehungen zum westlichen Nachbarn durch die lauten Forderungen in der deutschen Öffentlichkeit nach einer Freilassung der Kriegsverbrecher in Breda stark belastet waren. All dies bediente anti-deutsche Ressentiments und lenkte die niederländische Aufmerksamkeit in eine falsche Richtung. Die Schuld der Deutschen und die Unfähigkeit der Bundesrepublik, die Kriegsverbrechen und das niederländische Leid anzuerkennen beherrschten die Diskussion. Das Leid der deutschen Internierten und die niederländische Verantwortung rückten in den Hintergrund. Im niederländischen Außenministerium

---

<sup>150</sup> Vgl. Mitteilung H. Fühner, Münster 17.2.2004

<sup>151</sup> BuZa, DEU, GS 1955 -1965, Map 236 Nederland SS. Van Imhoff, *Brief DAZ an Justizminister* (7.12.1955)

übersah man den Kern der Note. Es handelte sich um eine juristisch schwach begründete, aber von der deutschen Justiz ernsthaft gemeinte Bitte um eine Ermittlung wegen eines möglichen Verbrechens.

### Einseitige Ermittlungen

Die niederländische Regierung entschied sich, eine Untersuchung einzuleiten. Man konnte nicht einerseits den Deutschen vorwerfen, die Verfolgung und Verurteilung von Kriegsverbrechern zu be- bzw. verhindern, und andererseits auf eine entsprechende deutsche Anfrage abweisend reagieren. Damit hätte man bei der Bundesregierung den Eindruck erweckt, dass man von ihr volle Kooperation erwartete, aber selbst nicht zur juristischen Strafverfolgung bereit war, wenn es um eigene Staatsbürger ging. Eine Ablehnung ohne Begründung hätte zudem den Vorwurf der Vertuschung nach sich gezogen, wie man im Außenministerium bemerkt hatte. Trotzdem war die niederländische Regierung über die deutsche Anfrage beunruhigt. Rölings Beurteilung des Falls war im Kabinett seit der geheimen Einigung mit der KPM vom 28. September 1954 bekannt. Bei einer Verurteilung Kapitän Hoeksemas hätte eine breite Öffentlichkeit von den Geschehnissen erfahren. Eine Untersuchung machte nur Sinn, wenn die deutschen Vorwürfe am Ende entkräftet werden konnten. So gab der niederländische Justizminister van Oven gegenüber seinem Amtskollegen Kernkamp vom Ministerium für Überseeische Gebiete zu, dass er sich selbst frage, „ob eine derartige Verfolgung wohl opportun sei.“<sup>152</sup>

Minister Van Oven beauftragte die Generalstaatsanwaltschaft in Amsterdam mit den Ermittlungen gegen Kapitän Hoeksema. Im Zuge der Ermittlungen wurden die Kapitäne Hoeksema und Berverling sowie der damalige Kolonialbeamte Winkel, der ehemalige KPM-Direktor De Jong, der ehemalige Marineoffizier Willinge und der schon 1949 vom Marinegeheimdienst verhörte Offizier Brouwer vernommen. Von letzteren Personen hatte niemand den Untergang beziehungsweise die anschließenden Rettungsaktionen miterlebt.

Kapitän Berverling bekräftigte in seiner Aussage den Inhalt seiner eidesstattlichen Erklärung aus dem Jahr 1948. Seine Mannschaft sei über das Verhalten gegenüber den

---

<sup>152</sup> „...of een zodanige vervolging wel opportuun zou zijn.“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *Brief Van Oven an Kernkamp*, (5.3.1956) in NA,2.10.54, Ministerie van Overzeese Gebiedsdelen, Map 9486,



Deutschen entrüstet gewesen und er habe daraufhin einem seiner Offiziere den Befehl der Marine gezeigt. Dieser habe daraufhin erklärt, dass es nicht der Kapitän sei, der sich unmenschlich verhalten habe. Berverling habe dem Befehl nur mit starkem Widerwillen folge geleistet. Berverling bezeichnete die verweigerte Hilfe als unmenschlich und bestätigte damit Professor Rölings Gutachten. Er hatte ein Geständnis abgelegt, einen gegen das Völkerrecht gerichteten Befehl ausgeführt zu haben. Marineoffizier Brouwer, inzwischen Vizeadmiral, mit dieser Aussage konfrontiert, widersprach Berverling. Niemals habe der Marinekommandant einen Befehl gegeben, den Deutschen keine Hilfe zu leisten.<sup>153</sup> Wortwörtlich war dieser Befehl nicht gegeben worden. De facto bedeutet aber die Aufforderung, die nicht vertrauenswürdigen Deutschen an der Landung zu hindern genau dies. Brouwer hielt an seiner schon 1949 vertretenen Meinung fest. Die Rettungsbefehle an den Kapitän des Marineflugzeugs und den Kapitän der zur Hilfe ausgesandten Pief verschwieg er ebenso wie die militärischen Überlegungen, die zu diesen Befehlen geführt hatten. Damit erfuhr der Generalstaatsanwalt nichts von der Priorität der Rettung niederländischer Seeleute.

Kapitän Hoeksema berichtete dem Generalstaatsanwalt Van Dullemen, dass genügend Rettungsmittel für die Passagiere an Bord gewesen seien. Er habe den wachhabenden Soldaten befohlen, die Gefangenen in Schach zu halten, während er die Evakuierung der Besatzung organisiert habe. Diese Maßnahme begründete er mit der zahlenmäßigen Überlegenheit der Deutschen. Er selbst sei mit den Soldaten als letzter in die Rettungsboote gestiegen und habe vorher die Internierten freigelassen. An Bord der Van Imhoff sei ein großes Chaos entstanden und er selbst habe die Internierten mehrfach vom Rettungsboot aus ermahnt, die übrig gebliebenen Rettungsboote und Rettungsmittel zu benutzen. Die Deutschen hätten aber auf seine Anweisungen nicht reagiert. Stattdessen seien viele über Bord gesprungen, um in die Rettungsboote der Niederländer zu gelangen. Diese seien jedoch beinahe voll gewesen und man habe die Deutschen nicht an Bord genommen, da genügend andere Rettungsgelegenheiten für sie vorhanden gewesen seien. Die deutschen Internierten hätten aber nur an ihre eigene Rettung gedacht. So habe er ein Ladeboot, in dem nur vier Deutsche gesessen hätten, wieder zur Van Imhoff zurückschleppen lassen. Der deutsche Walkowiak sei tatsächlich angeschossen worden, man habe ihn dann aber mitgenommen. Die deutschen

---

<sup>153</sup> Vgl. NA, 2.10.54, Ministerie van Overzeese Gebiedsdelen, Map 9486, *Untersuchungsbericht Staatsanwaltschaft Amsterdam* (9.7. 1956)

Gefangenen seien für ihn und seine Mannschaft eine Gefahr gewesen, sie hätten versucht aus ihren Zellen auszubrechen und nur mit Waffengewalt in Schach gehalten werden können. „Ich habe in dieser Sache alles getan, was unter den gegebenen Umständen getan werden konnte.“<sup>154</sup>, so lautete Hoeksemas Fazit gegenüber der Staatsanwaltschaft.

Es handelte sich um eine Falschaussage. Hoeksema hatte die ungenügende Anzahl an Rettungsbooten nicht nur verschwiegen, sondern die Fakten so dargestellt, als ob sich die Deutschen hätten retten können. Wie die deutschen Überlebenden behauptete er, es seien genug Rettungsmittel vorhanden gewesen, allerdings machte er die Internierten selbst für ihr Schicksal verantwortlich. Tatsächlich hatte er vor der Abfahrt die Marine auf den Mangel an Rettungsmöglichkeiten aufmerksam gemacht. Einige der im Wasser schwimmenden Deutschen hätten noch Platz in den Rettungsbooten der Besatzung gehabt und für sie bestanden im Gegensatz zu Hoeksemas Behauptung nicht genügend Möglichkeiten sich zu retten. Ebenso wenig hatte er ein Ladeboot mit nur vier Deutschen an Bord zurückschleppen lassen oder hatten sich die Deutschen als große Gefahr für die Besatzung herausgestellt. Keine der später gemachten Aussagen niederländischer und deutscher Zeugen stützte Hoeksemas Bericht. Es waren in erster Linie nicht die deutschen Schiffbrüchigen, die nur an ihre eigene Rettung gedacht hatten. Hoeksema selbst war als einer der ersten in die Rettungsboote gestiegen und hatte die Schiffbrüchigen sich selbst überlassen. Seine angeblichen Rettungsanweisungen und Hilfeleistungen wurden von ihm erfunden. Er wollte sich selbst von den Vorwürfen entlasten.

Aus Hoeksemas Aussage musste der Staatsanwalt den Eindruck gewinnen, dass der Kapitän sehr verantwortungsvoll und mit Rücksicht auf das Wohl der eigenen Besatzung sehr vernünftig gehandelt habe. So schloss er in seiner Zusammenfassung, dass Hoeksema sich zu Recht erst auf die Rettung seiner Mannschaft konzentriert habe. Dies ergebe sich schon aus dem bedrohlichen Verhalten der Deutschen an Bord, deren „gefährliche und aufständische Mentalität“<sup>155</sup> sich am deutlichsten auf der Insel Nias gezeigt habe, als sie die niederländischen Beamten überwältigt hätten. Ein großer Teil der Deutschen hätte sich mit den zurückgelassenen Rettungsmitteln retten können. Sie

---

<sup>154</sup> „Ik heb in deze zaak alles gedaan, wat onder de gegeven omstandigheden gedan kon worden.“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *Untersuchungsbericht Staatsanwaltschaft Amsterdam (9.7.1956)* in NA, 2.10.54, Ministerie van Overzeese Gebiedsdelen, Map 9486,

<sup>155</sup> „... gevaarlijke en opstandige mentaliteit“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *Schlußfolgerungen Generalstaatsanwalt (23.7.1956)* in NA, 2.10.54, Ministerie van Overzeese Gebiedsdelen, Map 9486,

hätten wahrscheinlich aufgrund des entstandenen Chaos an Bord oder der falschen Vorstellung, die Van Imhoff würde nicht schnell sinken, keinen Gebrauch von diesen Rettungsmitteln gemacht.

Kapitän Berverlings handeln sei sehr bedauerlich, aber er habe nach seinen Befehlen gehandelt. „Als Mensch hätte er jedoch meiner Ansicht nach den Befehl in diesem Notfall negieren können!“<sup>156</sup>, so der Generalstaatsanwalt, wobei dieser strenge Befehl, in Anbetracht des Verhaltens der deutschen Überlebenden auf Nias, gerechtfertigt sei. Für eine Strafverfolgung Hoeksemas bestehe kein Grund und ebenso wenig gebe es Anlass für eine Wiedergutmachungszahlung an die Familien der umgekommenen Deutschen.

Van Dullemens Darstellung verdrehte das Geschehen. Er hatte alle Aussagen zu Gunsten Kapitän Hoeksemas ausgelegt. Die deutschen Internierten hatten selbst Schuld an ihrem Tod, schließlich hatte Kapitän Hoeksema für ausreichende Rettungsmöglichkeiten gesorgt. Seine Erklärung für das Verhalten der Deutschen war aber unglaublich. Das Chaos auf der Van Imhoff und eine Fehleinschätzung sollen die Nutzung der vorhandenen Rettungsboote verhindert haben. Auf dem sinkenden Schiff hatten die zurückgebliebenen Deutschen das kleine Arbeitsboot und das größere Rettungsboot benutzt. Wenn noch weitere Boote zur Verfügung gestanden hätten, wären diese sicher von anderen Internierten benutzt worden. Seine Charakterisierung der deutschen Internierten als gefährlich und aufständisch begründet er mit dem Umsturz auf Nias und dem bedrohlichen Auftreten der Internierten auf der Van Imhoff. Aus diesem Aufstand konnte man aber keine Rückschlüsse auf das Gefahrenpotential der deutschen Internierten ziehen. Der Umsturz geschah etwa zweieinhalb Monate nach dem Untergang und wurde von den indonesischen Polizeikräften ausgelöst. Die überlebenden Deutschen halfen erst nach ihrer Befreiung bei diesem unblutigen Umsturz. Hieraus konnte man keinen aufständischen Charakter der gesamten Interniertengruppe ableiten. Der Befehl an die Boelongan war damit nicht zu rechtfertigen. Allein Van Dullemens Einschätzung, Berverling hätte die Deutschen trotz des Befehls an Bord nehmen müssen, war begründet.

Der Generalstaatsanwalt hatte keine weiteren deutschen oder niederländischen Zeugen des Untergangs vernommen, um Hoeksemas Ausführungen auf ihre Glaubwürdigkeit zu

---

<sup>156</sup> „Als mens had hij echter mijns inziens die order in dit noodgeval kunnen negeren!!“, (Eig. Übers.) Zitiert nach ibidem

überprüfen. Bei einer gründlichen Untersuchung hätte dies geschehen müssen und dann hätte sich ein anderes Bild vom Schiffsuntergang ergeben. Im Rahmen seiner Recherche hatte der Ermittler Weilé die KPM vertraulich über seine Instruktionen aus dem Justizministerium informiert. Man hoffe ausreichend Argumente für eine Entkräftung der Anklagepunkte zu finden.<sup>157</sup> Unter dieser Maßgabe waren die Untersuchungen durchgeführt worden. Es war nicht das Ziel der Ermittlung den Fall aufzuklären. Es galt die deutschen Behauptungen zu widerlegen, was Van Dullemen mit Hilfe der zusammengetragenen Informationen gelang.

Die Ermittlungen der Generalstaatsanwaltschaft lieferten der niederländischen Regierung ein entlastendes Ergebnis. Justizminister Van Oven wies Außenminister Beyen mit Erleichterung auf die Schlussfolgerungen des Generalstaatsanwalts hin, aus denen sich eine völlig andere Version des Untergangs ergab als von deutscher Seite behauptet. Kapitän Hoeksema hatte sich nichts zu Schulden kommen lassen und auch die Marine hatte alles in ihrer Macht Stehende unternommen, um die Deutschen zu retten. Nur Kapitän Berverlings Aussage über seine Befehle passte nicht in das Ergebnis. Er habe aber, so der Justizminister möglicherweise „einen Code-Bericht falsch interpretiert.“<sup>158</sup> Beide Minister wussten aber von den Einschätzungen Lovinks und Rölings. Im Anhang seines Briefs hatte Justizminister Van Oven seinem Kollegen im Außenministerium einen Bericht beigelegt, der bestätigte, dass Hoeksema die Marine vor dem Auslaufen auf die fehlenden Rettungskapazitäten hingewiesen hatte.<sup>159</sup> Diese Informationen widersprachen den Untersuchungsergebnissen der Generalstaatsanwaltschaft.

#### Priorität der Generalbereinigung

Im niederländischen Außenministerium ließ man sich mit einer Antwort auf die deutsche Note Zeit. Mehrere Anfragen des Auswärtigen Amts blieben unbeantwortet.<sup>160</sup> Erst 1959 beantwortete das Haager Außenministerium die Anfragen aus Bonn. Das dreieinhalb Jahre währende Schweigen war auf Vorschlag des niederländischen

---

<sup>157</sup> Vgl. NA, 2.20.35, KPM, Map 2159, *Bericht über Besuch der Kriminalpolizei (31.5.1956)*

<sup>158</sup> „...een code-bericht onjuist geïnterpreteerd.“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *Brief Van Oven an Beyen (22.9.1956)* in BuZA, DEU, GS 1955 – 1964, Map 236 Nederland SS. Van Imhoff,

<sup>159</sup> BuZA, DEU, GS 1955 - 1964, Map 236 Nederland SS. Van Imhoff, *Anhang Brief Van Oven an Beyen (22.9.1956)*

<sup>160</sup> Insgesamt fragte das Auswärtige Amt von 1956 – 1959 fünf Mal nach dem Stand der Ermittlungen. Vgl. BuZA, DEU, GS 1955 – 1964 Map 236 Nederland SS. Van Imhoff,

Botschafters Van Vredenburg, der in diesem Jahr erst sein Amt in Bonn angetreten hatte, beendet worden. Er befürchtete, dass die Van Imhoff bei den deutsch-niederländischen Verhandlungen zu einer Generalvereinbarung zur Sprache kommen könnte.

In diesen Verhandlungen sollten die wichtigsten aus dem Krieg resultierenden Probleme, unter anderem die Rückerstattung geraubter Güter und die strafrechtliche Verfolgung von Kriegsverbrechern, auf bilateraler Ebene geregelt werden. Die Besprechungen hatten 1957 begonnen und gestalteten sich zunächst schwierig. Erst nach der Ernennung des neuen deutschen Delegationsleiters Lahr und regelmäßigen Besprechungen der Außenminister Luns und Von Brentano kam es zu einer Annäherung, die am 8. April 1960 zu einer Einigung führte. Der Bundestag ratifizierte die Generalvereinbarung 1961 und das niederländische Parlament 1963.<sup>161</sup> Die niederländische Delegation, insbesondere Außenminister Luns, verwies in den Verhandlungen mehrfach auf das von Deutschen verursachte niederländische Leid während des Zweiten Weltkriegs. Die Van Imhoff hätte vom deutschen Chefunterhändler Lahr als Beispiel für von Niederländern verursachtes deutsches Leid angeführt werden können, ließ der Botschafter den Direktor für politische Angelegenheiten des Außenministeriums Van Houten wissen.<sup>162</sup> Das niederländische Leid und die Schäden ließen sich durch den Fall nicht relativieren. Es würde aber eine moralische Argumentation gegenüber der deutschen Seite schwächen, wenn nicht eine Antwort vorgelegt werden konnte, welche die deutschen Anschuldigungen entkräftete. Im niederländischen Außenministerium teilte man offensichtlich diese Einschätzung, und so übergab die Botschaft am 19. August 1959 die offizielle niederländische Antwort an das Auswärtige Amt. Die verzögerte Antwort habe sich aus den umfangreichen Ermittlungen ergeben, bei denen viele Zeugen, die den Schiffbruch miterlebt hätten, vernommen worden seien. Des Weiteren bezog man sich auf die Schlussfolgerungen des Generalstaatsanwalts und Hoeksemas Aussage, die allen deutschen Vorwürfen entgegentrat. Die Deutschen hätten die ausreichenden Rettungsmittel nicht genutzt. Die Boelongan sei während ihrer Rettungsaktion

---

<sup>161</sup> Vgl. zur Generalvereinbarung P. HELMBERGER, „Der Versuch einer Generalvereinbarung. Die Verhandlungen zwischen den Niederlanden und der Bundesrepublik um den Ausgleichsvertrag vom 8. April 1960“ in H.LADEMACHER./L. GEERAEDTS (Hrsg.), „Zentrum für Niederlande-Studien. Jahrbuch 4“, Münster 1994, S. 71 - 98

<sup>162</sup> Vgl. BuZa, Archief Bonn GS 1955 – 1964, 413.02 Van Imhoff GS 18, *Briefe Van Vredenburg an Van Houten* (31.3. und 28.4.1959)

bombardiert worden. „Es wurde niemals ein Auftrag erteilt, die Rettung der Internierten unmöglich zu machen, und der Kapitän des Dampfers „Van Imhoff“ hat alles, was unter den gegebenen Umständen, unter Berücksichtigung der Sicherheit der Schiffsbesatzung, mit Fug und Recht möglich war“<sup>163</sup> unternommen und daher sei eine Strafverfolgung wegen vorsätzlicher Tötung ausgeschlossen. Gegen keinen der Beteiligten bestehe ein hinreichender Verdacht einer strafbaren Handlung.

Die niederländische Antwortnote stützte sich auf die Falschaussage Hoeksemas und enthielt noch einige weitere Un- bzw. Halbwahrheiten. Sie war nicht das Resultat einer umfangreichen Untersuchung des Untergangs. Die Note sollte vielmehr dazu dienen, die deutschen Behörden von weiteren Nachforschungen abzuhalten. Es waren nicht viele Tatzugegen vernommen worden, sondern lediglich Kapitän Hoeksema und Kapitän Berverling. Die Boelongan war von einem japanischen Flugzeug bombardiert worden, *nachdem* sie den Schiffbrüchigen begegnet war.<sup>164</sup> Es war zwar kein Befehl gegeben worden, die Rettung der Deutschen unmöglich zu machen. Die Rettungsbefehle der Marine und die gesamten Überlegungen über das Gefahrenpotential der Deutschen hatten aber de facto die Rettung der Internierten verhindert.

Im Auswärtigen Amt und im Bundesjustizministerium hatte man sich nach der Prüfung der Aussagen entschieden, nicht mehr auf die Van Imhoff einzugehen. Da sich der Mordverdacht nicht erhärtet habe, bestehe hierzu kein Anlass, argumentierte das Justizministerium. Im Außenministerium gab es zunächst Überlegungen, gegen die zu langsame Bearbeitung der deutschen Note zu protestieren. Schließlich setzte sich jedoch die Einsicht durch, nicht mehr auf eine Klärung der Schuldfrage zu drängen. Ansonsten müsse damit gerechnet werden, dass „die Holländer uns Vorkommnisse aus der Besatzungszeit entgegenhalten. Wir sollten eher die Tendenz vertreten, die Diskussion über die Vergangenheit als abgeschlossen zu betrachten.“<sup>165</sup> Das Ermittlungsverfahren wurde eingestellt. Auch in Bonn war man zu der Überzeugung gekommen, dass die Van Imhoff nicht mehr zu einer Belastung der bilateralen Beziehungen führen dürfe.

In der Presse war es, bis auf wenige Artikel über Vehrings eidesstattliche Erklärung, ruhig um die Van Imhoff geblieben. Doch es war nur eine relative Ruhe, denn die

---

<sup>163</sup> Zitiert nach *Niederländische Note 19.8.1959* in PA, B 83, Band 20,

<sup>164</sup> Hervorhebung J.B.

<sup>165</sup> Zitiert nach *Vermerk über niederländische Note 21.9.1959* in PA, B 83, Band 20,

Aufarbeitung des Schiffsuntergangs in den fünfziger Jahren fand unter Ausschluss der Öffentlichkeit statt. Betrachtet man die Aufarbeitungsversuche, so fällt auf, dass es kaum ernsthafte Bemühungen gab, die Umstände des Untergangs umfassend zu klären. Politische Beurteilungen hatten die Aufarbeitung der Schiffskatastrophe behindert. Die Klärung der Schuldfrage war nicht von Bedeutung. Vielmehr hatten sich die handelnden Akteure gefragt, was sie mit der Wiedergabe ihrer Version des Schiffsuntergangs erreichen konnten. Zuerst hatte eine Warnung des Hohen Vertreters der Krone die niederländische Regierung davon abgehalten, auf die Vorwürfe des Überlebenden Vehrings zu reagieren. Dann hatte der Interessenverband der Hollanddeutschen versucht, den Untergang der Van Imhoff zur Diskreditierung der niederländischen Regierung zu nutzen. Im Gegensatz zu ihrer 1954 getroffenen Einigung mit der KPM war die niederländische Regierung nicht bereit gegenüber der deutschen Regierung ihre Verantwortung für den Tod der Schiffbrüchigen einzugestehen. Die Betonung des eigenen Leidens und unterschiedlichen Auffassungen in der Frage der Behandlung von Kriegsverbrechern hatten die niederländische Untersuchung und Bewertung in eine einseitige Richtung gelenkt. Eine kritische Auseinandersetzung mit dem eigenen Fehlverhalten fand nicht statt, obwohl die Bewertung Lovinks und Rölings Gutachten eine Schuld ausgemacht hatten. Das niederländische Ziel war es, die deutschen Vorwürfe zu entkräften und alle Regierungsvertreter handelten dementsprechend. Man ging in der Antwortnote sogar so weit zu behaupten, die Deutschen hätten sich alle selbst retten können. Mit Rücksicht auf das bilaterale Verhältnis hatte das Auswärtige Amt beschlossen, die offizielle niederländische Darstellung zu akzeptieren. Nur die nordrhein-westfälische Staatsanwaltschaft hatte versucht, die Ereignisse aufzuklären, da sie, durch die Zeugenaussagen bestärkt, ein mögliches Verbrechen erkannt hatte. Sie verfügte jedoch selbst nicht über die Möglichkeiten den Fall aufzuklären.

#### **4.4 Die sechziger Jahre: Unterdrückte Diskussion und aufgeschobene Klärung**

In den fünfziger Jahren hatte der Van Imhoff kein breites Interesse in deutschen und niederländischen Medien gefunden. Lediglich einige Provinzblätter hatten Vehrings eidesstattliche Erklärung abgedruckt, zu einer bedeutenden Auseinandersetzung mit dem Untergang war es aber nicht gekommen. Dies lag durchaus im niederländischen Interesse. Eine öffentliche Behandlung der Geschehnisse in der Presse musste

zwangsläufig Zweifel an der offiziellen Darstellung der niederländischen Regierung nach sich ziehen. Botschafter Van Vredenburg brachte dies 1959 in seinen Briefen an das Außenministerium zum Ausdruck. Die Van Imhoff durfte nicht in die Schlagzeilen geraten. Ein Magazin wie der Spiegel dürfe nicht auf den Untergang der Van Imhoff aufmerksam werden.<sup>166</sup> Einige Jahre später sollte sich diese Einschätzung bestätigen.

#### Der Medienskandal

In den sechziger Jahren wuchs das öffentliche Interesse an der Zeit des Zweiten Weltkriegs in vielen Ländern. Der Eichmann-Prozess in Israel erregte internationale Aufmerksamkeit. Die Aktualität der Vergangenheit spielte auch in den deutsch-niederländischen Beziehungen eine Rolle. Das bekannteste Beispiel ist die Hochzeit zwischen Kronprinzessin Beatrix und Claus von Amsberg. Die kritischen Diskussionen um die angeblich belastete Vergangenheit des zukünftigen Gemahls im Vorfeld der Hochzeit zeigten, wie stark das niederländische Bild des östlichen Nachbarlandes in dieser Zeit von den Erlebnissen der Besatzungszeit bestimmt wurde.<sup>167</sup>

Auch der Untergang der Van Imhoff sollte in den sechziger Jahren wieder aktuell werden. Am 19.1. 1963 wurde auf dem Hamburger Friedhof Ohlsdorf ein Gedenkstein für die beim Untergang der Van Imhoff verstorbenen Deutschen eingeweiht. Das Denkmal war auf Initiative des Gründers des Deutschen Clubs in Niederländisch-Indien und ehemalige Nationalsozialisten Emil Helfferich errichtet worden. Bei diesem Anlass berichtet Albert Vehring erneut von seinen Erlebnissen und blieb bei der Behauptung, dass alle Internierten hätten gerettet werden können.<sup>168</sup>

Die Einweihung weckte die Neugier des Journalisten Jürgen Dennert, der nach einiger Recherche eine Artikelserie über den Untergang der Van Imhoff in der Welt am Sonntag veröffentlichte. Dennert beschrieb auf dramatische Weise zunächst den Kampf der Niederländer gegen das japanische Flugzeug, um sich dann ausführlich den Erlebnissen der deutschen Internierten zu widmen und einige Anklagen gegen das Verhalten der Kapitäne der Van Imhoff und der Boelongan zu erheben. Die

---

<sup>166</sup> Vgl. BuZa, Archief Bonn, GS 1955 – 1964 413.02 Van Imhoff GS 18, *Brief Van Vredenburg an Van Houten* (28.4.1959)

<sup>167</sup> Vgl. H.W. VON DER DUNK, „Die Niederlande und die Konfrontation mit dem nationalsozialistischen Deutschland“ in H.W. VON DER DUNK/H. LADEMACHER, „Deutsch-niederländische Nachbarschaft. Vier Beiträge zur politischen Kultur“, Münster 1999, S. 103 – 138 sowie WIELENGA, „Vom Feind zum Partner“, S. 323 – 373 u. ausführlich zur Hochzeit S. 340-350

<sup>168</sup> Vgl. NIOD, Indische Collectie, Van Imhoff, 080.145, *Bericht Einweihung Gedenkstein* (19.1.1963)



Niederländer hätten noch Platz in ihren Rettungsbooten gehabt und die Deutschen in ihren Stacheldrahtkäfigen zurückgelassen. Über die Weigerung der Boelongan, die Schiffbrüchigen und insbesondere den herangeschwommenen Arno Schönmann aufzunehmen urteilte Dennert: „Welch ein Schicksal, stellvertretend für so viele! Deutscher Jude, hinausgegangen in den Fernen Osten, vielleicht gerade, weil er Jude war, und nun hier nicht aufgenommen, sondern auf dem Floß zum Sterben verurteilt, weil er für die bestimmenden Holländer an Bord der „Boelongan“ Deutscher ist.“<sup>169</sup> Dem Verhalten der beiden Kapitäne stellte der Journalist die Rettungsaktion eines niederländischen U-Boot-Kommandanten gegenüber, der während des II. Weltkriegs unter Gefahr für das eigene Schiff deutsche Schiffbrüchige vor dem Ertrinken gerettet hatte.

Dennerts Artikel brachte neben den bisherigen Mordvorwürfen der Überlebenden noch eine neue Komponente. Er betonte sehr stark die moralischen Aspekte des niederländischen Fehlverhaltens, indem er detailliert auf die hoffnungslose Situation der Schiffbrüchigen und deren persönlichen Hintergrund einging. Ohne das Wort zu gebrauchen erhob Dennert den Vorwurf eines Kriegsverbrechens.

Zum ersten Mal war der Untergang der Van Imhoff in einer großen deutschen Zeitung veröffentlicht worden. Dennerts Artikelserie weckte das Interesse des Chefredakteurs des niederländischen Nachrichtenmagazins *Achter het nieuws* Herman Wigbold vom niederländischen Fernsehsender Vereniging Arbeiders Radio Amateurs (VARA). Im Sommer 1964 beauftragte er den Journalisten Dick Verkijk, der als freier Mitarbeiter in der Redaktion arbeitete, die Hintergründe und Ereignisse des Schiffsuntergangs auf Basis der Welt-am-Sonntag-Artikel zu ermitteln. Verkijk hatte den Ruf ein hartnäckiger Rechercheur zu sein. Zunächst trat er dem Inhalt des Artikels sehr skeptisch gegenüber, doch diese Haltung sollte sich im Laufe seiner Untersuchungen ändern.<sup>170</sup> Im November wandte er sich an das Verteidigungsministerium und die KPM. Im Sekretariat des Marine-Staatssekretärs Van Es sah man Verkijks Aktivitäten mit großer Sorge, gerade im Hinblick auf eine aktuelle deutsche Debatte und die anstehende Entscheidung des Bundestags über die Verjährung von Mord. Wenn der Bundestag sich für eine Verjährung entschloss, konnten keine Morde aus dem Zweiten Weltkrieg verfolgt

---

<sup>169</sup> Zitiert nach J. DENNERT, „Der Untergang der Van Imhoff“, *Welt am Sonntag* 1.9.1963

<sup>170</sup> Vgl. Interview J.B. mit D. Verkijk, *Haarlem* 28.10.2003

werden. Der Fall Van Imhoff konnte Befürwortern der Mordverjährung als Argument dienen. Diese könnten behaupten, die Niederlande hätten ein Kriegsverbrechen aus dem Zweiten Weltkrieg nicht aufgeklärt, und deshalb solle man auch in der Bundesrepublik keine Mordfälle aus dieser Zeit mehr verfolgen, so die Befürchtung. Dieses Argument sollte in der Diskussion um die Ausstrahlung eine wichtige Rolle spielen. Die TV-Sendung konnte zu einer Art Tribunal ausarten, welches „vor dem Forum der vielen TV-Zuschauer eine Verurteilung ausspricht.“<sup>171</sup> Um dem zuvorzukommen hatte der Leiter des Historischen Marinearchivs Van Dulm Verkijk nur auf allgemeine Darstellungen in Büchern verwiesen, aber keine speziellen Informationen über die von der Marine ausgegebenen Befehle an die Boelongan erteilt.

Bei der KPM gelang es Verkijk ebenfalls nicht Auskünfte hierüber zu erhalten. Und dies, obwohl die KPM seiner Meinung nach nichts zu befürchten hatte, da sich ihre Schiffe und Mannschaften unter dem Oberbefehl der Marine befanden.<sup>172</sup> „Im Krieg, unter Kriegsumständen, geschehen allerlei Dinge, die von Menschen, die diese Umstände nicht erlebt haben, nicht richtig beurteilt werden können“<sup>173</sup>, teilte KPM-Mitarbeiter De Feyter ihm mit. Die KPM habe eine stillschweigende Vereinbarung mit der Regierung, keine Informationen über diese Sache weiterzugeben. Derartige Informationen müsse die VARA bei der niederländischen Regierung geheim anfragen und es dann dabei belassen. Eine Fernsehdokumentation würde Reaktionen von deutscher Seite hervorrufen, die „nicht im Interesse unseres Landes sind“.<sup>174</sup> Eine entlarvende Aussage. Die Achter het nieuws-Redaktion sollte aufgrund nationaler Interessen auf eine Ausstrahlung verzichten, eine Aufforderung zur Selbstzensur, der weder Verkijk noch sein Chefredakteur nachkamen.

Hermann Wigbold hatte sich schriftlich an Verteidigungsminister De Jong und Justizminister Samkalden gewandt um den Wortlaut der Befehle bzw. den Untersuchungsbericht der Generalstaatsanwaltschaft von 1956 zu erhalten. Vom Verteidigungsminister erhielt er keine Antwort auf seine Anfrage. Das Justizministerium gewährte keine Einsicht „im Hinblick auf die präzedenzielle

---

<sup>171</sup> „...voor het forum van de vele TV kijkers een veroordeling gaat uitspreken.“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *Bericht Kabinet Staatssecretaris Marine (9.11. 1964)* in IMH, COLLECTIE BEZEMER, Map 346,

<sup>172</sup> Vgl. *Interview J.B. mit Verkijk*

<sup>173</sup> „In de oorlog, onder oorlogsomstandigheden gebeuren er allerlei dingen, die door mensen, die niet onder die omstandigheden hebben verkeerd, niet juist gezien kunnen worden.“, Zitiert nach *Resümee Telefongespräch de Feyter – Verkijk (23.11.1964)* in NA, 2.20.35, KPM, Map 2159,  
„...niet in het belang van ons land zyn.“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *ibidem*

Wirkung.<sup>175</sup> Anderen Presseorganen hätte man sonst ebenfalls Einblick gewähren müssen. Es gestattete aber ein Gespräch zwischen Wigbold und dem Generalstaatsanwalt De Zaijer, weil ansonsten einseitige Informationen von deutscher Seite ein unvollständiges Bild ergeben konnten. De Zaijer machte Wigbold gegenüber klar, dass er eine TV-Dokumentation über die Van Imhoff nicht für wünschenswert hielt und gab keine wichtigen Informationen.<sup>176</sup>

Trotz aller Hindernisse gelang es Verkijk eine 25 Minuten lange Dokumentation zusammenzustellen. Nach einleitenden Bildern, in denen ein japanischer Angriff auf ein niederländisches Schiff gezeigt wurde, kamen einige Zeugen zu Wort. Der Soldat van Ende, Mitglied der Wachmannschaft an Bord der Van Imhoff, bestätigte, dass zu wenig Rettungsmaterial an Bord gewesen sei und äußerte sich kritisch über das Verhalten Kapitän Hoeksemas, keine Deutschen gerettet zu haben. Nach ihrer Rettung hatten alle Niederländer den Befehl erhalten, die Ereignisse geheim zu halten. Die deutschen Überlebenden Weiler und Vehring wiederholten ihre Erlebnisse, wie sie in der Welt am Sonntag geschildert wurden. Analog zu Dennerts Beschreibung in der Welt am Sonntag ging Verkijk auf die unterlassene Hilfeleistung der Boelongan, und hier die Zurückweisung des Juden Arno Schönmann ein. Der Steuermann der Boelongan Tjebbes bestätigte die Berichte der deutschen Überlebenden. Am Ende der Dokumentation wurde noch kurz die Ermittlung der Staatsanwaltschaft erwähnt, die keine Konsequenzen nach sich gezogen hatten.<sup>177</sup>

Die beiden Journalisten hatten in ein Wespennest gestochen. Die Ministerien und die Reederei hatten ein ernsthaftes Interesse die Ausstrahlung der Dokumentation zu verhindern und daher keine Unterstützung bei der Recherche gewährt. Die Marine hatte die Veröffentlichung ihrer umstrittenen Befehle zu befürchten. Die KPM fühlte sich an ihre geheime Absprache mit der Regierung gebunden. Das Justizministerium konnte die Einsicht in die Ermittlungsergebnisse nicht geben, da andernfalls deren Einseitigkeit und die fehlerhafte Schlussfolgerung des Generalstaatsanwalts ans Tageslicht kommen mussten. Die Dokumentation widersprach der offiziellen Darstellung der niederländischen Regierung und hätte öffentlichen Druck erzeugen können, den

---

<sup>175</sup> „...met het oog op de precedent werking“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *Brief Justizminister an Generalstaatsanwalt* (7.1.1965) in IMH, COLLECTIE BEZEMER, Map 346,

<sup>176</sup> Vgl. IMH, COLLECTIE BEZEMER, Map 346, *Brief De Zaijer an Justizminister* (21.1.1965)

<sup>177</sup> Vgl. C. VOS, „De Vara, de oorlog en de doofpot. Waarom de Van Imhoff-affaire nooit het televisiescherm heeft gehaald“, in *Tijdschrift voor Mediageschiedenis*, Jahrgang 2, Ausgabe 1, Amsterdam 1999, S. 12

Schiffsuntergang erneut zu untersuchen. Staatssekretär Van Es vom Verteidigungsministerium war daher bei der VARA-Leitung vorstellig geworden, um diese von einer Ausstrahlung der Dokumentation abzuhalten.<sup>178</sup> Jaap Burger, langjähriger Fraktionsvorsitzender der sozialdemokratischen Partei der Arbeit (PvdA) und Vorsitzender der Sendeanstalt wies den Programmdirektor J.W. Rengelink auf die Bedenken hin.<sup>179</sup> Überraschenderweise wehrten sich beide Fernsehfunktionäre nicht gegen die Einflussnahme aus dem Ministerium, sondern teilten die Bedenken des Staatssekretärs.

Rengelink untersagte die Ausstrahlung der Dokumentation, worauf es zwischen ihm und Herman Wigbold im Januar 1965 zu einer Auseinandersetzung kam. Rengelink war nicht der Meinung, dass die Darstellung eines niederländischen Fehlverhaltens während des Zweiten Weltkriegs die niederländische Kritik an Kriegsverbrechen in anderen Ländern glaubwürdiger machen würde. „Die Anerkennung, dass die Niederlande – wenn auch nur in Einzelfällen – einen Fehler oder sogar mehrere Fehler gemacht haben, kann gerade eine Schwächung für unsere Auffassung bedeuten, dass es an erster Stelle die Deutschen gewesen sind, die ... eine Hasspsychose verursacht haben, die hier und da außerhalb der Nazikreise zu harten Reaktionen geführt haben. ... Bei mir besteht kein Bedürfnis nach einem ethischen Masochismus, der die große, alles überherrschende Schuld der Deutschen in den Augen des Publikums verringern kann.“<sup>180</sup> Diese Aussagen können als Schlüsselsätze für den gesamten niederländischen Umgang mit der Katastrophe angesehen werden. Nicht die eigene Schuld am Tod der Internierten galt es aufzuarbeiten. Die Schuld der Deutschen war es, die nicht geschmälert werden durfte. Die Ausstrahlung konnte die Verjährungsdebatte zur Strafverfolgung von Kriegsverbrechern in der Bundesrepublik negativ beeinflussen. Rengelink übernahm damit die Befürchtung des Verteidigungsministeriums.

---

<sup>178</sup> Vgl. NA, 2.20.35, KPM, Map 2159, *Bericht KPM-Verwaltungsratssitzung (11.1. 1965)*

<sup>179</sup> Vgl. IBG, VARA-Collectie, 10.1-F., *Memo Rengelink an Burger (9. 12, 1964)*

<sup>180</sup> „De erkenning dat Nederland – zij het incidenteel – een fout of zelfs fouten heeft gemaakt, kan juist een verzwakking betekenen van onze opvatting, dat het in de eerste plaats de Duitsers zijn geweest, die ... een haat-psychose hebben veroorzaakt, die hier en daar buiten de Nazi kringen tot felle reacties hebben geleid. ... Bij mij bestaat geen enkele behoefte aan een ethisch masochisme, dat de grote allesoverheersende schuld der Duitsers in de ogen van het publiek kan verzachten.“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *Memo Rengelink an Wigbold (22.1.1965)* in IBG, VARA-COLLECTIE, 10.1-F,

Rengelinks Entscheidung stieß auf harsche Kritik der Achter het Nieuws-Redaktion. Dick Verkijk nannte das Verbot „reinste Zensur“<sup>181</sup> und seine Redaktionskollegen standen hinter ihm. Auch Wigbold teilte Rengelinks Meinung nicht und versuchte dessen Argumente zu entkräften. Man könne anderen ihre Verbrechen erst vorwerfen, wenn man selbst bereit sei, eigene Fehler anzuerkennen. Den Deutschen waren Plätze in den Rettungsbooten verweigert worden und später waren Schiffbrüchige nicht gerettet worden. Diese Fakten durften den Niederländern nicht vorenthalten werden, denn kein vernünftiger Mensch konnte aufgrund der Dokumentation die Größe der Schuld der Deutschen in Frage stellen. Journalisten in Frankreich hatten Kriegsverbrechen der eigenen Armee während des Algerienkriegs aufgedeckt. Damit hatten sie ihrem Land einen Dienst erwiesen und waren keine ethischen Masochisten. Es sei von Vorteil, wenn die niederländischen Fernsehzuschauer mit einer unangenehmen Episode der Kriegszeit konfrontiert würden. Der Fall Van Imhoff war für die Zuschauer besser geeignet als eine Folge der Serie *De Bezetting*. „Gerade in den letzten Jahren wird der Niederländer andauernd mit den Geschehnissen der Besatzungszeit konfrontiert, durch Bücher, Zeitungen und das Fernsehen. ... Eine der unangenehmsten Nebenerscheinungen ist jedoch,... dass man sich heldenhafter sieht als es mit der Wirklichkeit übereinkommt und dass ein Gefühl von Selbstzufriedenheit entstanden ist.“<sup>182</sup>

Wigbolds kritische Bemerkung über die TV-Serie *De Bezetting* musste Rengelink als direkt gegen ihn selbst gerichtete Kritik auffassen. Rengelink war einer der Initiatoren dieses Programms über die Besatzungszeit, die von dem populären Historiker und Direktor des niederländischen Reichsinstituts für Kriegsdokumentation (RIOD) Lou de Jong präsentiert wurde. Die populäre Serie betonte stark den Unterschied zwischen gutem und bösem Verhalten während der Besatzungszeit und bot den Zuschauern eine Identifikationsmöglichkeit mit der guten Seite, dem Widerstand, die sich gegen das Böse behauptete.<sup>183</sup> Die Serie schloss an ein gängiges Selbstbild der Niederländer über das eigene Verhalten während der Besatzungszeit an, das neben dem unschuldigen Leiden auch die eigene Tapferkeit im Kampf gegen die Besatzungsmacht in den

---

<sup>181</sup> „...reinste censuur.“, (Eig. Übers.) Zitiert nach D. VERKIJK, „*Van pantservuist tot pantservest Zestig jaar (on)journalistieke ervaringen*“, Nieuwegein 1997, S. 261, siehe auch *Interview J.B. mit Verkijk*

<sup>182</sup> „Juist in de laatste jaren wordt de Nederlander voortdurend geconfronteerd met de gebeurtenissen uit de bezettingstijd, via boeken, kranten en televisie. ... Een van de meest onaangename bijverschijnselen is echter, ...dat men zich heldhaftiger ziet dan met de werkelijkheid overeenkomt, en dat er een gevoel van zelfvoldaanheid is ontstaan.“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *Memo Wigbold aan Rengelink (27.1. 1965)* in IBG, VARA-COLLECTIE, 10.1-F,

<sup>183</sup> Vgl. C. VOS, „*Televisie en bezetting Een onderzoek naar de documentaire verbeelding van de Tweede Wereldoorlog in Nederland*“, Hilversum 1995, S. 111 –113

Vordergrund stellte. Eine Charakterisierung, die auch auf Rengelinks Argumentation zutraf. Die Schuld der Deutschen stand für Rengelink im Vordergrund und durfte nicht durch die Van Imhoff-Dokumentation in Frage gestellt werden. Die Bekanntmachung eines möglichen niederländischen Kriegsverbrechens sollte daher unterdrückt werden. Rengelink blockte Wigbolds Kritik ab. Bei der Van Imhoff handele es sich nicht um aktuelle Neuigkeiten, schließlich habe schon die deutsche Presse darüber berichtet, konterte er. Darüber hinaus sei die Dokumentation durch ihre dramatische Berichterstattung eine Verurteilung des Geschehens. Wieder benutzte Rengelink die Argumente des Verteidigungsministeriums, diesmal das befürchtete Tribunal. Eine Zeitung konnte durchaus über den Untergang schreiben, da sie eine kleinere Zielgruppe habe. Das Fernsehen aber erreichte das gesamte niederländische Volk. „Das erfordert andere Normen und eine andere Herangehensweise.“<sup>184</sup> Normen, die nach Rengelinks Meinung offensichtlich nicht erlaubten, eine Dokumentation auszustrahlen, in der das Verhalten der niederländischen Seeleute gegenüber den deutschen Internierten kritisch hinterfragt wurde. Rengelink hielt an seinem Verbot fest, obwohl die Verjährungsdebatte in der Bundesrepublik, auf die er Bezug genommen hatte, in seinem Sinne verlief. Am 10. März 1965 entschied sich der Bundestag mehrheitlich für einen Aufschub der Verjährung um vier Jahre.<sup>185</sup> Die Verjährungsdebatte war nur ein vorgeschobenes Argument um das Sendeverbot zu begründen.

In der niederländischen Presse fand Rengelinks Entscheidung zunächst wenig Beachtung. Die Rundfunkredaktion der Zeitungen *Het Parool* und der *Volkskrant* meldeten kurz das Sendeverbot und Rengelinks Rechtfertigung seiner Maßnahme, enthielten sich aber einer Stellungnahme.<sup>186</sup> Das Sendeverbot hielt Dick Verkijk nicht davon ab, eine Zusammenfassung seiner Recherchen in *Het Parool* zu veröffentlichen.<sup>187</sup> Erstmals wurde in einer niederländischen Zeitung ausführlich ein von der offiziellen niederländischen Version abweichendes Bild des Schiffsuntergangs gezeichnet. Aufbau und Inhalt von Verkijks Artikel glichen der Dokumentation. Es

---

<sup>184</sup> „Dat eist andere normen en een andere benadering.“ (Eig. Übers.) Zitiert nach *Memo Rengelink an Wigbold* (28.1.1965) in IBG, VARA-COLLECTIE, 10.1-F,

<sup>185</sup> Vgl. ausführlich zu den Debatten P. REICHEL, „*Vergangenheitsbewältigung in Deutschland. Die Auseinandersetzung mit der NS-Diktatur von 1945 bis heute*“, München 2001, S. 182 - 199

<sup>186</sup> Vgl. *Het Parool* 24.2.1965, *Volkskrant* 25.2.1966

<sup>187</sup> Verkijk glaubt, den Text der Dokumentation veröffentlicht zu haben. Im Artikel wird von essentiellen Teilen des Berichts gesprochen. Vgl. *Interview J.B. mit Verkijk* und *Het Parool* 16.4.1965

handelte sich keineswegs um missglückte Rettungsaktionen. Die niederländischen Seeleute hatten die Deutschen im Stich gelassen, gedeckt durch Befehle der niederländischen Marine. Wigbold hatte Verkijk die Veröffentlichungsrechte entgegen Rengelinks Auffassung zugesprochen. Dieser gab dem Achter het nieuws-Chefredakteur die Anweisung, dem freien Mitarbeiter Verkijk keine Aufträge mehr zukommen zu lassen.<sup>188</sup>

#### Diskussionen in der Presse

Die niederländischen Presse reagierte nicht auf Verkijks Veröffentlichung. Dennoch blieb sie nicht ohne Folgen. Der Spiegeljournalist Kamer war auf die Van Imhoff aufmerksam geworden. Er publizierte am 22. Dezember 1965 unter dem Titel „Kriegsverbrechen - Das Totenschiff“ eine ausführliche Reportage über den Untergang, in der er schwere Anschuldigungen erhob. Deutsche Schiffbrüchige brauchten auf Anweisung der niederländischen Marine nicht gerettet zu werden. Rengelink war ins niederländische Verteidigungsministerium bestellt worden und hatte auf dessen Befehl hin die Ausstrahlung der TV-Dokumentation untersagt. „Die Holländer haben die Deutschen im Januar 1942 mit Absicht und ohne zwingenden Grund ersaufen lassen“, behauptete der Spiegel.<sup>189</sup>

Die anklagende Reportage des Spiegels rief Reaktionen in der niederländischen Presse hervor. Die VARA dementierte die Vorwürfe des Spiegels in der Volkskrant und in der Zeitung Gooi en Eemlander.<sup>190</sup> Das Algemeen Handelsblad stand dem Bericht skeptisch gegenüber. Reporter des Blatts hatte sich beim RIOD erkundigt und ein Interview mit Dr. Lou de Jong geführt. De Jong hielt die Anschuldigungen gegen die Befehle der Marineleitung für unhaltbar. „Dass es hier um eine von sehr vielen traurigen Affären aus dem Krieg geht, wird niemand leugnen. Aber dass ein derartiges Memorandum

---

<sup>188</sup> Verkijk erhielt eine Anstellung beim Sender VPRO, wo er in einem Beitrag im Oktober 1966 einer weiteren deutsch-niederländischen Affäre eine entscheidende Wende gab. Der deutsche General von Kielmansegg sollte zum Kommandanten der NATO-Streitkräfte in Zentraleuropa (AFCENT) ernannt werden und das Hauptquartier der Einheit in die Niederlande verlegt werden. Von Kielmansegg hatte als Offizier in der Wehrmacht gedient. Medien und Politiker lehnten die Ernennung des Generals ab. Verkijk, der ursprünglich van Kielmanseggs braune Vergangenheit unter die Lupe nehmen wollte, kam in seiner Dokumentation zu einem unerwarteten Ergebnis. Zwei prominente deutsche Nazi-Gegner sprachen lobend über den General, der Kontakte zum Widerstand gepflegt hatte und am Attentat auf Hitler beteiligt gewesen war. Verkijks Sendung nahm von Kielmanseggs Gegnern den Wind aus den Segeln. Vgl. VERKIJK, „Pantservuist“, S.262 – 266 sowie WIELENGA, „Vom Feind zum Partner“, S. 350 -358

<sup>189</sup> Zitiert nach *Der Spiegel* 20.12.1965

<sup>190</sup> Vgl. *Gooi en Eemlander* sowie *Volkskrant* 21.12.1965

herausgegeben wurde, ist nicht anzunehmen.“<sup>191</sup> De Jong wies noch darauf hin, dass Beweise für derartige Befehle nicht zu finden waren, da das Marinearchiv im Krieg verloren gegangen sei. Das RIOD verfügte nur über wenige Informationen über den Fall Van Imhoff.

Das Verteidigungsministerium wies die Anschuldigungen zurück. Man habe versucht die deutschen Überlebenden zu retten. Das zur Rettung ausgesandte Marineflugzeug habe aufgrund der hohen Wellen nicht landen können. Die Boelongan konnte die Deutschen nicht aufnehmen, weil sie von einem japanischen Flugzeug angegriffen wurde.<sup>192</sup>

Im Februar 1966 erneuerte das Hamburger Nachrichtenmagazin seine Vorwürfe gegen Rengelink und die Marine und übte Kritik an Lou de Jong. Zwar bestanden die Archive nicht mehr, aber mehrere Zeugen hatten dem Spiegel die Existenz der Marineorder bestätigt. Die Erklärung der Marine entsprach nicht den Tatsachen. Die Boelongan war erst nach der Begegnung mit den Deutschen angegriffen worden und das niederländische Flugzeug hätte durchaus landen können, befand Vehring im Spiegel. In Leserbriefen kamen noch andere Zeugen zu Wort. Neben der bereits geäußerten Kritik brachte der Überlebende Karl Seemann noch ein neues Element hinzu. Bereits vor dem Auslaufen der Van Imhoff hatte ein Mitgefangener geäußert: „Die wollen uns alle ersaufen lassen.“<sup>193</sup> Eine eindeutige Steigerung der bisher unterstellten niederländischen Absicht, keine Deutschen zu retten. Es habe einen Plan gegeben, die Deutschen während des Transports zu töten. Ein Vorwurf, der nur in der Phantasie einiger Überlebender bestand, aber die These des Kriegsverbrechens unterstützte. Kritisch bemerkte der Spiegel, die niederländische Justiz sehe noch immer keinen Grund für einen Strafantrag. In der Bundesrepublik wurde nach den Veröffentlichungen im Spiegel 1966 noch eine Anzeige gegen Kapitän Hoeksema wegen vorsätzlicher Tötung erhoben. Das Verfahren wurde mit Verweis auf die niederländische Note von 1959 eingestellt.<sup>194</sup>

---

<sup>191</sup> „Dat het hier één van zeer vele trieste affaires uit de oorlog betreft, zal niemand ontkennen. Maar dat een dergelijk memorandum is uitgegaan, dat is niet aan te nemen.“, (Eig. Übers.) Zitiert nach L. DE JONG in „*Der Spiegel beschuldigt de Nederlandse marineleiding*“, *Volkskrant* 21.12.1965

<sup>192</sup> Vgl. *Binnenhof* 22.12.1965

<sup>193</sup> Zitiert nach *Der Spiegel* 7.2.1966, *Leserbrief Karl Seemann*

<sup>194</sup> Vgl. NWH, Bestand NW 377, 6993, *Anzeige von Dieter Ohly* (20.2.1966) und *Abweisung Justizministerium NRW* (17.8.1966)



Niederländische Zeitungen reagierten unmittelbar auf den zweiten Spiegelartikel. „Marine-Order: Nur Niederländer retten“<sup>195</sup>, „Königliche Marine wollte keine Deutschen retten“<sup>196</sup> titelten die *Nieuwe Haagse Courant* und das *Algemeen Handelsblad*, während *Het Parool* feststellte: „Deutsche auf der Van Imhoff wären zu retten gewesen“.<sup>197</sup> Die drei Zeitungen wiederholten die Anschuldigungen des Spiegels. Der *Nieuwe Rotterdamse Courant* forderte eine neue Untersuchung des Untergangs. Sollte es sich um ein Verbrechen handeln, so musste die Gerechtigkeit ihren Lauf nehmen. Neben diesem allgemeinen Rechtsprinzip sah man auch politische Gründe für diese Forderung. Im Hinblick auf Deutschland war eine neue Untersuchung notwendig. Die Deutschen sollten nicht den Eindruck gewinnen, dass bei Kriegsverbrechen mit zweierlei Maß gemessen wurde.<sup>198</sup>

#### Ausbleibende parlamentarische Klärung

Die Presseberichte gaben den Anstoß für den Fraktionsvorsitzenden der pazifistisch-sozialistischen Partei (PSP) in der Zweiten Kammer, Lankhorst, sich beim niederländischen Verteidigungsminister Piet De Jong über die Van Imhoff zu erkundigen. Lankhorst hatte sich bei Dick Verkijk informiert und richtete schriftlich die Frage an den Verteidigungsminister, wie sich unter Berücksichtigung der Anschuldigungen des Spiegels der Sachverhalt abgespielt habe.<sup>199</sup> In seiner Antwort fasste der Verteidigungsminister ausschließlich die unternommenen Rettungsversuche der Marine zusammen. Das Verhalten der Mannschaft der Van Imhoff kommentierte er nicht. Die Boelangan habe die Deutschen nicht aus dem großen Rettungsboot geholt, da sie über ein gutes Boot verfügten. Die zweite Gruppe Schiffbrüchiger habe wegen eines Angriffs nicht an Bord genommen werden können.<sup>200</sup>

De Jong wiederholte die falschen Angaben der Marine über den Zeitpunkt der japanischen Attacke auf das Rettungsschiff. Die Kapazität des guten Bootes der ersten Gruppe Schiffbrüchiger war überschritten. Das überladene Rettungsboot konnte kaum als gut bezeichnet werden. Die Antworten des Verteidigungsministers trugen nicht zur

---

<sup>195</sup> „Marine-order: alleen Nederlanders redden“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *Nieuwe Haagse Courant* 8.2.1966

<sup>196</sup> „Koninklijke Marine wilde geen Duitsers redden“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *Algemeen Handelsblad* 8.2.1966

<sup>197</sup> „Duitsers op Van Imhoff waren te redden“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *Het Parool* 8.2.1966

<sup>198</sup> Vgl. *Nieuwe Rotterdamse Courant* 16.2.1966

<sup>199</sup> Vgl. *Interview J.B. mit Verkijk* sowie BEZEMER, „Koopvaardij“, S. 675

<sup>200</sup> Vgl. „*Verlag van de Handelingen van de Staten-Generaal. Tweede Kamer 1965–1966*“, 's Gravenhage 1966, *Antwort Verteidigungsminister De Jong*, 25.2.1966 S.437

Klärung des Vorfalls bei, sondern warfen nur mehr Fragen auf. So stellte der Kommentator des *Algemeen Handelsblad* nüchtern fest: „Die Antwort ist enthüllend. Nicht nur wegen des Gesagten. Sondern noch mehr wegen des nicht Gesagten.“<sup>201</sup>

Herman Wigbold hatte inzwischen eine zweite, kürzere Version der TV-Dokumentation über die Van Imhoff zusammengestellt, um diese aufgrund der aktuellen Diskussion zu senden. Deren Ausstrahlung wurde jedoch erneut verboten. Dieses Mal war es der VARA-Vorsitzende Burger persönlich, der die Sendung verhinderte. Wigbold fragte daraufhin in einem Artikel in *Vrij Nederland*, ob der Van Imhoff-Fall vertuscht werden sollte. Für ihn sei diese Angelegenheit zu einer moralischen Frage geworden. „Es geht nicht nur um die Wahrheit rund um die Van Imhoff. Auf dem Spiel steht die Ehrlichkeit und Reinheit unserer Absichten.“<sup>202</sup>

Die Sorge Wigbolds und anderer Journalisten wurde von einigen Politikern geteilt. Während der Besprechung des Verteidigungshaushalts in der ersten Kammer äußerten die Kammermitglieder Algra von der Anti-Revolutionären Partei (ARP) und Van der Spek (PSP) im Namen ihrer Fraktionen Zweifel an den Antworten des Verteidigungsministers und baten eine neue Untersuchung in Erwägung zu ziehen. Diese Forderung konnte der Minister nicht einfach zurückweisen, da die ARP eine Partei seiner Regierungskoalition war. Er erhielt aber von einer anderen Regierungspartei Unterstützung. Es war der VARA-Vorsitzende Burger, seit 1963 Mitglied der Ersten Kammer, der sich gegen eine erneute Untersuchung aussprach. Die wichtigsten Dokumente, die Befehle der Marine, waren im Krieg verloren worden, daher mache eine neue Untersuchung keinen Sinn. Burger schlug jedoch vor, alle zur Verfügung stehenden Akten inklusive der Dokumentation der VARA an einem zentralen Punkt zusammen zu bringen. Der VARA-Vorsitzende hatte mit seinem Einwand sich selbst aus der Schusslinie gebracht. Wigbolds Vertuschungsvorwurf wollte er mit dem Vorschlag der Zusammenlegung der Akten beim RIOD entkräften. Die Ausstrahlung der Dokumentation hatte er aber endgültig verhindert. Burger ging es nicht um Aufklärung. Er hatte die Meinung vertreten, dass die Van Imhoff-

---

<sup>201</sup> „Het antwoord is onthullend. Niet alleen om datgene wat erin staat. Meer nog wat er niet in staat.“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *Algemeen Handelsblad* 26.2.1966

<sup>202</sup> „Het gaat niet alleen om de waarheid omtrent de Van Imhoff. Op het spel staan de eerlijkheid en de zuiverheid van onze bedoelingen.“, (Eig. Übers.) Zitiert nach H. WIGBOLD, „*Moet de zaak van Imhoff de doofpot in?*“ in *Vrij Nederland* 12.3.1966

Dokumentation erst einer späteren Generation gezeigt werden konnte, „weil dann niemand mehr weiß, wie es wirklich 1940 - 1945 war.“<sup>203</sup>

Minister De Jong ging auf Burgers Vorschlag ein und nannte das RIOD als geeignete Dokumentationsstelle. Er habe keinen Befehl finden können, der die Rettung der Deutschen untersagte, allerdings habe die Rettung der Niederländer Priorität gehabt. Die Untersuchung der Generalstaatsanwaltschaft hatte 1956 keine Anhaltspunkte für eine Strafverfolgung gegeben und damit war seiner Ansicht nach bewiesen, dass der Untergang nicht vertuscht werden sollte. De Jong hatte den Historiker Bezemer mit der Untersuchung des Untergangs beauftragt und dessen Urteil musste nun abgewartet werden. Burgers Vorschlag und die wissenschaftliche Untersuchung des Falls stellten die Kammermitglieder zufrieden.<sup>204</sup>

Für Verteidigungsminister De Jong war die Affäre noch nicht ausgestanden. In der Zweiten Kammer hatte PSP-Mitglied Lankhorst, von der Beantwortung der ersten Fragen nicht zufriedengestellt, zusätzliche Fragen eingereicht. Verteidigungsminister De Jong hatte diesmal das Justizministerium gebeten, die Beantwortung einiger Fragen zu übernehmen. Lankhorst erkundigte sich, ob auch deutsche Zeugen von der Generalstaatsanwaltschaft 1956 vernommen worden waren und ob es nach Meinung des Verteidigungsministers richtig war, dass die Schiffbrüchigen im großen Rettungsboot nicht an Bord genommen worden waren, weil sie laut seiner Aussage über ein gutes Boot verfügt hätten. Weiterhin bat der PSP-Politiker um eine Beurteilung der Rettungsbefehle, in denen die Rettung der niederländischen Schiffbrüchigen Priorität genoss.

Minister De Jong erklärte, dass die Generalstaatsanwaltschaft keine deutschen Zeugen vernommen habe, aber drei schriftliche Zeugenaussagen zur Verfügung standen. Die Boelongan hatte in Anbetracht der Kriegsumstände seiner Meinung nach korrekt gehandelt, da die Deutschen nicht in unmittelbarer Lebensgefahr standen. Der Minister hielt es für äußerst schwierig, „noch ein fundiertes Urteil auszusprechen, ob sechzig Schiffbrüchige unter einem im vollen Gang befindlichen japanischen Angriff an Bord

---

<sup>203</sup> „...omdat dan niemand meer weet hoe het werkelijk in 1940 –1945 was.“, (eig. Übers.) Zitiert nach VOS, „*De Vara*“, S. 15

<sup>204</sup> Vgl. „*Verslag van de Handelingen van de Staten-Generaal. Eerste Kamer 1965 –1966*“, 's Gravenhage 1966, *Besprechung des Verteidigungshaushalts* 15.3.1966, S. 414, 420, 423f., 435, 446,

genommen werden mussten oder nicht.<sup>205</sup> Die Befehle, vorrangig Niederländer zu retten, waren nur an das Marineflugzeug und das Schleppboot Pief gegeben worden und in Anbetracht der beschränkten Kapazitäten verständlich gewesen, so De Jong. Die Regierung wolle den Fall nicht vertuschen, könne aber aufgrund der Ermittlungsergebnisse des Generalstaatsanwalts von 1956 keine neuen juristischen Nachforschungen durchführen. Alle vorhandenen Dokumente sollten im RIOD Interessierten zur Einsicht zur Verfügung stehen.<sup>206</sup>

Der Verteidigungsminister hatte Lankhorst widersprüchliche Antworten gegeben. Die Schiffbrüchigen waren in einem überfüllten Rettungsboot, so dass man ohne weiteres von einer lebensbedrohlichen Situation sprechen konnte. Die Boelongan war während ihrer Begegnung mit dem großen Rettungsboot nicht angegriffen worden, was auch im Widerspruch zu De Jongs Antwort auf Lankhorsts stand. Hier hatte der Verteidigungsminister noch behauptet die Boelongan sei während der späteren Begegnung mit dem kleineren Arbeitsboot bombardiert worden. Diese erneuten Widersprüche zogen aber keine weiteren Fragen im Parlament nach sich. Die versprochene Aufarbeitung durch einen Historiker fand sowohl im Parlament als auch in der Presse Zustimmung.<sup>207</sup> Die kritische Auseinandersetzung mit dem Schiffsuntergang im Parlament und den Medien war damit zu Ende. Im Parlament sollte der Fall Van Imhoff nicht mehr behandelt werden.

In den sechziger Jahren hatte sich die Haltung der niederländischen Regierung nicht geändert. Ganz im Gegensatz zur Aussage des Verteidigungsministers hatte die niederländische Regierung sehr wohl versucht, die Geschehnisse rund um die Van Imhoff zu vertuschen. Bemerkenswerterweise erhielt sie darin Unterstützung von der VARA-Leitung, deren Programmchef Rengelink einige Argumente der Marine übernahm. Erneut drängte der deutsche Umgang mit den Verbrechen des Nationalsozialismus die Klärung des Schiffsuntergangs in den Hintergrund. Nicht das niederländische Leid, sondern die deutsche Schuld diente in dieser Debatte als

---

<sup>205</sup> „...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.“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *Antwoord Verteidigungsminister De Jong (1.4. 1966)* in IMH, COLLECTIE BEZEMER, Map 346,

<sup>206</sup> Vgl. BEZEMER, „Koopvaardij“, S. 677, sowie „*Verslag van de Handelingen van de Staten-Generaal, Tweede Kamer 1965 –1966*“, 's Gravenhage 1966, *Fragen von Lankhorst 15.3.1966* sowie *Antwoord Verteidigungsminister De Jong 1.4.1966*, S.687

<sup>207</sup> Vgl. *Het Vrije Volk 2.4.1966* sowie *Het Parool 2.4.1966*

Argument, sich nicht mit der eigenen Schuld am Tod der schiffbrüchigen Deutschen zu beschäftigen. Die Entscheidung über die Mordverjährung im deutschen Bundestag sollte nicht durch die Veröffentlichung der Van-Imhoff-Dokumentation beeinflusst werden. Die Verjährungsdebatte wurde als Vorwand benutzt und die dahinter stehende Doppelmoral hatte Achter het nieuws-Chefredakteur Wigbold in der internen Diskussion enttarnt. Der Journalist hatte in der Auseinandersetzung mit seinen Vorgesetzten Rengelink und Burger ein hohes Maß an Unabhängigkeit bewiesen und seine Position für die Zukunft gestärkt, musste sich aber letztlich der Zensur beugen.<sup>208</sup> Der VARA-Vorsitzende Burger griff in entscheidenden Momenten in die Debatte ein. Zuerst nutzte er seine Funktion als VARA-Vorsitzender, um Verkijks Dokumentation zu verbieten. Dann verhinderte er als Mitglied der Ersten Kammer die Klärung des Vorfalls, als Stimmen nach einer gründlicheren Untersuchung laut wurden. Minister De Jong konnte die Affäre mit seiner Hilfe aussitzen. Das Sendeverbot war der entscheidende Faktor dafür, dass eine kritische Aufarbeitung des Schiffsuntergangs nicht stattfand. Die Dokumentation hätte den Druck auf die Regierung erhöht, eine erneute Untersuchung des Vorfalls durchzuführen. So konnte der Druck auf die Regierung nicht lange genug aufrecht erhalten werden. Maßgebliche Impulse kamen nicht von niederländischen Zeitungen, sondern von einem deutschen Nachrichtenmagazin. Die Bemühungen um eine politische Klärung gingen maßgeblich von einem Politiker einer Splitterpartei aus, der nicht über genug Einfluss verfügte, um eine erneute Aufarbeitung zu verlangen. Die Debatten in der Presse und im Parlament liefen daher ins Leere.

#### **4.5 Ein Kriegsverbrechen?**

Die unterschiedlichen Bewertungen des Verhaltens der niederländischen Seeleute gegenüber den deutschen Internierten in Deutschland und den Niederlanden traten in den fünfziger und sechziger Jahren deutlich zu Tage. Die niederländische Regierung sah keine Rechtsverletzungen von Seiten des Kapitäns der Van Imhoff und der Boelongan. Sie hielt an ihrer Version fest, auch als sie von niederländischen und deutschen

---

<sup>208</sup> Vgl. VOS., „*De Vara*“, S. 19, Achter het nieuws sollte 1969 ein Interview ausstrahlen, in dem der ehemalige Soldat Hueting über niederländische Kriegsverbrechen im Kolonialkrieg in Indonesien berichtete. Das Interview sollte eine öffentliche Debatte lostreten, an deren Ende sich die Regierung gezwungen sah, eine Untersuchungskommission einzustellen.

Journalisten widerlegt wurde. Der Rechtsgelehrte Röling hatte ein Kriegsverbrechen ausgemacht. Auf der deutschen Seite stellten Überlebende des Unglücks die Behauptung auf, die Niederländer hätten sie absichtlich nicht gerettet. Der neonazistische Interessenverband der vertriebenen Hollanddeutschen und der Spiegel hatten die Geschehnisse als Kriegsverbrechen bezeichnet. Die von Minister De Jong angekündigte wissenschaftliche Untersuchung des Falls durch den Historiker Bezemer wurde 1986 als Teil seiner Geschichte der niederländischen Handelsflotte im Zweiten Weltkrieg veröffentlicht. 1967 war bereits eine Darstellung des Schiffsuntergangs erschienen. Der Historiker Van Heekeren beschrieb den Ablauf des Schiffsuntergangs sehr ausführlich, sah jedoch keine Schuld auf der niederländischen Seite. Bezemer widersprach dieser These und kritisierte die Aussagen der Generalstaatsanwaltschaft und des Verteidigungsministers. Er sah Fehler bei der Marine und Kapitän Berverling, vor allem jedoch bei Kapitän Hoeksema, die er deutlich aufzeigte. Eine deutliche Stellung zum erhobenen Vorwurf des Kriegsverbrechens bezog er jedoch nicht.<sup>209</sup> Lag ein völkerrechtlicher Verstoß vor, den man als Kriegsverbrechen bezeichnen konnte?

Generalstaatsanwalt Van Dullemen hatte 1956 festgestellt, dass gegen keinen der beteiligten Kapitäne ein Strafverfahren wegen Mordes eingeleitet werden konnte. Die Mängel der generalstaatsanwaltlichen Ermittlung sind bereits zur Sprache gekommen, hier aber lag der Generalstaatsanwalt richtig. Zwar waren viele niederländische Seeleute und Soldaten über das Verhalten der Kapitäne Hoeksema und Berverling entsetzt, eine Mordabsicht unterstellten sie ihnen aber nicht.<sup>210</sup> Bezemer und Van Heekeren kommen ebenfalls zu dem Ergebnis, dass Mord den Kapitänen nicht nachgewiesen werden konnte.<sup>211</sup> Hoeksemas Handeln war aus einer Panikreaktion zu erklären. Kapitän Berverling hatte den Deutschen keine Hilfe gewährt, ein Verhalten, das man nicht mit einem Mord gleichsetzen kann, auch wenn dadurch Menschen ihr Leben verloren. Eine strafrechtliche Behandlung konnte daher keinen Erfolg haben.

Die Ermittlungen der Generalstaatsanwaltschaft hatten außerdem ergeben, dass die Angehörigen der verstorbenen Internierten kein Anrecht auf Schadensersatzzahlungen

---

<sup>209</sup> Vgl. VAN HEEKEREN, „Batavia“ S.219 –224 u. BEZEMER, „Koopvaardij“, S. 660 – 680

<sup>210</sup> Vgl. NIOD, Indische Collectie, Van Imhoff, 080.145, *Zeugenaussagen von Claessen (14. 11. 1965) und Jongetien (27.1.1966)*

<sup>211</sup> Vgl. BEZEMER, „Koopvaardij“, S. 676, VAN HEEKEREN, „Batavia“, S. 224

besaßen. Hatten die Kapitäne und die Marine korrekt gehandelt, wie die niederländische Regierung stets behauptet hatte? Bezemer kam zu dem Ergebnis, dass beide Kapitäne gegen eine Bestimmung des internationalen Seerechts verstoßen hatten, nach der sie zur Hilfe verpflichtet waren.<sup>212</sup> „Jeder Kapitän ist verpflichtet, allen Personen, selbst feindlichen, die auf See in Lebensgefahr angetroffen werden, Beistand zu leisten, soweit er dazu ohne ernste Gefahr für sein Schiff und für dessen Besatzung und Reisende imstande ist.“<sup>213</sup> Die niederländische Marine und Generalstaatsanwalt Van Dullemen hoben in ihren Schilderungen des Schiffsuntergangs besonders die Gefährlichkeit der deutschen Internierten hervor. Falls diese Gefahr bestanden hätte, wären die Kapitäne nicht verpflichtet gewesen die Deutschen an Bord zu nehmen. Tatsächlich handelte es sich aber um eine schwere Fehleinschätzung der Gefahr, die von diesen deutschen Internierten ausging, worauf der Hohe Vertreter der Krone Lovink schon 1949 hingewiesen hatte.

In Anbetracht der zahlenmäßigen Überlegenheit der Internierten war es nachvollziehbar, dass sich zunächst die Besatzung der Van Imhoff in die Rettungsboote begeben hatte. Hier begann aber der erste Verstoß gegen die Beistandspflicht. Die Niederländer hatten mehr Boote besetzt, als sie für sich benötigten. Noch schwerwiegender war die Weigerung, die im Wasser um ihr Überleben kämpfenden Deutschen nicht an Bord zu nehmen. Aufgrund dieser Entscheidung verloren viele Menschen ihr Leben. Die Schiffbrüchigen hätten in die Rettungsboote aufgenommen werden müssen, soweit es der Platz zuließ. Zurecht hatte Röling konstatiert, dass aktive Hilfe möglich gewesen wäre.<sup>214</sup> Hoeksemas Sicherheitsbedenken hätten zurückgestellt werden müssen. In den Rettungsbooten saßen immerhin sechzig bewaffnete Soldaten, die eine etwaige Bedrohung verhindern konnten, wie Bezemer bemerkt.<sup>215</sup> Die schiffbrüchigen Deutschen waren keine Gefahr, vielmehr befanden sie sich in einer lebensgefährlichen Lage.

Kapitän Berverling hatte sich zweimal geweigert die Deutschen zu retten. Sowohl die Deutschen im Rettungsboot als auch die Gruppe im kleinen Arbeitsboot befand sich auf hoher See in Lebensgefahr. Nach dieser unterlassenen Hilfeleistung trennte sich das

---

<sup>212</sup> Vgl. BEZEMER, „Koopvaardij“, S.677

<sup>213</sup> Zitiert nach „8. Internationales Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfeleistung und Bergung in Seenot“, Artikel 11, in F. BERBER, „Völkerrecht Dokumentensammlung Band I“, München u. Berlin 1967, S.1427

<sup>214</sup> Vgl. NA, 2.20.35, KPM, Map 2159, Gutachten Röling (6.4.1953)

<sup>215</sup> Vgl. BEZEMER, „Koopvaardij“, S.679

Arbeitsboot von dem mitgeschleppten Floß, dessen Insassen ertranken.

Generalstaatsanwalt Van Dullemen hatte erkannt, dass die Boelongan die Deutschen in dem kleineren Boot hätte aufnehmen können und Berverlings Handlung bedauert.<sup>216</sup>

Die Boelongan hatte sich nicht in Gefahr befunden, wie die niederländische Regierung behauptet hatte. Bei beiden Begegnungen hatte der Kapitän seine Beistandspflicht verletzt, indem er die Schiffbrüchigen ihrem Schicksal überließ.

In seinem juristischen Gutachten hatte Röling Berverlings Handlung und den Befehl als Kriegsverbrechen qualifiziert. Internierte und Schiffbrüchige sind nach der Haager Seekriegsordnung von 1907 und der Genfer Konvention zum Schutz der Kriegsoffer von 1949 besonders zu schützende Personen.<sup>217</sup> Der Befehl nur vertrauenswürdige Internierte aufzunehmen verstieß gegen diesen Gedanken und hätte nicht befolgt werden dürfen, so der Groninger Rechtsexperte.<sup>218</sup> Gemäß dieser Argumentation waren auch die Befehle an den Kapitän des zur Rettung ausgesandten Marineflugzeugs und Kapitän Ammeraal des Schleppboots Pief, die Verteidigungsminister De Jong in seiner Antwort an Lankhorst zugegeben hatte, ein Verstoß gegen das Völkerrecht. Sie sollten bevorzugt Niederländer retten. Die in Lebensgefahr schwebenden Schiffbrüchigen, wurden in eine Gruppe bevorzugt zu rettender Personen und eine Gruppe Personen eingeteilt, die gerettet werden sollte, wenn die Möglichkeit bestand. Eine derartige Behandlung widersprach eindeutig dem bereits erwähnten Artikel des Haager Abkommens zur Seenotrettung. Bei der Rettung in Seenot geratener Personen dürfen ihre Staatsbürgerschaft oder Vertrauenswürdigkeit nicht als Kriterium herangezogen werden, um einige Schiffbrüchige zu retten und andere nicht.

Neben den völkerrechtswidrigen Befehlen hatte die niederländische Marine noch einen weiteren Verstoß gegen ihre Fürsorgepflicht gegenüber den Internierten begangen.

Trotz des ausdrücklichen Hinweises von Kapitän Hoeksema, nicht genügend

Rettungsmittel für alle Passagiere an Bord zu haben, hatte die niederländische Marine den Befehl zum Auslaufen erteilt. Sie hatte bewusst ein Risiko in Kauf genommen und trug damit die Schuld für die Notsituation auf dem sinkenden Schiff. Die

Bombardierung durch das japanische Flugzeug spielte in diesem Zusammenhang keine

---

<sup>216</sup> Vgl. NA, 2.10.54 Ministerie van Overzeese Gebiedsdelen, Map 9486, *Schlussfolgerung Generalstaatsanwalt* (23.7.1956)

<sup>217</sup> Vgl. zu Schiffbrüchigen P. SCHNEIDER, „*Haager Friedenskonferenzen von 1899 und 1907*“ in K. STRUPP/H.-J. SCHLOCHHAUER (Hrsg.), „*Wörterbuch des Völkerrechts Band I*“, Berlin 1960, S. 739- 745 sowie K. IPSEN, „*Völkerrecht*“, München 1999, S. 1121,

<sup>218</sup> Vgl. NA, 2.20.35 KPM, Map 2159, *Gutachten Röling* (6.4.1953)



Rolle. Kapitän Hoeksema wäre in die gleiche Notsituation geraten, wenn die Van Imhoff auf ein Riff gelaufen und dann gesunken wäre.

Zur Verteidigung ihrer Befehle führte die Marine die Gefährlichkeit der deutschen Internierten an. Diesen Deutschen wollte die niederländische Marine laut Marineoffizier Brouwer nicht die Gelegenheit geben, in den Krieg einzugreifen. Verteidigungsminister De Jong hatte in seinen Antworten auf die Fragen Lankhorsts Verständnis für die Befehle gezeigt. Bereits 1949 hatte der Hohe Vertreter der Krone die militärische Notwendigkeit dieser Order angezweifelt. Seine Zweifel bestanden zu Recht. Dieser Gruppe internierter Deutscher gehörten größtenteils Menschen an, die vor dem Krieg etablierte Mitglieder der niederländisch-indischen Gesellschaft waren. Unter ihnen befanden sich viele ältere Männer, Juden, ehemalige Kolonialangestellte und sogar einige Geisteskranke. Die Marine hielt es für möglich, dass Schiffbrüchige wie Walter Spies und Arno Schönmann ein Schiff kaperten oder eine Insel vor der Küste von Sumatra besetzten. Selbst wenn die Einschätzung der Marine realistisch gewesen wäre, ist „die vielbeschworene „*militärische Notwendigkeit*“ (*Hervorhebung im Original, J.B.*), so drängend sie auch einem der Konfliktbeteiligten erscheinen mag, kein Rechtfertigungsgrund für die Verletzung humanitärer Normen.“<sup>219</sup> Die Befehle der Marine verletzen eine humanitäre Norm. Bezemer weist, wie die KPM 1944 in ihrem Schreiben an Rauter, auf eine alte maritime Tradition hin, Menschen in Seenot zu retten.<sup>220</sup>

Alle angeführten Argumente sprachen und sprechen für eine Schuld der niederländischen Marine. Sowohl der für die Befehle verantwortliche Marinekommandant Helfferich als auch die im Staatsdienst aktiven Kapitäne hatten ihre Verantwortungspflicht gegenüber den internierten Deutschen schwer verletzt. Lou de Jong musste seine 1965 vertretene Meinung über den Schiffsuntergang revidieren, nachdem er die Rekonstruktion des Schiffsuntergangs in Bezemers Manuskript gelesen hatte. Er sprach in einer kryptischen Formulierung von einer „schwarzen Seite in der Geschichte der seefahrenden Niederlande“<sup>221</sup>. Befehle und Handlungen verstießen gegen internationales, auch im Krieg gültiges Recht. In diesem Sinne kann man, dem international anerkannten Rechtsexperten Röling folgend, von einem Kriegsverbrechen sprechen. Die Familienangehörigen der Internierten hatten folglich ein Recht auf

<sup>219</sup> Zitiert nach IPSEN, „*Völkerrecht*“, S. 1053

<sup>220</sup> Vgl. BEZEMER, „*Koopvaardij*“, S.679 und NA, 2.20.35, KPM, Map 2159, *Brief Everts an Rauter (20.1.1944)*

<sup>221</sup> „...zwarte bladzij van maritiem Nederland“, (Eig. Übers.) Zitiert nach DE JONG, „*Koninkrijk*“, S. 760

Schadensersatz in einer Zivilklage gegen den niederländischen Staat. Der Untergang der Van Imhoff hätte in einem Prozess von einem Gericht beurteilt werden müssen.

Wenn man die Handlungen der niederländischen Seeleute als Kriegsverbrechen bezeichnet, so muss angefügt werden, dass dieses Verbrechen weder quantitativ noch qualitativ mit den strukturellen Kriegsverbrechen der deutschen Nationalsozialisten zu vergleichen ist. Massenmorde in Konzentrationslagern wie Auschwitz oder Morde in Razzien wie im Fall Putten<sup>222</sup> waren Verbrechen von einem ganz anderen Ausmaß. Der neonazistische Interessenverband der vertriebenen Hollanddeutschen hatte die Intention, die deutschen Kriegsverbrechen zu relativieren. Achter het nieuws-Chefredakteur Wigbold hatte in seinem Schreiben an Programmchef Rengelink die passende Antwort formuliert. Aus den Geschehnissen während und nach dem Schiffsuntergang konnte und kann kein vernünftiger Mensch den Schluss ziehen, die deutschen Kriegsverbrechen seien nun weniger streng zu bewerten.

#### **4.6 Fazit**

In der frühen Nachkriegszeit war die Van Imhoff Gegenstand einer rein niederländischen Debatte zwischen der KPM, der niederländisch-indischen und der niederländischen Regierung um die Rückerstattung des Sühnegelds. Die Einschätzung des Hohen Vertreters der Krone Lovink 1949 war ein erster Schritt zum Schuldeingeständnis gegenüber der KPM. Die niederländische Regierung teilte seine Position zunächst nicht und Finanzminister Lieftinck wies die Forderung zurück. Erst das Gutachten des Rechtsexperten Röling, der eine Verantwortung des Staates feststellte, überzeugte die Regierung vom Gegenteil. In dem 1954 gewährten Steuernachlass von zwei Millionen Gulden übernahm sie die Verantwortung für den Schiffsuntergang. Regierung und Reederei kamen beide überein, die Einigung geheim zu halten. Röling hatte bei der Klärung der Schuldfrage ein Kriegsverbrechen festgestellt.

---

<sup>222</sup> Nach einem Anschlag niederländischer Widerstandskämpfer steckten deutsche Wehrmachtssoldaten die Häuser des niederländischen Dorfs Putten in Brand und deportierten 660 Männer im Alter zwischen 17 und 50 Jahren in das Konzentrationslager Neuengamme, wo sie zu Zwangsarbeiten gezwungen wurden. Nur 49 Deportierte überlebten. Ausführlich hierzu M. DE KEIZER, „*Razzia in Putten Verbrechen der Wehrmacht in einem kleinen niederländischen Dorf*“, Köln 2001,

Die niederländische Regierung war gegenüber der deutschen Regierung nicht bereit ihre Schuld einzugestehen. Auf Vehrings eidesstattliche Erklärung ging die niederländische Regierung auf Anraten Lovinks nicht ein. Der revanchistische Auslieferungsantrag des Interessenverbandes stieß im Auswärtigen Amt zunächst auf Ablehnung. Die Ermittlungen der nordrhein-westfälischen Staatsanwaltschaft brachten überraschenderweise einen Anfangsverdacht. Die deutsche Anfrage von 1955 löste eine Empörung im Haager Außenministerium aus. Misstrauen gegenüber der deutschen Anfrage, genährt durch die gescheiterte Auslieferung der Sieben von Breda und die allgemeine deutsche Haltung in der Kriegsverbrecherfrage, lenkten von der Behandlung des Schiffsuntergangs ab. Die Ermittlung der Generalstaatsanwaltschaft war einseitig und die Falschaussage Kapitän Hoeksemas wurde ohne weitere Prüfung akzeptiert. Zu einer Antwort auf die deutsche Note war die niederländische Regierung erst bereit, als die Van Imhoff eine potentielle Bedrohung für die Verhandlungen zur Generalvereinbarung werden konnte. Das Auswärtige Amt in Bonn akzeptierte die offizielle niederländische Darstellung des Ablaufs, um das bilaterale Verhältnis nicht zu belasten. Der niederländischen Regierung war es damit gelungen, die Umstände des Untergangs zu verschleiern und die Öffentlichkeit aus dem Spiel zu halten. In den sechziger Jahren gelangte die Van Imhoff kurzzeitig in die Öffentlichkeit. Ausgelöst durch Artikel in der Welt am Sonntag erstellte Dick Verkijk 1965 für das Magazin Achter het nieuws eine TV-Dokumentation, in der Zeugen die offizielle niederländische Darstellung widerlegten. Die Ausstrahlung wurde nach Einflussnahme des Verteidigungsministeriums auf die VARA-Leitung verhindert. In der senderinternen Debatte begründete Programmchef Rengelink das Sendeverbot mit einem möglichen Einfluss des Programms auf die aktuelle deutsche Verjährungsdebatte. Erneut diente der deutsche Umgang mit der nationalsozialistischen Vergangenheit dazu, eine kritische Auseinandersetzung mit dem Untergang der Van Imhoff zu verhindern. Der TV-Skandal und Verkijks Artikel fanden kein Echo in den niederländischen Medien. Erst nachdem das deutsche Nachrichtenmagazin Spiegel den Vorwurf des Kriegsverbrechens erhob, sprangen niederländische Zeitungen auf den Zug auf. Die kritischen Fragen im Parlament überstand Verteidigungsminister De Jong trotz offensichtlicher Fehler in seiner Argumentation durch das Versprechen einer wissenschaftlichen Behandlung des Schiffsuntergangs. Die befürchtete Wiederaufnahme eines Ermittlungsverfahrens, das

Der Untergang der „Van Imhoff“ – ein Kriegsverbrechen?  
Darstellung und Bewertung eines in den Niederlanden und Deutschland umstrittenen Schiffsuntergangs im Zweiten Weltkrieg

die Einseitigkeit der bisherigen niederländischen Ermittlungen offengelegt hätte, konnte so verhindert werden.

Der Historiker Bezemer deckte 1986 die Vorfälle rund um die Van Imhoff auf, traf aber keine eindeutige Aussage zum Vorwurf des Kriegsverbrechens. Das Verhalten der Kapitäne und die Befehle der Marine verstießen gegen völkerrechtliche Bestimmungen. Die Befehle der Marine verletzten die humanitäre Pflicht, Schiffbrüchigen auf hoher See Beistand zu leisten. Kapitän Berverling hätte sich nicht an diesen Befehl halten, sondern die Schiffbrüchigen aufnehmen müssen. Der Rechtsgelehrte Röling hatte die unterlassene Hilfeleistung Kapitän Berverlings und die Marinebefehle zu Recht als Kriegsverbrechen bezeichnet.

## **5. Schlussbetrachtung**

Der Zweite Weltkrieg bedeutete einen tiefen Einschnitt in das Verhältnis zwischen den indischen Deutschen und indischen Niederländern. Der deutsche Einmarsch in das Mutterland hatte die Einstellung der Niederländer zu ihren deutschen Mitbürgern in der Kolonie grundlegend verändert. Die Deutschen wurden von etablierten Mitgliedern der Kolonialgesellschaft zu Staatsfeinden. Man assoziierte deutsch mit dem Dritten Reich und diese Gleichsetzung machte auch nicht vor Juden und Gegnern des Nationalsozialismus halt. Die Internierungen und die Überlegungen zum Abtransport sind ein Beleg für dieses veränderte Verhältnis. Generalgouverneur Van Starckenborgh hatte in seinem Telegramm über die Verschiffung der deutschen Internierten den niederländischen Ministerpräsidenten Gerbrandy explizit darauf hingewiesen, dass die Sicherheit der Kolonie der Hauptgrund für den Abtransportbeschluss gewesen war.<sup>223</sup> Die Sicherheit der deutschen Gefangenen trat in diesen sicherheitsstrategischen Überlegungen in den Hintergrund. Sie selbst wurden als ein Sicherheitsrisiko für die Kolonie betrachtet, das die niederländische und die niederländisch-indische Regierung durch den Abtransport nach Indien beseitigen wollten.

Der Untergang der Van Imhoff steht sinnbildlich für den Bruch im Verhältnis zwischen Deutschen und Niederländern in der Kolonie. Die Kapitäne Hoeksema und Berverling behandelten die Schiffbrüchigen wie gefährliche Feinde und verweigerten ihnen die Hilfe. Den Rettungsbefehlen der Marine lagen völlig überzogene Sicherheitsbedenken zu Grunde. Die Äußerungen des Marineoffiziers Brouwer, der 1949 zu bedenken gab, dass diese Deutschen keine Chance gegeben werden durfte, die Kriegssituation vor der Westküste Sumatras zu verkomplizieren, erinnern an die panischen Gerüchte über den angeblich geplanten Putsch einer fünfte Kolonne in der Kolonie.<sup>224</sup> Beide Gedankenspiele waren völlig unrealistisch. Die deutschen Staatsbürger in Niederländisch-Indien bildeten keine fünfte Kolonne der Nationalsozialisten und waren zahlenmäßig gar nicht in der Lage, ein derart großes Gebiet zu erobern. Genauso wenig waren die deutschen Schiffbrüchigen im Stande in den Krieg einzugreifen. Sie befanden sich auf einem sinkenden Schiff ohne ausreichende Möglichkeiten sich selbst aus dieser

---

<sup>223</sup> Vgl. NA, 2.10.45, Ministerie van Koloniën te Londen, MAP 274, *Telegramm Starckenborgh an Gerbrandy* (15.1.1942)

<sup>224</sup> Vgl. IMH, Collectie Bezemer, Map 346, *Geheimer Marinebericht* (6.10.1949)

Situation zu befreien. Die niederländische Marine sah in ihnen aber keine hilfsbedürftigen Schiffbrüchigen. Dies zeigt deutlich, wie sehr das veränderte Verhältnis zwischen indischen Deutschen und Niederländern das Denken in der Kolonie beeinflusste und einer realistischen Einschätzung der Situation im Weg stand.

Eine objektive Beurteilung war von Seiten des Dritten Reichs nicht zu erwarten. Die Nationalsozialisten missbrauchten das Schicksal der deutschen Schiffbrüchigen für ihre eigenen Zwecke. Der Untergang der Van Imhoff konnte für die Propaganda gegen die niederländische Exilregierung instrumentalisiert werden. Die absichtliche falsche Darstellung des Schiffsuntergangs diente zur Rechtfertigung der erpresserischen Sühnegeldforderung gegen die KPM. Das Vorgehen der Besatzungsmacht und die Reaktion der Reederei zeigen ein Dilemma auf, in dem sich viele Unternehmen während der nationalsozialistischen Okkupation befanden. Die KPM wollte das Sühnegeld nicht bezahlen und hatte alle ihre Möglichkeiten überprüft, gegen Rauters Forderung Einspruch zu erheben. Ihr blieb aber letztlich keine Wahl, da sie die Gesundheit ihrer in Geiselschaft befindlichen Angestellten nicht gefährden konnte. Unter diesem Gesichtspunkt ist die Entrüstung der KPM-Direktion nachvollziehbar, als ihr von der niederländisch-indischen Regierung lapidar erklärt wurde, sie hätte das Sühnegeld doch nicht bezahlen müssen.<sup>225</sup>

Zwei niederländische Reaktionen charakterisieren die Behandlung des Untergangs der Van Imhoff in den fünfziger und sechziger Jahren. Die stark abweisende Konzeptantwort des Mitarbeiters in der juristischen Abteilung des niederländischen Außenministeriums De Kanter zeigte die Empörung über das deutsche Ermittlungsgesuch. De Kanters Antwort hob das Leid hervor, das vielen Niederländern während der Besatzungszeit von Deutschen zugefügt worden war. Sein Konzept setzte sich zwar nicht durch, aber es lenkte die Diskussion im niederländischen Außenministerium ab vom eigentlichen Gegenstand der deutschen Anfrage, dem Gesuch um eine Ermittlung. VARA-Funktionär Rengelink betonte in seiner Ablehnung einen anderen Aspekt. Er begründete die Absetzung der TV-Dokumentation damit, dass die Schuld der Deutschen nicht durch den Inhalt der Sendung geschmälert werden sollte.

---

<sup>225</sup> Vgl. NA, 2.20.35, KPM, Map 2159, *Brief Direktion Batvia (10.6.1947)*

Das eigene Leid und die Schuld der Deutschen dominieren die niederländische Auseinandersetzung mit dem Untergang der Van Imhoff. Dabei kann von einer kritischen Auseinandersetzung im Sinne einer Aufarbeitung des Vorfalls nicht gesprochen werden. Man war zu sehr auf den östlichen Nachbarn und dessen Umgang mit der Schuld fixiert. Die Behandlung der geflohenen Kriegsverbrecher von Breda und die Verjährungsdebatte in der Bundesrepublik lenkten von der eigentlichen Frage ab, die es im Fall Van Imhoff zu beantworten galt, der Frage nach der niederländischen Schuld am Tod der ertrunkenen Deutschen.

Bezeichnenderweise rieten selbst der Hohe Vertreter der Krone Lovink und der Rechtsgelehrte Röling zu einer geheimen Klärung der Schadensersatzforderung der KPM. Beide hatten die Schuld des niederländischen Staats erkannt, Röling hatte in seinem Gutachten sogar von einem Kriegsverbrechen gesprochen. Eine kritische Aufarbeitung wollten beide aber nicht, und die niederländische Regierung teilte diese Meinung. So wurden die generalstaatsanwaltliche Ermittlung einseitig geführt und der Ablauf des Schiffsuntergangs verzerrt. Das falsche Ermittlungsergebnis wurde erst an die Bundesrepublik übermittelt, als die Niederländer die eigene Position in den Generalbereinigungsverhandlungen durch weiteres Verschweigen gefährdet sahen. Auch als in den sechziger Jahren die deutsche und niederländische Presse die Van Imhoff thematisierte, wollte sich die niederländische Regierung der Auseinandersetzung mit dem Fall der Van Imhoff nicht stellen. Im Gegenteil, es gelang mit Hilfe der VARA-Funktionäre eine Dokumentation zu verhindern, die den Forderungen nach einer erneuten Untersuchung des Schiffsuntergangs Nachdruck verliehen hätte. Das Verhalten der VARA-Funktionäre Rengelink und Burger kann ohne weiteres als skandalös bezeichnet werden.<sup>226</sup> Es handelte sich eindeutig um Zensur. Eine der wichtigsten Funktionen der Presse, die Kontrolle der Regierungshandlungen, wurde einem höheren Ziel geopfert: „Der Bestrafung der Deutschen“.<sup>227</sup>

Die niederländische Regierung stellte sich der eigenen Verantwortung für den Tod der deutschen Internierten nicht. Sie hatte bei ihrem Umgang mit der Schiffskatastrophe kein Gespür für die verzweifelte Lage der deutschen Internierten erkennen lassen. Das eigene Leid und die Schuld der Deutschen ließen keinen Raum für Empathie gegenüber den deutschen Opfern der Schiffskatastrophe. Die Aufarbeitung der Schiffskatastrophe

---

<sup>226</sup> Vos spricht in seinem Artikel von einem Medienskandal. Vgl. VOS, „*De Vara*“

<sup>227</sup> „...het straffen van de Duitsers.“, (Eig. Übers.) Zitiert nach *ibidem*, S.13

blieb den Historikern vorbehalten, aber auch diese taten sich mit einer kritischen Bewertung schwer. Van Heekeren gelang es zwar 1967, den Schiffsuntergang gründlich zu rekonstruieren, in seinen Schlussfolgerungen sah er aber keine niederländische Verantwortung oder ein Kriegsverbrechen. Erst Bezemer sah 1986 eine niederländische Verantwortung und Schuld am Tod der internierten Deutschen, sogar den Bruch eines im Krieg gültigen Rechts, Schiffbrüchigen, egal ob Freund oder Feind, Hilfe zu leisten. Den Terminus Kriegsverbrechen meidet er jedoch.

Die Auseinandersetzung um die Bewertung des Falles der Van Imhoff war geprägt durch die geschichtlichen Gegebenheiten des Verhältnisses der ehemals verfeindeten Nachbarstaaten, der Kriegsschuld auf der einen und des Kriegsleids auf der anderen Seite. Die Aufarbeitung der Kriegszeit belastete die Bemühungen der Nachkriegsregierungen um eine Annäherung beider Staaten. Der Aufarbeitungsprozess führte gerade in den fünfziger Jahren zu Irritationen auf der niederländischen Seite über den deutschen Umgang mit der eigenen Schuld. Wielenga weist in diesem Zusammenhang auf eine tiefe politisch-psychologische Kluft hin, die die Niederlande und Deutschland gerade in der Behandlung der Kriegsverbrecher trennte.<sup>228</sup> Diese Kluft erschwerte eine rationale Klärung des Untergangs der Van Imhoff.

Aus heutiger Sicht lässt sich eindeutig feststellen: Die Handlungen Kapitän Hoeksemas und Kapitän Berverlings verstießen gegen internationales Recht. Die niederländische Marine hatte – wie ausführlich dargestellt wurde - Befehle ausgegeben, die im Widerspruch zu geltendem Kriegsrecht standen.

In Würdigung all dieser Sachverhalte muss diese Untersuchung zu dem Schluss kommen, dass die Handlungen einerseits der niederländischen Marine, andererseits aber auch die der beiden Kapitäne eindeutig als Kriegsverbrechen zu bewerten sind.

---

<sup>228</sup> Vgl. F. WIELENGA, „*West-Duitsland*“, S. 469



## **6 Nederlandse samenvatting**

### **6.1 Inleiding**

„De Duitse Titanic“ luidde de titel waarmee het weekblad *der Spiegel* begin 2002 uitkwam. In 1945 was het Duitse schip Wilhelm Gustloff door een Soviet-onderzeeër getorpedeerd. Tijdens de ramp overleden meer dan negenduizend drenkelingen. Het tijdschrift berichtte in verschillende uitvoerige artikelen over de ondergang van het Duitse schip, dat ook onderwerp was van Günter Grass' net verschenen novel „Im Krebsgang“. De nobelprijswinnaar beschreef niet alleen de ramp maar ook de receptie en verwerking van de catastrofe in Duitsland.<sup>229</sup>

De recensies over het boek waren voornamelijk lovend, maar Grass stuitte ook op kritiek, omdat hij beweerde als eerste een gebeurtenis te hebben beschreven, waarbij het *Duitse* leed centraal stond. Maar juist voor de Gustloff-ramp klopte dit niet; het vemeende oorlogsmisdrijf was al voor Grass door historici uitvoerig onderzocht.<sup>230</sup>

De controverse tussen Grass en zijn critici toont aan hoe gevoelig ook tegenwoordig nog aandacht voor het Duitse leed tijdens de Tweede Wereldoorlog ligt. In 1965 stelde *der Spiegel* een vrijwel onbekende scheepsramp aan de kaak. Het ging over het Nederlandse schip Van Imhoff, dat in januari 1942 met ruim vierhonderd geïnterneerde Duitsers aan boord zonk. De Nederlandse bemanning van het schip, evenals ter hulp gezonden geschoten schepen, hadden de Duitsers tijdens de ramp laten verdrinken en dat was duidelijk een oorlogsmisdrijf, aldus het weekblad. Een geplande televisie-documentaire zou bovendien op last van de Nederlandse regering zijn verboden, om de eigen schuld geheim te houden.<sup>231</sup>

Over deze gebeurtenis werd later een roman van de Nederlandse schrijver Gerrit Grobbon gepubliceerd. Hij beschreef daarin de vriendschap tussen een Nederlandse en een Duitse arts in het toenmalige Nederlands-Indië. Die vriendschap eindigt, wanneer de Duitse Wehrmacht op 10 mei 1940 Nederland binnenvalt. De Duitsers

---

<sup>229</sup> Vgl. *Der Spiegel*, 4.2.2002 und G. GRASS, „Im Krebsgang“, Göttingen 2002

<sup>230</sup> De titel van de studie „*The cruellest night*“ maakt al duidelijk, dat de Britse historici ook het leed van de drenkelingen hebben onderzocht. Vgl. C. DOBSON, J. MILLER, R. PAYNE, „*The cruellest night. Germany's Dunkirk and the sinking of the Wilhelm Gustloff*“, London 1979

<sup>231</sup> Vgl. *Der Spiegel*, 20.12.1965 und 7.2.1966;

wordt geïnterneerd, de Nederlander gaat in militaire dienst. Ze komen elkaar vervolgens weer tegen op de Van Imhoff. Als die zinkt, kan de Nederlander zichzelf redden; de Duitser blijft op het schip achter en verdrinkt.

De berichten in het Duitse weekblad en de inhoud van de roman geven in grote lijnen weer, waarover het in deze scriptie gaat. Als eerste wordt de voorgeschiedenis van de ramp bekeken. Een analyse van de rol van de Duitsers in de koloniale samenleving voor en na begin van de bezetting zal de verandering van de relatie tussen de Duitsers en de Nederlanders in Nederlands-Indië aantonen. Veronderstelt wordt, dat de veranderde houding ten opzichte van de Duitsers invloed had op het gebeuren rondom de scheepsramp.

Aan de afloop van de ondergang van de Van Imhoff wordt uitvoerig aandacht besteed. Met name op de handelingen van de gezagsvoerder van de Van Imhoff, de Duitse geïnterneerden en van de kapitein van het ter redding gezonden schip Boelongan wordt nader ingegaan. Met name het gedrag van de twee kapiteins was het uitgangspunt voor de latere beschuldigingen tegen de Nederlandse regering. Vervolgens wordt de weergave en de beoordeling van de ramp door Nederlandse en Duitse regeringsinstanties bekeken. Aan Duitse kant werden tijdens de bezetting acties gevoerd en later, in de jaren vijftig en zestig, beschuldigingen geuit. In Nederland werd als reactie op de beschuldigingen in de jaren vijftig een juridisch onderzoek ingesteld. Toen de kwestie in de jaren zestig opnieuw naar voren kwam, werd de uitzending van een TV-documentaire over de Van Imhoff door de zender verboden. Gevolg van dit verbod waren artikelen in *der Spiegel* en de Nederlandse pers en vragen aan de Nederlandse minister van Defensie door de Eerste en Tweede kamer. De stelling wordt verdedigd, dat de stand van de wederzijdse politieke relaties en denkbeelden over de burens en het buurland de receptie van de scheepsramp hebben beïnvloedt.

Tenslotte wordt een reactie op de beschuldigingen gegeven. Was er sprake van een oorlogsmisdrijf? De term oorlogsmisdrijf is tegenwoordig veel in gebruik en blijft toch meestal een vaag begrip. In deze scriptie wordt van een juridische definitie uitgegaan: „Kriegsverbrechen nennt man alle schwerwiegenden Verletzungen des Kriegsvölkerrechts, ... die von Organen einer kriegführenden Macht ... gegen

Personen oder Sachgüter eines Feindstaates, eines besiegten Landes oder eines zwangsweise besetzten neutralen Gebiets ... begangen werden.“<sup>232</sup>

Over de bezettingstijd en de Duits-Nederlandse betrekkingen bestaan talrijke studies en monografieën. De situatie van de Duitsers in de Nederlandse koloniën wordt in verschillende boeken niettemin vaak maar kort weergegeven. Over de Van Imhoff zelf bestaan twee wetenschappelijke studies, van de hand van de historici C. Van Heekeren en K.W.L.Bezemer. C.Vos schenkt aandacht aan de verboden uitzending van de televisie-documentaire in een bijdrage in het Tijdschrift voor Mediageschiedenis. Een Duitse studie over het voorval bestaat niet. Om dit gebrek aan literatuur te compenseren, werd tijdens het onderzoek voor deze scriptie uitvoerig gebruik gemaakt van archiefmateriaal.

## **6.2 samenvatting**

In de jaren dertig maakten de Duitsers gewoon deel uit van de Nederlands-Indische samenleving. Vele Duitsers werkten op hun eigen plantages of in de goederenhandel. Sommige stonden zelfs in de dienst van de Nederlands-Indische regering of het koloniale leger. Duitse zendelingen werden in de missies door de Nederlands-Indische regering gesteund. Er waren zelfs Duitsers die een relatieve populariteit verwierven zoals Walter Spies.

Vele Duitsers werkten al sinds jaren in de kolonie en waren niet nazi-gezind. Diegenen, die hun nationaal-socialistische overtuiging in het openbaar toonden, ondervonden echter geen grote tegenspraak. Het nationaal-socialisme vormde in deze tijd geen rem voor de maatschappelijke integratie.

Dit veranderde toen de Duitse Wehrmacht op 10 mei Nederland binnenviel. Alle Duitse mannen vanaf zeventien jaar in de kolonie werden geïnterneerd. „Er ontstond een felle haat tegen alles wat Duits was“, aldus Lou de Jong.<sup>233</sup> In de eerste fase van de interneringen werden de Duitsers slecht en overdreven hard behandeld. Pas toen alle geïnterneerden in het kamp Lawé Sigala-gala op Sumatra terecht kwamen

---

<sup>232</sup> Zitiert nach JESCHEK, „Kriegsverbrechen“, in STRUPP/SCHLOCHHAUER (Hrsg.), „Wörterbuch des Völkerrechts Band II“, S. 373

<sup>233</sup> Zitiert nach DE JONG, „Koninkrijk“, S. 529,

veranderde dit. De Nederlandse en de koloniale regering zagen in de vijandelijke burgers en veiligheidsrisico voor de kolonie. Daarom nam men na het begin van de oorlog met Japan het besluit, alle Duitse geïnterneerden naar de Britse kolonie Indië af te voeren.

De laatste groep Duitse geïnterneerden bestond grotendeels uit politiek ongevaarlijke gevangenen, zoals zendelingen, bejaarden, koloniale ambtenaren, joden en zeelieden. Ze kwamen op het KPM-schip Van Imhoff terecht dat op 18 januari 1942 uit Sibolga op Sumatra vertrok. Gezagsvoerder Hoeksema had de Nederlandse marine van tevoren gewaarschuwd, dat er niet voldoende reddingsmiddelen voor alle passagiers aan boord waren. Als antwoord kreeg hij enkel het bevel alle Duitsers mee te nemen.<sup>234</sup> Op 19 januari werd het schip door een Japans vliegtuig aangevallen. Een bom beschadigde de Van Imhoff zodanig, dat het schip begon te zinken. Kapitein Hoeksema en de bemanning verlieten het schip in de reddingboten. De Duitsers wisten zich uit hun gevangenissen te bevrijden en velen sprongen in het water om de reddingboten te bereiken. Een Duitser werd door een Nederlandse soldaat in zijn pols geschoten, waarna hij in een van de boten werd opgenomen. De Nederlanders lieten de rest van de drenkelingen achter, hoewel er nog plaats voor enkele drenkelingen in de boten over was. Rond zeventig Duitsers wisten zich in een achtergebleven reddingsboot, een kleine werkboot en enkele vlotten te redden. De groep in de werkboot voer samen met de vlotten weg, de groep in de overvolle reddingboot was al eerder van het zinkende schip vertrokken.

Beide groepen ontmoetten de volgende dag het KPM-schip Boelogan. Gezagsvoerder Berverling informeerde bij beide, of er ook Nederlanders onder hen waren. Het schip had de opdracht eerst de Nederlandse bemanning en vervolgens de betrouwbare elementen onder de Duitsers te redden. De rest moest men beletten land te bereiken.<sup>235</sup> Ook een ander schip en een marinevliegtuig hadden bevelen gekregen waarbij de redding van Nederlanders prioriteit had. Dit toont duidelijk aan hoe zeer

---

<sup>234</sup> Vgl. NA, 2.10.54, Ministerie van Overzeese Gebiedsdelen, Map 9486, *Schiffserklärung Kapitän Hoeksema (4.2.1942)* sowie über Marinebefehle BuZa, DEU, GS 1955 - 1964, Map 236 Nederland SS. Van Imhoff, *Abschrift im Anhang Brief Justizminister an Außenminister (22.9.1956)*

<sup>235</sup> „Erst de bemanning van het s.s. Van Imhoff oppikken, d.i. europeesche en inlandsche scheepsbemanning benevens de militairen die voor bewaking aan boord waren. Daarna op aanwijzing van den militairen commandant betrouwbare elementen onder de Duitse geïnterneerden (die met s.s. Van Imhoff werden vervoerd) aan bord nemen. Overige Duitschers beletten te landen.“ Zitiert nach *Bericht Kapitän Berverling (6.2. 1948)* in NA, 2.20.35, KPM, Map 2159,

men het gevaar van de Duitsers overschatte. Men zag hen slechts als vijandelijke burgers, die een bedreiging vormden. Van de achtergelaten Duitsers lukte het de mensen in de boten het eiland Nias te bereiken, terwijl de mensen in de vloten verdronken.

Het Derde Rijk misbruikte de scheepsramp voor zijn eigen doelen. Nadat enkele getuigenissen van Duitse overlevenden werden gehoord, publiceerde het Auswärtige Amt in Duitse en Nederlandse kranten eenzijdige artikelen over de scheepsramp. Door het verzwijgen van enkele feiten wekte men de indruk, dat de Nederlanders de Duitsers hadden vermoord. Men gaf de vijandelijke gevluchte Nederlandse regering te Londen de schuld. Deze berichten maakten deel uit van de Duitse propaganda, die ten doel had de regering in ballingschap in diskrediet te brengen. Bovendien legden de bezettingsautoriteiten de scheepvaartmaatschappij KPM een zoengeld van vier miljoen gulden op en namen ze personeel als gijzelaars. De KPM kon niks anders doen dan de boete te betalen. Zo raakte de weergave en beoordeling van de scheepsramp door de vijandelijke verhouding tussen het Derde Rijk en de Nederlandse regering vertekend.

Na de oorlog probeerde de KPM het zoengeld van de Nederlands-Indische en de Nederlandse regering terug te eisen, omdat men deze eigenlijk verantwoordelijk achtte. De Hoge Vertegenwoordiger van de Kroon in de Kolonie Lovink zag in 1949, nadat hij zich over de ramp geïnformeerd had, een duidelijke schuld van de Nederlandse autoriteiten. „Het odium van het gebeurde – nog doorgelaten, dat de betrokken schepen door het Land waren gevorderd en de kapiteins deswege in tijdelijke Landsdienst waren gesteld – rust dan ook m.i. op de Overheid en het zou niet bilijk zijn de K.P.M. hiervoor te doen boeten.“<sup>236</sup> Desondanks wees de Nederlandse minister van Financiën Liefstinck in 1952 de aanvrag van de KPM af. De scheepvaartmaatschappij schakelde daarop de bekende rechtshoogleraar Röling in. In een concept verklaarde hij, dat met name de actie van de Boelogan een oorlogsmisdrijf was en dat ook kapitein Hoeksema tegen internationale wetten had gehandeld. De schuld zag hij, net als Lovink bij de Nederlandse staat. In het geheim

---

<sup>236</sup> Zitiert nach *Brief Lovink an Götzen (16.11. 1949)* in NA, 2.10.54, Ministerie van Overzeese Gebiedsdelen, Map 9486,

stond de regering daarop de KPM in 1954 twee miljoen gulden vennootschapsbelasting toe. De Nederlandse regering erkende daarmee de verantwoordelijkheid, maar wilde deze geheim houden.

In de jaren vijftig werd de kwestie-Van Imhoff ook door het bilaterale parket behandeld. Het revanchistische Interessenverband der Vertriebenen Hollanddeutschen had bij het Auswärtige Amt een verzoek om uitlevering ingediend, dat men op het Duitse ministerie in eerste instantie wilde afwijzen. Toen na een juridisch onderzoek bleek, dat er misschien sprake van moord was, richtte het Auswärtige Amt een aanvraag aan de Nederlandse ambassade. Tegen een Duits verzoek om een strafvervolgning tegen kapitein Hoeksema in te stellen stond men op het ministerie van Buitenlandse Zaken afwijzend, vanwege de Duitse omgang met NS-oorlogsmisdadigers en met name de zogenaamde “Zeven van Breda”. Minister van Justitie Oudenhoven deelde deze bezwaren en het onderzoek van de procureur-generaal werd doorgevoerd, om de onschuld van de kapitein te bewijzen. Het rapport dat de procureur-generaal in 1956 uitbracht vertekende de ramp danig. Er werd beweerd, dat de Duitsers zichzelf hadden kunnen redden en door hun opstandige karakter een gevaar voor de bemanning van de Van Imhoff hadden gevormd. Kapitein Hoeksema viel daarentegen niets te verwijten. Pas in 1959 gaf het ministerie van Buitenlandse Zaken een antwoord waarin men het Duitse verzoek afwees en de conclusies van het juridisch onderzoek overnam. Men vreesde in Den Haag, dat de Duitse onderhandelaar Lahr in de bespreking van de *Generalbereinigung* op de Van Imhoff terug zou komen. Het *Auswärtige Amt* zag wel enige zwakke punten in de Nederlandse antwoord, maar accepteerde het om de bilaterale relatie niet aan te tasten.

In 1965 trok de Van Imhoff de aandacht van *Achter het nieuws*-chefredacteur Wigbold, die de journalist Verkijk opdroeg een documentaire over de ramp te maken. Hoewel hij van officiële kant geen medewerking kreeg, lukte het hem wel een film samen te stellen, waarin Duitse en Nederlandse getuigen zware beschuldigingen tegen de gezagvoerders Hoeksema en Berverling en tegen de marineorders uitten. Het ministerie van Defensie vreesde dat deze uitzending een soort tribunaal zou worden en ook invloed op het verjaringsdebat in Duitsland kon

hebben. Daarom intervenueerde staatssecretaris Van Es bij de VARA-leiding. TV-secretaris Rengelink van de VARA verbood daarop de uitzending, wat tot een felle discussie tussen hem en Wigbold leidde. Verkijk publiceerde de essentie van de documentaire in *het Parool*, wat *der Spiegel* in december 1965 grotendeels overnam. Daarbij sprak het van een oorlogsmisdrijf, dat in de doofpot werd gestoken. De beschuldigingen van het Duitse weekblad werden in de Nederlandse pers herhaald. PSP-fractievoorzitter Lankorst nam dit als aanleiding om de minister van Defensie De Jong schriftelijke vragen in de Tweede Kamer te stellen. De minister beroepte zich op het standpunt van het juridisch onderzoek uit 1956 en legde de nadruk op de reddingsacties die volgens hem voor de Duitsers waren ingesteld. In de Eerste Kamer werden hem eveneens kritische vragen over de Van Imhoff gesteld. De minister stelde daarop een wetenschappelijk onderzoek in uitzicht en beloofde alle officiële documenten bij het RIOD te verzamelen. Het lukte hem, bijgestaan door VARA-voorzitter een kamerlid Burger, de critici gerust te stellen. In de Kamers en de pers kwam men niet meer op de Van Imhoff terug.

Ook in de jaren zestig werd het gebeuren door de Nederlandse regering verkeerd weergegeven, omdat men bang was voor de Duitse reactie. Het verjaringsdebat werd als schijnargument gebruikt, om een uitgebreid onderzoek naar de ramp en een gedwongen schuldbekentenis te voorkomen. Zowel in de jaren vijftig als in de jaren zestig probeerde de Nederlandse regering de verantwoording voor de ramp van zich af te schuiven. De Duitse omgang met het nationaal-socialistische verleden werd als beweegreden aangevoerd, om zich niet kritisch met het eigen falen bij de ondergang van de Van Imhoff bezig te houden.

Het beloofde onderzoek werd pas in 1986 door de historicus Bezemer gepubliceerd en de documenten kwamen niet bij het RIOD terecht. Bezemer beschreef de gebeurtenissen rond om de Van Imhoff uitvoerig. Hij bekritiseerde de officiële Nederlandse lezing van de ramp en zag een overteding van internationale wetten. Een oordeel over de vraag of het om een oorlogsmidrijf ging, gaf hij niet. De handelingen van de gezagvoerders en de bevelen van de marine waren in strijd met het oorlogsrecht. De gezagvoerders hadden tegen hun humanitaire verplichting de schipbreukelingen niet gered. Met name kapitein Berverling had de aan hem verstrekte order moeten negeren. De rechtsgeleerde Röling had Berverlings

Der Untergang der „Van Imhoff“ – ein Kriegsverbrechen?  
Darstellung und Bewertung eines in den Niederlanden und Deutschland umstrittenen Schiffsuntergangs im Zweiten Weltkrieg

handelingen en de bevelen van de marine terecht als oorlogsmisdrijf gekarakteriseerd.



## **7. Literatur- und Quellenangaben**

### **Archive**

Außenministerium, Den Haag (BuZa)

- Departement Europa (DEU) Geheime Stukken 1955 - 1964
- Archiv Botschaft Bonn Geheime Stukken 1955 – 1964

Bundesgerichtshof, Karlsruhe (BGH)

- Aktenbestand 4 ARs 18/53

Institut für maritime Geschichte, Den Haag (IMH)

- Collectie Bezemer

Niederländisches Institut für Bild und Ton, Hilversum (IBG)

- VARA-Collectie

Niederländisches Institut für Kriegsdokumentation, Amsterdam (NIOD)

- Indische Collectie

Niederländisches Nationalarchiv, Den Haag (NA)

- 2.10.45 Ministerie van Koloniën te Londen
- 2.10.54 Ministerie van Overzeese Gebiedsdelen
- 2.20.35 KPM-Archiv

Nordrhein-Westfälisches Hauptstaatsarchiv, Düsseldorf (NWH)

- Aktenbestand NW 377

Politisches Archiv des Auswärtigen Amts, Berlin (PA)

- Aktenbestand B 83
- Aktenbestand R 41848
- Aktenbestand R 41849
- Aktenbestand R 127584
- Aktenbestand R 127586
- Aktenbestand R 127587

## Literatur

BAKKER, H. T., „De K.P.M. in oorlogstijd. Een overzicht van de verrichtingen van de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij en haar personeel gedurende de Wereldoorlog 1939 – 1945“, Amsterdam 1950

BARNOUW, G., DE KEIZER, M., VAN DER STROOM, G., „1940 -1945: Onverwerkt verleden? Lezingen van het symposium georganiseerd door het Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie, 7 en 8 mei 1985“, Utrecht 1985

BEETS, N., „De verre oorlog. Lot en levensloop van krijgsgevangenen onder de Japanner“, Meppel 1982<sup>3</sup>

BELINFANTE, A.D., „In plaats van Bijltjesdag. De Geschiedenis van de Bijzondere Rechtspleging na de Tweede Wereldoorlog“, Assen 1978

BERBER, F., „Völkerrecht Dokumentensammlung Band I Friedensrecht“, München u. Berlin, 1967

BERBER, F., „Völkerrecht Dokumentensammlung Band II Konfliktrecht“, München u. Berlin, 1967

BEZEMER, K.W.L., „Geschiedenis van de Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog“, Amsterdam 1986

BINGEN, E., „Indië verloren – Nederland en het ontstaan van de Tweede Wereldoorlog in Azië“, Amsterdam 1999

BLOM, J.C.H., „De gijzelaars van St. Michielsgestel en Haaren. Het dubbele gezicht van hun geschiedenis“, Amsterdam 1992,

BOSSENBROEK, M.P., „Volk voor Indië – De werving van Europese militairen voor de Nederlandse koloniale dienst 1814 – 1909“, Amsterdam 1992

DAALDER, H., „De Tweede Wereldoorlog en de binnenlandse politiek“, in BARNOUW, G., DE KEIZER, M., VAN DER STROOM, G., „1940 -1945: Onverwerkt verleden? Lezingen van het symposium georganiseerd door het Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie, 7 en 8 mei 1985“, Utrecht 1985

DE JONG, L., „Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog - Deel 11a“, 's Gravenhage 1984

DE KEIZER, M. (Red.), „Onrecht. Oorlog en rechtvaardigheid in de twintigste eeuw“, Jaarboek van het NIOD<sup>12</sup>, Zutphen 2001

DE KEIZER, M., „Razzia in Putten. Verbrechen der Wehrmacht in einem kleinen niederländischen Dorf“, Köln 2001

DIETRICH, H., „Der deutsche Export nach China, Britisch Indien, Niederländisch-Indien“, Emsdetten 1935

DIETRICH, S., „Kolonialismus und Mission auf Flores (ca. 1900 -1942)“, Hohenschäftlarn 1989,

DOBSON, C., MILLER, J., PAYNE, R., „The cruellest night. Germany's Dunkirk and the sinking of the Wilhelm Gustloff“, London 1979

DROOGLEVER, P.J., „De Vaderlandsche Club 1929 –1942. Totoks en de Indische Politiek“, Utrecht 1980

FENNEMA, M. „Hans Max Hirschfeld. Secretaris-generaal van een onthoofd ministerie (1940 -1945)“, in DE KEIZER, M. (Red.), „Onrecht. Oorlog en rechtvaardigheid in de twintigste eeuw“, Jaarboek van het NIOD<sup>12</sup>, Zutphen 2001

GRASS, G., „Im Krebsgang“, Göttingen 2002

GROBBEN, G., „De Van Imhoff“, Amsterdam 1997

HELMBERGER, P., „Der Versuch einer Generalbereinigung. Die Verhandlungen zwischen den Niederlanden und der Bundesrepublik um den Ausgleichsvertrag vom 8. April 1960“ in LADEMACHER, H./ GEERAEDTS, L. (Hrsg.), „Zentrum für Niederlande-Studien. Jahrbuch 4“, Münster 1994

HERDE, P., „Pearl Harbour, 7. Dezember 1941. Der Ausbruch des Krieges zwischen Japan und den Vereinigten Staaten und die Ausweitung des europäischen Krieges zum Zweiten Weltkrieg“, Darmstadt 1980,

HESS, J.C. / SCHISSLER, H. (Hrsg.), „Nachbarn zwischen Nähe und Distanz. Deutschland und die Niederlande“, Frankfurt a.M. 1988

HINZ, J., „Das Kriegsgefangenenrecht. Unter besonderer Berücksichtigung seiner Entwicklung durch das Genfer Abkommen vom 12. August 1949“, Berlin u. Frankfurt a. M., 1955

HIRSCHFELD, G. „Fremdherrschaft und Kollaboration. Die Niederlande unter deutscher Besatzung 1940 – 1945“, Stuttgart 1984

IPSEN, K., „Völkerrecht“, München 1999

JESCHEK, H.H., „Kriegsverbrechen“, in STRUPP, K./ SCHLOCHHAUER, H.-J. (Hrsg.), „Wörterbuch des Völkerrechts Band II“, Berlin 1960

KERSTEN, A.E., „Londen, Washington, Batavia“, in Teilter, G. (Hrsg.), „De val van Nederlands-Indië“, Dieren, 1982,

KIMMINICH, O., „Schutz der Menschen in bewaffneten Konflikten. Zur Fortentwicklung des humanitären Völkerrechts“, München, 1979

KLEMMANN, H.A.M., Nederland 1938 – 1948. Economie en samenleving in jaren van oorlog en bezetting“, Amsterdam 2002,

LADEMACHER, H., „Zwei ungleiche Nachbarn. Wege und Wandlungen der deutsch-niederländischen Beziehungen im 19. und 20. Jahrhundert“, Darmstadt 1990

LADEMACHER, H., „Die Niederlande. Politische Kultur zwischen Individualität und Anpassung“, Frankfurt a.M./Berlin, 1993

REICHEL, P., „Vergangenheitsbewältigung in Deutschland. Die Auseinandersetzung mit der NS-Diktatur von 1945 bis heute“, München 2001

RHODIUS, H., „Schönheit und Reichtum des Lebens. Walter Spies, Maler und Musiker auf Bali, 1895 – 1942“, Den Haag 1964

SCHNEIDER, P. „Haager Friedenskonferenzen von 1899 und 1907“ in STRUPP, K. /SCHLOCHHAUER, H.-J. (Hrsg.), „Wörterbuch des Völkerrechts Band I“, Berlin 1960

SCHWÄGERL, A., „Das Auslandsdeutschtum im niederländischen Kolonialbereich“, Weimar 1937

SEEMANN, H., „Vorwort. Zeitgeschichte mit ihren Verstrickungen und Verwicklungen“ in SIEBERT, R., „Deutsche Spuren in Indonesien. Zehn Lebensläufe in bewegten Zeiten“, Bad Honnef 2002

SIEBERT, R., „Deutsche Spuren in Indonesien. Zehn Lebensläufe in bewegten Zeiten“, Bad Honnef 2002

TEITLER, G., „Het KNIL en de Indische defensie“, in TEITLER, G. (Hrsg.), „De val van Nederlands-Indië“, Dieren, 1982,

VAN DEN DOEL, H.W., „Het rijk van Insulinde. Opkomst en ondergang van een Nederlandse kolonie“, Amsterdam 1996

VAN DEN DOEL, W., „Das kleine Land mit dem großen Imperium“ in WIELENGA, F./ TAUTE, I. (Hrsg.), „Länderbericht Niederlande. Geschichte – Wirtschaft - Gesellschaft“, Bonn 2004,

VAN HEEKEREN, C. „Batavia seint: Berlijn. De geschiedenis van de Indische Duitsers in Nederlandse gevangenschap“, 's Gravenhage 1983<sup>2</sup>

VAN LIMBURG STIRUM, S.J. GRAAF, „Varen in oorlogstijd. De lotgevallen van de Nederlandsche Koopvaardij in den Tweeden Wereldoorlog“, Amsterdam 1947,

VAN TRESLONG PRINS, B. „Die Deutschen in Niederländisch-Indien. Vortrag, gehalten in der Ortsgruppe Batavia am 30. Sept. 1935“, Tokio 1937

VAN VREE, F., „In de schaduw van Auschwitz. Herinneringen, beelden, geschiedenis“, Groningen 1995

VERKIJK, D., „Van pantservuist tot pantservest Zestig jaar (on)journalistieke ervaringen“, Nieuwegein 1997

VON DER DUNK, H.W. „Sprekend over identiteit en geschiedenis“, Utrecht/Amsterdam 1992

VON DER DUNK, H.W., „Twee burens, twee culturen. Opstellen over Nederland en Duitsland“, Amsterdam 1994,

VON MÜNCHING, L.L., „De Nederlandse Koopvaardijvloot in de Tweede Wereldoorlog. De lotgevallen van Nederlandse koopvaardij schepen en hun bemanning“, Bussum 1978

VOS, C., „Televisie en bezetting Een onderzoek naar de documentaire verbeelding van de Tweede Wereldoorlog in Nederland“, Hilversum, 1995

VOS, C. „De Vara, de oorlog en de doofpot. Waarom de Van Imhoff-affaire nooit het televisiescherm heeft gehaald“, in Tijdschrift voor Mediageschiedenis, Jahrgang 2, Ausgabe 1, Amsterdam 1999,

VOSS, E. „Walter Spies. Ein Leben für die Balinesische Kunst“ in WESSEL, I. (Hrsg.), „Indonesien am Ende des 20. Jahrhunderts. Analysen zu 50 Jahren unabhängiger Entwicklung“, Hamburg 1996

WESSEL, I. (Hrsg.), „Indonesien am Ende des 20. Jahrhunderts. Analysen zu 50 Jahren unabhängiger Entwicklung“, Hamburg 1996

WIELENGA, F., „West-Duitsland: partner uit noodzaak Nederland en de Bondsrepubliek 1949 – 1955“, Utrecht 1989,

WIELENGA, F., „Vom Feind zum Partner. Die Niederlande und Deutschland seit 1945“, Münster 2000,

WIELENGA, F. / TAUTE, I. (Hrsg.), „Länderbericht Niederlande. Geschichte – Wirtschaft - Gesellschaft“, Bonn 2004,

YOSHIDA, T., „Victors' Justice or a Victory for Justice? An Historical Analysis of the Tokyo War Crimes Trial“, in M. DE KEIZER (Red.), „Onrecht. Oorlog en rechtvaardigheid in de twintigste eeuw“, Jaarboek van het NIOD<sup>12</sup>, Zutphen 2001

ZWAAN, J. „De NSB in Indië“, in: ZWAAN, J. (Hrsg.), „De zwarte kameraden. Een geïllustreerde geschiedenis van de N.S.B.“, Weesp 1984

ZWAAN J. (Hrsg.), „De zwarte kameraden. Een geïllustreerde geschiedenis van de N.S.B.“, Weesp 1984

ZWITZER, H.L., „Verwickelingen rondom de capitulatie van het Koninklijk Nederlandsch-Indisch Leger in maart 1942“, in Teilter, G. (Hrsg.), „De val van Nederlands-Indië“, Dieren, 1982,

### **Periodika**

Algemeen Handelsblad

Berliner Börsen-Zeitung

Binnenhof

De Gooi en Eemlander

Der Spiegel

Deutsches Jahrbuch für Niederländisch-Indien

De Volkskrant

Frankfurter Allgemeine Zeitung

Hamburger Fremdenblatt

Heimatfreund

Het Parool

Nieuwe Haagse Courant

Nieuwe Post

Nieuwe Rotterdamse Courant

Norddeutsche Zeitung

Tijdschrift voor Mediageschiedenis

Weerzien met Indië

Welt am Sonntag

Völkischer Beobachter

Vrij Nederland

**Veröffentlichte Quellen/Interviews**

Verslag van de Handelingen van de Staten-Generaal. Eerste Kamer 1965 – 1966, 's Gravenhage 1966

Verslag van de Handelingen van de Staten-Generaal. Tweede Kamer 1965 – 1966“, 's Gravenhage 1966

Interview mit Dick Verkijk (Haarlem 28.10.2003)

Gespräch mit Harald Fühner (Münster 17.2.2004)

## **8. Schlusserklärung**

Ich versichere, dass ich die Diplomarbeit selbständig verfasst habe und noch nicht im Rahmen eines anderen Prüfungsverfahrens vorgelegt habe. Ich habe keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt. Alle Stellen der Arbeit, die anderen Werken dem Wortlaut oder Sinn nach entnommen wurden, habe ich in jedem Fall unter Angabe der Quelle als Entlehnung kenntlich gemacht. Das gleiche gilt auch für die beigegebenen Zeichnungen, Kartenskizzen und Darstellungen.

Münster, den 21. April 2004