

gez. A. Vehring,  
gez. Bernhard Grünewald, Notar.

Anlage zum Protokoll vom 20. Juni 1949 (Urk. Rolle Nr. 61/49) (Siegel)  
gez. Bernhard Grünewald, Notar.

Der Transport von uns ging am 18. I. 42 von Sibolga auf Sumatra mit total 477 Mann Zivildeutschen an Bord der »van Imhoff« in See, um uns, damals uns noch unbekanntem Ziel, nach Bombay zu bringen. Die Unterbringung von uns war die denkbar schlechteste. Man stelle sich das Zwischendeck unseres ca. 1500-2000 t Schiffes vor, die Höhe wohl ungefähr 2,20 Meter. Diese Höhe war mit Planken in 2 Teile geteilt, es blieb also als Höhe für jede Lage gut 1,- Meter übrig. Die Breite unseres Käfigs war ungefähr 2,- Meter. Vor diesem ging in seiner ganzen Länge Stacheldraht her, um alle ca. 12-15 Meter eine Öffnung zu lassen, die in einen schmalen bewachten Gang mündete. So war das ganze Hinterschiff-Zwischendeck aufgeteilt. Mußte man seine Bedürfnisse machen, so mußte der eine über den anderen weg krabbeln. Das Schiff war nur im Hinterschiff mit Gefangenen belegt, die Luken waren offen, aber mit Stacheldraht überzogen. Auch war das Achterdeck nachträglich noch mit 100 Mann belegt worden, die erst zurückbleiben sollten, aber dann doch noch eingeschifft wurden.

Am 29. I. wurde das Schiff auf 97 Grad östlicher Länge und 20 Min. südliche Breite vom jap. Flugzeug mit 3maligem Bombenabwurf belegt. Die letzte Bombe war für das Schiff verderbbringend. Das Schiff zitterte hierbei gewaltig. Die Bombe war aller Wahrscheinlichkeit neben dem Vorschiff ins Wasser gegangen und unter Wasser explodiert. Hierbei war das ganze Schiff wohl leck geschlagen. Von unserer Seite war keine Panik, denn wir wußten im Augenblick noch nicht, wie groß der Schaden war. Auch kam sehr bald der I. Offizier des Schiffes und teilte uns mit, daß dem Schiff nichts Wesentliches passiert wäre, aber trotzdem wäre um Hilfe telegraphiert. Kurz darauf wurden alle in den Davits hängenden Boote zu Wasser gelassen. Die Besatzung und Bewachung verließ das Schiff und ließ uns in unserem Gefängnis zurück. Ein Deutscher Walkowiak, der sich am Manntau nun ins Wasser ließ, wurde von den Holländern durch die Hand geschossen. Dies ist der einzige, den die Holländer dann aufnahmen. Die Deutschen erbrachen dann ihr Gefängnis. Man sah sich auf dem Schiff um. Von weitem konnte ich noch die holl. Rettungsboote sehen. Sie entfernten sich aber immer mehr, da sie von einer Motorpinasse geschleppt wurden. Es waren sehr große, sogenannte Landungsboote, je 60 bis 70 Mann fassend. Das Schiff war mir sehr gut bekannt, da ich vor dem Kriege oft an Bord war. Wir Deutschen hätten bei der z. Z. ruhigen See mit den Holl. alle gerettet werden können, wenn die

Rettungsabsicht vorgelegen hätte. Als ich auf das Vorschiff kam, fanden wir das Arbeitsboot an Deck liegend, und mit einigen Leuten brachten wir es ohne Mühe zu Wasser. Leider war es sehr klein. Es faßte nur 14 Mann. Auf dem Achterschiff befand sich mittschiff noch ein kleines Rettungsboot. Wohl hatten die Holländer versucht, es zu Wasser zu lassen, aber es ging ihnen wohl nicht schnell genug, denn es saß fest in den Krampen. Axtschläge in den Krampen zeugten von dem Versuch, auch hatte man alle Ruder aus dem Boot entfernt. Das Boot war als Rettungsboot gemerkt und konnte laut Anschrift 42 Mann fassen. Es wurde aber mit 53 Mann besetzt. Die anderen Deutschen bauten Flöße, denn wir wußten, daß das Schiff langsam voll Wasser lief. Vor allem das Vorschiff, aber auch der Heizraum und der Maschinenraum liefen voll Wasser. Nachdem das Rettungsboot mit 53 Mann auf Richtung Nias abgefahren war, ging unser Boot an Backbord Fallreep, um uns für die Fahrt auszurüsten. Es ging gegen Abend, als wir fürchteten, daß das Schiff unterging, und hielten uns nun auf ca. 100 Meter Abstand vom Schiff. Mittlerweile kamen auch einige Flöße zu uns, und bald darauf ging auch die "van Imhof" plötzlich unter. Ein großer Teil Menschen war auf den Flößen, ein Teil noch an Bord. Hinter unserem Boot hatten sich viele Flöße versammelt. Es wurde verabredet, die Nacht beisammen zu bleiben, da wir im Glauben waren, daß Hilfe käme. Am anderen Tag hatten wir aber nur noch 2 Flöße hinter uns, davon ein sehr großes, die anderen waren abgetrieben. Am 20. Januar gegen 8 Uhr früh kam ein holl. Flugzeug und winkte uns zu, zeigte nach Norden, woraus wir entnahmen, daß ein Schiff käme, und tatsächlich dauerte es nicht lange, als wir was aufkommen sahen. Es stellte sich dann heraus, daß es ein K. P. M. Motorschiff war, wahrscheinlich die "Bodeleng". Es kam bis auf ca. 100 Meter an uns heran und rief uns zu, seid ihr Holländer? Wir verneinten es. Vom Floß war einer von uns zum Schiff geschwommen, aber als er bis auf 10 Meter heran war, wurde er zurückgewiesen. Es war uns nun allen klar, daß wir von den Holländern keine Hilfe zu erwarten hatten. Das Schiff fuhr nun noch etwas weiter bis zur Unglücksstelle ca. 1 Seemeile von uns. Es kam wieder ein jap. Flugzeug und bombardierte es, aber ohne ersichtlichen Erfolg. Nun kam eine Regenbö auf, und wir hatten genug mit uns selbst zu tun, um uns über Wasser zu halten.

Am 21. I. mittags mußten wir uns von den Flößen trennen, weil wir nicht von der Stelle kamen. Dies war der traurigste Augenblick für uns alle, denn wir ahnten, was dies bedeutete. - Wir teilten unseren vorhandenen Wasser-Vorrat und Proviant, versprachen so schnell wie möglich für Hilfe zu sorgen, und schieden.

Am 23. I. nachmittags erreichten wir die Insel Nias. Wir waren völlig erschöpft. Die Niasser an der Westküste sind Bergbewohner und haben

keine Boote. Es war uns nicht möglich, den Zurückgebliebenen Hilfe zu senden.

Am 24. I. morgens wurden wir wieder interniert von den Holländern, und diese dachten nicht daran, den Deutschen Hilfe zu leisten. Wir wurden in Goenoeng Sitoli auf Nias interniert. Nach einigen Wochen mußte ich auf die Wachstube kommen. Hier traf ich den Controlleur der Insel Poel Tello Herrn Winkel, den ich von früher her kannte. Ich mußte ihm den Vorgang des Schiffs-unglückes erzählen und teilte ihm auch mit, daß wir die Vorgänge schon zu Protokoll gegeben hätten. Er bestätigte dies auch und sagte mir: "Ja, das stimmt aber nicht, unser Prozeßverbaal (Protokoll) lautet anders. Sie haben nach der Bombardierung gemeutert, und deshalb hat man sie nicht gerettet." Ich sagte darauf, daß der I. Offz. uns sogar belobigt hätte für unser ruhiges Verhalten. Er erwiderte darauf: "Ja, hier auf der Insel Poel Tello ist die Schiffsbesatzung und ein Deutscher gelandete Er hätte selbst das Protokoll aufgenommen über den Untergang, auch hätte der Deutsche es mit unterschrieben. Der Deutsche war der Matrose Walkowiak. Dieser hat später in Padang die Aussage gemacht, daß er von den Holländern zu dieser Unterschrift gezwungen war. Damals wußte man auf Poel Tello noch nicht, daß andere Deutsche gerettet waren, und so schien vor der Hand ihr Protokoll auch glaubwürdig. Uns war das klar und deutlich geworden, als wir am 20. I. das Motorschiff trafen, daß von oben herab der Befehl bestand, keinen Deutschen zu retten.

Bei diesem Unglück gingen 411 Zivil-Internierte aus Niederländisch Indien unter, 67 retteten sich in die beiden Boote. Hiervon kam noch einer bei der Landung auf Nias zu Tode, und einer beging kurz nach der Landung Selbstmord durch Erhängen.

gez. A. Vehring«

»Die vorstehende unter Nummer 61 der Urkundenrolle für 1949 eingetragene Verhandlung wird hierdurch ausgefertigt und als erste Ausfertigung Herrn Albert Vehring in Bielefeld, Friedrich-Ebert-Straße 8, erteilt.

Bielefeld, den 22. Juni 1949