

Auswanderer-Hafen Hamburg 1939

"Los barcos de la Esperanza" - Die Schiffe der Hoffnung

Von Rüdiger Buchholtz

Inhalt

1. Einleitung: Hamburg Emigration Center
2. Lateinamerika als Ziel von Hamburger Flüchtlingschiffen
3. Die Irrfahrt der "Königstein": Hamburg - Barbados - Guyana
4. Venezuela, die letzte Hoffnung für die Flüchtlinge?
5. Hamburg – Havanna – Antwerpen: Das Drama der "St. Louis"
6. Literaturhinweise und Links

1. Einleitung: Hamburg Emigration Center

Die Hansestadt beabsichtigt das Projekt zur Rekonstruktion der von dem HAPAG-Reeder Albert Ballin 1906 fertiggestellten Auswanderer-Hallen, mit 3,75 Millionen Euro zu fördern. Ab 2006 soll das geplante Hamburg Emigration Center auf der Veddel eine "Erlebnis-Ausstellung" für jährlich 200.000 Besucher präsentieren. Das Ausstellungskonzept thematisiert zwar den Antisemitismus und Progrome in Russland, die seit Ende des 19. Jahrhunderts zur Auswanderung von ca. 1 Million Juden vor allem in die USA aber auch nach Lateinamerika über den Hamburger Hafen führten.

Verschwiegen wird aber der deutsche Antisemitismus, der in den dreißiger Jahren zu einer erneuten Auswanderung, diesmal vor allem deutscher Juden, über Hamburg führte. Auswanderungsziele waren erneut die Länder der westlichen Hemisphäre, sowie das britische Mandatsgebiet Palästina, für das sich vor allem zionistische Organisationen stark machten. Mit zunehmender Abschottung der Aufnahmeländer gegenüber Flüchtlingen gab es auch Auswanderungsbemühungen nach weit entfernten Gebieten wie Südafrika oder Ostasien. In diesem Zusammenhang erscheint die Begrenzung des geplanten Museums auf den Zeitraum bis 1934 nicht nachvollziehbar; die Nürnberger Rassegesetze von 1935 sowie die Reichsprogromnacht von 1938 erhöhten jeweils den Vertreibungsdruck noch einmal erheblich für die Juden. Eine Darstellung der Situation in den Aufnahmeländern sucht man bislang noch vergeblich auf der Website des Projekts. Die wirtschaftliche Situation eines Landes sowie die Reaktionen der Bevölkerung auf die Flüchtlinge, spielten aber eine erhebliche Rolle für eine Aufnahme-Chance.

Ebenfalls auf den Darstellungszeitraum bis 1934 beschränkt sich das Projekt "Link-to-your-roots", das Passagierlisten der Auswandererschiffe digitalisiert und künftig als "Forschungsprojekt" (so der Text des Ausstellungskonzeptes) Teil des neuen Museums wird. Spätere Jahrgänge der Passagierlisten wurden durch den Krieg vernichtet. Allerdings könnten die Passagiernamen rekonstruiert werden anhand der Akten der Hamburger Oberfinanzdirektion, die die Juden bei der Ausreise ausplünderte. Diese Akten lagern im Hamburger Staatsarchiv, darüber hinaus lassen sich - wie hier am Beispiel von Hamburger Flüchtlingschiffen in Lateinamerika gezeigt wird - auch andere Quellen erschließen.

Museen sind Gedächtnisorte in denen sich das historische und kulturelle Selbstverständnis einer Stadt ausdrückt. Die folgenden Kapitel sind daher ein Plädoyer für eine andere Ausstellungs-Konzeption, die die Hintergründe deutscher und insbesondere Hamburger Geschichte nicht ignoriert. Die Wechselwirkungen zwischen steigendem Vertreibungsdruck und Auswandererzahlen sowie zunehmender Tendenz zur Abschottung der Aufnahmeländer gegenüber Immigranten und den teilweise dramatischen Ereignissen an Bord der Emigrantenschiffe Ende der dreißiger Jahre werden hierbei berücksichtigt.

2. Lateinamerika als Ziel von Hamburger Flüchtlingschiffen

Die Geschichte der Flüchtlingschiffe und ihrer Passagiere, die in dreißiger Jahren aus Europa kommend Häfen in Übersee anliefen, und die Rolle der beteiligten NS-Staats- und Parteiinstitutionen

ist noch nicht systematisch erforscht worden. Lediglich wenige, besonders spektakuläre Fälle haben bislang ein in der Regel recht begrenztes Interesse gefunden. Die im 3. Kapitel geschilderte Irrfahrt der "Königstein" wird hier zum erstenmal in Deutschland publiziert. Tausende von Juden, die in den dreißiger Jahren - sei es durch Lobby-Arbeit jüdischer Hilfsorganisationen oder durch Bestechung von Diplomaten - an ausländische Visa gelangten, verließen Deutschland und Österreich um der Verfolgung zu entfliehen. Allerdings wurde dies dadurch erschwert, dass die europäischen Nachbarländer und die USA - an deren Flüchtlingspolitik sich die lateinamerikanischen Länder orientierten - zunehmend ihre Grenzen für jüdische Flüchtlinge schlossen. Neben dem traditionell in Lateinamerika verbreiteten katholischen Antijudaismus - unter den katholischen Königen Spaniens war 1492 nicht nur die Eroberung Amerikas, sondern auch die Vertreibung der sephardischen Juden aus Spanien eingeleitet worden - spielten auch nationalistische Strömungen eine gewisse Rolle. Als Folge der Weltwirtschaftskrise von 1929, die zu einer Unterbrechung der Welthandelsströme führte, war es in Lateinamerika zu einer importsostituierenden Industrialisierung gekommen. Ziel war es nun die neu geschaffenen Arbeitsplätze der eingewanderten Bevölkerung vorzubehalten. Lediglich zur Erschließung der dünn besiedelten Gebiete waren die Regierungen mitunter bereit landwirtschaftliche Kolonisten in größerer Zahl als Einwanderer zuzulassen. Deutsche und österreichische Juden waren in der Regel aber keine Bauern, sondern großstädtische Intellektuelle, Kaufleute oder gut ausgebildete Techniker und Handwerker, die zumeist mittellos - die finanzielle Unterstützung durch die jüdischen Hilfsorganisationen wurde nur für einige Wochen gezahlt - in den betreffenden Aufnahmeländern ankamen und zunächst als Hausierer oder einfache Arbeiter ihren Berufsweg begannen.

Die 1938 abgehaltenen internationalen Konferenzen zur Flüchtlingsproblematik führten im Ergebnis lediglich zur Bestätigung der Abschottungspolitik. So kam es, dass 1939 zahlreiche Schiffe mit verzweifelten Flüchtlingen an Bord durch die Karibik und den Südatlantik auf der Suche nach Aufnahmeländern vagabundierten. Wer dank Hilfe Visa vorweisen konnte, hatte die Chance sogar aus einem Konzentrationslager noch freizukommen. Selbst nach Kriegsausbruch und dem Beginn des Holocaust konnten lateinamerikanische Pässe in Einzelfällen noch vor den Todeslagern Schutz bieten, da die deutsche Seite diese lateinamerikanischen "Staatsbürger", deren Dokumente mitunter schlicht gefälscht waren, zum Austausch für Deutsche verwandte.

Hamburg spielte vor dem Krieg eine zentrale Rolle für die Emigranten sowohl als Ausgangshafen für Flüchtlingsschiffe wie auch als Sitz von lateinamerikanischen Konsulaten. Allerdings waren die Konsulate den Auswanderern nicht immer wohl gesonnen. Der chilenische Generalkonsul Álvarez de la Rivera etwa war ein ausgesprochener Antisemit, der sich in seinen Berichten an das chilenische Außenministerium lobend über Hitler äußerte und sich bemühte, alle Vorgänge zur Visa-Erteilung für Juden zu blockieren. Sein ab 1939 als Nachfolger tätiger Kollege Miguel Cruchaga Ossa war nicht besser. Er hatte sich mit der Publikation "El Tercer Reich", einer Lobhymne auf "Das Dritte Reich", hervorgetan. Die in Hamburg unvergessene Schauspielerinnen Ida Ehre konnte daher nur durch eine Taufbescheinigung eines befreundeten Pastors ein Visum erlangen. Die Flucht nach Chile misslang allerdings, da, kurz bevor die "Roda" die Azoren erreichte, der Krieg ausbrach und das deutsche Schiff die Anweisung erhielt, nach Hamburg zurückzukehren.

Nicht alle chilenischen Diplomaten und Politiker agierten in dieser Form. Der chilenische Abgeordnete jüdischer Abstammung Natalio Berman sorgte dafür, dass die jüdischen Flüchtlinge des HAPAG-Schiffes "Cap Norte", die von Argentinien im März 1939 zurückgewiesen wurden, nach Chile weiterreisen durften. Chile nahm zwischen 1933 und 1945 ca. 9.000 jüdische Flüchtlinge, Argentinien möglicherweise sogar bis zu 45.000 und Lateinamerika insgesamt über 100.000 Emigranten auf (die Zahlen sind allerdings nur grobe Schätzungen). Die Rettung gelang manchmal in buchstäblich letzter Minute.

Das letzte ausländische Schiff das den Hamburger Hafen vor dem Kriegsausbruch am 1. September 1939 verlassen sollte, war die chilenische MS "Copiapó" der "Compañía Sudamericana de Vapores", ein Frachter der auch Passagiere beförderte, darunter 90 jüdische Emigranten. Nur dem beherzten Eingreifen ihres Kapitäns, Roberto Muñoz Hörz, war es zu verdanken, dass die Juden an Bord bleiben konnten als das Schiff am 30. August um 16.00 Uhr auslief. Einen Tag zuvor war die Gestapo an Bord gekommen und wollte die Juden vom Schiff holen, damit sie Platz machten für Chilenen, denen auf Wunsch der chilenischen Regierung die Möglichkeit gegeben werden sollte, in Antwerpen die Rückreise vor dem drohenden Krieg anzutreten. Der Kapitän beharrte darauf dass seine bereits eingeschifften Passagiere die Reise antreten konnten und ließ die Aufenthaltsräume in zusätzliche Kabinen für die jüdischen Emigranten umfunktionieren. Die "Copiapó" erreichte nach einer schwierigen Überfahrt sicher den Zielhafen Valparaiso, heute Partnerstadt von Hamburg.

"Los Barcos de la Esperanza – Die Schiffe der Hoffnung" ist der Titel eines venezolanischen Dokumentarfilms über zwei Flüchtlingsschiffe, die "Königstein" und die "Caribia", die beide von Hamburg kommend nach Venezuela gelangten. Die folgenden Kapitel widmen sich den Fahrten und dem sehr unterschiedlichen Schicksal der Passagiere der "Königstein" und der "St. Louis", einem weiteren Flüchtlingsschiff, das versuchte Kuba anzulaufen. Beide Schiffe verließen Hamburg 1939, jeweils unter Führung eines Hamburger Kapitäns.

3. Die Irrfahrt der "Königstein": Hamburg - Barbados - Guyana

"Judentransport ins Blaue" lautete die Bemerkung im Bordbuch der SS "Königstein", die offiziell zur "Red Star Line" gehörte und am 2. Februar 1939 mit 165 österreichischen Juden an Bord Hamburg in Richtung Karibik verließ. Kapitän des Schiffes war seit Januar 1937 Alfred Leidig (1893-1955), ein gebürtiger Hamburger, der bereits seit 1927 als Kapitän auf verschiedenen Handelsschiffen fuhr. Trotz seiner NSDAP-Mitgliedschaft war Leidig offenbar kein Antisemit. Ob die Mitgliedschaft aus Karrieregründen oder zu einer Art Selbstschutz angenommen wurde muss hier offen bleiben. Zwischen Januar 1935 und November 1936 führte Leidig als Kapitän die "Tel Aviv" für die zionistische "Palestine Shipping Company", die jüdische Emigranten nach Palästina brachte. Mit seinem ersten Offizier, einem Juden, soll Leidig sich gut verstanden haben und die Passagiere wurden von der Besatzung zuvorkommend behandelt. Letzteres wurde später auch von den Passagieren der "Königstein" bestätigt.

Dabei waren die Umstände der Ausreise alles andere als komfortabel. Erwin Sensel, damals 32 Jahre alt und von Beruf Techniker in der Textilbranche, berichtete, dass er am 30. Januar in einem hermetisch verschlossenen Waggon Wien verlassen hatte und zum Hamburger Hafen gebracht wurde. In einer Anzeige hatte er gelesen, dass er für 250 US\$ nach Barbados ausreisen könnte. Eine jüdische Organisation, die Dollars aus den USA erhielt und sie zum doppelten Preis verkaufte arrangierte Visa, Passage und alle notwendigen Formalitäten für ihn. Für Heinrich Weisinger gestaltete sich die Ausreise erheblich schwieriger, wie der damals 26 jährige Schneider später erzählte: zwei Monate nach dem Anschluss Österreichs wurde er mit seinem älteren Bruder ins Konzentrationslager Dachau und später nach Buchenwald gebracht, 1939 aber wurden beide ohne Erklärung nach Wien zurückgebracht. Seine Mutter, die Witwe Adele Weisinger, hatte mit Hilfe eines Anwalts Kopien der alten österreichischen Pässe der Familie, in denen sich von der HAPAG organisierte Visa für Kolumbien befanden, bei offiziellen Stellen eingereicht. Innerhalb von 12 Stunden wurden unter Gestapo-Aufsicht alle Formalitäten geregelt und das Gepäck der Familie direkt nach Hamburg versandt. Von einer jüdischen Hilfsorganisation wurde ihnen ein Schiffseigner genannt. Das Büro dieses "Eigners" stellte sich als ein Zimmerchen ohne Möbel heraus und eine Quittung für die 9.000 Mark teure Passage auf der "Königstein" erhielten die Weisingers auch nicht. Trotzdem konnten alle drei in Hamburg unbehelligt an Bord gehen.

Arrangiert wurden diese Ausreisen vermutlich von der "Zentralstelle für jüdische Auswanderung", die Adolf Eichmann leitete, der später Transporte in die Vernichtungslager organisierte und sich nach dem Krieg jahrelang in Argentinien versteckte. Eichmann zwang die jüdischen Funktionäre in Wien bei der forcierten Ausreise mitzuarbeiten. Sie mussten mit Hilfe jüdischer Auslandsorganisationen Devisen besorgen, die je nach Eigentumsverhältnissen zu weit überteuerten Preisen an wohlhabendere Juden verkauft wurden. Auf diese Weise wurde sowohl der Apparat der Zentralstelle als auch die Vertreibung von ärmeren Juden finanziert. Eichmann reorganisierte auch das Zusammenspiel der an den Ausreisegenehmigungen beteiligten Behörden, um das bürokratische Verfahren zu beschleunigen.

Ziel der Schiffsreise war Bridgetown, die Hauptstadt der britischen Karibik-Kolonie Barbados. Der Reiseleiter Karl Dockal berichtete, dass während das Schiff bereits unterwegs war, die "Königstein" von der "Red Star Line" in Hamburg über Wien (sic!) die Mitteilung erhalten habe, dass Bridgetown für die Landungserlaubnis eine Wiedereinreisegenehmigung des Deutschen Reiches oder Visa für andere Gebiete verlangte. Eine Anfrage wegen Unterstützung in der Angelegenheit bei "Pg. [Parteigenosse] Obersturmführer Eichmann" blieb unbeantwortet. Laut Dockal kam statt dessen vom "Reisebüro ZENTRUM" in Wien der Vorwurf, über die Angelegenheit nicht informiert worden zu sein. Über dieses "Reisebüro" ist nichts weiter bekannt, möglicherweise wollte die Zentralstelle nicht offiziell mit den nun folgenden Vorgängen befasst sein.

Nach 16 Tagen einer zum Teil sehr stürmischen Seefahrt erreichte die "Königstein" Barbados. Trotz mehrtägiger Verhandlungen des Kapitäns gelang es nicht, eine Aufnahme zu erreichen. Auch andere karibische-Regierungen verweigerten sich. Der Gouverneur der niederländischen Insel Curaçao lehnte

ab und die Dominikanische Republik verlangte 500 US\$ pro Kopf als Gebühr. Die "Königstein" fuhr daraufhin nach Georgetown (British Guyana) in der vagen Hoffnung, dort landen zu dürfen, aber auch diese Erwartung zerschlug sich. Am 27. Februar erreichte die "Königstein" schließlich La Guaira in Venezuela. Trotz der offiziell ablehnenden Haltung gegenüber jüdischen Immigranten reagierte die Presse positiv auf die Neuankömmlinge von denen man sich Impulse für die eigene Wirtschaft versprach.

4. Venezuela, die letzte Hoffnung für die Flüchtlinge?

In Venezuela gab es nur sehr wenige Juden, die zumeist Anfang des 20. Jahrhunderts aus Marokko eingewandert waren und als Sephardim mit der spanischen Sprache und Kultur vertraut waren. Seit den dreißiger Jahren war aschkenasischen Juden offiziell die Zuwanderung verboten. Allerdings hatte Präsident López Contreras drei Wochen zuvor eine Ausnahmegenehmigung für 85 deutsche und österreichische Juden erteilt, die mit dem HAPAG-Schiff "Caribia" aus Hamburg gekommen waren. Die MS "Caribia" hatte erst die britische Kolonie Trinidad angelaufen, die jüdischen Passagiere waren aber dort zurückgewiesen worden. Auch in Venezuela wurden sie trotz viertägiger Verhandlungen abgewiesen und mussten zunächst von La Guaira weiterreisen nach Puerto Cabello, dem Hafen der Provinzhauptstadt Valencia, einem wichtigen Handels- und Industriezentrum. Den dortigen Juden gelang es, ihren Einfluss geltend zu machen. In einer dramatischen Aktion erreichte die "Caribia" die positive Nachricht per Funk nach dem das Schiff schon Puerto Cabello verlassen hatte.

Die Chancen für die Aufnahme der Passagiere der "Königstein" standen schlecht, da Teile der Regierung einer erneuten Ausnahme ablehnend gegenüberstanden. Die soziale Zusammensetzung der Passagiere beider Schiffe war ähnlich ungünstig gemessen an den venezolanischen Einwanderungsbestimmungen, die nur landwirtschaftliche Siedler zuließen. Bis zum Zweiten Weltkrieg immigrierten daher nur ca. 600 jüdische Flüchtlinge nach Venezuela. Nach der Passagierliste waren von den Berufstätigen auf der "Caribia" circa 44 % Kaufleute, 12 % Schneider, 9 % technische Berufe, 8 % Akademiker und nur 5 % Landwirte/Gärtner. Auf der Königstein betrug der Anteil der Kaufleute zwar nur ca. 5 % dafür waren aber die Fabrikanten (hauptsächlich aus der Textilbranche) mit 16 % und die Akademiker (einschließlich Journalisten) mit 21 % sehr stark vertreten, die technischen Berufe stellten 15 %, gefolgt von den Schneidern mit 14 % und der Gruppe der Verkäufer und Büroangestellten mit 12 %. In den beiden letzteren Gruppen waren viele Frauen tätig, die allerdings nur 53 der 154 Erwachsenen stellten. Landwirte und Gärtner stellten lediglich 2 % der Berufstätigen. Trotzdem bot, in einem verzweifelten Versuch die Rückkehr nach Deutschland zu verhindern, die Jüdische Gemeinde von Caracas am 3. März im Namen der Passagiere Präsident López Contreras an, eine landwirtschaftliche Kolonie zu bilden und dafür finanzielle und technische Hilfe von jüdischen Hilfsvereinen aus dem Ausland zu organisieren. Präsident López teilte einen Tag später in seinem Telegramm daraufhin lediglich mit, dass er die Angelegenheit zur Erwägung an den Innenminister weitergeleitet habe.

Mittlerweile hatte sich Kapitän Leidig nach Caracas begeben, um zusammen mit jüdischen Vertretern beim Innenministerium vorstellig zu werden. Nach dem es einem Kontaktmann der jüdischen Hilfsorganisation HICEM in Ecuador gelungen war, eine Zusage für die Aufnahme zu erlangen, wurde von venezolanischer Seite eine auf 30 Tage befristete Aufenthaltserlaubnis erteilt. Die Ausschiffung der 165 Flüchtlinge konnte am 8. März beginnen, 5 Wochen nach dem Auslaufen aus Hamburg. Den Passagieren schenkte der Kapitän zum Abschied Schiffsdecken. Die "Königstein" nahm Kurs auf New York und kehrte anschließend nach Hamburg zurück. Als Alfred Leidig in den fünfziger Jahren seine ehemaligen Passagiere besuchte, gestand er ihnen, dass er die Anweisung erhalten hatte, sie bei nicht-Erteilung von Visa über Bord zu werfen, was aber sein Gewissen belastet hätte.

Die Weiterreise der Flüchtlinge sollte eigentlich via Colón, dem Hafen auf der Atlantikseite der Panamakanalzone, erfolgen sobald die Visa für Ecuador in Panama hinterlegt wären. Zunächst aber stellte sich für die jüdische Gemeinde das Problem der Unterbringung der Flüchtlinge. Der mit einer Jüdin verheiratete Rechtsanwalt Aza Sánchez stellte seine Kaffee-Hacienda "Mampote" zur Verfügung. Für die Hauptstädter waren die Flüchtlinge aus Österreich, die in Mampote den Eindruck erweckten, eine Art landwirtschaftliche Kolonie zu betreiben, eine Touristenattraktion und so kamen viele Kontakte mit Besuchern aus Caracas zustande, die den Immigranten Arbeit verschafften, auch wenn sie dafür mitunter wenig qualifiziert waren. In der Presse gab es einmal mehr positive Reaktionen und die erneute Forderung nach dem Bleiberecht für die Juden, was schließlich auch

gewährt wurde. Den meisten gelang es, zum wirtschaftlichen oder kulturellen Leben der neuen Heimat beizutragen. Der hohe Bildungsstand und die verbreiteten Fremdsprachenkenntnisse halfen bei der Integration. Laut Passagierliste sprach zwar keiner Spanisch aber die meisten beherrschten zumindest etwas Englisch, etliche zusätzlich noch Französisch oder Italienisch. Auch Kulturemigranten, wie beispielsweise der ehemalige Opernsänger und Komponist Alfredo Hollander (Alfred Holländer, 1906-1993), hatten in Caracas mit seiner europaorientierten Oberschicht eine Chance über die Tätigkeit als Privatlehrer für die Sprösslinge, Verbindungen zu knüpfen und Auftrittsmöglichkeiten zu schaffen, die in den fünfziger Jahren dann zu Erstaufführungen von mehreren Mozart-Opern in Venezuela führten.

5. Hamburg – Havanna – Antwerpen: Das Drama der "St. Louis"

Weniger glücklich als die oben geschilderten Fälle verlief die Reise des HAPAG-Schiffes "St. Louis", welches am 13. Mai mit 936 Passagieren an Bord Richtung Kuba auslief. Kapitän des Schiffes war der Hamburger Gustav Schröder (1880-1959), ein sehr erfahrener Seemann. Anders als Alfred Leidig, der während des Ersten Weltkriegs als Navigator auf U-Booten fuhr, wurde Schröder in Indien interniert. Er nutzte die Zeit, um Sprachen zu lernen und kehrte erst 1920 zurück. Kapitän Schröder sorgte – trotz einiger Nazis unter der Besatzung - dafür, dass seine Passagiere während der ganzen Fahrt so zuvorkommend wie möglich behandelt wurden. Genau wie Kapitän Leidig wurde er allerdings nach dem Auslaufen mit der Tatsache konfrontiert, dass die Einreiseerlaubnis widerrufen worden war.

Bereits am 5. Mai waren alle vor diesem Datum erstellten Visa kurzfristig von Kuba für ungültig erklärt worden, vermutlich weil Präsident Laredo Bru nicht an den Bestechungsgeldern mitverdient hatte. Der HAPAG war dies bekannt, der Leiter des HAPAG-Büros in Havanna war zugleich Vertreter der deutschen "Abwehr", des militärischen Geheimdienstes. Vorsichtshalber hatte die Gesellschaft zusätzlich zum Fahrpreis eine Kautions für eventuelle Rückkehrkosten einbehalten. Bereits bevor die "St. Louis" Hamburg verließ, wurde die kubanische Presse mit Informationen über das geplante Auslaufen des Flüchtlingsschiffes versorgt. Die folgende Presse-Kampagne gegen die Einreise wurde hauptsächlich getragen von spanischen Anhängern des Franco-Regimes, die zur Ober- und Mittelschicht der kubanischen Gesellschaft gehörten. Die Rivero-Familie, die über verschiedene Tageszeitungen und einen Radiosender verfügte, tat sich hierbei besonders hervor. Antisemitische Inhalte verbreitete auch der "Partido Nazi Cubano", der über einen eigenen Radiosender in Havanna verfügte. Die 1938 gegründete Partei behauptete zwar in ihrem Programm, dass sie antikommunistische Ziele verfolgte und rassistische oder religiöse Fragen keine Rolle spielten, aber das über dem Programm prangende Symbol, Reichsadler mit Hakenkreuz, machte bereits deutlich, woher die Partei ihren ideologischen Rückhalt suchte. Schon fünf Tage vor dem Auslaufen der "St. Louis" kam es zu einer antisemitischen Massendemonstration mit 40.000 Menschen.

Aufgerufen zur Demonstration hatte der Senator Ramón Grau San Martín. Grau San Martín hatte als Staatspräsident 1933 ein Gesetz zur "Nationalisierung der Arbeit" eingeführt. Das Gesetz bestimmte, 50 % aller Arbeitsplätze in Fabriken kubanischen Staatsbürgern vorzubehalten. Die Regelung richtete sich zwar allgemein gegen Ausländer, traf die Juden aber besonders. Die jüdischen Fabrikarbeiter konnten nur bei den wenigen jüdischen Fabrikanten der Bekleidungsindustrie arbeiten, da andere Unternehmer zumeist keine Juden einstellten. Auf den Arbeitsmarkt von Havanna drängte auch die schnell wachsende Zahl von jüdischen Flüchtlingen, die 1939 5.000 erreicht hatte. Die meisten wollten in Kuba die Zeit bis zu einer Visaerteilung für die USA überbrücken. Neben der Angst um den Arbeitsplatz instrumentalisierte die antisemitische Propaganda auch die Furcht der Unternehmer vor der Arbeiterbewegung. In den zwanziger Jahren hatten sich viele aus Ostmitteleuropa immigrierte Juden in linken Organisationen engagiert. Durch das Ausweichen auf den durch Selbständigkeit geprägten Heimarbeiterssektor, der von der Nationalisierungsregelung nicht betroffen war, wurde allerdings die Abkehr von der Arbeiterbewegung eingeleitet, häufig verbunden mit der Hinwendung zu kulturell-religiösen Organisationen und einem Identitätswandel. Kuba wurde von den ansässigen Juden nicht länger als Durchgangsstation, sondern als neue Heimat angesehen. Letzteres stellten die radikalen Antisemiten in Frage.

In einer ausgesprochen feindseligen Atmosphäre erreichte die "St. Louis" am 27. Mai Havanna, nahezu zeitgleich mit zwei kleineren Flüchtlingsschiffen einer französischen und einer britischen Linie. Kapitän Schröder und jüdische Repräsentanten aus Kuba und den USA versuchten eine Aufnahme auszuhandeln, was aber scheiterte. Nur wenigen Passagieren wurde es gestattet von Bord zu gehen, sie hatten entweder gültige Papiere oder ihren Angehörigen war es gelungen, durch Beziehungen und Bestechungen Ausnahmen zu erlangen. Da das Schiff nicht am Kai anlegen durfte, umkreisten die

wartenden Angehörigen in kleinen Booten die "St. Louis"; an Bord gehen durften sie nicht. Einer der Passagiere versuchte, sich das Leben zu nehmen und wurde schwer verletzt an Land gebracht. Die "St. Louis" musste schließlich am 2. Juni Havanna mit 906 Flüchtlingen an Bord verlassen und nahm Kurs auf Florida. Die amerikanische Regierung weigerte sich aber, eine Landeerlaubnis zu erteilen und die Küstenwache verhinderte einen heimlichen Landungsversuch.

Kapitän Schröder blieb nichts anderes übrig, als nach Europa zurückzukehren. Die Verzweiflung unter den Passagieren stieg, weitere Selbstmordversuche drohten. Heimlich plante der Kapitän daher, die "St. Louis" an der britischen Küste stranden zu lassen, um die Einreise zu erzwingen. Soweit kam es nicht. Die Irrfahrt hatte weltweite Aufmerksamkeit hervorgerufen und schließlich erklärten sich die Niederlande, Belgien, Frankreich und England zur Aufnahme der Flüchtlinge bereit. Am 17. Juni konnten die Passagiere in Antwerpen von Bord gehen. Nach dem Kriegsausbruch gerieten zwei Drittel der ehemaligen Passagiere wieder unter Nazi-Herrschaft und wurden ermordet. Unter den Überlebenden befanden sich - abgesehen von einigen wenigen Emigranten denen die Weiterreise in andere Länder gelungen war – hauptsächlich jenes Viertel der Passagiere, das in Großbritannien Aufnahme gefunden hatte. Zumindest sie hatten ihr Überleben der Courage von Kapitän Schröder zu verdanken, weshalb die israelische Holocaust-Gedenkstätte Yad Vashem 1993 auch den Kapitän für sein Verhalten geehrt hat.

An den Hamburger Landungsbrücken ist im Torbogen, der zur Brücke 3 führt, eine Gedenktafel für die Ermordeten angebracht. Auch die Erinnerung an die nach Lateinamerika und in andere Weltregionen Emigrierten sollte wachgehalten werden. Hamburgs Funktion als Hafenstadt mit weltweiten Verbindungen spielte für die Flüchtlinge eine zentrale Rolle. Ein Hamburger Auswanderer-Museum wäre also der angemessene Ort für diese Erinnerung.

6. Literaturhinweise und Links

a) Lateinamerika als Ziel Hamburger Flüchtlingssschiffe:

Als Einstieg in das Thema jüdische Emigration nach Lateinamerika ist das sozialgeschichtliche Handbuch von Judith Laikin Elkin zu empfehlen: 150 Jahre Einsamkeit. Die Geschichte der Juden in Lateinamerika. Hamburg 1996. Einen groben Überblick über Einwanderungsbestimmungen, politische Haltung der Bevölkerung zu den Juden und die wirtschaftlichen Möglichkeiten für Emigranten in einzelnen Aufnahmeländern bieten die im September 1936 und Januar 1939 erschienen Themenhefte "Jüdische Auswanderung nach Südamerika" hrsg. vom Hilfsverein der Juden in Deutschland e.V. Diese von den Nazis zugelassene jüdische Organisation hatte die Aufgabe, die Auswanderung zu fördern.

Die deutsch-lateinamerikanischen Beziehungen untersucht Jürgen Müller: Nationalsozialismus in Lateinamerika: Die Auslandsorganisationen der NSDAP in Argentinien, Brasilien, Chile und Mexiko 1931 – 1945. Stuttgart 1997. Vgl. auch Harald Neuber: Virus der alten Welt: Ein neues Forschungsprojekt an der Freien Universität Berlin widmet sich der Geschichte des Antisemitismus in Lateinamerika:

<http://www.aufbauonline.com/2004/issue01/7.html>

Die Beziehungen Nazi-Deutschland – Chile untersucht Víctor Farías: Die Nazis in Chile. Berlin 2002. Farías beschränkt sich nicht darauf, die nationalsozialistischen Auslandsaktivitäten zu untersuchen, sondern beleuchtet auch die Verwicklungen von Chilenen in Deutschland in die Aktivitäten des Regimes und die Rolle Hamburgs als Sitz des Generalkonsulats (S. 112-139). Diese Thematik wird auch angesprochen bei Irmtraud Wojak: Exil in Chile. Die deutsch-jüdische und politische Emigration während des Nationalsozialismus 1933–1945. Berlin 1994. Ein Beispiel für die Schwierigkeiten denen sich Emigranten gegenübersehen wenn sie ein Visum erlangen und ausreisen wollten findet sich in den Erinnerungen von Ida Ehre: Gott hat einen größeren Kopf, mein Kind. 5. Aufl. München 1989, S. 112–118. Ida Ehre konnte die Kriegszeit unbeschadet überstehen, da ihr christlicher Mann, trotz mehrfacher Aufforderung sich scheiden zu lassen, zu ihr hielt. Die Geschichte des Flüchtlingssschiffs "Copiapó" verarbeitet der bei Farías erwähnte Film: "La odisea del último barco". Die Ausreise des damals 17 jährigen Manfred Klein mit der "Copiapó" und den Aufbau einer neuen Existenz in Chile schildert Loreto Daza:

La lucha por sobrevivir. In: Qué Pasa (17.1.2000): <http://www.quepasa.cl/revista/1501/14.html>

Auf die Bedeutung von Pässen lateinamerikanischer Länder, deren Vertretung nach Abbruch der diplomatischen Beziehungen die Schweiz bzw. Spanien wahrnahmen, für die Rettung von Juden verweist Bernd Rother: Spanien und der Holocaust. Tübingen 2001, S. 299–301. Für Spanien kommt Rother zu dem Schluss, dass die in der Nachkriegszeit vorgenommene Selbststilisierung zu Schutzmacht für die sephardischen Juden trotz verschiedener Rettungsaktionen nicht gerechtfertigt ist.

b) Die Irrfahrt der "Königstein":

Einige Angaben zum Dokumentarfilm "Los Barcos de la Esperanza" bei:

<http://www.geocities.com/fotosmoramon/cine/caribiay.html>

Die Passagierlisten der "Caribia" und der "Königstein" sind zusammen mit dem Hilfeersuchen der Jüdischen Gemeinde in Caracas an Präsident Lopez abgedruckt bei Mario Nassi: La comunidad ashkenazi de Caracas. Breve historia institucional. Caracas 1981.

Eine weitere bedeutende Quelle für dieses Kapitel bildet der im Mai 2000 im Internet erschienene Artikel der venezolanischen Schriftstellerin und Journalistin Jacqueline Goldberg: Tierra de gracia, tierra prometida. Sie beschreibt die Reisen der "Caribia" und der "Königstein", sowie die Aufnahme in Venezuela aus der Perspektive der jüdischen Flüchtlinge. Wie der Titel bereits andeutet ("Land der Gnade") durchzieht das verständliche Motiv der Dankbarkeit für die Aufnahme in Venezuela den Artikel. Was allerdings zu einer übertrieben positiven Charakterisierung des Präsidenten López als progressiven Demokraten führt. Vor allem López verdankten nach Goldberg die Passagiere der "Königstein" das Aufenthaltsrecht. Kritische Aspekte der venezolanischen Politik, wie das diskriminierende Einwanderungsrecht und die Ablehnung der Juden von Teilen der Regierung, sowie das zunächst nur befristete Aufenthaltsrecht für die Flüchtlinge werden von Goldberg weitgehend ignoriert oder heruntergespielt bei ihren Lobpreisungen.

http://www.analitica.com/biblioteca/jgoldberg/tierra_de_gracia.asp

Neben Goldbergs Artikel bildet der Bericht über den "Transport von 165 jüdischen Emigranten aus Österreich" von Karl Dockal, Reiseleiter an Bord der "Königstein" und Antisemit, eine weitere wichtige Quellengrundlage. Dockals Schilderungen decken sich bei den Sachaussagen im wesentlichen bzw.

ergänzen den Artikel von Goldberg allerdings sind die Zeitangaben häufig nicht akkurat gemacht, wie ein Vergleich mit dem Auszug aus dem Bordbuch der "Königstein" zeigt. Auch bei der Angabe von Eichmanns Rang irrte sich Dockal: Eichmann war nicht mehr SS-Obersturmführer, da er bereits im Januar 1939 zum Hauptsturmführer befördert wurde. Möglicherweise war ihm dies aber nicht bekannt, da die "Königstein" bereits am 2. Februar von Hamburg auslief. Hinsichtlich der Schilderung der Verhandlungen mit den Regierungsstellen weichen Dockal und Goldberg teilweise voneinander ab. Der genaue Handlungsverlauf konnte daher hier nicht rekonstruiert werden. Der Reisebericht von Dockal findet sich in einer schmalen Akte der Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg (11 / L 6 A. Leidig), die - sehr lückenhaft - Auskunft zur Tätigkeit von Alfred Leidig als Kapitän gibt. In der Akte findet sich neben venezolanischen Zeitungsartikeln u.a. ein Artikel des Hamburger Journalisten Winfried Martini: Hebräisch unterm Hakenkreuz. In: Die Welt 10.1.1975. Martini beschreibt die Übergabefahrt unter Kapitän Leidig an Bord der "Hohenstein", die von den neuen Besitzern in "Tel Aviv" umbenannt wurde. An Bord befanden sich auch der berühmte Rabbiner Leo Baeck und der Botaniker Otto Warburg. Ob die Fahrt der "Königstein" vom NS-Staat als Propaganda-Coup geplant war, der die geringe Aufnahmebereitschaft in der Welt für die Juden zeigen sollte, wie einige Passagiere im Nachhinein mutmaßten, lässt sich anhand der hier benutzten Quellen nicht klären. Die Organisation der Reise erscheint nur auf den ersten Blick ungewöhnlich. Belegt ist, dass in Wien die Zentralstelle ihre Anweisungen an die jüdischen Organisationen mündlich gab, diese allerdings wurden gezwungen Aktenvermerke anzulegen und somit sich formal verantwortlich zu erklären. Die SS förderte auch illegale Transporte mit denen zionistische Organisationen Flüchtlinge nach Palästina brachten und tolerierte den Handel mit illegalen Visa soweit sie zur Ausreise dienten. Die Rolle von Adolf Eichmann bei der Organisation der jüdischen Emigration aus Österreich wird thematisiert bei Gabriele Anderl: Die "Zentralstellen für jüdische Auswanderung" in Wien, Berlin und Prag – ein Vergleich. In: Tel Aviver Jahrbuch für deutsche Geschichte (1994), S. 275-299. Hans Safrian: Eichmann und seine Gehilfen. Frankfurt/M. 1995, S. 36–49. Vgl. hierzu auch Jochen von Lang: Das Eichmann Protokoll. Tonbandaufzeichnungen der israelischen Verhöre, S. 48–56, und Irmtrud Wojak: Eichmanns Memoiren. Ein historischer Essay. Frankfurt/M. 2001, S. 94–103. Die Karriere von Alfred Holländer und anderen Exilanten in Venezuela wird beschrieben in dem Sammelband von Alisa Douer/Ursula Seeber: Wie weit ist Wien. Lateinamerika als Exil für österreichische Schriftsteller und Künstler. Wien 1995, S. 273-280. Die Fahrt der "Königstein" wird allerdings nur erwähnt und fälschlich behauptet das Schiff sei von Kuba abgewiesen worden, möglicherweise liegt eine Verwechslung mit der "St. Louis" vor.

c) Das Drama der "St. Louis":

Zur Fahrt der "St. Louis" sind zahllose Publikationen erschienen. An Internetressourcen seien hier nur genannt die Darstellung des United States Holocaust Memorial Museum "Voyage of the St. Louis": <http://www.ushmm.org> und von Margalit Bejarano: La historia del buque Saint Louis: La perspectiva cubana:

<http://www.fmh.org.ar/revista/18/lahist.htm>.

Von derselben Autorin liegt ein Artikel vor über Deproletarianization of Cuban Jews. In: Judaica Latinoamericana. Estudios Histórico-Sociales. Jerusalem 1988, S. 57–67. Die Autorin hat auch eine mit Einleitungen versehene Quellensammlung mit Zeugnissen jüdischer Zeitgenossen herausgegeben: La comunidad hebrea de Cuba. La memoria y la historia. Jerusalem 1996. Ein Kapitel dieses Buches ist den Holocaust-Flüchtlingen gewidmet, hier wird auch das Programm des "Partido Nazi Cubano" abgedruckt.

Die jüngste Publikation zur "St. Louis" hat Georg Reinfelder vorgelegt: MS St. Louis: die Irrfahrt nach Kuba – Frühjahr 1939; Kapitän Gustav Schröder rettet 906 deutsche Juden vor dem Zugriff der Nazis. Berlin 2002. Für seine Fleißarbeit, die auch eine vollständige Namensliste der Passagiere enthält, hat der pensionierte Münchener Unternehmensberater in der Presse viel Lob erfahren:

<https://ssl.sueddeutsche.de/sz/muenchen/red-artikel2359/>

Positiv wurde insbesondere die Quellenarbeit hervorgehoben - Reinfelder stützt sich hauptsächlich auf Dokumente und Aussagen der überlebenden Passagiere, im Gegensatz zu manchen Vorgänger-Publikationen, die eher den Charakter von "Dokufiction" haben, so die Kritik von Ruth Schlete in "Der Aufbau": http://www.aufbauonline.com/2003/issue24/16_1.html

Keine Berücksichtigung bei dem Lob hat allerdings die Tatsache erfahren, dass Reinfelder für die Rekonstruktion der Vorgänge auf Kuba als Ergänzung zu den Zeugnissen der Passagiere vorrangig zeitgenössische New York Times Artikel konsultierte und keine spanischsprachigen Quellen oder Literatur, auch nicht die Arbeit des Lateinamerika-Historikers Robert M. Levine: Tropical Diaspora. The Jewish Experience in Cuba. Gainesville 1993. Levines Darstellung zur jüdisch-kubanischen Geschichte widmet sich im Zusammenhang mit der "St. Louis" auch dem Wirken des "Partido Nazi

Cubano" und stützt sich dabei u.a. auf Berichte der amerikanischen Botschaft. Für Levine - wie für Bejarano - steht fest, dass es sich bei "St. Louis"-Fahrt nach Kuba weitgehend um einen inszenierten Propaganda-Coup deutscher Stellen handelte. Vom selben Autor liegt ein Überblick zum Forschungsstand jüdisch-kubanischer Geschichte vor: Counting Shadows: a Broader Look at Cuban Jewish History.

<http://www.jewishcuba.org/shadows.html>

Ein Beispiel für rechte "Dokufiction" ist das 2001 im Stocker Verlag in Wien erschienene Buch von Georg Mautner Markhof: Das St. Louis-Drama. Teilweise geschickt instrumentalisiert der Autor das Verhalten von Kapitän Schröder um die deutsche Schuld am Holocaust zu relativieren: "Das Phänomen 'St. Louis' läßt vermuten, daß unzählige Deutsche und Österreicher in ihrem Innersten humane Wertvorstellungen behalten haben und daher bereit sind zu diesen zu bekennen, wenn dies ohne Gefahr möglich wäre" (S. 181). Zugleich behauptet Markhof, dass in einem niederländischen Konzentrationslager gefangene St. Louis-Passagiere sich als "Herrenmenschen" gegenüber holländischen Juden aufgeführt hätten, und rückt die (potentiellen) Aufnahmeländer, insbesondere die USA, wegen ihrer Behandlung der St. Louis-Flüchtlinge in die Nähe der Täter und würdigt nicht die Tatsache, dass immerhin hunderttausende von Menschen gerettet wurden und nicht Millionen ermordet wurden wie dies im Deutschen Reich geschah.

Kommentare und Hinweise bitte an redaktion@solatino.org.

Druckversion des Artikels auf <http://solatino.org/auswander/ausw1.htm>.

© SoLatino - Hamburger Lateinamerika-Gesellschaft / Sociedad Latinoamericana de Hamburgo e.V.