

# Vielleicht, vielleicht Mein Großvater und die Tragödie der „Van Imhoff“

Katharina Döbler

Quelle: Katharina Döbler:<sup>1</sup> Vielleicht, vielleicht. Ein Missionar in Holländisch-Indien stirbt im Zweiten Weltkrieg [am 19. Januar 1942] zusammen mit 477 [410] weiteren Deutschen bei einem Gefangenentransport per Schiff. Seine Enkelin erforschte den ungeklärten Fall.<sup>2</sup>

Aus: mare. Die Zeitschrift der Meere. No. 118, Oktober/November 2016, S. 30-33 ([www.mare.de](http://www.mare.de)).

StuDeO dankt der mare-Redaktion, Hamburg, herzlich für die Nachdruckgenehmigung.

In den 1930er-Jahren war Hollandia in Niederländisch-Neuguinea, das heutige Jayapura, eine Ansammlung von Bambushütten, gedeckt mit Palmgras. Aber immerhin gab es ein gepflastertes Stück Straße, eine Kirche, eine Schule, ein Krankenhaus, ein Gefängnis und einen Laden. Die holländische Kolonialmacht in Gestalt des „gezaghebbers“ und seiner malaiischen Beamten verfügte über ein

Steinhaus, im Lauf der Jahre wurden es ein paar mehr. Der Hafen dieses Außenpostens von Niederländisch-Indien war so flach, daß der Frachter der Königlichen Paketfahrtgesellschaft, der einmal im Monat mit Post und Waren aus Makassar kam, in der Humboldtbai ankern mußte.

Die „Van Imhoff“, 2980 Bruttoregistertonnen, bot Platz für je 28 Passagiere der ersten und zweiten Klasse, 1329 Deckspassagiere, 500 Stück Vieh. Alles, was die Provinz Hollandia brauchte und exportierte, ging durch ihren Bauch. Ihre Ankunft war jedes Mal ein Ereignis. Das ganze Städtchen samt Umgebung paddelte, segelte, tuckerte aufs Meer hinaus, den Rudergesang hörte man bis in die Berge. Der Kapitän empfing die Weißen – Beamte, Pflanzer, Händler, Missionare – an Bord, und für Stunden wurde das Schiff zu Postamt, Handelskontor und Bank – und zur Bar, denn der Kapitän ließ europäische Leckereien servieren, vor allem flüssige.

Während die „jongens“, papuanische und ambonesische Arbeiter, Kisten, Säcke und Pakete verladen, besprach man in der Messe neueste Gerüchte und Nachrichten, zählte Geld, hakte Listen ab, unterschrieb Papiere. Verladen wurden Kakao, Kokos und, trotz des Verbots, Paradiesvogelbälge. Ent-

---

<sup>1</sup> Die Autorin lebt in Berlin und schreibt u.a. für „Le Monde diplomatique“, „Die Zeit“ und für den Rundfunk. 2010 erschien ihr Roman „Die Stille nach dem Gesang“.

<sup>2</sup> Die Anmerkungen in den Fußnoten sind von der StuDeO-Redaktion.

laden wurden Papier und Tuche, Sämereien, Chemikalien und Medikamente, Salz und Tabak, Waffen, Munition und Nähnadeln, Beile, Messer, Schulhefte – und einmal auch ein Harmonium für einen Missionar namens Georg Schneider, der eine Tagesreise entfernt mit seiner Familie im Dschungel lebte, am Sentanisee.

Er war gläubig und abenteuerlustig, er beherrschte mehrere Papuasprachen, sang und jagte gerne und hielt Hitler für einen großen Mann, der dem armen, gedemütigten Deutschland seinen Stolz zurückgeben würde. Seine Frau war da anderer Meinung. Aber beide waren von ihrem göttlichen Auftrag erfüllt: den Papua das Evangelium und die Grundlagen europäischer Zivilisation nahzubringen. Und so predigte er, mit Pferd, Gewehr und Bibel unterwegs von einem Dschungeldorf zum anderen, den Frieden Gottes, „welcher höher ist denn alle Vernunft“. Daran glaubte er. Er war mein Großvater.

Er starb am 19. Januar 1942 im Pazifischen Ozean vor der Küste Sumatras, 58 Seemeilen entfernt von der Insel Nias, auf 0,10 Grad südlicher Breite und 97,10 Grad östlicher Länge. Vermutlich, niemand weiß es genau. Sicher ist, daß an dieser Stelle die „Van Imhoff“, auf der er viele Jahre lang jeden Monat Gast und Kunde gewesen war, gegen sechs Uhr abends sank, gerade als die Sonne unterging. Ob mein Großvater zu diesem Zeitpunkt noch an Bord war, werden wir nie erfahren. Vielleicht war er unter denen, die von Bord sprangen und sich schwimmend zu retten versuchten, sich an einem improvisierten Floß festhielten. Möglich ist, daß er sich überhaupt nicht zu retten versuchte. Vielleicht hat er einfach auf den Tod gewartet oder auf die Rettung in letzter Minute, im Vertrauen auf seinen Gott. Vielleicht hat ein ganzer Kreis Gläubiger zusammengesessen und gebetet, während sich die „Van Imhoff“ mit Wasser füllte. Vielleicht haben sie auch das Deutschlandlied gesungen. Sie waren

deutsche Zivilgefangene der Holländer, auf dem Weg von Sumatra nach Ceylon, Britisch-Indien. Die Nachricht vom Beginn des Zweiten Weltkriegs erreichte meine Großeltern über die neue Funkstation von Hollandia. Damals gab es in der kleinen Kolonie nicht wenige, die mit den Deutschen sympathisierten. Das Mutterland war neutral, aber hier betrachteten viele seit je die Briten als unliebsame Konkurrenz.

An einem der nächsten Schiffstage nahm mein Großvater ein Radio und einen Generator in Empfang. Von da an hörte er auf Kurzwelle die neuesten Nachrichten aus Berlin, manchmal auch den HJ-Chor mit „neuen Volksliedern, die wir nicht kennen“, wie er an seine Kinder schrieb, die in Deutschland zur Schule gingen.

Zunächst ging das Leben am Sentanisee weiter wie bisher. Die „Van Imhoff“ kam regelmäßig, die Holländer und die wenigen Deutschen arbeiteten, aßen und beteten zusammen. Bis zum 10. Mai 1940, als Batavia an die Funkstationen Niederländisch-Indiens den Code für den Ernstfall durchgab: „Berlijn“. Deutschland hatte die Niederlande überfallen, nun herrschte Krieg. Alle Deutschen in der Kolonie waren sofort zu internieren. Die Namenslisten waren lange vorbereitet; darauf standen auch Einheimische mit deutschen Vätern, Hol-

länder deutscher Herkunft und solche, die der nationalsozialistischen Partei NSB angehörten. Meinen Großvater holten malaiische Soldaten in der Nacht vom 10. auf den 11. Mai. Im Morgengrauen führten sie ihn nach Hollandia, wo er noch einige Tage blieb, bis die „Van Imhoff“ einlief. Am Tag der Abreise durfte er sich von der Familie verabschieden. Die Papua, erzählt seine jüngste Tochter, trauten ihren Augen nicht, als die Weißen plötzlich Weiße verschleppten, und verlangten ihren Missionar zurück. Sie waren die Einzigen, die noch an Gottes Frieden glaubten. Wie sich der Kapitän und sein Gefangener an Bord begegnet sind, ob sie gesprochen, irgend etwas erklärt haben, wis-



*Missionar Georg Schneider bei einer Taufe in Hollandia.  
Unten die Missionskirche am Sentanisee.*

sen wir nicht. Es gab eigentlich nichts zu erklären. Rotterdam war zerstört, Holland besetzt. Die Deutschen flößten jetzt allen Angst und Schrecken ein. [Alle Gefangenen] landeten über verschiedene Inseln im „Centraal Kamp“ Alas Vallei in Aceh, Nordsumatra: 2396 Männer zwischen 17 [richtig: 16] und 78 Jahren, darunter 137 Staatenlose. Meine Großmutter und ihre neunjährige Tochter wurden später ebenfalls auf die „Van Imhoff“ gebracht und kamen in ein Gefängnis in Makassar. Am Ende landeten sie in China, aber das ist eine andere Geschichte.<sup>3</sup>

Alas Vallei lag, umgeben mit Stacheldraht, in einer Senke. Auf vier Wachtürmen waren MGs postiert. Um ein gutes Schußfeld zu haben, hatte die Lagerleitung alle Bäume fällen lassen. Es war heiß, sauberes Trinkwasser gab es nicht. Mein Großvater berichtete auf einer der Karten, die er jeden Monat schreiben durfte, es gebe einen Chor, und es werde bald ein Kammerorchester geben, „sobald das selbst gebaute Cello fertig ist“. Er schrieb auch, worüber er an Sonntagen predigte, aber das war meist von der Zensur geschwärzt. Und daß er Englisch und Italienisch lernte.

Die Lagerverwaltung trennte die verschiedenen Fraktionen nach Möglichkeit. Die lautesten Nazis saßen in Block A, Juden und „Unpolitische“ möglichst weit entfernt. Diese Aufteilung sollte später über Leben und Tod entscheiden.

Am 7. Dezember 1941 bombardierten die Japaner Pearl Harbor, der Weltkrieg erreichte den Pazifik. In wenigen Wochen wurden Dutzende amerikanischer, holländischer und britischer Schiffe versenkt. Die Holländer auf Sumatra rechneten jeden Tag mit der japanischen Invasion. Die Deutschen, denen, wären sie einmal befreit, das Schlimmste zuzutrauen war, mußten schleunigst weggebracht werden, und zwar die gefährlichsten zuerst.

Noch im Dezember wurde das Lager geräumt, die ersten 2.500 Insassen weggebracht und in zwei Transporten nach Britisch-Indien verschifft. Am Neujahrstag 1942 war nur noch der „harmlose“ Block E übrig, Buchstabe L bis Z: 500 Alte, Mis-

<sup>3</sup> Henriette Schneider und ihre jüngste Tochter Mathilde lebten von 1941 bis 1946 als Flüchtlinge in Tsingtau. Mathilde Schretzenmayr ist StuDeO-Mitglied.

sionare, Juden, Unpolitische. Es heißt, auch acht „Verrückte“ seien dabei gewesen. Zu ihnen gehörte der Künstler Walter Spies aus Bali, ein Liebling des internationalen Jetsets und Freund von Charlie Chaplin. Und mein frommer Großvater.

Man fuhr sie zum Hafen Sibolga an der Westküste, auf rundum mit Stacheldraht gesicherten Lastwagen. Dort dauerte es noch zwei Wochen, bis das britisch-holländisch-amerikanisch-australische Marineoberkommando ein Schiff fand, mit dem man die letzten Feinde außer Landes bringen konnte.<sup>4</sup> Währenddessen wurde die Lage immer gefährlicher, Bombenangriffe waren nun an der Tagesordnung,



Die „Van Imhoff“ auf Reede – versenkt am 19. Januar 1942

U-Boote versenkten fast täglich Kauffahrer wie Kriegsschiffe. Schließlich wurde ein Frachter gefunden, der 1000 Tonnen Zucker für Britisch-Indien geladen hatte, und von Padang nach Sibolga beordert, um noch „Deckspassagiere“ aufzunehmen. Es war die „Van Imhoff“. Sie unterstand, wie nun alle Schiffe der Paketfahrtgesellschaft, dem Marinekommando.

Vielleicht meinte mein Großvater, es sei ein gutes Zeichen, als er die vertraute Silhouette des alten Postschiffs von Hollandia erkannte. Als Kapitän Hoeksema erfuhr, um welche Art Passagiere es sich handelte, versuchte er alles, um den Transport zu verhindern. Er wies darauf hin, daß die Rettungsboote nicht ausreichten, daß die „Van Imhoff“ langsam und unbewaffnet war, daß die Fahrt mitten durch die Gefahrenzone ging, und das alles mit Hunderten gefährlicher Deutscher an Bord. Das Mindeste sei Geleitschutz. Vergebens. Er bekam 62 Soldaten als Bewacher für die Gefangenen zugeteilt. Und mehrere Tonnen Stacheldraht. In Windeseile wurde nun die Deckenhöhe in den Laderäumen mittschiffs halbiert, sodaß die Gefangenen in flachen Käfigen zu liegen kamen. Weil der Platz nicht reichte, baute man an Deck noch einen

<sup>4</sup> Die Verzögerung der Abfahrt des dritten Gefangenentransportes entstand laut Hörensagen durch Dazwischenschieben eines mit Holländern beladenen Schiffes, die zu ihrer Rettung vor den Japanern nach Australien gebracht werden sollten. Die Niederländer hatten den Japanern jedoch vorher nur drei Transporte mit deutschen Zivilgefangenen gemeldet. Als viertes Schiff war die Van Imhoff den Luftangriffen schutzlos preisgegeben.

weiteren Käfig. Am 16. Januar wurden die Männer verladen.

Das voll beladene Schiff lief im Dunkeln aus, unbeleuchtet, und wartete dicht an der Küste auf den Befehl mit dem Bestimmungsort. Als der bis zum Morgen nicht kam, kehrte es in den Hafen zurück. Inzwischen bombardierten die Japaner bereits Singapur. Die Straße von Malakka war nicht mehr passierbar. Das Durcheinander muß groß gewesen sein. Das Marinekommando hatte den Gefangenentransport weder den Japanern noch dem Roten Kreuz angekündigt. Auf Anfrage des deutschen Arztes Grzywa (der als Sanitätsoffizier in Hollands Kolonialarmee gedient hatte) hieß es, man habe nun keine Zeit für Menschlichkeit. Am Nachmittag des 18. Januar nahm die „Van Imhoff“ endlich Kurs nach Westen. Unter Deck, bei den zusammengepferchten Menschen, herrschte mörderische Hitze und bestialischer Gestank. Die Stimmung in der Besatzung war angespannt; zwischen Kapitän und Steuermann soll es immer wieder Streit gegeben haben.

Am Morgen des 19. Januar [1942] aber war die See ruhig und die Menschen an Bord, den Umständen entsprechend, auch. Als in der Ferne das Flugzeug auftauchte, schwadronierte einer im Käfig von den Vorzügen samoanischer Frauen. Die erste Bombe fiel um halb elf Uhr. In den Quellen gehen die Zeitangaben auseinander, da sie sich auf unterschiedliche Zeitzonen beziehen. Einig sind sich alle Zeugen, daß die Wachsoldaten panisch in die Luft schossen. Das Flugzeug flog mehrmals an und warf seine Bomben, fünf bis sieben, hieß es im Bericht des Kapitäns. Ein japanisches Kampfflugzeug dieses Typs hatte nur vier an Bord. Ein Offizier ballerte mit seiner Pistole wild in den Himmel, von unten feuerten sie blind durch die Luken. Es war die dritte Bombe, die unmittelbar neben der „Van Imhoff“ detonierte. Durch das Schiff ging eine heftige Erschütterung, der Kompaß sprang aus dem Gehäuse, Wasser ging über die Brücke. In den Käfigen erhob sich Angstgeschrei.

Schnell war klar, daß durch ein Leck im Maschinenraum Wasser eindrang. Um 12.30 Uhr empfing der Flughafen Medan das SOS der „Van Imhoff“. Die Gefangenen wurden beruhigt, Hilfe sei unterwegs. Kapitän Hoeksema versicherte, er werde „der Letzte sein, der im Notfall mit euch von Bord geht“. So bezeugte es später der Deutsche E. L. Fischer.

Gegen 13 Uhr erging Befehl, Rettungsboote und Barkasse klarzumachen, das Schiff könne in einer Viertelstunde kentern. Es sollte auf keinen Fall dem Feind in die Hände fallen, deshalb wurde die Pumpanlage zerstört. Man weiß nicht, wie lange

das havarierte Schiff mit funktionierenden Pumpen ausgehalten hätte. Vielleicht mehrere Tage. Vielleicht hätte mein Großvater überlebt. Vielleicht, vielleicht.

Es ist anzunehmen, daß Kapitän Hoeksema auf Anweisung gehandelt hat, auch, als er die Rettungsflöße über Bord werfen und davonschwimmen ließ. Und als er die Besatzung in die Boote schickte, ungeordnet und planlos, danach die Soldaten, die bis zuletzt die Gefangenen, die bereits anfangen, den Stacheldraht mit bloßen Händen aufzubiegen, in Schach halten mußten. Die letzten Bewacher unter Deck wurden im Chaos vergessen. Erst als sie an Deck rannten und in die Luft schossen, drehte ein Boot um und nahm sie auf.

Später erklärten mehrere Holländer, sie seien die Letzten bei den Gefangenen an Bord gewesen; auch der Kapitän hat das im Ermittlungsverfahren 1956 von sich behauptet. Später konnte er sich jedoch an nichts mehr erinnern. Ein Bewacher jedenfalls warf den Gefangenen noch die Schlüssel für ihre Käfige zu, die schnellsten sprangen ins Wasser und schwammen den Rettungsbooten hinterher. Die Soldaten eröffneten das Feuer [auf die Schwimmenden]. Ein deutscher Matrose namens Walkowiak wurde in die Hand getroffen, aber dann doch ins Boot gezogen. Er wurde als einziger der 478 Deutschen mitgenommen.

An Bord der „Van Imhoff“ herrschte keine Panik, es sollte ja bald Hilfe kommen. Einige sprangen mit Schwimmwesten ins Wasser, andere machten ein kleines Landungsboot klar, das sie auf Deck fanden. Der Missionar Weiler berichtete,<sup>5</sup> er habe erst einmal ein paar Fläschchen Limonade getrunken, alle seien sehr durstig gewesen. In den Vorratsräumen fanden sie lang entbehrtes Essen und Alkohol. Manche durchsuchten zurückgelassenes Gepäck nach Wertgegenständen. Ein Flugboot kreiste kurz über der „Van Imhoff“, wasserte aber nicht, wegen, wie es in späteren Berichten hieß, unruhiger See. In keinem Bericht der Überlebenden ist von unruhiger See die Rede.

Die ganze Zeit bemühte sich eine Gruppe von Seeleuten [unter den Gefangenen], das einzig übrige Rettungsboot, das festgerostet war, freizubekommen.<sup>6</sup> In diesem Boot sollten sich schließlich 53 Menschen auf die Insel Nias retten, dazu noch 14, die in das kleine Landungsboot paßten. Wie viele auf improvisierten Flößen Platz gefunden haben, weiß man nicht, sie kamen alle um. Vielleicht war mein Großvater dabei.

<sup>5</sup> Gottlob Weiler, vgl. StuDeO-Archiv \*1214.

<sup>6</sup> Vgl. Albert Vehring, Schiffsingenieur, in StuDeO-Archiv 2493 (StuDeO-INFO April 2012, S. 17-21)

Es wäre möglich, daß er noch von fern gesehen hat, wie die „Van Imhoff“ im Abendlicht mit dem Bug voran im Meer verschwand. Es wäre möglich, daß er auch am Morgen des 20. Januar dabei war, als den Schiffbrüchigen aus einem holländischen Flugzeug zugewunken wurde. Und als sich kurz danach der Frachter „Boelongan“ auf 100 Meter näherte und sie anrief: „Sind Holländer unter euch?“ Er könnte noch miterlebt haben, wie der jüdische Fabrikant Schönmann auf die „Boelongan“ zuschwamm und wie sie abdrehte, Hilferufe und Bitten um Wasser ignorierend. Schönmann ertrank.

Es hat viele Jahre gedauert, bis bekannt wurde, nach welcher Anweisung Kapitän Berveling von der „Boelongan“ gehandelt hatte: „Erst die Mannschaft des Dampfschiffs ‚Van Imhoff‘ aufnehmen ... danach, auf Anweisung des militärischen Kommandanten, vertrauenswürdige Elemente unter den deutschen Internierten an Bord nehmen. Den übrigen Deutschen das Anlegen verwehren.“ Im Jahr 1956 wurde in Holland im Fall „Van Imhoff“ ermittelt, aber kein Verfahren eröffnet. 1966, nach Veröffentlichungen in deutschen Zeitungen [z.B. in *Welt am Sonntag* Nr. 34-39, 1963

(*StuDeO-Archiv \*0483*)] war die Angelegenheit Gegenstand einer Anfrage im holländischen Parlament, aber die Regierung sah keinen Anlaß für neue Untersuchungen. Eine Dokumentation des linken TV-Senders Vara wurde kurz vor ihrer Ausstrahlung abgesetzt. Von dem Film ist keine Kopie mehr zu bekommen.

Erst 1983 [1967] erschien eine umfassende Dokumentation, zusammengetragen und kommentiert von dem früheren Kolonialbeamten van Heekeren, einer von jenen, die am 10. Mai 1940 den Funkcode „Berlijn“ empfangen und gehandelt hatten [*C. van Heekeren: Batavia seint: Berlijn. Den Haag 1967 (StuDeO-Bibl. 1464)*].

In meiner Familie kursieren Briefe, beglaubigte Aussagen, kopierte Erzählungen, Artikel und Broschüren. Aus alledem ist nicht zu erfahren, wie die letzten Stunden – oder Tage – meines Großvaters gewesen sind. Aber es ist gut zu wissen, unter welchen Umständen es geschehen ist. Wie die Weltgeschichte über all diese kleinen Leben hinwegging.

*Hinweis der Redaktion: Der z.Zt. in Holland produzierte TV-Film über die „Van Imhoff“ wird im Herbst 2017 ausgestrahlt.*