ARCHIV-VERSION

Dokserver des Zentrums für Zeithistorische Forschung Potsdam e.V.

http://zeitgeschichte-digital.de/Doks

Eva Schöck-Quinteros

Die Irrfahrt der St. Louis. In fünf Wochen von Hamburg über Kuba nach Antwerpen

https://doi.org/10.14765/zzf.dok-1383

Archiv-Version des ursprünglich auf dem Portal *Visual-History* am 17.06.2019 mit der URL:
https://www.visual-history.de/2019/06/17/die-irrfahrt-der-st-louis/
erschienenen Textes

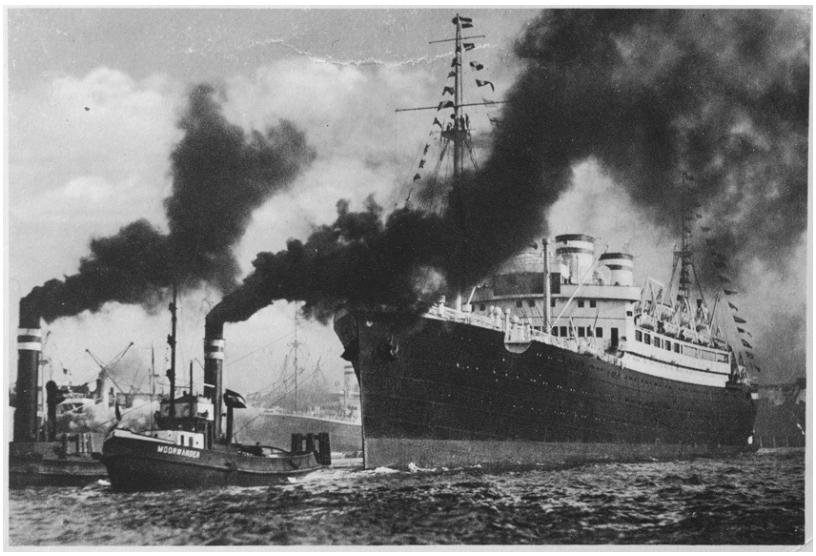
Copyright © 2019 Clio-online – Historisches Fachinformationssystem e.V. und Autor/in, alle Rechte vorbehalten. Dieses Werk ist zum Download und zur Vervielfältigung für nicht-kommerzielle Zwecke freigegeben. Es darf jedoch nur erneut veröffentlicht werden, sofern die Einwilligung der o.g. Rechteinhaber vorliegt. Dies betrifft auch die Übersetzungsrechte. Bitte kontaktieren Sie: <redaktion@zeitgeschichte-digital.de> Für die Neuveröffentlichung von Bild-, Ton- und Filmmaterial, das in den Beiträgen enthalten ist, sind die dort jeweils genannten Lizenzbedingungen bzw. Rechteinhaber zu beachten.

VISUALHISTORY Online-Nachschlagewerk für die historische Bildforschung

17. Juni 2019
Eva Schöck-Quinteros
Thema: NS
Rubrik: Fotothek Zeitgeschichte

DIE IRRFAHRT DER ST. LOUIS

In fünf Wochen von Hamburg über Kuba nach Antwerpen



Die St. Louis im Hafen, vermutlich in Hamburg – Postkarte, die auf der Fahrt nach Kuba verkauft wurde. Fotograf: unbekannt, 1939. Quelle: United States Holocaust Memorial Museum 31683, abgedruckt in: Sarah A. Ogilvie/Scott Miller, Refuge Denied. The St. Louis Passengers and the Holocaust, London 2006, S. 16.

Vor 80 Jahren, am 17. Juni 1939, landete die „St. Louis“ in Antwerpen. Am 13. Mai 1939 war sie in Hamburg mit 937 Kindern, Frauen und Männern an Bord Richtung Kuba gestartet, darunter 930 deutsche Jüdinnen und Juden. Schon zwei Wochen später war die St. Louis im Hafen von Havanna angekommen. Doch die Landung wurde ihr verweigert – für die Passagiere völlig überraschend.

Den meisten Visa fehlte die Genehmigung des kubanischen Arbeits- und Außenministeriums, die erst durch das am 5. Mai 1939 erlassene Dekret Nr. 937 notwendig geworden war. Vom 29. Mai bis 4. Juni verhandelten Vertreter des American Jewish Joint Distribution Committees (JDC) mit der kubanischen Regierung. Vom 2. bis 5. Juni kreuzte die St. Louis zwischen Havanna und Miami. Auch die USA und Kanada lehnten die Aufnahme der Geflüchteten ab. Am 6. Juni 1939 musste Kapitän Gustav Schröder im Auftrag der Hapag die Rückkehr nach Europa mitteilen: Zielhafen für 906 Passagiere noch ungeklärt.[1]

Die „Irrfahrt“ der St. Louis war wochenlang ein Thema in der internationalen Presse. Zeitgenössische Medien berichteten ausführlich über die vergeblichen Verhandlungen des JDC, über die Aktivitäten des Kapitäns und des von ihm ernannten Bordkomitees, über Selbstmordversuche im Hafen von Havanna und über den Plan einiger Passagiere, im Falle einer Rückkehr nach Hamburg kollektiv Suizid zu begehen.[2]

Über andere Schiffe mit Geflüchteten an Bord wurde damals (wie heute) weniger berichtet. Der bekannte amerikanische Journalist Hubert R. Knickerbocker recherchierte,

dass „[…] allein in den vergangenen zwei Monaten 18 transatlantische Dampfer mit 5627 jüdischen Flüchtlingen – Männer, Frauen, Kinder – nach Europa zurückkehren mussten, nachdem sie vergeblich einen Ort gesucht hatten, wo ihre Passagiere von Bord gehen könnten. Die Hoffnung hält am Leben. Doch tausende von Flüchtlingen haben längst die Hoffnung aufgegeben. Manchmal gelingt es ihnen, irgendwo an Land zu gehen, doch niemand weiß wo, niemand weiß wie. Dann verschwinden sie – und werden von der Liste gestrichen.“[3]

Zahlreiche Bilder sind zu der Fahrt und den Verhältnissen auf der St. Louis überliefert. Die hier abgebildeten Fotos geben die Entwicklung von der Abfahrt aus Hamburg bis zur Landung in Antwerpen wieder. Sie werden mit Auszügen aus zwei Zeitzeugnissen kommentiert: dem Tagebuch von Erich Dublon[4] und dem Reisebericht von Fritz Buff[5]. Beide beenden ihre Aufzeichnungen mit der Landung in Antwerpen und der Feststellung, dass die Fahrt von Hamburg nach Antwerpen fünf Wochen gedauert habe.

Die 906 Passagiere wurden auf Großbritannien (287), Belgien (214), die Niederlande (181) und Frankreich (224) verteilt. 254 Menschen wurden nach aktuellem Kenntnisstand in Konzentrationslagern ermordet.[6]

Passagiere auf der St. Louis 1939. Fotograf: unbekannt. Quelle: United States Holocaust Memorial Museum 01174 ©

Aus dem Reisebericht von Fritz Buff

Am 13. Mai 1939 gegen 20 Uhr lichtete die St. Louis, das grösste Motorschiff der HAPAG im Hamburger Hafen die Anker um annähernd 1000 Menschen in ein fernes Land zu bringen, wo sich diese ihr Leben wieder neu zu gestalten dachten, in ein Land auf das alle unsere Augen gerichtet waren: „Cuba“.

Mit gemischten Gefühlen nahm jeder einzelne Abschied von Deutschland und schloss gleichzeitig mit seinem bisherigen Leben ab, um die Überbleibsel wiederum neu vorzutragen, der eine gedachte tränenden Auges daran zurück, was er bisher seine Heimat nannte, der andere rief seinen Angehörigen am Quai noch ein letztes Lebewohl zu, ein Gedanke aber erfüllte all unsere Herzen gleichstark, der Gedanke an die Zukunft.

Nachdenklich, in alte Erinnerungen und neue Pläne versunken standen wir alle an der Reling um den 1. Abend auf See zu erleben. Ich gedachte meiner Eltern, meiner Schwester, die ich zurücklassen musste an all die vielen Menschen die ich in den Jahren meines kurzen Lebens lieb gewonnen hatte, und an vieles, vieles was hinter mir lag. Es war ein schöner Abend dieser Abend des 13. Mai der uns in unser Glück führen sollte.

Nun sind wir bereits in Cherbourg angekommen. Wir liegen immer noch im Hafen und warten darauf, dass sich noch weitere 30 Leute zu uns gesellen werden, die das gleiche Ziel wie wir haben. Es sollen meist Kinder sein, deren Angehörige bezw. Eltern ebenfalls auf dem Schiff sind, und die mit Kindertransporten bereits in Holland, Belgien oder England untergebracht waren.

Nun haben wir den Hafen Cherbourgs schon wieder verlassen und hoffen alle den Europäischen Kontinent nicht wiederzusehen, vielleicht unser Leben lang. Die bereits erwähnten 30 Leute wurden mit einem Boot der HAPAG ans Schiff gebracht und stiegen so auf die St. Louis über, so dass diese gar nicht festzumachen brauchte.

Allmählich lernt man nun auch die übrige Jugend auf dem Schiff kennen, findet nach und

nach immer mehr Freunde, uns allen hat das Schicksal ja das gleiche Ziel gegeben, und wir alle hatten noch eine 14 tägige Seefahrt vor uns. Abends wird getanzt, man sieht wieder neue Gesichter, alles ist in freudiger Stimmung, geht es ja der langersehnten Freiheit entgegen. […]

Nun einiges über die Einrichtung des Schiffes, das in 1. und 2. Klasse getrennt ist. Die Räume der 1. Klasse sind auf dieser Fahrt aber für jedermann zugänglich, denn wir alle sind eine Schicksalsgemeinschaft und haben alle das gleiche Los. So war ich heute auch auf dem Sportdeck und spielte mit meinen Freunden Schuffle Board, Tischtennis, Ringtennis usw. Es hängt auch ein Ball für die Boxliebhaber da, für alles ist gesorgt. Das Sportdeck ist das höchste Deck des Schiffes, das im Ganzen in 7 Decks eingeteilt ist. Trotzdem wir nun bereits 4 Tage auf See sind-, komme ich immer wieder irgendwo hin, wo ich noch nicht gewesen bin, immer wieder muss ich nach dem Weg zu meiner Kabine fragen denn ein solches Schiff ist eine wahre Stadt und ein ganzes Labyrinth von Gängen. […]

Auf dem ganzen Schiff verteilt sind auch Kaufläden angebracht, in denen man die verschiedensten Dinge kaufen kann. Ich kaufte mir beispielswe eise verschiedene Toilettenartikel, ein Fotoalbum und einige Filme. Natürlicherw eise ist an all diesen Geschäften grosser Andrang und wird bald ausverkauft sein. Jeder will sein Bordgeld noch nutzbringend verwenden, und kann sich jeder nach seinem Geschmack noch einiges kaufen. […]

Fotographiren hat sich nun auch zum Hauptsport entwickelt, denn jeder will an diese wunderschöne Seereise auch späterhin zurückdenken & will sich durch Fotos ein dauerndes Andenken schaffen. […]

Fritz Buff (1923-2017) war ohne Angehörige an Bord der St. Louis. 1940 durfte er in die USA ausreisen. Sein Reisebericht liegt im United States Holocaust Memorial Museum (Fritz Buff Papers).

Passagiere auf der St. Louis vor Havanna, 3. Juni 1939. Fotograf: unbekannt. Quelle: United States Holocaust Memorial Museum, courtesy of National Archives and Records Administration, College Park. Public Domain Source Record ID: 306-NT-648-E-5

Aus dem Tagebuch von Erich Dublon

[…]
27. Mai 1939
Pünktlich erfolgt das Wecken, alles ist schnell auf den Beinen. Schon vom Bett aus bietet sich ein prächtiges Bild durch das Bullauge, Habana, Hafen und Stadt erleuchtet, aber die Sonne kommt schnell herauf und in Minuten ist's nun taghell. Die Stadt bietet uns ihre ganze Schönheit, hoch ragt das Kapitol auf, das Regierungsgebäude, die ersten Palmen grüßen uns im Morgenwind! Wir sind der Stadt so nahe, daß wir Straßenbahn und Autobus erkennen können. – Nun kommen die Barkassen auf das Schiff zu, vollbesetzt mit Leuten, die ihre Angehörigen und Freunde begrüßen wollen. Halb acht Uhr schon kommt Egon heran, die Freude ist groß, endlich können wir grüßen, winken, rufen. Wir können uns ganz gut verständigen. Die Barkassen dürfen weder stehenbleiben noch anlegen, sie fahren langsam um die St. Louis herum, wir laufen mit, die Decks entlang und

können uns minutenlang sehen und sprechen, Ihr könnt Euch die Bewegung auf dem Schiff vorstellen! Zwei Stunden später kommen Egon, Lilli und Hänschen wieder heran, das ist der Höhepunkt der Wiedersehensfreude. Dasselbe wiederholt sich am Nachmittag, wo wir uns wohl eine Viertelstunde sehen und rufend verständigen können, es wird manche Freudenträne vergossen. — Inzwischen sind die cubanischen Behörden an Bord gekommen, Polizei und Zollbeamte, die Paßrevision hat bereits bei großem Gedränge stattgefunden. — Sofortige Landung ist, wie erwartet, nicht möglich, wir werden wohl einige Tage in Tiscornia, dem Lager, verbringen müssen, wie es meist üblich ist. […]

31. Mai 1939
Der fünfte Tag des Wartens, leider keine Änderung der Lage, ein Teil der Passagiere wird nervös und unruhig. Es ereignen sich 2 traurige Fälle, ein Breslauer Rechtsanwalt verliert die Nerven und geht mit geöffneten Pulsadern über Bord, ein Matrose springt nach und rettet ihn. Es werden einige hundert Mark als Belohnung für ihn gesammelt. Von nun an kreist ständig ein motorisiertes Rettungsboot um das Schiff, nachts beleuchten Scheinwerfer die Wasserfläche. Der Mann kam nach Habana ins Krankenhaus, am nächsten Tage bringen die Zeitungen sein Bild. — Das zweite Opfer, ein Arzt, versuchte sich mit Äther zu vergiften, er wird rechtzeitig aufgefunden. Die Schiffsleitung versucht, die Sache als Unfall darzustellen, um sie zu vertuschen. — Es wird den ganzen Tag verhandelt, eben kommt der Kapitän im Tropenhelm vom Land zurück, Telegramme aus Amerika, die Hilfe versprechen, werden angeschlagen. Die Hapag hat die Genehmigung erhalten, noch einige [Tage] hier zu liegen und die Passagiere zu beherbergen. — Inzwischen werden Nachrichten über die „Orinoco“ verbreitet, deren Abfahrt am 27.5. wohl auch zweifelhaft war und die nun mit Maschinenschaden in Antwerpen liegen soll, Eingeweihte sprechen von einer „politischen“ Havarie. Die Landung der „Orinoco“ ist noch unsicherer, als die unsrige heute erscheint. — […]

2. Juni 1939
Es war wirklich das letzte Mal, daß wir die Freunde gesehen haben, die Barkassen dürfen nicht mehr herüberkommen, die cubanische Regierung verlangt, daß die Abfahrt am Vormittag erfolgt. — Vorher kommen noch die Vertreter des amerikanischen und cubanischen Joint an Bord, berichten über den Stand der Verhandlungen und sprechen den Passagieren Mut zu. Ein cubanischer Zoll-Offizier überwacht die Ansprache (tout comme chez nous!), die in Englisch gehalten werden muß und übersetzt wird. — Halb 12 Uhr laufen die Maschinen an, es geht hinaus, ganz Habana ist auf den Beinen, Tausende von Autos halten die Straße am Hafen entlang besetzt, aus allen Fenstern hängen die Menschen. 12-15 Polizeiboote „begleiten“ uns hinaus. — Der Regierungssender ist zur Verfügung gestellt worden, und es ist uns versprochen worden, alle 2 Stunden Bericht über die Lage und die Aussichten zu erhalten. — Seit heute ist nun die Verpflegung der neuen Lage angepaßt worden, es gibt noch gut und reichlich zu essen. — Nun weht uns wieder ein frischer Fahrtwind um die Nase, wir hoffen, auch draußen wieder baden zu können, das Wasser des Hafens war ungeeignet dazu. – Der Tag vergeht, wir hängen weiter in der Luft. – […]

15. Juni 1939
Die Vorbereitungen zur Landung schreiten fort, die Pässe werden eingesehen, Listen werden aufgestellt. Auch unsere Route schreitet fort, wir nähern uns dem Ärmelkanal und werden übermorgen alle in Antwerpen landen, nicht in Southampton, wie zuerst angenommen. – Das Tropenklima, von dem [wir] eine 14tägige Kostprobe hatten, ist bereits vergessen, mit nur 16 Grad Wärme, Nebel und Regen ist die Temperatur durchaus nördlich. Wir sind auf die geschlossenen Räume angewiesen, die offenen Decks sind verlassen.

16. Juni 1939
Bereits am frühen Morgen sind wir am Eingang des Kanals, backbords wird die englische Küste sichtbar, der Schiffsverkehr wird recht rege, ein Dreimaster taucht auf, Küstenwachtboote erscheinen, große Möwenschwärme umkreisen die „St. Louis“ und spähen nach den Abfällen. – Über Nacht hat das Wetter umgeschlagen, bei prächtiger Sonne drängt sich alles im Freien, es werden die Aussichten diskutiert, in das eine oder andere der 4 Länder zu kommen. Die meisten Wünsche gehen nach England, aber es werden wohl nur die Inhaber von Permits dorthin gelangen. Wir hoffen, in Belgien bleiben zu können, wenn möglich, nicht ins Lager zu kommen. […]

Die Familie Dublon wurde Belgien zugewiesen. Erich Dublon (1890-1942) wurde am 11. August 1942 nach Auschwitz deportiert und am 3. September ermordet. Am 15. Januar 1944 wurden Erna, Eva, Lore und Willi Dublon nach Auschwitz deportiert und ermordet. Das Tagebuch von Erich Dublon wurde in vier Teilen in der Zeitschrift „Der Aufbau“ vom Mai bis Juni 2000 veröffentlicht.

Passagiere auf der St. Louis 1939. Fotograf: unbekannt. Quelle: United States Holocaust Memorial Museum 02983 ©

„Aus den Akten auf die Bühne“ – Unter diesem Motto entstehen seit 2007 an der Universität Bremen unter der Leitung von Eva Schöck Quinteros Geschichts- und Theaterprojekte zu Themen des 20. Jahrhunderts oft mit einem lokalen Bezug. Studierende des Instituts für Geschichtsw issenschaft und SchauspielerInnen der bremer shakespeare company (bsc) entw ickeln und inszenieren mit dem Regisseur Peter Lüchinger szenische Lesungen aus historischen Originaldokumenten. „Keine Zuflucht. Nirgends.“ ist das 14. Projekt der AdA-Reihe, das die Stiftung EVZ im Wettbew erb *Theater Macht Geschichte* (2018) ausgezeichnet hat.

Die Lesung im Theater der bremer shakespeare company
„Keine Zuflucht. Nirgends: Auf dem Land und auf dem Meer.“ Die Konferenz von Évian und die Irrfahrt der MS St. Louis

Der Begleitband zur Lesung mit vielen w eiteren Dokumenten, Zeitungsartikeln und Zeitzeugenberichten: Eva Schöck-Quinteros/Matthias Loeber/Simon Rau (Hg.), Keine Zuflucht. Nirgends. Die Konferenz von Évian und die Fahrt der St. Louis (1938/39), Bremen 2019 ISBN 978-3-88722-763-0

[1] Vgl. Scott Miller/Sarah A. Ogilvie, Refuge Denied. The St. Louis Passengers and the Holocaust, Madison 2006; Diane Afoumado, Exil impossible. L’errance des Juifs du paquebot „St-Louis“, Paris 2005; Georg Reinfelder, MS St. Louis: Die Irrfahrt nach Kuba Frühjahr 1939. Kapitän Gustav Schröder rettet 906 deutsche Juden vor dem Zugriff der Nazis, Teetz 2002.

[2] Vgl. Eva Schöck-Quinteros/Matthias Loeber/Simon Rau (Hg.), Keine Zuflucht. Nirgends. Die Konferenz von Évian und die Fahrt der St. Louis (1938/39) (Aus den Akten auf die Bühne; Bd. 15), Bremen 2019. Der Band enthält u.a. Zeitungsartikel und Dokumente der diversen an den Verhandlungen beteiligten Akteure: Kapitän Schröder und das Bordkomitee, JDC und Intergovernmental Committee on Refugees (IGCR), kubanische Regierung und deutsche Gesandtschaft in Havanna. Die Zusammenarbeit zw ischen JDC und dem auf der Konferenz von Évian beschlossenen, in London ansässigen IGCR ist in der Forschung bisher meist nur gestreift w orden. Vgl. zu der Rolle des IGCR: Fréderic Bonnesoeur u.a. (Hg.), Geschlossene Grenzen – Die internationale Flüchtlingskonferenz von Évian 1938, Berlin 2018, S. 161 und 191.

[3] H.R. Knickerbocker, Les Juifs errants, in: L’Oeuvre, N. 8.671 vom 30.6.1939, S. 4. Deutsche Übersetzung in: Schöck-Quinteros/Loeber/Rau (Hg.), Keine Zuflucht, S. 387-392. Vgl. auch: Flüchtlingsschiffe, in: Deutschlandberichte der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (Sopade), 6. Jg., Nr. 7, Juli 1939, S. 938-940, sow ie die

Zusammenstellung von Artikeln aus dem „Aufbau“ : „Die Totenschiffe fahren“, in: Schöck-Quinteros/Loeber/Rau (Hg.), Keine Zuflucht, S. 361-380, und Lars Nothdurft, Die Flüchtlingsschiffe. Fahrten ins Ungew isse, in: ebd., S. 381-400.

[4] Das Tagebuch w urde in vier Teilen in der Zeitschrift „Der Aufbau“ vom Mai bis Juni 2000 veröffentlicht. Reinfelder, MS St. Louis, S. 218-234. Die Familie Dublon w urde Belgien zugew iesen. Erich Dublon (geb. 1890) w urde am 11. August 1942 nach Auschw itz deportiert und am 3. September ermordet. Am 15. Januar 1944 w urden Erna, Eva, Lore und Willi Dublon nach Auschw itz deportiert und ermordet.

[5] Der 17-jährige Fritz Buff (1923-2017) w ar ohne Angehörige an Bord der St. Louis. 1940 durfte er in die USA ausreisen. Vgl. Wie ein Jugendlicher die Fahrt der St. Louis erlebte. Die Reiseberichte des Fritz Buff, in: Schöck-Quinteros/Loeber/Rau (Hg.), Keine Zuflucht, S. 347-360, und USHMM, 2007.121.1, Fritz Buff Papers.

[6] Vgl. Online-Ausstellung des USHMM zur „MS ST LOUIS“, unter: https://w w w.ushmm.org/online/st-louis/ (Abruf: 17. 06. 2019).