

## (99) Texte 31: Die Flucht nach Palästina auf der Donau-Schwarzmeer-Route

Für die jüdische Bevölkerung war der Einmarsch deutscher Truppen in Prag ein Menetekel. Mit einem Schlag war die Formel „Peace for our time“, die Chamberlain für den Ausgang der Münchner Konferenz geprägt hatte, Makulatur geworden. Zwischen März 1939 und Oktober 1941<sup>1</sup> versuchte deshalb ein Teil der im deutschen Machtbereich bzw. in den von Deutschland bedrohten Staaten lebenden Juden sich dem möglichen Zugriff der Nationalsozialisten zu entziehen. Ihr Ziel war Palästina. Die dazu verbliebenen Möglichkeiten waren jedoch eng begrenzt. Eine davon war die Passage per Schiff entlang der Donau und durch das Schwarze Meer sowie die Ägäis.

Das spezielle Problem der Palästina-Auswanderung bestand darin, dass die Einwanderung nach Quoten geregelt<sup>2</sup> und daher stark limitiert war. Illegale Einwanderer wurden seitens der britischen Mandatsmacht zurückgewiesen bzw. zwangsdeportiert.<sup>3</sup> Für diejenigen, die sich noch im deutschen Machtbereich befanden, war die Frage der Legalität ein sekundäres Problem. Im Vordergrund stand die Rettung vor den Nationalsozialisten. So sah es auch die jüdische Untergrundbewegung in Palästina. Sie begann, die Zurückweisung der Einwandererschiffe durch systematische Beeinträchtigung ihrer Seetüchtigkeit zu verhindern. Mehrere solcher Schiffe wurden auf diese Weise beschädigt. Der spektakulärste Fall war der Anschlag auf die „Patria“. Bei ihrer Versenkung kamen 267 Menschen ums Leben.<sup>4</sup>

Bereits im Vorfeld der Palästina-Auswanderung – bei der Vorbereitung der Ausreise sowie bei der Organisation der Transporte – kam es zu einer unfreiwilligen, aus heutiger Sicht schockierenden Zusammenarbeit zwischen den jüdischen Organisationen und den Nationalsozialisten.<sup>5</sup> Die Palästina-Auswanderung war eine Zeitlang ein zentrales Interesse des NS-Staates, in gleicher Weise aber auch ein Anliegen der zionistischen „Revisionisten“.<sup>6</sup> Mit Duldung der Gestapo und anderer deutscher Behörden wurden sowohl in Berlin als auch in Wien Anlaufstellen eingerichtet, in denen – getarnt als ein „legales“ Unternehmen – die illegale Palästina-Einwanderung vorbereitet wurde. – Die weitere Entwicklung war mehr oder weniger unvermeidlich: Organisiert von gewerbsmäßigen, an Profit orientierten Fluchthelfern, skrupellosen Eignern bzw. Kapitänen schrottreifer, unter obskuren Flaggen fahrender Schiffe<sup>7</sup> und finanziert sowohl durch Zahlungen der Passagiere als auch durch Zuschüsse jüdischer Hilfsorganisationen vollzog sich der Transport unter Bedingungen, die mit den Begriffen „skandalös“ bzw. „menschenverachtend“ kaum hinlänglich beschrieben sind.

<sup>1</sup> Im Oktober 1941 wurden die deutschen Grenzen gesperrt.

<sup>2</sup> Zwischen dem Frühjahr 1933 und dem Herbst 1941 gelangten etwa 60 000 Juden auf legalem Wege nach Palästina. – Wolfgang Benz: *Illegale Einwanderung nach Palästina*. – In: *Exilforschung* 19 (2001), S. 130.

<sup>3</sup> 1938 gelangten 7 000 Illegale nach Palästina, 1939 23 000. Die Quote der legalen Einwanderung betrug pro Jahr 10 000 Personen. – Hans-Albert Walter: *Deutsche Exilliteratur 1933 – 1950*. Bd. 2: *Europäisches Appeasement und überseeische Asylpraxis*. Stuttgart 1984, S. 272.

<sup>4</sup> Wolfgang Benz: *Illegale Einwanderung*, a.a.O., S. 251.

<sup>5</sup> Zur Situation in Wien und der Zusammenarbeit der Israelitischen Kultusgemeinde mit dem „Palästina-Amt“ und den zionistischen Vereinen vgl. Doron Rabinovici: *Instanzen der Ohnmacht*. Wien 1938 – 1945. *Der Weg zum Judenrat*. Frankfurt 2000, S. 102 – 121. Rabinovici führt zahlreiche beklemmende Beispiele für die Zwänge auf, denen die jüdischen Organisationen angesichts der Lage bei der Zusammenarbeit mit den NS-Behörden unterworfen waren.

<sup>6</sup> Zum Zwecke der illegalen Einwanderung gründete die Haganah und die Histadrut den „Mossad le-Alija Bet“. Für die Flucht aus Wien waren insbesondere der Mossad-Emissär Moshe Averbuch-Agami und Führer lokaler Jugendgruppen wie Ehud Avriel-Überall oder Teddy Kolleck verantwortlich (Rabinovici: *Instanzen*, S. 118).

<sup>7</sup> Ich folge hier der Darstellung von Hans-Albert Walter, a.a.O., S. 273 f.

Bei einem Teil der Akteure handelte es sich um professionelle Menschenhändler, bei dem anderen Teil vermischte sich idealistische Aufopferung mit Profitgier. Das machte die Passagiere zu Objekten von Willkür, Erpressung und Ausbeutung. Die Schiffe, in denen die Flüchtlinge transportiert wurden, waren in der Regel weit über die zulässige Sicherheitsmarge beladen; die Transitländer profitierten von den Transporten und kassierten Durchreise-, Hafenbenutzungs- oder Einschiffungsgebühren. Bei den Transportschiffen handelte es sich um seeuntüchtige Dampfer, gelegentlich auch um Tanker oder ausrangierte Viehtransporter, die den Besitzern zum Schrottpreis abgekauft worden waren, aber nun für einen exorbitanten Preis für den Transfer eingesetzt wurden. Es fehlte an sanitären Einrichtungen und selbst an Trinkwasserbehältern. Die Fahrten zogen sich in der Regel über mehrere Monate hin, da an den Zwischenstationen auf das Eintreffen von Schiffen, auf denen die Weiterfahrt vonstattengehen sollte, gewartet werden musste. Es kam zu Typhusepidemien. Um während der Fahrt neues Trinkwasser aufzunehmen, wurden den Passagieren ein weiteres Mal Zahlungen abgepresst, die – da die Passagiere zu diesem Zeitpunkt in der Regel über kein Bargeld mehr verfügten – in Form von Uhren, Ringen oder Schmuck beglichen werden mussten.<sup>8</sup> Nichtsdestoweniger: Wenn die Küste Palästinas endlich in Sicht kam, brach unter den Flüchtlingen Euphorie aus.

### **Michael Meyers Bericht über Organisation und Durchführung der Transporte**

Michael Meyer verlässt im August 1940 Berlin; mit dem letzten Donau-Schwarzmeer-Transport gelangt er im Dezember 1940 nach Palästina. Er gehört zu denjenigen, die den Untergang der „Patria“ überleben. Nach seiner Ankunft verfasst er einen Bericht über seine Tätigkeit in Berlin und seine Flucht nach Palästina.<sup>9</sup> Das Manuskript ist datiert „Tel Aviv, August 1941“.

Meyer, geb. 1881 in Blankenburg, gest. 1956 in Berlin, ist von Beruf Anwalt und spezialisiert auf den Bereich des Metallhandels sowie Fragen des Grundstücks- und des Mietrechts. 1939 ist er ehrenamtlicher Mitarbeiter im Palästina-Amt der Jewish Agency in Berlin.<sup>10</sup> Aufgrund dieser Funktion besitzt er einen klaren Überblick über die Ausreisemöglichkeiten. Als die legale Einreise nach Palästina nicht mehr möglich ist, organisiert das Palästina-Amt illegale Transporte.

Meyer fasst den Entschluss zur „Alija“ (hebr. „Aufstieg“) Anfang Dezember 1938. Das auslösende Moment für diese Entscheidung ist die „Verordnung zur Ausschaltung der Juden aus dem Wirtschaftsleben“. Für Meyer steht in diesem Augenblick fest, dass es für ihn in Deutschland keine Arbeitsmöglichkeit mehr gibt. Er bemüht sich zunächst um den Erhalt eines „Kapitalisten-Zertifikats“. Im Gegensatz zu den „Einwanderer-Zertifikaten“, die von der britischen Mandatsregierung nur in begrenzter Zahl und an eine eingeschränkte Personen-

<sup>8</sup> Hans-Albert Walter, a.a.O., S. 274, Anm. 70.

<sup>9</sup> Michael Meyer: *Eine Wanderung nach Erez Israel im Jahre 1940*. Abgedruckt in: *Jüdisches Leben in Deutschland*. Selbstzeugnisse zur Sozialgeschichte 1918 – 1945. Hrsg. von Monika Richarz. Stuttgart 1982, S. 367 – 373. Ich folge in den Anmerkungen der Kommentierung der Herausgeberin. Seitenangaben im Text beziehen sich auf diesen Bericht. – Ein zweiter, ausführlicherer Bericht Meyers ist abgedruckt in *Die Verfolgung und Ermordung der europäischen Juden durch das nationalsozialistische Deutschland 1933 – 1945*. Bd. 3. Bearbeitet von Andrea Löw. München 2012, Dok. 120, S. 310 – 325. Er wird zitiert unter VEJ 3.

<sup>10</sup> Die Palästina-Ämter waren eine Einrichtung der Zionistischen Exekutive. Sie hatten die Aufgabe, die Immigranten auszuwählen und vorzubereiten, und sie organisierten auch die Anreise. Ab 1939 waren Hechaluz und Jugend-Alija nur noch Unterabteilungen des Palästina-Amtes, das seinerseits Teil der Reichsvereinigung geworden war.

gruppe vergeben werden, sind „Kapitalisten-Zertifikate“ ursprünglich unbegrenzt erhältlich. Doch die Lage hat sich geändert. Die „Kapitalisten-Zertifikate“ sind zu einem – umständebedingt illegalen – Handelsobjekt geworden. Meyer wendet sich daher an eine nicht näher bezeichnete „Stelle“, von der er annimmt, dass sie ihm das Zertifikat vermitteln kann:

„Da echte Kapitalisten-Zertifikate für Palästina auf normalem Wege schon damals schwer zu erhalten waren, wandte ich mich an eine Stelle, von der ich aus der Erfahrung meiner Anwaltspraxis wußte, daß sie Baseler Kapitalisten-Zertifikate gegen Zahlung bestimmter Summen verschaffte oder vermittelte. Dieser Weg war bis dahin stets glatt geglückt.“ (S. 367)

Infolge der Novemberpogrome ist die Nachfrage nach Zertifikaten jedoch enorm gestiegen. Trotz der Zahlung von 2000 RM erhält Meyer kein Zertifikat. Dass das Geld verloren ist, steckt Meyer ohne Kommentar weg. Die Zeit drängt:

„Es wurde [...] nichts mit einem Zertifikat. Inzwischen war der neue Krieg ausgebrochen, und selbst viele von denen, für die bereits *ordnungsgemäße* Zertifikate ausgefertigt oder in sicherer Aussicht waren, hatten das Nachsehen [...]. Es gab nun, von ganz besonderen Ausnahmefällen abgesehen, nur noch eine einzige Möglichkeit, nach Erez Israel zu gelangen, eine sogenannte S.H.-Fahrt. S.H. bedeutet Sonder-Hachschara.<sup>11</sup> Der Ausdruck wurde gewählt, um zu tarnen, daß es sich um eine illegale Alija handelte. Aus dem gleichen Grunde ist das Palästina-Amt Berlin, das in Wirklichkeit diese illegale Alija, die auch Alija Bet genannt wurde, organisierte, nicht offiziell hervorgetreten. Vorbereitung und Durchführung der Transporte lagen offiziell in den Händen eines sogenannten Ausschusses für jüdische Übersee-Transporte.“ (S. 367 f.)

Wenn Meyer von „einer einzigen Möglichkeit“ spricht, bleibt unerwähnt, dass er selber – als Mitarbeiter des Palästina-Amtes – sich in der bevorzugten Position befindet, als Teilnehmer eines „S.H.“-Transportes überhaupt in Frage zu kommen. – Über die Zusammenarbeit mit den NS-Behörden sagt Meyer:

„Illegal waren die Transporte natürlich nur den Engländern gegenüber, in Deutschland waren sie legal und konnten nur legal sein, da alle jüdischen Stellen unter Aufsicht der Gestapo standen und jede Auswanderung, von vereinzelt Ausnahmen abgesehen, nur mit Wissen und Willen der Behörden möglich war.“ (S. 368)

Sowohl die in Berlin ansässige Reichsvereinigung der Juden in Deutschland als auch die Israelitischen bzw. die Jüdischen Kultusgemeinden in Wien und Prag stehen zu diesem Zeitpunkt unter der Kontrolle der Gestapo und des SD bzw. des neu geschaffenen Reichssicherheitshauptamtes.

Die jüdischen Organisationen müssen bei der Umsetzung der antijüdischen Maßnahmen mitwirken. Mehrfach bestellt Adolf Eichmann die Leiter der jüdischen Institutionen zu gemeinsamen Treffen in die Reichshauptstadt. Moritz Fleischmann, Mitarbeiter der Jüdischen Kultusgemeinde in Wien, berichtet, dass für deren Leiter Josef Löwenherz „jeder Weg zu Eichmann [...] ein Canossagang“ gewesen sei. Über Paul Eppstein, einen der führenden Vertreter der Reichsvereinigung, sagt ein Kollege: „Niemals wußte Eppstein, ob er, wenn er zur Gestapo gerufen wurde, zurückkehren würde, und stets trug er eine Dose Zyankali bei sich,

<sup>11</sup> „Hachschara“, hebr.: „Tauglichmachung“

um der Qual ein Ende zu machen, wenn man ihn zu Dingen zwingen wollte, die er mit seinem Gewissen und seinem Verantwortungsgefühl der jüdischen Gesamtheit gegenüber nicht vereinbaren konnte.“<sup>12</sup>

Von den Palästina-Transporten werden S.H. 1 und S.H. 2 vom Berliner Hechaluz<sup>13</sup> organisiert, die Transporte S.H. 5 und S.H. 6 von dem in Wien ansässigen „Ausschuss für jüdische Überseetransporte“ in der Roten Turmgasse. Der Transport auf der Donau ist möglich, weil es sich bei der Donau um ein internationales Gewässer handelt. – Die Nachricht, dass eine Ausreisemöglichkeit nach Palästina vorhanden sei, löst, wie Meyer berichtet, einen Antragssturm aus:

„Der Andrang war ungeheuer. Die Möglichkeit solcher Transporte war früher fast nur in zionistischen Kreisen bekannt gewesen, insbesondere in den Kreisen des Hechaluz, der sie im Wesentlichen nur für die chaluzische Jugend organisierte. Seit Februar 1940 aber war diese Möglichkeit in ganz Deutschland bekannt geworden. Damals war die Hapag an das Palästina-Amt Berlin herangetreten und hatte ihm vorgeschlagen, für die illegalen Transporte nach Palästina Schiffe zur Verfügung zu stellen.“ (S. 368)

Das Hapag-Angebot wird jedoch fallengelassen, da im Palästina-Amt nach Beginn des Krieges bezweifelt wird, dass die Hapag noch in der Lage sein werde, die erforderlichen Schiffe zu stellen. In Anbetracht der Kriegssituation kommen für die Passage zudem nur Schiffe neutraler Staaten in Frage.

Im Laufe von zwei, drei Monaten gehen etwa 30 000 Anträge ein. Das Palästina-Amt bildet eine Kommission zur Prüfung und Entscheidung der Anträge. Voraussetzung für die Bestätigung des Antrags ist zum einen die gesundheitliche Eignung der Antragsteller, zum anderen die Begleichung der Passagekosten in Dollar. Von den Teilnehmern einer Passage müssen insgesamt 20 000 Dollar aufgebracht werden. Die Höhe der Einzelzahlungen differiert: Von älteren Menschen werden pro Person 200 Dollar verlangt, bei zionistischen „Veteranen“ bzw. bei Jugendlichen begnügt man sich mit geringeren Beträgen bzw. verzichtet auf eine Zahlung. Die Dollarbeträge können natürlich nur im neutralen Ausland beschafft werden; sie müssen bei einer Bank in Zürich eingezahlt werden.

Anfang Juli 1940 befiehlt die Gestapo dem Palästina-Amt, aus der Gruppe der für die S.H. Fahrten Bestätigten 500 Antragsteller auszusuchen und die Liste bis zum folgenden Tag 9 Uhr morgens bei der Gestapo einzureichen sowie den Abtransport dieser Personengruppe mit größter Beschleunigung durchzuführen. Die Auswahlkommission setzt Richard Meyer und seine Frau auf diese Liste. Es handelt sich um den Transport S.H. 7. Dies ist – für die Adressaten von Meyers Bericht liegt der Sachverhalt offen auf dem Tisch – eine Vorzugsbehandlung. – Vor der Abfahrt werden noch verschiedene Abgaben und Formalien überprüft. Seitens der Finanzämter ist eine Bestätigung erforderlich, dass die „Reichsfluchtsteuer“ und die „Judenbuße“ ordnungsgemäß entrichtet sind. Die Jüdische Gemeinde muss bescheinigen, dass keine Steuerrückstände bestehen, insbesondere dass die für Juden obligatorische Auswanderungsabgabe entrichtet ist. Die Reichsbank muss eine Stellungnahme hinsichtlich der in Meyers Fall noch ausstehenden Gebührenforderungen gegenüber „Devisenausländern“ abge-

<sup>12</sup> *Die Verfolgung und Ermordung der europäischen Juden*. Bd. 3, a.a.O. S. 34 f. (Andrea Löw: Einleitung). – Andrea Löws Ausführungen werden von mir z.T. übernommen bzw. zusammengefasst.

<sup>13</sup> „Hechaluz“ ist die Bezeichnung für den Zionistischen Weltverband. Der deutsche Hechaluz geht im November 1938 in Abteilung I des Palästinaamtes auf.

ben. Der nächste Schritt besteht in der Beschaffung eines Einreisevisums nach Palästina. Dieses Visum ist nur von Großbritannien als der Mandatsmacht zu erhalten. Da Kriegszustand herrscht, ist dies nicht möglich. Deshalb wird seitens der Reichsvereinigung Paraguay als Vermittler des Visums eingeschaltet. Dies wiederum ist nur durch eine entsprechende Zahlung realisierbar. Hierfür wird das Joint Distribution Committee eingeschaltet. Das letzte Dokument ist das Ausreisevisum des Polizeipräsidiiums.

Am 3. August 1940 erteilt die Gestapo den Befehl zur Abfahrt: Nach dem 18. August darf sich niemand der 500 Teilnehmer des Transportes noch im „Altreich“ befinden. Richard Meyer und seine Frau reisen mit der letzten Gruppe am Abend des 17. August 1940 ab. Am 1. November 1940 erreichen sie auf der „Pacific“ den Hafen von Haifa.<sup>14</sup> Die englische Mandatsregierung verweigert die Einreise. Die Passagiere werden auf die „Patria“ umgeladen. Um die Deportation zu verhindern, versucht die Haganah am 25.11. das Schiff durch einen Bombenanschlag manövrierunfähig zu machen. Sie nimmt dabei den Tod eines Teils der Flüchtlinge in Kauf. Meyer schwimmt an Land und wird anschließend für acht Monate im Lager Athlit interniert, entgeht jedoch der Deportation.<sup>15</sup>

### **Die Transporte im Rahmen der Jugend-Alija – Das Tagebuch von Senta Levy**

Seit Mitte der 1920er Jahre werden Jugendliche in jüdischen Lehr- und Ausbildungsstätten für landwirtschaftliche und handwerkliche Berufe auf die „Hachscharah“, die Palästina-Ausreise, vorbereitet. Eine dieser Einrichtungen ist das Gut Winkel in Spreenhagen (Brandenburg). Leiter des Ausbildungsprogramms ist Martin Gerson. – Angesichts der aktuellen Zuspitzung der Situation wird im Oktober 1939 die Auswanderung einer ersten Gruppe der in Spreenhagen lebenden Jugendlichen organisiert. Für diese handelt es sich um eine in speziellem Sinne abenteuerliche, weil „geheime“ Aktion: um eine „Sonder-Hachscharah“.

Welche Bedeutung die Chiffre „S.H.“ für die jungen Leute hat, wird an dem Tagebuch erkennbar, das Senta Levy über ihre Reise nach Palästina auf dem Donauflichtweg (13. Oktober 1939 – 27. Februar 1940) anlegt hat.<sup>16</sup> Die Buchstaben „S.H.“ stehen groß in der Mitte

<sup>14</sup> Zu den Transportbedingungen auf der „Pacific“ vgl. auch den an späterer Stelle behandelten Bericht von Alfred Heller: *Dr. Seligmanns Auswanderung. Der schwierige Weg nach Israel*. Hrsg. von Wolfgang Benz. – München 1990. – Die „Pacific“ war mit 1 000 Passagieren beladen, die „Milos“ (Baujahr 1895, 598 BRT) mit 880 Passagieren. Die Aufenthaltsbedingungen der Passagiere sind kaum vorstellbar: „Auf diesen und verrotteten, für weniger als 100 Passagiere eingerichteten Schiffen herrschten unbeschreibliche Zustände. Auf der *Pacific* gab es nur einen Parafinofen und kaum Trinkwasser. Die Flüchtlinge mußten in Schichten schlafen und konnten nur abwechselnd in festen Turnus an Deck kommen, um frische Luft zu schöpfen“ (Jürgen Rohwer: *Jüdische Flüchtlingsschiffe im Schwarzen Meer – 1934 bis 1944*. In: *Das Unrechtsregime*. Bd. 2: *Verfolgung – Exil – Belasteter Neubeginn*. Hrsg. von Ursula Büttner unter Mitwirkung von Walter Johe und Angelika Voß. Hamburg 1986, S. 197 – 248, Zitat S. 221).

<sup>15</sup> Vermutlich entgeht Meyer der Deportation, weil er „aus eigener Kraft“ das Land betritt. Dieses Sonderrecht resultiert aus der Zeit der türkischen Herrschaft über Palästina. Es wurde seitens der britischen Mandatsmacht als „historischer Rechtsstatus“ übernommen.

<sup>16</sup> Während meiner beruflichen Tätigkeit als Leiter der Hamburger Arbeitsstelle für Exilliteratur (später: Walter A. Berendsohn Forschungsstelle) habe ich Senta Levy und Elsa Davidsohn zu einem Vortrag über ihre Flucht nach Palästina eingeladen. Nach dem Tod von Senta Levy machte mir Frau Davidson das Tagebuch ihrer Flucht zum Geschenk. Ich habe es nach meinem Ausscheiden aus Forschungsstelle an das Archiv des Instituts für die Geschichte der Deutschen Juden in Hamburg weitergeleitet. – Senta Levy, geb. am 17. November 1913 in Hamburg, ausgebildete Sanitäterin. Sie führt zusammen mit Else Davidsohn, ihrer Gefährtin auf der Reise, in Palästina einen Wäschereibetrieb. Aufgrund wirtschaftlicher und physischer Schwierigkeiten: Schwerstarbeit, Verbot der Anschaffung von Maschinen, Erhöhung des Mietpreises und Fortfall eines Teils der Kundschaft (der britischen Offiziere) nach Gründung des Staates Israel 1956 gemeinsame Rückkehr nach Hamburg. Mehrfach bekl-

der Anfangszeile der ersten Seite. Sie sind das bestimmende Moment. Erst danach folgen Erläuterungen. Bezeichnenderweise steht dabei nicht das „Ich“, also die Person der Autorin, im Zentrum, sondern das „Wir“. Man ist eine Gemeinschaft, ein „Kollektiv“. Der Aufbruch nach Palästina ist das ersehnte Ende einer langen, aufgrund der Dauer quälenden Vorbereitungs- und Probezeit:

„Was heißt S.H.? Eigentlich Sonder-Hascherah (illegale Hascherah)<sup>17</sup>. Wir nennen es kurz „warten“!! Denn warten, warten und nochmals warten, das war unsere Probe zur Alijah<sup>18</sup>.“

Das schier endlose „Warten“ wird anschließend näher erläutert. Gleichzeitig wird der Blick auf die „armen Menschen“ gelenkt, die – anders als die „Chawerim“, die „Genossen“ – einstweilen noch in Deutschland bleiben müssen, für die also noch nicht die Aussicht besteht, dass sie in absehbarer Zeit nach „Erez“, also nach Palästina, gelangen:

„Einmal sollten wir fahren, dann wieder nicht, dann wieder ja; aber wir mussten die Geduld behalten. Unsere Hascharah auf dem Lehrgut ‚Winkel‘ war besonders gut, da konnte man es schon aushalten. Aber die armen Menschen, die in Berlin und anderen Großstädten auf die Abfahrt warten mussten, waren zu bedauern. Endlich sollte es dann doch losgehen, Schiff und Eisenbahn waren angeblich bereits bestellt, denn genau wussten wir nie, was los war, da die S.H. nicht nur aus Warten bestand, sondern auch aus Rätseln. Da brach der Krieg aus. Jetzt glaubte man, alles sei aus und man würde Palästina nicht mehr zu sehen bekommen. Die Stimmung der Chawerim war unter null. Plötzlich hieß es, Mitte Oktober fahren wir doch noch nach Israel. Wir freuten uns, konnten dieses Märchen aber nicht recht glauben. Rasch wurden noch, soweit es möglich war, die dringlichsten Formalitäten erledigt, und am 13. Oktober 1939 ging es endlich, ohne Passgenehmigung, ohne voraus- oder nachgeschickte Kisten, von Winkel los. [...]“

Die Reise beginnt mit einem Missgeschick. Danach aber besteigt man den Zug und es tritt Ruhe ein:

„Schon auf dem Weg von Gut Winkel (Spreenhagen) nach Berlin passierte das erste Malheur. Einer Chaverah von uns wurde im Autobus von der Heizung ein großes Loch in ihren Rucksack gebrannt. [Anm.: Es war ihr einziges Gepäckstück, das sie mitnehmen durfte.] In Berlin im Haus der Jüdischen Gemeinde war die Sammelstelle von ca. 300 Personen. Unten mussten wir unser 8 kg schweres Gepäck abgeben, und dann durften wir hinaufgehen und essen. Wir 45 Winkler sind noch einmal fortgegangen, da unser Chef, Martin Gerson, in einem Lokal noch zum Abendessen eingeladen hatte. Dann ging es wieder zurück in die Roonstraße und wir verbrachten mit Essen und Plaudern den Nachmittag. Abends wurden Kerzen gezündet, da gerade Freitag war – und anschließend wurden Abschiedsreden geschwungen. Endlich ging es los. In kleinen Gruppen von je 15 Menschen gingen wir wie Diebe durch die dunklen Straßen Berlins zum Anhalterbahnhof. Mit dem D-Zug ging es über Leipzig, Passau, Linz nach Wien. Ein Teil

---

gen Senta Levy und Else Davidsohn, dass nach ihrer Rückkehr nach Deutschland sich niemand der Arbeitskollegen und auch kein Mitglied der jüdischen Gemeinde sich nach ihrem Schicksal erkundigt habe.

<sup>17</sup> Zur Wahl des Begriffes s. *VEJ* 3, S. 314). Bei dem Transport, über den Senta Levy berichtet, handelt es sich um S.H. 3 (ebd., S. 314, Anm. 20). Meyer berichtet über den Transport S.H. 7.

<sup>18</sup> „Aufstieg“, Bezeichnung für die Rückkehr aus der Diaspora nach Palästina.

der Chaverim schlief die Nacht ganz gut und erwachte erst gegen Morgen, als wir schon in Österreich waren. Ich selbst schaute erst in Linz wieder aus dem Fenster und war begeistert von der Landschaft.“

Die gute Stimmung wird auch nicht dadurch getrübt, dass die Transportgruppe in Wien von der Gestapo empfangen wird. Man besteigt das Schiff. Für die Betreuer gibt es Schlafplätze. Die meisten Transportteilnehmer müssen jedoch mit dem Schiffsboden vorlieb nehmen:

„Am 14.10. kamen wir gegen 10 Uhr in Wien an und wurden gleich wie Schmuggler von der Gestapo empfangen, da ein Chaver seinen Koffer bereits im Zug umgepackt hatte und die Bahnschiene sicherlich schon mit dem Meer verwechselt hatte. Nachdem wir auch hier die Koffer- und Körperuntersuchungen überstanden hatten, ging es mit Autobussen quer durch Wien zum Hafen. Nachdem auch hier die Zollformalitäten erledigt waren, bestiegen wir den Donaudampfer ‚Gartusau‘. Mit schmackhaftem Essen wurden wir empfangen und waren begeistert, jedoch hat das Essen sich sehr schnell geändert. Man musste sich gruppenweise mit Essentöpfen anstellen und so ging dreimal täglich die Abfütterung vor sich. Abends war großer Krach bei der Einteilung der Schlafplätze. Die älteren Chaverot, die Ärzte und Krankenschwestern, zu denen ich auch gehörte, wurden in Kabinen untergebracht. Die übrigen Passagiere in den verschiedensten Schiffräumen auf der Erde, auf Tischen und Stühlen. Die älteren Männer im Maschinenraum auf Liegestühlen.“

Über Preßburg und Budapest trifft das Schiff am 17.10. in Vukovar [?] ein. Hier bleibt es zwei Tage liegen; es werden noch einige polnische, jugoslawische und österreichische Chaverim illegal aufgenommen. Man passiert die Karpaten, dann das Eiserne Tor:

„Hier ist die Donau ganz schmal und hat den wirklichen blauen Schein, der so viel in Liedern besungen wird. Die Berge fallen zu beiden Seiten steil ins Wasser. Die Farbenpracht der Berge ist unbeschreiblich schön. Lila, Silber, Gold, Braun, Gelb, alle Farbtöne glitzern durcheinander.“

Allmählich wandelt sich der Charakter der Reise. In zunehmendem Maße häufen sich unangenehme Eindrücke. Das Schiff muss 14 Tage in Prahovo<sup>19</sup> warten, um die Erlaubnis zu erhalten, durch Rumänien zu fahren:

„Hier kamen die ersten größeren Krankheitsfälle, teilweise durch die Schuld der Transportleitung; da an einem kalten Regentage die Chawerim stundenlang auf dem Deck stehen mussten, weil die Transportleitung eine Kofferuntersuchung nach gestohlenen Sachen veranstaltet hatte. Um uns jedoch weiter bei guter Laune zu halten, wurden verschiedene Neschefs [„Vergnügungen“] veranstaltet. Ein Chawer kam von Bord und musste am Blinddarm operiert werden. Hier trafen wir auch zum ersten Mal mit dem tschechischen Transport auf ‚Die Gräfin Mariza‘ zusammen und warteten gemeinsam auf die Weiterfahrt. Aber auch dieses Warten nahm ein Ende und am 28.10. ging es weiter, vorbei am 3-Länder-Eck (Bulgarien, Jugoslawien, Rumänien) über Modlin, Braila, eine sehr schöne Hafenstadt, nach Sulina.“

Sulina ist eine „schmutzige rumänische Hafenstadt“. Die Stimmung schlägt jetzt um. Die kommende Katastrophe wird absehbar:

---

<sup>19</sup> Prahovo liegt im Dreiländereck Rumänien, Serbien und Bulgarien.

„Hier mussten wir 3 Wochen liegen, eine qualvolle Zeit, steigende Ungeduld, aber diese Wartezeit war nichts gegen das Warten später in Balchek.

Unerwartet treten weitere Krankheitsfälle auf:

„Am 22.11. hatte nämlich Lilo M. Verdacht auf Lungenentzündung, und ich musste Nachtwache bei ihr halten. Am 24.11. stellte sich heraus, dass es keine Lungenentzündung war, und ich hätte eigentlich keine Nachtwache mehr [zu] machen brauchen. Da kam ich abends ins Zimmer zum ‚Gute Nacht‘ sagen und fand Lilo mit verdrehten Augen vor, sie hatte mit Tabletten einen Selbstmordversuch gemacht. Wir pumpeten ihr gleich den Magen aus und trotzdem wussten wir nicht, ob wir sie durchholen werden. Dreimal lag sie in dieser Nacht wie tot in meinen Armen. Es war eine furchtbare Nacht, die schlimmste Nachtwache, die ich je gemacht habe, und doch habe ich sie durchgeholt. In derselben Nacht war in der gleichen Kabine noch eine Chawerin sehr krank, Grete M. Sie hatte starke Schmerzen von einer Spritze, die sie gegen Nesselfieber in den Oberschenkel bekommen hatte.“

Bei einer Erkrankten bessert sich die Lage; eine andere jedoch stirbt:

„26.11. Lilo hatte durchgeholt. Gretes Zustand hatte sich sehr verschlechtert. Die Schmerzen wurden unerträglich, der Magen nahm kein Essen mehr auf, die Temperatur stieg. Gegen Abend wusste man bereits, dass wir sie verlieren würden. Trotz großer Mühe mehrerer Ärzte war es nicht mehr möglich, die Kranke am Leben zu erhalten, da das Blut vollständig vergiftet war. Ob von der Spritze oder von der eigentlichen Krankheit, darüber ist man sich bis heute noch nicht einig. Grete starb am 25.11. abends nach 10 Uhr. Es wurden Lichter gezündet und Totenwache gehalten. In dieser Nacht begann meine große Freundschaft mit meiner jetzigen Freundin Else Davidsohn. Der gemeinsame Schreck und Schmerz hat uns zusammengeführt.“

Die Gründe für die Erkrankungen liegen auf der Hand: Das Schiff ist überladen, die hygienischen Verhältnisse sind katastrophal, die Ernährung ist kaum noch ausreichend.

Das Wetter verschlechtert sich; das Schiff schlägt leck. Eine Katastrophe scheint sich anzubahnen:

„In der Nacht vom 29.12. zum 30. 12. war fürchterlicher Sturm. Das Schiff hatte sich von der Mole losgerissen, drei Taue auf einmal hatten sich gelöst und das Schiff war einmal ganz hart auf die Mole geschlagen und bekam ein großes Leck und der Anker brach.“

Es kommt zu einem weiteren Todesfall. Ein Mädchen erleidet schwere Verbrennungen und stirbt, ein anderes unternimmt einen Selbstmordversuch. Dann aber geht die Fahrt weiter:

„Am 7.1., abends ½ 9 Uhr wurden wir plötzlich wieder durch Lärm auf dem Deck erschreckt; als wir jedoch raufströmen wollten, hatte die Haganah bereits alles abgesperrt. Eine junge Tschechin wollte Selbstmord begehen und war ins eisige Wasser gesprungen. Ein Junge aus der Haganah hatte sie wieder herausgeholt. Beiden ist aber nichts weiter passiert. Am 10.1. hatten wir endlich wieder eine neue Mannschaft; da war das Meer so stürmisch, dass es unmöglich war, abzufahren. Das Schiff lag im Stehen schon vollständig auf der Seite. Der Sturm hatte sich am 13.1. gelegt und man wollte nun wirklich abfahren. Da funktionierte die Ankerwinde nicht, und man musste wieder einen Tag warten, weil der Anker ext-

ra gehoben werden musste. Endlich ging es am 14.1.40 los. Nachts kamen wir an Warna vorbei. Es waren in dieser Nacht schon sehr viele seekrank. Am 15.1. morgens 9 Uhr kamen wir zum Bosphorus.“

Am 26.1. trifft der Transport in Haifa ein. Die Fahrt hat insgesamt drei Monate gedauert. Ob man damit tatsächlich am Ziel angekommen ist oder ob das Schiff seitens der Mandatsmacht gezwungen wird weiterzufahren, ist unklar. Am 28./29. 1. wird die Ankerwinde demoliert – offenbar, um das Schiff seeuntüchtig zu machen. Augenscheinlich will man auf diese Weise die Landung erzwingen. Ein weiteres Mal schweben die Passagiere in Lebensgefahr. Dann löst sich das Problem. Am 29. Januar betreten Senta Levy und Elsa Davidsohn den Boden von Erez Israel. Der Schrecken der Fahrt ist überstanden.

### **Eine Reise von einem Jahr Dauer – Alfred Heller: *Dr. Seligmanns Auswanderung. Der schwierige Weg nach Israel*<sup>20</sup>**

Dr. Alfred Heller ist promovierter Staatswissenschaftler und ausgebildeter Drucktechniker. Er wohnt in München und ist Besitzer einer mittelständischen Druckerei mit zehn Druck- und drei Setzmaschinen.<sup>21</sup> Er beschäftigt 44 Mitarbeiter. Im Frühjahr 1933 wird die Setzerei von SA verwüstet, und Heller kommt für eine Woche in Haft. Nach den Novemberpogromen wird er ein zweites Mal inhaftiert, diesmal im Konzentrationslager Dachau, Anfang 1939 wird er entlassen. Heller kann seinen Betrieb nur noch kurze Zeit weiterführen. Im Zuge der „Ausschaltung der Juden aus dem deutschen Wirtschaftsleben“ ist er gezwungen, die Druckerei zu verkaufen. Er entschließt sich, Deutschland zu verlassen und gemeinsam mit seiner Frau nach Palästina auszuwandern, wo inzwischen bereits ihre Tochter lebt. Nach dem Attentat im Bürgerbräukeller beschleunigt er die Vorbereitungen.

Das Ehepaar Heller verlässt Deutschland im Dezember 1939. Ein Jahr später, im Dezember 1940, nach einer schier endlosen, von Katastrophen begleiteten Schiffsreise, treffen sie in Haifa ein. Als „unerwünschte“, weil illegale Einwanderer werden sie in das Internierungslager Atlith gebracht.<sup>22</sup> Von Atlith aus erfolgt die Deportation auf die Insel Mauritius. Sie werden dazu auf einen Überseedampfer, die „Patria“, gebracht. Um das Auslaufen des Schiffs zu verhindern, verübt die Haganah auf das Schiff einen Bombenanschlag, bei dem 267 Menschen zu Tode kommen. Diejenigen, denen es gelungen ist, sich schwimmend an Land zu retten, werden begnadigt; die übrigen – darunter Alfred Heller und seine Frau Friedl – werden deportiert. Die Internierung auf Mauritius dauert gut viereinhalb Jahre. 1944 befinden sich ca. 1 500 jüdische Deportierte auf Mauritius.<sup>23</sup> Männer und Frauen leben zwangsweise getrennt. Das Klima ist für Europäer nahezu unerträglich, die Ernährung ungewohnt und unzureichend.

<sup>20</sup> Alfred Heller: *Dr. Seligmanns Auswanderung. Der schwierige Weg nach Israel*. Hrsg. von Wolfgang Benz. – München 1990.– Seitenangaben im Text beziehen sich auf diese Ausgabe.

<sup>21</sup> Dr. Alfred Heller (geb. 1885 in München, gest. 1976 in Jerusalem): 1903/04 Besuch des Buchdruckereitechnikums in Leipzig, anschließend Studium der Staatswissenschaften in München u. Tübingen, 1911 Promotion. Ab 1909 zusammen mit seinem Vater, ab 1920 als Nachfolger seines Vaters Leitung einer in Familienbesitz befindlichen Druckerei in München. Neben der technischen u. kaufmännischen Leitung der Druckerei umfangreiche publizistische Tätigkeit, und zwar sowohl feuilletonistische als auch fachwissenschaftliche Arbeiten. Die gemeinsame Tochter von Alfred und Friedl Heller, geb. Seligmann, Rose Harburger, emigriert 1935 nach Palästina. Sie arbeitet hier als Buchdruckerin.- Zu den biographische Angaben s. Wolfgang Benz: *Einleitung*, S. 11 ff.

<sup>22</sup> Wolfgang Benz: *Das Ende von Dr. Seligmanns Auswanderung* [Nachwort]. – In: Alfred Heller: *Dr. Seligmanns Auswanderung*, a.a.O., S. 338.

<sup>23</sup> Wolfgang Benz: *Das Ende*, S. 341.

Heller erwähnt eine Typus-Epidemie, ebenso Selbstmorde. Insgesamt spricht er von 75 Toten.<sup>24</sup>

Die Berichte, die Alfred Heller und Michael Meyer über ihre Flucht nach Palästina verfassen, unterscheiden sich beträchtlich. Die Unterschiede resultieren keineswegs nur aus der erheblich größeren physischen und psychischen Belastung, denen das Ehepaar Heller auf seinem ungleich längeren „Weg nach Israel“ ausgesetzt ist, sondern auch aus einem völlig unterschiedlichen Kenntnisstand hinsichtlich der Durchführung der Palästina-Transporte. Aufgrund seiner Tätigkeit im Palästina-Amt ist Meyer mit den organisatorischen Fragen vertraut und insofern auch auf die Strapazen vorbereitet, die die Folgen der Überlastung der Schiffe und der langen Fahrtunterbrechungen sind. Bei Alfred Heller ist das nicht der Fall. Er sieht daher Gründe für die unvorstellbar strapaziösen Bedingungen des Transportes in der Geldgier und dem Zynismus der Beteiligten. Der Blick fällt dabei vor allem auf Kommerzienrats Berthold Storfer.<sup>25</sup> Die Tatsache, dass es sich um ein Rettungsunternehmen aus höchster Not handelt und Storfer, dessen Name in Hellers Bericht an mehreren Stellen auftaucht, nur eine Einzelfigur in einem Spiel ist, das in Wirklichkeit von den Nationalsozialisten dirigiert wird, und die an der Aktion beteiligten jüdischen Institutionen wie Storfer notgedrungen Mitspieler sind, die sich beteiligen, um wenigstens die Rettung einiger Tausender zu ermöglichen, wird Alfred Heller nicht bewusst. Gustav Meyer dagegen ist sich darüber im Klaren, dass es sich hier um eine der letzten Chancen handelt, aus dem Machtbereich des Dritten Reiches zu entkommen. Sein Bericht ist offenbar an eine jüdische Institution in Palästina gerichtet. Dass hier die problematischen Aspekte der Fluchttransporte bekannt sind, setzt Meyer voraus.

\*

Alfred Heller verfasst seinen Bericht zwischen Februar und Juli 1941 auf Mauritius. Er gibt ihm den Titel *Dr. Seligmanns Auswanderung. Der schwierige Weg nach Israel*.<sup>26</sup>

Heller erzählt die Geschichte seiner Flucht aus der Perspektive eines „allwissenden Erzählers“. Der Gestalt, die im Zentrum steht und deren Flucht beschrieben wird, gibt er – selbstironisch und auf diese Weise Distanz gegenüber der Thematik schaffend – den Namen „Dr. Seligmann“.<sup>27</sup> Mit dem akademischen Titel sowie der charakteristisch jüdischen Namensform spielt er auf die Illusionen und auf die Gutgläubigkeit an, mit der die „deutschen

<sup>24</sup> Wolfgang Benz: *Das Ende von Dr. Seligmanns Auswanderung*, S. 338 f., 341. – Die biografischen Angaben sind dem Nachwort entnommen.

<sup>25</sup> Berthold Storfer, geb. 1880 in Czernowitz, erfolgreicher Geschäftsmann und Finanzexperte, vom jüdischen zum katholischen Glauben konvertiert, war im Ersten Weltkrieg Kriegswirtschaftsrat, dann Bankier und Unternehmer. 1928 wurde er mit dem Titel Kommerzienrat ausgezeichnet. 1939 setzte die SS Storfer als Leiter des „Ausschusses für jüdische Überseetransporte“ ein. Mit Genehmigung der NS-Behörden nahm er an der Konferenz in Evian teil. Er stand mit Adolf Eichmann in Verbindung. Für die zionistischen Aktivisten galt Storfer als Spitzel und Handlanger der Gestapo. Im Dezember 1942 konnte er sich der Deportation nach Theresienstadt durch Untertauchen entziehen, am 7. September 1943 wurde er jedoch verhaftet, nach Auschwitz deportiert und dort ermordet (Wolfgang Benz: *Illegale Einwanderung nach Palästina*, S. 143 f., Anm. 9; Doron Rabinovici: *Instanzen*, S. 120, 186 - 193; s. auch den Wikipedia-Eintrag „Berthold Storfer“.)

<sup>26</sup> Am 26. August 1945, nach einer siebzehntägigen Seefahrt, trifft das Ehepaar Heller ein zweites Mal in Palästina an. Frau Heller, die auf Mauritius schwer erkrankt ist, muss in Haifa vom Schiff getragen werden; wenige Tage später stirbt sie. Alfred Heller gründet in Jerusalem eine auf genossenschaftlicher Basis arbeitende Werkstatt für handgeschöpftes Büttenpapier. Er stirbt 1956 im Alter von 70 Jahren.

<sup>27</sup> „Seligmann“ ist der Mädchenname von Alfred Hellers Frau Friedl.

Juden“, die ihrem Vaterland stets loyal gegenübergestanden und im Weltkrieg für Deutschland an der Front gedient hatten, dem nationalsozialistischen Staat und dessen verbrecherischen Intentionen anfangs begegnet waren. Der Name ist ein Spiegel der für die Vertreter von Alfred Hellers Generation charakteristischen Fehleinschätzungen.

Alfred Heller beginnt seine Darstellung mit einem Rückblick auf die Jahre zwischen 1933 und 1939, also die Anfangszeit der NS-Diktatur. Dr. Seligmann hatte mit dem Entschluss, Deutschland zu verlassen, allzu lange gezögert. Nach dem Bürgerbräuattentat (8. November 1939) ist damit Schluss. Eine legale Auswanderung ist zu diesem Zeitpunkt nicht mehr möglich. Nur durch Zufall wird Seligmann bei einem Aufenthalt in der Jüdischen Gemeinde Zeuge eines Telefonats, in welchem von einem „privaten Unternehmen“ gesprochen wird, das von Wien aus Transporte nach Palästina organisiert, dem „Hanseatischen Reisebüro“. Er wendet sich an dieses Büro und erhält umgehend eine klare, ihn überzeugende Antwort:

„Wir besorgen alles und betonen, daß die Auswanderung durchaus *legal* stattfindet [...], Senden Sie uns einen gültigen Paß, 200 Reichsmark und 90 Dollars pro Person. Die nötigen Paßvisa beschaffen wir selbst [...], die Reise erfolgt auf normalen Personendampfern, jedoch wird empfohlen, Decken, Eßgeschirr und etwas Proviant für die ersten Tage mitzubringen. [...] Volle Verpflegung bis ans Ziel ist inbegriffen, jedoch hat der Reisende während des höchstens zwei- und dreitägigen Aufenthalts in Preßburg, wo der Transport zusammengestellt wird, für sich selbst zu sorgen [...]. Zwei Plätze sind noch frei,<sup>28</sup> doch müßten Sie sich rasch entschließen, der Transport geht in vierzehn Tagen ab.“ (S. 80)

Dr. Seligmann erkundigt sich noch, ob die Reise mit Gefahren oder Strapazen verbunden sei. Die Antwort ist knapp und sachlich:

„[W]ir haben Anmeldungen von Personen über siebzig Jahren. Ohne Garantie übernehmen zu können, glauben wir, daß die Landung glatt erfolgen kann.“ (S. 81)

Seligmann, der während seiner Militärzeit Massentransporte kennengelernt hat und meint, mit den Bedingungen eines solchen Transportes vertraut zu sein, gibt sich mit dieser Auskunft zufrieden. Trotzdem erkundigt er sich bei einem in der Schweiz lebenden Vetter, ob es sich bei dem „Hanseatischen Reisebüro“ um eine hinreichend seriöse Firma handelt. Die Auskunft ist negativ. Der Vetter rät stattdessen mit Entschiedenheit zu einem Unternehmen „ähnlicher Art“, organisiert von einer „großen jüdischen Organisation“:

„Keine Geschäfts-, sondern eine Fürsorgeaktion. Unbedingt seriös.“ (S. 82)

Dass es sich dabei um ein und denselben Organisator handelt und die in der Empfehlung erwähnte „große jüdische Organisation“ nur ein „mitwirkender Partner“ ist, ist zu diesem Zeitpunkt noch nicht erkennbar.

Die Zeit drängt. Dr. Seligmann entschließt sich deshalb, das Angebot anzunehmen. Als seine Frau noch immer Bedenken hinsichtlich einer derartig langen Reise während des demnächst beginnenden Winters äußert, beruhigt er sie mit Autorität des Akademikers, der selbst angesichts komplexer Problemlagen einen klaren Kopf bewahrt:

„Nun, ich rechne so: in Wien wird es sofort weitergehen; sonst hätten sie nicht telegraphiert. Da ist alles fertig. In Preßburg werden wir ein paar Tage ...‘ [...]

<sup>28</sup> Es handelt sich um S.H. 7 (Wolfgang Benz: *Illegale Einwanderung nach Palästina*, a.a.O. S. 134).

„Zwei oder drei Tage, sagen wir, Aufenthalt haben. Bis die Teilnehmer aus den verschiedenen Landesteilen beisammen sind, eingeteilt, verladen.“

„Dann kommt es darauf an, welche Route der Transport einschlägt. Es ist Mitte Dezember, die Donau ist noch eisfrei. Sie friert erst im Januar ein, und auch da nur streckenweise. Wir müßten also gerade noch so weit offene Fahrt haben, bis die Eisgefahr hinter uns liegt.“ [...]

„Keine Sorge. Die Leute kennen doch die Verhältnisse genau. Ja ich nehme fast an, daß die Route donauabwärts – Schwarzes Meer – Konstantinopel gewählt wird. Denn die Donau ist ein neutrales Gewässer, da darf jedes Schiff passieren, da gibt es keine Grenzen und daher weder Einreise- noch Durchreise.“ [...]" (S. 100)

Um auch die letzten Bedenken auszuräumen, fügt Dr. Seligmann noch hinzu, dass die Fahrt auf der Donau „höchstens vier bis sechs Tage“ in Anspruch nehmen wird:

„Es könnte sein, daß wir höchstens am Eisernen Tor auf den Lotsen oder auf entgegenkommende Schiffe warten müßten, einen, vielleicht zwei Tage. Und von der Mündung ins Schwarze Meer aus, von Constanta oder Sulina fährt man schätzungsweise in acht bis längstens zehn Tagen hinunter nach Palästina.“ [...]" (S. 101)

Wie es dann weitergeht, meint Dr. Seligmann ebenfalls zu wissen: In Palästina wird man „in einer versteckten Bucht, vielleicht bei Nacht“ ausgebootet werden. Insgesamt ist mit einer Reisedauer von rund drei Wochen zu rechnen. – Das sind optimistische, realitätsferne Überlegungen. Die Reise wird über ein Jahr dauern, und chaotische, lebensgefährliche Situationen werden sich häufen.

In Wien, vor dem Büro der – in Hellers Bericht nicht genauer genannten – Organisation wartet Dr. Seligmann auf den Erhalt der Reiseunterlagen. Der dafür Verantwortliche, Herr Kleppner, hat das Büro soeben verlassen, um die Pässe zu holen. Die Atmosphäre ist gespannt:

„Aufgeregtes Gehen und Kommen: Menschen, die einem Amt, einer Verpflichtung nachgingen, Angestellte, Beamte scheinbar; unnahbar die einen, abweisend von oben herab, wenn sie angesprochen wurden. Und jeden Augenblick griff einer der Wartenden, Herumstehenden nach dem Rockzipfel, nach dem Westenknopf, nach dem Ärmel des schnell sich Losmachenden. Andere, die sich sprechen ließen, die belehrend, abweisend, ungeduldig den heftig gestikulierenden Gesuchstellern zuhören, sie hierhin, dorthin wiesen, zum Warten mahnten, mit anderen persönliche Erörterungen anfangen, Zigarettenstummel auf den Boden warfen und wichtig taten.“ (S. 141)

Nach einer Weile wird den Wartenden gesagt, dass man „aus gewissen Gründen immer den Abendzug nimmt“. Kurz vor dem Abfahrtstermin erscheint der Verantwortliche mit den Pässen und den Devisen:

„Großer drängender Betrieb im Konferenzzimmer. Ein langer grüner Tisch mit umständlichen Herren. Man wird von einem zum anderen gereicht. Steht wieder am Ausgang und verstaubt den kostbaren Paß mit dem heißbegehrten Visum und die Schiffskarten in der Briefftasche und das englische Pfund, das je Person umgewechselt wurde, als einzig erlaubtes Reisegeld, mit der Eisenbahnkarte im Portemonnaie. Und dann los. Die Erstarrung ist gelöst.“

Wagen zur Bahn. Gepäck an der Hand. Rasches Abendessen. Der Zug steht bereit.“ (S. 143)

Die Fahrt beginnt mit einem Lokalzug. Das erste Ziel ist Preßburg. Man entdeckt Schicksalsgenossen und tauscht sich mit ihnen aus: über Herkunft, KZ-Haft und über Verwandte, die bereits in Palästina leben. Unverhofft taucht dann ein beleuchteter Bahnhof „fünfter Größe“ auf: „Bratislava“. Man ist am Zielort angelangt. Männer und Frauen werden getrennt in zwei großen Sälen untergebracht. Die Mehrzahl der Schlafplätze ist jedoch bereits belegt. Da die Zahl der noch vorhandenen Betten angesichts der Menge Neuangekommener nicht ausreicht, muss man zu zweit im Bett schlafen, zum Teil auch auf dem Fußboden. Es fehlt nicht nur an Schlaf- und Aufenthaltsräumen – auch die hygienischen Bedingungen sind katastrophal.

Die Weiterreise verzögert sich. Ein Teil der im Saal Untergebrachten wartet bereits seit zwei, zum Teil drei Wochen auf den Weitertransport. Seitens der Transportleitung wird die Verzögerung damit erklärt, dass es Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung des Transportes gäbe. Die Auswirkungen liegen auf der Hand: Dauert die Verzögerung länger an, hätte dies zur Folge, dass binnen Kurzem die Donau wegen Eisgangs nicht mehr befahrbar ist. – In diesem Moment wird den Neuangekommenen deutlich, dass man sich auf ein absolut unsicheres Unternehmen eingelassen hat. Die Insgesamt wird sich Dauer des Aufenthalts in Preßburg über sechs Monate erstrecken.

Es werden jetzt erstmals Details hinsichtlich der Organisation des Unternehmens bekannt: An der Spitze der Organisation steht angeblich ein Wiener Kommerzienrat mit Namen Storffer; er ist der „Unternehmer“. Storffer [recte: Storfer] arbeitet mit einem Vertreter der jüdischen Gemeinde in Wien mit Namen Goldner zusammen. Der Transport besteht zu einem Teil aus Mitgliedern des Hechaluz, also der zionistischen Jugend. Bei dem restlichen Teil, dem „Rotgassentransport“,<sup>29</sup> handelt es sich um ein im Wesentlichen kommerzielles Unternehmen. Die Transportpreise differieren zwischen tausendzweihundert und zweitausend Reichsmark. Aus einer „Wohlfahrtseinrichtung“ ist also ein „lukratives Geschäft“ geworden, das Storffer „unter den Augen und mit Bewilligung der Gestapo“ (S. 151) betreibt. Das jedenfalls ist die Meinung Dr. Seligmanns.

Während der Wartezeit in Preßburg verändert sich die politisch-militärische Situation. Die Hoffnung auf die militärische Überlegenheit Frankreichs und Großbritanniens hat sich zerschlagen:

„Die Zeit ging weiter. Die Zeitungen berichteten über den ‚Blitzkrieg‘, das atemberaubende Vordringen der deutschen Heere. Der Westwall war überrannt, ganz Frankreich niedergedrungen, und die deutschen Heere zogen in Paris ein.“ (S. 202)

Die Gefahrenmomente haben sich damit erheblich vergrößert.

Im Juli heißt es endlich, dass die Schiffe für den Weitertransport gechartert seien, ihre Ausrüstung aber noch nicht beendet und auch die Frage, unter welcher Flagge sie fahren würden, noch nicht geklärt sei. Dann kommt eines Morgens unverhofft der Befehl, das Gepäck zur sofortigen Abreise zu packen, anschließend jedoch ein Widerruf. Noch einmal muss vierzehn Tage lang gewartet werden. Jetzt wird der 28. August als Abreisetag festgesetzt.

<sup>29</sup> In der Wiener Rotgasse war der Sitz des Ausschusses für jüdische Überseetransporte.

Das Schiff, auf dem Alfred Heller und seine Frau die Weiterreise antreten, ist die „Helios“. Der erste Eindruck ist positiv, doch schon bald wird erkennbar, dass das Schiff vollständig überladen ist:

„Die ‚Helios‘ war ein Donauausflugsdampfer, ein schönes modernes Schiff, gerechnet etwa für dreihundert Menschen. Eine Anzahl Kabinen war vorhanden, ein schöner Speisesaal 1. Klasse, ein kleinerer 2., Promenadendecks und Zwischendecks. Wirklich ein schönes Schiff. Aber da waren schon vorher die Danziger<sup>30</sup> aufs Schiff gekommen, eine Gruppe von fünfhundert Menschen, die alle normalen Plätze besetzt hielten. Es mußte erst durch vieles Hin und Her Platz geschafft werden, und es wurde furchtbar eng. Denn nun waren es siebenhundert Menschen. Dr. Seligmann kam in den großen Speisesaal, für seine Frau konnte er ein halbes Kabinenbett ergattern. Das heißt: in der Zweibettkabine waren fünf Damen einquartiert, zwei auf jedem Bettgestell und die fünfte auf dem Fußboden. Im Speisesaal waren ungefähr hundertzwanzig Menschen untergebracht. Mann neben Mann auf dem blanken Fußboden nebeneinandergeschichtet [...].“ (S. 208)

Zu größeren Problemen kommt es, weil Personengruppen unterschiedlicher Nationalität und auch unterschiedlichen Alters, also z.B. Mitglieder der Jugend-Alijah, und ältere Reisende, im selben Raum schlafen sollen. Unmittelbar vor der Abfahrt kommen noch einmal 300 weitere Passagiere auf die „Helios“. Das Schiff ist damit übervoll; das Gepäck türmt sich zu Bergen.

Die Abreise erfolgt am 4. September 1940. Der Konvoi besteht aus vier Dampfern: Die „Helios“ fährt an der Spitze, es folgt die „Uranos“,<sup>31</sup> dann die „Schönbrunn“ und am Schluss die „Krain“.<sup>32</sup> Das Wetter ist gut, die Landschaft zauberhaft. Man passiert Budapest. Hier erfolgt ein kurzer Aufenthalt; dann erreicht man das Eiserne Tor. An der bulgarisch-rumänischen Grenze stößt man plötzlich auf ein hier festliegendes, schief im Wasser liegendes Schiff, ein Raddampfer: die „Pencho“.<sup>33</sup>

Auf dem Deck des Schiffes drängen sich die Menschen. Sie schreien: „Helft uns! Wir hungern!“

„Wie das Schiff aussah! Ein Geisterschiff, eine grinsende Fratze. Die eine Seite zum Wasserspiegel geneigt; ein alter Frachter, ohne Oberdeck, ohne Luken oder gar Fenster. Nicht halb so groß wie die ‚Helios‘, und sechshundert Menschen an Bord. Sechshundert Menschen, seit vier Monaten auf den kleinen Raum gepfercht, bei schlechtem Wetter. Kein Schutz im Freien, keine Luft drinnen [...]. Und sich waschen und reinhalten? Und das Ausbrechen von Krankheiten, das Überhandnehmen von Ungeziefer verhüten? Und wenn Leute krank wurden! [...] Haben, hatten sie Medikamente?“ (S. 217)

<sup>30</sup> Bei den „Danzigern“ handelt es sich um jüdische Bürger aus Danzig, die nach der deutschen Besetzung der bisherigen „Freien Stadt“ geflüchtet waren. Sie waren ein Teil der Kriegsflüchtlinge, die jetzt hofften, den deutschen Machtbereich im letzten Moment verlassen zu können.

<sup>31</sup> Über die Verhältnisse auf der „Uranos“ berichtet Michael Meyer: „Auf dem Schiff [einem Ausflugsschiff der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft] fanden wir bereits 700 Passagiere vor [...]. Es waren jüdische Leidensgefährten, die zum größten Teil bereits 9 Monate in einem Lager bei Preßburg [...] interniert gewesen waren. Diese Menschen waren im Dezember 1939 vom Wiener Ausschuß nach Preßburg geschickt worden [...]. Darunter waren einige hundert Polen, die im KZ Sachsenhausen gewesen waren.“ (VEJ 3, S. 320).

<sup>32</sup> Auf der „Uranos“ befinden sich ungefähr 900, auf der „Schönbrunn“ 800 und auf der „Krain“ 700 Passagiere.

<sup>33</sup> Die „Pencho“ war Teil der S.H. 5. Auf dem Schiff befanden sich 1 440 Passagiere. Es war beschädigt und stand unter Quarantäne. Nach einer notdürftigen Reparatur erfolgte die Weiterfahrt. Es erreichte das Schwarze Meer, passierte die Dardanellen und strandete am 9. Oktober 1940 auf einer Insel der Duodekanes (Wolfgang Benz: *Illegale Einwanderung*, S. 131).

Es wird eine Lebensmittelsammlung für die Passagiere der „Pencho“ veranstaltet, es wird mit den Hafenbehörden verhandelt und mit dem Kapitän. Danach setzt die „Helios“ ihre Reise fort.

In Braila, kurz vor der rumänisch-russischen Grenze, kommt ein deutscher Offizier an Bord, der mit dem Kapitän verhandelt. In Tulcea werden die Schiffe gewechselt. Der Anblick der Stadt ist lieblich:

„Zwischen Hügel eingeschmiegt, versteckt hinter südländischen Gärten, lagen die Häuser, einzelne herausragend, fensterlose, orientalische Konaks, oder solche mit hohen Bogenfenstern, palazzo-ähnlich, auch schon flache Dächer, viel kuppelige griechisch-orthodoxe Kirchen, die Kuppeln wie Traubenbeeren um eine größere Mittelkuppel quellend, Moscheen, einkuppelig mit Minarets, weiß, blendend und spitzig wie Bleistift.“ (S. 221)

Dann fällt der Blick auf die Schiffe, in die man für die Überfahrt nach Palästina umsteigen wird:

„Im Hafen sah man drei Schiffe, wenn für solche Gebilde diese Bezeichnung noch zulässig erscheint. Zwei lagen rechts am Kai, eines stromab in der Mitte verankert. Es mochten ganz alte Frachter sein, mit leuchtenden Holzverschlügen wie von Kistenbrettern, gelb und ungehobelt, die die Reling des Zwischendecks entlangliefen. Auf dem Oberdeck sah man ebensolche Kästen, aus frischen brettern zusammengezimmert, und ganz hinten hing ein gleicher Holzkasten, in die Luft hinausragend über dem Heck. Eines der Schiffe hatte knallblaue Schornsteine, alle waren bunt-trist bemalt, ein schmutziges Okkergelb, ein braunes Rot, ein verschossenes Blau herrschten vor, und die Fahrzeuge führten weder Flaggen, noch trugen sie Namen.“ (S. 221)

Das sind die neuen Transportschiffe: die „Atlantik“, die „Pacific“ und die „Milos“. Die „Atlantik“ ist – so die offizielle Mitteilung – für 1800 Passagiere ausgelegt, die „Pacific“ für 1000<sup>34</sup> und die „Milos“ für 800 Personen. Gebaut ist die „Atlantik“ jedoch für 300 Personen.

Als Dr. Seligmann zusammen mit seiner Frau die „Atlantik“ besteigt, wimmelt es an Bord bereits von Passagieren. An den vorderen beiden Ladeluken befinden sich Treppengalerien, die dreistockwerktief in den Schiffsbauch hinabführen. Die Galerien führen zu „Höhlen“ hinab, in denen sich die Schlafplätze befinden:

„Eine drückende Hitze herrschte, und die Luft ward dumpfig und stickiger, je weiter man hinuntersah.“ (S. 225)

Hier können die Seligmanns nicht bleiben. Schon das Klettern entlang der Galerie ist für Frau Seligmann eine Tortur gewesen. Ein mehrmaliger Auf- und Abstieg, womöglich in der Nacht, ist zu gefährlich. Ganz ähnlich verhält es sich jedoch auch in den Kabinen. Kabinen für vier Personen werden mit bis zu elf Personen belegt, die Luft in den Kabinen ist unerträglich, für 1800 Personen stehen nur wenige Toiletten zur Verfügung. Schließlich flüchtet das Ehepaar Seligmann auf das Oberdeck zurück. Man ist der Meinung: „Zu zweit ließe sich alles leichter ertragen“.

<sup>34</sup> Michael Meyer sagt über die „Pacific“: Sie „war ein Frachtschiff von 700 Tonnen, das normalerweise außer für Frachten für [die] Aufnahme von etwa 50 Menschen bestimmt war. [...] Soweit Raum vorhanden war, waren Pritschen aus Holz hergerichtet, die zweifach oder dreifach übereinanderlagen, und zwar so dicht, daß man sich nur in waagerechter oder knieender Haltung bewegen konnte. [...] Teilweise war die Unterbringung geradezu menschenunwürdig. [...] Wer nachts gezwungen war, die Toilette aufzusuchen, mußte über die auf der Erde schlafenden Menschen hinwegspringen.“ (VEJ 3, S. 323).

Das Schiff ist überfüllt, die Verpflegung katastrophal. Es geht das Gerücht um, der Kapitän habe sich geweigert, mit einem so stark überfüllten Schiff abzufahren. Herr Storfer, der Organisator des Transports, befindet sich in Tulcea. Er greift ein:

„Storffer hielt weise Reden, erklärte alles, versprach alles. Und da er mit seiner Zeit so beschränkt sei, solle man alle Punkte sorgfältig aufschreiben und ihm in sein Hotel in Tulcea schicken. Den wichtigsten Einwand, die Überfüllung des Schiffes, wolle er dadurch beheben, daß er ein viertes Schiff, die ‚Rosita‘, von Athen kommen lasse“ (S. 239 f.)

Tatsächlich verändert sich jedoch nur wenig. Am 7. Oktober 1940 werden die Anker gelichtet. Doch schon beim ersten Wendemanöver droht Gefahr. Aufgrund der Überladung schlingert das Schiff, es läuft auf eine Sandbank auf. Anschließend bricht die Maschinenwelle.

Man passiert die Dardanellen und nimmt Kurs auf Kreta. Am 28. Oktober trifft die Nachricht ein, dass Krieg zwischen Italien und Griechenland ausgebrochen ist. Damit wird klar, dass das Schiff Kriegsgebiet passieren wird. Man erhält außerdem Nachrichten über Pogrome in Rumänien. Die Zahl der Krankheitsfälle steigt rapide an. Es gibt mehrere Todesfälle. Das Gerücht, dass es sich um Typhus handele, breitet sich aus.

Alfred Heller beschreibt den Zustand, in dem das Schiff und Passagiere sich nunmehr befinden, überaus eindrucksvoll:

„Drei Stockwerk tief geht es hinab in die Ladeluke. Holztreppe sind behelfsmäßig eingebaut, der Zugang zur Unterwelt.

Und es brodeln und wälzen sich und drängen in den Galerien, in den Brettergestellen. Gesunde und Schwache und Elende, Männer, Frauen, Junge, Alte, vollgestopft jedes Fach mit Gepäck, mit Decken und Bündeln und Kleidungsstücken. Wäsche flattert und tropft, und Stricke sind gespannt, Rucksäcke hängen und Taschen und Mäntel und wieder Wäsche.

Und sie essen im Liegen und waschen sich im Liegen, waschen Wäsche, kauern im schmalen Durchgang. Rasieren sich und kleiden sich um, putzen und nähen. Reden, reden und keifen und streiten; sind ungebärdig und abstoßend und lieben sich. Scheu ist weggewischt und Besinnung auf das Eigene. [...] Das vegetiert in den Löchern, Woche um Woche, kriecht zum Essenholen, kriecht zum Wasser, zur Toilette und zum Arzt; sechsmal, zehnmal am Tage, die Galerien entlang, die eiserne Leiter, die schwankende Brücke nach oben, nach unten und hinter bis nach Panama. Und wieder zurück in die dumpfe trübe Schwüle, in die schwankende, saugende drängende Tiefe; in die Moderluft und die schimmelnde Feuchtigkeit; in den schweren grauen Staub.“ (S. 305)

Dreihundert, vierhundert Seemeilen vor Haifa gehen dem Schiff Kohle, Wasser und Proviant aus. Wasser kann nur in Kübeln aus der See heraufgezogen werden. Man beginnt, alles Holzmaterial systematisch zu verbrennen.<sup>35</sup>

Bei der Ankunft in Haifa bricht Euphorie aus: Es ist der Jubel der Erlösung, der Befreiung. Die Aljah ist zu Ende.

<sup>35</sup> Michael Meyer kommentiert die Fahrt mit folgenden Worten: „Die Tatsache, daß wir froh sein mußten, aus Nazi-Deutschland herausgekommen zu sein und überhaupt noch ein Schiff bekommen zu haben, war skrupellos ausgenutzt worden.“ (VEJ 3, S. 324)