

KRIEGSVERBRECHEN

VAN-IMHOFF-UNTERGANG

Das Totenschiff

Viermal flog der japanische Bomber den holländischen Frachter vergeblich an: Beim ersten Anflug verfehlte die Bombe die „van Imhoff“ um 100 Meter. Die zweite Bombe zerriß 20 Meter neben dem Schiff den Spiegel der teertränen See. Auf dieselbe Distanz klatschten auch die dritte und vierte in den Indischen Ozean.

Die fünfte Bombe setzten die Japaner etwa 20 Zentimeter neben die Bordwand des 2980 Bruttoregistertonnen großen Südsee-Fahrers der Amsterdamer „Koninklijke Paketvaart Maatschappij“ (K.P.M.). Sie explodierte im Wasser und zerfetzte die Backbordseite des Vorschiffes.

(hinter den Nachrichten) bringen wollten, wurde Vara-Chef Jan Rengelink ins Haager Verteidigungsministerium bestellt. Er kehrte zurück mit der Erkenntnis, es sei „nicht unsere Sache, diese Fehler der Holländer zu enthüllen“. Die „van Imhoff“-Sendung wurde vom Programm abgesetzt.

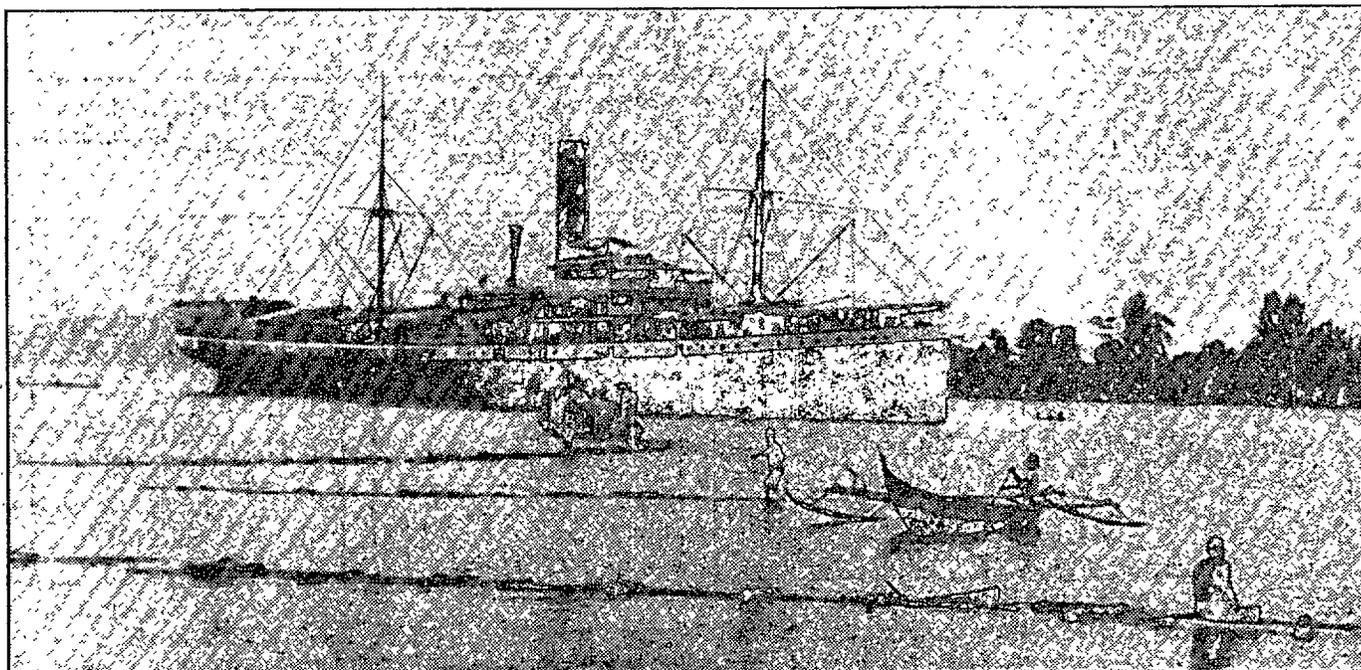
Was Rengelink als Fehler umschrieb und was die Holländer nicht wissen sollten, steht nunmehr fest: Die Holländer haben die Deutschen im Januar 1942 mit Absicht und ohne zwingenden Grund im Indischen Ozean ersaufen lassen.

Mit dem Ziel-Colombo auf Ceylon hatte die „van Imhoff“ am Abend des 18. Januar 1942 den Hafen Sibolga auf der heute indonesischen, damals zu Niederländisch-Indien gehörenden Insel Sumatra verlassen. Täglich rechneten die holländischen Kolonialherren mit einer Invasion japanischer Truppen auf Sumatra. „van Imhoff“-Kapitän Hoeksema sollte deshalb 478 deutsche Inge-

„Das Rettungsmaterial war ganz und gar unzulänglich“, meint heute der ehemalige Kolonialsoldat Jan van de Ende, einer der Deutschen-Bewacher von damals.

In den Booten hätten bei einem Schiffbruch bestenfalls wenig mehr als 50 Prozent der „van Imhoff“-Leute einen Platz gefunden. Die Bambusflöße waren weder fortzubewegen noch mit Proviant und Trinkwasservorräten ausgerüstet. Die Schwimmwesten, die als einziges Rettungsgerät in ausreichender Zahl vorhanden waren (650), boten Schiffbrüchigen lediglich eine auf wenige Stunden befristete Überlebenschance.

Ein Befehl niederländischer Kriegsmarine-Dienststellen auf Sumatra hatte Kapitän Hoeksema wie auch die Schiffsführer anderer überbelegter Evakuierungsdampfer jedoch der Sorge entzogen, Überlegungen über das Mißverhältnis zwischen Kopffzahl und Rettungsbaukapazität anstellen zu müssen.



Holländischer Frachter „van Imhoff“: „Befehl — keine Deutschen retten“

„Es war, als würde das Schiff aufgenommen und zur Seite gesetzt, während eine große Wassersäule über die Brücke kam“, gab „van Imhoff“-Kapitän H. J. Hoeksema später über den Treffer zu Protokoll, der seinen Dampfer am 19. Januar 1942 gegen 10.30 Uhr — 110 Seemeilen von Sumatra entfernt — so schwer angeschlagen hatte, daß er sechs Stunden später, fast senkrecht über den Bug, im Meer versank.

588 Menschen waren am 19. Januar 1942 an Bord der „van Imhoff“ gewesen — 478 Deutsche und 110 Niederländer. Beim und nach dem Untergang kamen ums Leben: 412 Deutsche, kein Niederländer.

23 Jahre danach wollte ein Team der sozialistischen holländischen Rundfunk- und Fernsehanstalt „Vara“ seinen Landsleuten dieses merkwürdige Zahlenverhältnis erklären. Es blieb beim Versuch.

Denn kurz vor dem Sendetermin eines Dokumentarstreifens mit Interviews von „van Imhoff“-Überlebenden, den die Fernsehleute letztes Frühjahr für das TV-Magazin „Achter het nieuws“

nieure, Pflanze, Kaufleute und Missionare, die 1940 — als die Deutschen ins holländische Mutterland einmarschierten — in Internierungslager gesperrt worden waren, ins sichere Britisch-Indien evakuieren.

Bewacht von Soldaten der niederländischen Kolonialarmee hockten 367 der deutschen Zwangspassagiere in Gruppen zu je etwa 30 Mann im Zwischendeck des Frachters in knapp einen Meter hohen Stacheldrahtkäfigen. Für weitere 111 Internierte war auf dem Achterdeck ein Drahtverschlag zusammengezimmert worden.

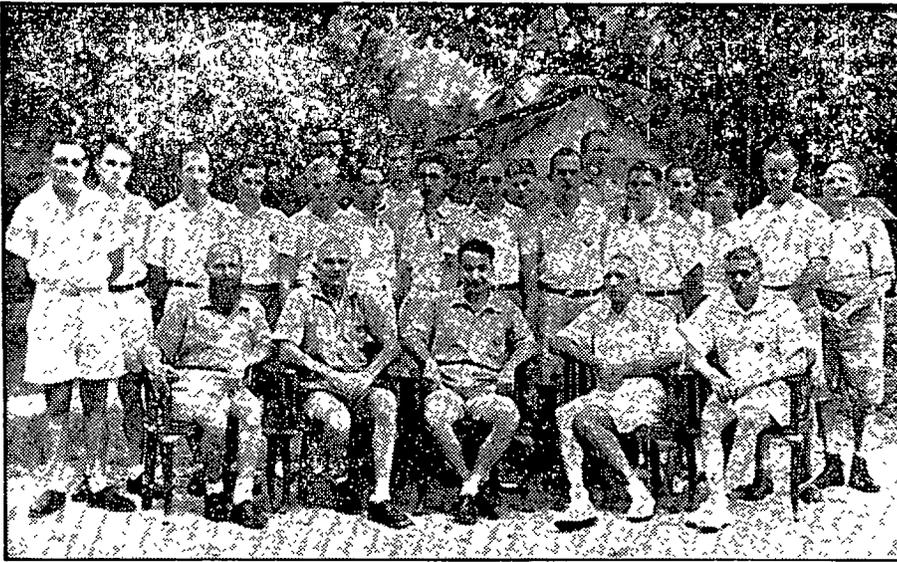
Für insgesamt 588 Menschen — die 478 deutschen Zivilisten, 62 Kolonialsoldaten sowie 48 Besatzungsmitglieder — hatte der K.P.M.-Dampfer an Rettungsgeräten an Bord: sechs große Boote, darunter eines mit Motorantrieb (mit einem Fassungsvermögen von je maximal 50 Personen), ein sogenanntes Arbeitsboot (für höchstens 14 Mann), ein halbes Dutzend Rettungsflöße aus Bambusrohr und Schwimmwesten.

Deutsche Schiffbrüchige, so lautete die Anweisung, brauchten nicht gerettet zu werden.

Zweimal wurde diese Anweisung, die Kapitän a. D. Abraham Vromans vom holländischen Kriegsdokumentationsarchiv in Amsterdam heute mit „Haßgefühlen“ der Kolonial-Holländer gegenüber den in ihr Mutterland eingefallenen Deutschen erklärt, im Januar 1942 buchstabengetreu befolgt:

Laut Logbuch lief die „van Imhoff“ mit neun Knoten Zickzack-Kurs, als der Ausguck im Mastkorb am 19. Januar um 9.52 Uhr ein „Vliegtuig“ meldete. Der Bomber mit dem japanischen roten Sonnenball an Rumpf und Tragflächen flog in etwa 600 Meter Höhe. Dann stieß er bis auf etwa 150 Meter auf den unbewaffneten Holländer herunter und belegte ihn mit Bomben und MG-F Feuer.

Die Besatzung suchte auf den Decksplanken Schutz. Der heute in Stuttgart lebende Missionar Gottlob Weiler, damals einer der Eingesperrten im Drahtkäfig, predigte seinen Mitgefangenen:



„Van Imhoff“-Überlebende auf Nias*: 412 kamen um

„Nichts Gott vorschreiben, sondern festhalten an ihm durch dick und dünn.“

Der Luftangriff dauerte eine halbe Stunde. Als der Japaner endgültig abdrehte, war der Holländer manövrierunfähig. Der vordere Laderaum I lief voll. Das Schott zum Laderaum II brach, und alsbald schwappte dort ebenfalls Seewasser. Dann floß auch in den Maschinenraum mehr Wasser hinein, als Lenzpumpen herausdrücken konnten.

Mittags befahl Kapitän Hoeksema, die Boote klarzumachen. Seine Leute brachten das Motorrettungsboot und vier Ruderrettungsboote — das fünfte verklemmte sich beim Wegfahren in den Davits — zu Wasser und bemannten jedes der für maximal 50 Schiffbrüchige ausgelegten Boote mit 22 Personen.

Kolonialsoldat a. D. van de Ende wundert sich noch heute: „Ich hatte immer geglaubt, der Kapitän eines sinkenden Schiffes habe als letzter von Bord zu gehen.“ Denn auf der „van Imhoff“ vollzog sich dieser Vorgang in umgekehrter Reihenfolge: Zunächst kletterten Kapitän und Mannschaft in die Boote, dann folgten die Wachsoldaten. Als letzter ging ein Feldwebel der Kolonialarmee von Bord. Er hatte den eingesperrten Deutschen zuvor noch die Schlüssel ihrer Verschlüsse in die Drahtkäfige gereicht.

Auf Ostkurs Richtung Sumatra gehend, zog das Motorrettungsboot die vier Ruderrettungsboote vom „van Imhoff“-Wrack frei. Letzte Warnung der ablegenden Holländer an die Deutschen: Wer den Booten nachzuspringen versuche, werde erschossen.

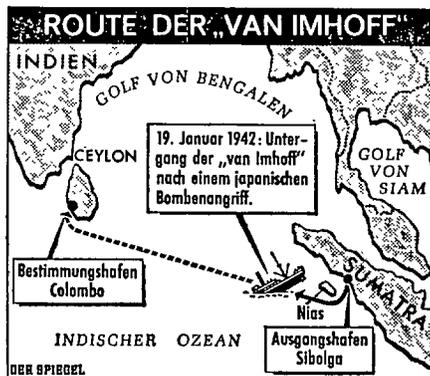
Der Deutsche Stephan Walkowiak sprang dennoch. Er wurde durch einen Pistolenschuß am Handgelenk verletzt, aber schließlich doch von den Holländern in ein Boot gezogen. Mit ihnen erreichte er anderntags das Sumatra vorgelagerte Eiland Pulu Simu.

Die auf dem Wrack zurückgelassenen Deutschen machten nach zwei Stunden das in den Davits hängengebliebene sechste Rettungsboot flott. 53 von ihnen fanden darin Platz. 14 Deutsche hatten sich in das kleine Arbeitsboot gerettet und 134 auf sechs Bambusflöße, als die „van Imhoff“ gegen 16.50 über den Bug wegsackte und mit 276 Deutschen im Indischen Ozean versank.

* Zweiter von links, sitzend: der Bielefelder Kaufmann Albert Vehring.

Die Überlebenden gingen ebenfalls auf Ostkurs. Voran fuhr das Rettungsboot, von seinen Insassen mit Händen und Brettern fortbewegt: Die Bootsriemen wie auch der übliche Notproviand waren aus dem Boot verschwunden, seit es die Holländer in den Davits hatten hängenlassen. Dem großen Boot folgte das kleine Arbeitsboot mit den sechs Flößen im Schlepp. Vier davon gingen in der folgenden Nacht verloren. Sie wurden nie wieder gesichtet.

Für den Rest des Konvois schien sich die durchruderte Nacht jedoch gelohnt zu haben: Am Vormittag des 20. Januar wurde er von einem „Catalina“-Flugboot der niederländischen Marine ausgemacht. Der Pilot machte die Schiff-



brüchigen mit Handzeichen auf eine im Norden am Horizont stehende Rauchfahne aufmerksam.

Wenig später erreichte der dazugehörige Dampfer das große Rettungsboot auf Megaphon-Rufweite. Es war die „Boelongan“, ein ebenfalls unter K.P.M.-Flagge fahrendes Schwesterschiff der „van Imhoff“, geführt von Kapitän M. L. Berveling, heute Pensionär in Vlaardingen bei Rotterdam.

Berveling fragte durchs Megaphon, ob Holländer im Boot seien. Die Schiffbrüchigen: „Nein, wir sind Deutsche.“

Berveling vernahm es, ließ abdrehen und nunmehr auf die in mehr als ein Kilometer Entfernung treibenden Bambusflöße und das Arbeitsboot zuhalten.

Der Klavierbaumeister Wilhelm Schweikert aus dem württembergischen Spaichingen schrieb seinen Angehörigen später über die Begegnung mit Kapitän Berveling: „Unsere Bitte um Essen und

Wasser ließ diesen Ehrenmann vollkommen kalt... Aber noch hofften wir, daß dieses Schiff uns auf dem Rückweg mitnehmen würde.“

Die „Boelongan“ kam nie zurück. Beim Arbeitsboot und den Flößen wiederholte sich der Dialog zwischen Kapitän und Schiffbrüchigen. Als Berveling auch hier keine Landsleute vorfand, ließ er die Jakobsleiter, die sein Dritter Steueremann Cornelis Tjebbes bereits an der Bordwand herabgelassen hatte, wieder einholen und dampfte mit der „Boelongan“ endgültig davon. Tjebbes zum SPIEGEL: „Berveling erklärte mir später, es habe ein Befehl des Kriegsmarine-Kommandanten in Sibolga vorgelegen, keine Deutschen zu retten.“

Noch am selben Nachmittag löste sich der Konvoi der Überlebenden auf. Die 14 Mann im Arbeitsboot warfen die hinderlichen Bambusflöße los, um in Richtung Land zu pullen und Hilfe zu holen. Das schwerfälligere große Rettungsboot nahm ebenfalls allein Kurs auf Sumatra.

Die Floßbesatzungen blieben verschollen. Arbeits- und Rettungsboot dagegen erreichten nach drei Tagen und drei Nächten die Insel Nias vor Sumatra. Bei der Landung gab es noch einmal zwei Tote: Ein gehbehinderter Insasse des Rettungsbootes ertrank in der Brandung; ein 74-jähriger erhängte sich am Strand an einem Baum.

Da die holländischen Beteiligten des „van Imhoff“-Abenteuers dienstlich zum Schweigen vergattert worden waren — Bewacher van de Ende heute: „Nachher bekamen wir den offiziellen Befehl, über die ganze Geschichte zu schweigen“ — sind denn auch die amtlichen Dokumente über den „van Imhoff“-Untergang und das Schicksal der deutschen Internierten ebenso spärlich wie unvollständig:

- ▷ In einer Erklärung, die „van Imhoff“-Kapitän Hoeksema, sein Chefindustrieller van der Ploeg und sein Vierter Steueremann bereits am 4. Februar 1942 vor dem Hafenmeister von Batavia abgaben, heißt es lediglich, „daß die... Internierten versuchten, sich schwimmend nach den Rettungsbooten zu begeben, aber daß diese alle bereits voll waren“.
 - ▷ Die K.P.M. motivierte das Verhalten ihres Kapitäns Berveling am Morgen des 20. Januar 1942 in einer Schrift „De K.P.M. in Oorlogstijd“ („Die K.P.M. während des Krieges“) so: „Dieses Schiff (die „Boelongan“) wurde aber zweimal aus der Luft angegriffen, und obwohl es zu entkommen wußte, mußte es doch den Versuch, wenn möglich noch Ertrinkende aufzunehmen, einstellen.“ Tatsache ist jedoch, daß die „Boelongan“ erst lange nach der Begegnung mit den Überlebenden der „van Imhoff“ angegriffen wurde.
 - ▷ Eine Untersuchung der niederländischen Justiz — nach Veröffentlichung eines Erlebnisberichts des heute in Bielefeld lebenden „van Imhoff“-Überlebenden Albert Vehring in Gang gebracht, — endete 1956 ergebnislos. Dazu das niederländische Justizministerium heute: „Es wurde kein Grund für einen Strafantrag gefunden.“
- „van Imhoff“-Kapitän Hoeksema, wie sein Kollege Berveling inzwischen pensioniert, kann sich „an nichts mehr erinnern“. Hoeksema: „Ich habe die ganze Sache aus meinen Gedanken verbannt.“