

W

L

B



HEIMATLOS AUF HOHER SEE

Altersempfehlung

10. bis 12. Klasse

Dauer

2 Stunden, inkl. einer Pause

Autor

Bühnenbearbeitung von Alexander Schreuder nach dem Drama „Die Ungewollten – Die Irrfahrt der St. Louis“ von Susanne Beck und Thomas Eifler

Regie

Eva Lemaire

Bühne und Kostüme

Nora Johanna Gromer

Dramaturgie

Sarah Frost, Alexander Schreuder

Choreinstudierung

Steffi Bade-Bräuning

Theaterpädagogik

Margarita Rudenstein

Es spielen

Christian A. Koch, Eva Dorlaß, Marcus Michalski, Oliver Moumouris, Elif Veyisoglu, Reyniel Ostermann, Kim Patrick Biele, Greta Bald, Mia Peter.

Themen

Auseinandersetzung mit dem Nationalsozialismus, moralische Verantwortung, Flucht und Vertreibung

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

mit dieser Materialsammlung möchten wir Sie bei der Vor- und Nachbereitung Ihres Vorstellungsbesuchs von „Heimatlos auf hoher See“ unterstützen. Die Geschichte der MS St. Louis und ihres Kapitäns Gustav Schröder bietet vielfältige Anknüpfungspunkte für den Unterricht – nicht nur im Fach Geschichte, sondern auch in Deutsch, Politik, Ethik und Kunst.

Sie finden hier historische Dokumente und Anregungen für Ihren Unterricht, wie etwa Übungen zur intensiveren Auseinandersetzung mit den Inhalten und mögliche Gesprächsanlässe. Bei Fragen wenden Sie sich an rudenstein@wlb-esslingen.de oder (0711) 968804225.

Inhaltsangabe und Konzept

Die Geschichte der St. Louis und ihre Irrfahrt ist ein bewegendes Kapitel der deutschen Geschichte. Im Jahr 1939 hatten deutsche Juden kaum noch Möglichkeiten zur Flucht, da viele Staaten ihre Grenzen geschlossen oder die Einreisezahlen stark begrenzt hatten. Die USA beispielsweise beschränkten durch den „Johnson Immigration Act“ von 1924 die Einwanderung auf 154.000 Menschen jährlich, wovon nur 25.957 unabhängig von ihrer Religion einreisen durften. Nicht nur in Deutschland, sondern auch in vielen anderen Ländern herrschten zu dieser Zeit nationalistischer Wahn, antisemitische Strömungen und Einwanderungsängste. In dieser Situation boten einige Reedereien Fahrten in Richtung Kuba oder USA an – für sie ein lukratives Geschäft, für die jüdischen Menschen eine Chance zur Flucht. Am 13. Mai 1939 legte das Passagierschiff St. Louis der Reederei HAPAG vom Hamburger Hafen ab, mit Kurs auf Havanna. Die Fahrt wurde in Zusammenarbeit mit der Europäischen Jüdischen Vereinigung organisiert. Für die Passagiere war die Reise zunächst wie ein Luxusurlaub – ein starker Kontrast zu ihrem Leben in Deutschland, wo ihnen der Besuch von Schwimmbädern und Kinos bereits untersagt war. Dennoch war das Verlassen ihrer Heimat, ihrer Freunde

und Familie ein schmerzlicher, wenn auch notwendiger Schritt.

Die Hoffnung auf eine sichere Zukunft wurde jedoch bald zunichte gemacht: Von den Passagieren hatten nur 16 ein gültiges Visum, die übrigen besaßen lediglich Einreisevisa (Landepermits), die der kubanische Präsident Brú bereits vor der Abfahrt für ungültig erklärt hatte – eine Information, die weder von der HAPAG noch von den deutschen Behörden an die Passagiere weitergegeben wurde. Als Kapitän Schröder kurz vor der Ankunft in Havanna davon erfuhr, entschied er sich dennoch, den Kurs beizubehalten.

Bei der Ankunft in Havanna wurde die aussichtslose Lage deutlich: Polizeiboote umkreisten die St. Louis, das Schiff durfte nicht anlegen. Es folgten Tage des Hoffens und Wartens, geprägt von erfolglosen Verhandlungen. Die Gründe für die kubanische Ablehnung waren vielschichtig und reichten von machtpolitischen Intrigen über Antisemitismus bis hin zu mangelhafter Verhandlungsführung der beteiligten Parteien.

Die folgende Irrfahrt führte zu verschiedenen Häfen, doch überall stieß das Schiff auf Ablehnung. Die Stimmung an Bord verschlechterte sich zusehends, da die Menschen fürchteten, nach Deutschland und damit in die Konzentrationslager zurückkehren zu müssen. Einige junge Passagiere versuchten sogar zu meutern. Kapitän Schröder riskierte viel, indem er sich weigerte, direkt nach Deutschland zurückzukehren.

Die Rettung kam schließlich durch den Einsatz von Morris C. Troper, dem Vorsitzenden der europäischen Exekutive des JOINT, und weiterer Unterstützer. Es gelang, die Aufnahme der Flüchtlinge in Belgien, den Niederlanden, Frankreich und Großbritannien zu vereinbaren. Tragischerweise wurden nach dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs und der Besetzung dieser Länder durch die Deutsche Wehrmacht viele der Geflüchteten in Internierungslager und später in Konzentrationslager verschleppt. Nur etwas mehr als die Hälfte der St. Louis-Passagiere überlebte den Holocaust.

Kapitän Gustav Schröder, geboren 1885 in Nordschleswig, spielte eine besondere Rolle in dieser Geschichte. Obwohl NSDAP-Mitglied – vermutlich aus karrieretechnischen Gründen – zeigte er bemerkenswerten Mut und Menschlichkeit. Er erlaubte den jüdischen Passagieren, das Hitler-Portrait zum Beten abzuhängen, und bestand auf ihre gute Behandlung. 1957 wurde er mit dem Bundesverdienstkreuz geehrt und posthum in Yad Vashem in den Kreis der „Gerechten unter den Völkern“ aufgenommen.

Die Geschichte der St. Louis wurde mehrfach künstlerisch verarbeitet, beginnend mit dem Schauspiel „Schiffer nächst Gott“ von 1947, über das Buch und die Verfilmung „Voyage of the damned“ (1974) bis hin zum Dokudrama „Die Ungewollten – Die Irrfahrt der St. Louis“ (2019). In den letzten Jahrzehnten gab es verschiedene Gedenkveranstaltungen, und sowohl der US-amerikanische Außenminister (2012) als auch der kanadische Premier Justin Trudeau (2018) entschuldigten sich offiziell für die damalige Abweisung der Flüchtlinge.

Die aktuelle Theaterinszenierung an der WLB basiert teilweise auf authentischen Texten von Überlebenden und Tagebucheinträgen der Passagiere. Besonders bewegend sind die Postkarten, die Kapitän Schröder an seinen geistig behinderten Sohn Rolf schrieb, die in seiner wiederentdeckten Seekiste gefunden wurden. Die Inszenierung verbindet historische Fakten mit fiktiven Dialogen und legt einen besonderen Fokus auf die Perspektive der Kinder an Bord. Begleitet wird das Stück von der Musik Mendelssohns und dem jiddischen Lied „Dos Kelbl“, die auf die Verfolgung jüdischer Künstler und den Holocaust verweisen. Die körperbetonte und bildhafte Inszenierung von Eva Lemaire, unterstützt durch Nora Johanna Gromers Bühnenbild, schafft eine eindringliche Atmosphäre, die diese tragische Geschichte für das heutige Publikum erlebbar macht.



1. Juni 1939: Die St. Louis, ein Passagierschiff der Hamburg-Amerika-Linie mit über 900 deutsch-jüdischen Flüchtlingen an Bord, darf in der kubanischen Hauptstadt Havanna nicht anlegen, obwohl die Regierung sich zuvor bereit erklärt hatte, deutschen Flüchtlingen vorübergehend Asyl zu gewähren. Das Schiff muss mit seinen Passagieren nach Europa zurückkehren, viele von ihnen werden später im KZ umgebracht. (Quelle: Externer Link:<https://www.ushmm.org/> (© Foto: picture alliance/AP Images)

Nachgespräch

Folgender Leitfaden hilft Ihnen, ein Gespräch mit Ihren SchülerInnen zu führen:

1. Einstieg - Emotionale Ebene

- Was hat euch berührt?
- Welche Szene ist euch besonders im Gedächtnis geblieben?
- Gab es Momente, mit denen ihr nicht gerechnet habt?

2. Die Figur des Kapitäns

- Beschreibt Kapitän Schröder als Charakter.
- Welche inneren Konflikte des Kapitäns wurden sichtbar?
- Kennt ihr Menschen in eurem Umfeld, die Zivilcourage gezeigt haben? Wenn ja, welche Nachteile mussten sie in Kauf nehmen?
- Was bedeutet es, in einem unmoralischen System moralisch zu handeln?

3. Künstlerische Umsetzung

- Wie wurde das Schiff auf der Bühne dargestellt?
- Welche Rolle spielte die Musik/der Ton?
- Welche theatralen Mittel haben euch besonders überzeugt?

4. Die Passagiere

- Wie wurden die unterschiedlichen Schicksale der Passagiere gezeigt?
- Welche Hoffnungen und Ängste der Menschen wurden deutlich?
- Wie wurde die Gemeinschaft der Passagiere dargestellt?

5. Historische Dimension

- Hast du von diesem historischen Ereignis gehört?
- Wie wurde die politische Situation der damaligen Zeit vermittelt?
- Welche Rolle spielten die verschiedenen Länder in dem Stück?

6. Gegenwartsbezüge

- Wo seht ihr Parallelen zur heutigen politischen Situation?
- Erkennt ihr Umstände, die gleich geblieben sind oder sich geändert haben?
- Welche Rolle spielen heute internationale Abkommen und Menschenrechte?

7. Abschluss

- Welche Fragen sind bei euch offen geblieben?
- Was nehmt ihr aus dem Stück mit?

8. Vertiefende Themen

- Flüchtlingskonventionen heute
- Internationale Seenotrettung
- Zivilcourage im Alltag
- Rolle der Medien bei humanitären Krisen
- Verantwortung von Einzelpersonen in Krisensituationen



Übungen zur Vor - und Nachbereitung

1. Passagierbriefe

Jede*r Schüler*in erschafft einen fiktiven Passagier (Alter, Beruf, Familienstand). Dann wird jeweils ein*e mögliche*r Adressat*in ausgewählt. (Familie in Deutschland, Verwandte in den USA). Nun soll ein Brief aus der Perspektive des Passagiers verfasst werden. Mögliche Themen sind: Tag 3 der Reise: Hoffnungen und Erwartungen / Tag 20: Nach der Abweisung durch Kuba / Nach der Rückkehr in Europa. Im Abschluss werden die Briefe vorgelesen und reflektiert.

2. Medienecho

Schüler*innen bilden Kleingruppen. Jede Gruppe erhält eine andere Perspektive:

- Amerikanische Zeitung
- Deutsche Propagandazeitung
- Kubanische Lokalzeitung
- Schweizer Neutrales Blatt

Die Teilnehmenden gestalten eine Zeitungsseite mit: Hauptartikel / Interview / Kommentar / optional: Passende Illustration. Thema: Abweisung der Geflüchteten in Kuba.

Reflexionsfragen:

- Wie unterscheidet sich die Berichterstattung je nach Land?
- Welche Rolle spielen Medien in Krisenzeiten?
- Wie objektiv kann Berichterstattung sein?
- Wo finden sich Parallelen zur heutigen Berichterstattung?

Möglichkeit der theatralen Umsetzung: eine Pressekonferenz

Die Kleingruppen bereiten sich jeweils als Redaktionsteam ihrer Zeitung vor. Es wird eine Pressekonferenz mit Kapitän Schröder, einem Passagier / einer Passagierin und einem Vertreter der jeweiligen Regierung (USA, Kuba, Deutschland) simuliert. Die Zeitungsvertreter stellen Fragen aus ihrer spezifischen Perspektive. Die „Protagonist*innen“ antworten und verteidigen ihre Positionen. Das Publikum kann anschließend Rückfragen stellen. Reflexion: Wie unterschieden sich die Fragen und Antworten? Welche Interessen wurden deutlich?

3. Tagebucheintrag des Kapitäns

In dieser Übung verfassen die Schüler*innen Tagebucheinträge des Kapitän Schröder. Sie fokussieren sich auf die drei kritischen Momente:

- Abfahrt aus Hamburg
- Ankunft vor Kuba
- Entscheidung zur Rückkehr nach Europa

Reflexionsfragen:

- Wie geht man mit Zweifeln um?
- Was würdet ihr in Kapitän Schröders Situation tun?
- Wo begegnet euch heute die Frage nach Zivilcourage?
- Was bedeutet für euch Verantwortung in einer Führungsposition?



Ergänzende Materialien

Trotz Anweisungen, die ihm untersagten, mit den Passagieren zu kommunizieren, versuchte Kapitän Schröder, den Passagieren der St. Louis zu helfen.

„Nach dem Krieg stand er im Rahmen der Nürnberger Prozesse vor Gericht und mein Vater sagte dann als Zeuge aus, dass er kein Nazi gewesen sei, sondern tausenden Menschen das Leben gerettet hätte. Und er wurde freigesprochen“, schreibt Ruth Zellner über Gustav Schröder, den Kapitän der zu trauriger Berühmtheit gelangten St. Louis. Sie war 18 Jahre alt, als sie und ihre Familie es an Bord des Schiffes geschafft hatten. Die Familie lebte in Breslau (Wrocław, heute Teil Polens). Ihr Vater, ein 1882 in Posen (Poznań) geborener Anwalt, hatte im Ersten Weltkrieg auf deutscher Seite gekämpft. Ihre Mutter war eine der ersten promovierten Frauen in Deutschland; sie hatte ihren Dokortitel in Chemie erworben. Da Posen nach dem Ersten Weltkrieg Polen zugefallen war, setzte die Familie ihre Hoffnung auf das von den Vereinigten Staaten festgelegte Kontingent für polnische Geflüchtete, um dort einwandern zu können.

Die deutschen Behörden hatten es dem Kapitän untersagt, mit den Passagieren in Kontakt zu treten. Die für den Brandschutz verantwortlichen Seeleute waren Mitarbeiter der Gestapo und überwachten und kontrollierten alle Ereignisse an Bord. Als jedoch den Passagieren von Kuba die Ausschiffung verwehrt wurde und auch die Vereinigten Staaten und andere Länder die Geflüchteten nicht aufnehmen wollten, ergriff Kapitän Schröder aktiv Maßnahmen.

„Der Kapitän bat fünf Männer, darunter meinen Vater, die Verbindung zwischen ihm, den verschiedenen Regierungen und den Passagieren zu halten und dafür zu sorgen, dass die Fakten bekannt werden und die Verbreitung von Gerüchten aufhört. Es waren ja alle verzweifelt, insbesondere diejenigen, die aus den Konzentrationslagern entkommen waren. Sie wollten eher das Schiff in Brand setzen als nach Deutschland zurückzukehren. Bei Nacht durfte niemand an Deck. Es wurde eine Nachtwache eingerichtet, um Selbstmorde zu verhindern. Mir wurden von vielen Menschen Zettel zugesteckt, in denen mein Vater angefleht wurde, ihr Leben zu retten. Das JDC schickte weiterhin hoffnungsfrohe Telegramme, aber keiner glaubte mehr daran. Es wurden auch einige eher abstruse Pläne geschmiedet. Zum Beispiel ist es im Seerecht vorgeschrieben, dass ein Schiff haltmachen und zwei Stunden lang suchen muss, wenn jemand über Bord gegangen ist. Nach dem Plan sollten junge Männer untereinander auslösen, wer über Bord springt. Dann wollten sie versuchen, so lange wie möglich über Wasser zu bleiben. Sobald sie entweder ertrunken oder gerettet worden waren, sollte der nächste Mann über Bord gehen. Auf diese Weise sollte eine Weiterfahrt des Schiffes nach Europa verhindert werden. [...] Mit einigen Vertrauensleuten unter den Mitgliedern seiner Besatzung traf der Kapitän die höchst geheime Absprache, das Schiff vor der Küste Englands auf Grund laufen zu lassen, ein Feuer vorzutäuschen und die Passagiere in Rettungsboote zu verfrachten. Ungefähr zwei Wochen vergingen, in denen die Angst und Verzweiflung stetig größer wurden. Und dann kam die Nachricht, die wir kaum zu glauben wagten: England, Frankreich, Holland, Belgien – jedes dieser Länder würde ungefähr 250 Menschen aufnehmen. Endlich war es wahr geworden. [...]“

Dr. Frank Mecklenburg, Director of Research and Chief Archivist am Leo Baeck Institute New York/Berlin, 09.07.2021.

From Nazi Europe and Back. Holocaust Survivor Herbert Karliner's Memoir (Ein Auszug)

THE ST. LOUIS

We booked passage on the MS St. Louis. I think we found out by word of mouth how to get visas, passage, etc. All of our belongings had to be packed in containers and sent ahead to the ship. My father built several big, tall, wood containers to take all our things on the ship. He put locks on them and used straps to hold them together. There were packers for hire to help us prepare to leave. The Gestapo watched the packers carefully as everything was placed in the containers. We took whatever we could: our radio, clothes, dishes, linens, a bicycle. We took my sisters' trousseaus. They had all the blankets and dishes for when they would get married. I put in my books, my Karl Mays. We also put in a little electric refrigerator we had bought. The furniture was too heavy to take. We were not allowed to take money, only things. We could take anything we wanted, but we had to pay one hundred percent tax on each item. We could afford the tax, so we took a lot of things. I remember we bought a lot of cigarette lighters which were very popular. At the time, Leica and Kontak cameras were very popular, very expensive. My father bought three cameras: two Leicas and one Kontak, and hid them in mattresses to go on the ship in the containers. He was planning to sell the cameras and cigarette lighters to make some money when we got to Cuba. They would all be stolen in France. My aunt, Mary Handler, and her husband, were also preparing to travel on the St. Louis to Cuba where their son already lived. I was at her house when her belongings were being packed to take on the ship. My aunt whispered to me, "You see that man, the Gestapo? He's watching the packer put my things in the containers. When he gives you the sign, you take these jars of jam and give them to the packer so he can put them in the container." He gave me the sign and I went with the jam and gave it to the packer. All of a sudden the Gestapo says, "Let me see that." So he

takes the jam and he looks at it through the light. And you know the kup (clever head) I had? I said, "How silly of my aunt. Why is she taking this to America? They have much better jam there." The Gestapo thought the jam was worthless and allowed it to be packed. They got away with it. And what was in there? Diamonds! Carrying only our suitcases, we traveled by train from our town on the Polish border to Hamburg, from one end of Germany to the other. We stayed the first night in Breslau where we had relatives. In Breslau we picked up my uncle, my mother's brother, Walter Weissler, a dentist, who was also going on the St. Louis, and we all traveled on together. My father's brother, Fritz Karliner, and his wife Mary, came with us to Hamburg, but they did not go with us on the St. Louis. When we arrived in Hamburg my uncle took us children on a three or four hour long sightseeing cruise on the Hamburg Braman. It was fun because it was my first time on a ship. We stayed for a day or two in a hotel in Hamburg before boarding the St. Louis. That was fun because I had never been in an elevator before. I don't know how they did it because the war had already started, but Fritz and Mary Karliner somehow escaped from Germany. They went to Portugal and from Portugal to the States. After the war, Uncle Fritz helped me and my brother get to the United States. We boarded the St. Louis, on May 13, 1939. I could see my parents were very depressed leaving all their life behind. They did not think they would ever return to Germany. For the voyage we had to pay for round-trip tickets. Nobody knew why. We had to pay it, so we paid it. We may have figured they were going to pay us back when we got to Cuba. Afterwards, we understood: it was already arranged that we were going to go back to Europe. Otherwise, why would they ask us to pay for a round-trip ticket? Boarding the ship was very well organized. There was a band playing as we got on. My sisters were in a cabin with four girls. My brother and I were in a very small, crowded cabin. Most of the people getting on the ship were well-to-do. I would say ninety-nine percent were Jewish. We were people fleeing the Nazis, not people going on vacation. We were all refugees. There was a passenger named Ashkenazi, whose wife was not Jewish, who caused trouble for us later on. Captain Gustav Schroeder was very stern, but he treated the passengers very well. We were always treated very respectfully. Absolutely! When we had Jewish religious services on the ship, Captain Schroeder would have the picture of Hitler removed from the room where we prayed. I saw the captain twice. I liked to play around in the lifeboats, to jump in and hide, until the captain caught me and told me never to come back there. I was very fascinated by the telegram room; I would go in there and talk to a German officer, a young man. The second time I saw the captain was when he found me in the telegram room and said, "You are not allowed to come in here." Most of the crew were good to us, but not all of them. One of the crew was Gestapo, a courier for the German secret police. In Cuba he got off the ship and had a conversation with the Gestapo in Cuba. The captain knew about it and told him, "You better straighten out, otherwise I'll put you in jail." The food on the ship was excellent and the entertainment was very good, too. There was dancing, movies, and concerts. Sometimes the refugees entertained themselves. Some people were comedians, some were singers or musicians. Some had their instruments with them. We had ping pong and we had boxing. There was horse racing with wooden horses on tracks. We would throw the dice to determine how far the horses would go forward. Above the hold, where they stored all the containers and



The Karliner family boarding the MS St. Louis bound for Cuba. May 1939

suitcases, they put a very strong lining to cover the whole thing and then filled it with water. That was the swimming pool. Sure, I went in! I did get seasick. Most of us got seasick at least one time - especially in the English Channel. After that it was nice. We had good weather the whole time. I have a picture of my mother with a blanket over her so it must have been cool, but I always had shorts on. For me it was a great trip, but my father was so depressed. On the ship was the first time he talked to me about what happened in Buchenwald. I was up at five o'clock in the morning the day we arrived in Havana. I was outside with my suitcase - all ready to get off the ship. We all lined up. We sailed in, and it was gorgeous: the Copacabana, the palm trees, the beautiful white buildings, a big wide street. I was so amazed. The ship went to the dock. There were a few passengers who had visas, official visas, and they were allowed to get off the ship. Nobody else got off the ship. Strangely, today some people say we never docked the ship. I say, "Yes, we did dock the ship at the beginning." I was sure and I'm still sure. Then the police came and said we had to wait. We said, "Why do we have to wait?" They said, "We have to check your papers." I don't know how long we were at the dock, but it was not very long because after a while we went from the dock out into the harbor, maybe five minutes from the dock, where we anchored. While we were in the harbor, all the relatives already living in Cuba came in boats and talked to us. Their boats surrounded our ship. Then, young kids came swimming near the ship. We threw money to them. They caught the pennies and threw oranges and pineapples to us. The fruit was so delicious. There was a man on the ship who was a lawyer from Breslau, Germany, my uncle's hometown. He was with his wife and his son and daughter. I don't know if he went crazy - he had been in a concentration camp - but he cut his vein in the bathroom then ran outside and jumped overboard. I saw the blood and I saw him jump overboard. Everyone was screaming like crazy. A German soldier, high up, happened to see it, too. He jumped in and saved him. Then, a small boat came and took the man to the hospital. He survived in Havana but his wife and his children were not allowed to get off the ship. They went to England and after the war they were able to go to Cuba. When the remaining 907 refugees were refused entry to Cuba, Captain Schröder directed the St. Louis toward the United States where he circled off the coast of Florida waiting and hoping for permission from authorities to enter the United States or Canada. Both nations refused. We came very close to Miami Beach. This is how I saw Miami Beach. I said to my parents, "Someday I'll come back here." I figured the only reason the captain went so close to Miami Beach was to be close enough for people to jump overboard and make it to shore. But the Coast Guard came and chased us away. We headed back to Europe. The refugees formed a committee on the ship to try to make plans. There were three hundred families that vowed they were not going back to Germany. There were whole families who were going to jump into the ocean rather than go back. When the captain heard about the plans he came to the committee and promised he would not take us back to Germany. He said he would instead scuttle the ship on the coast of England so they would have to come pick us up and give us refuge. On the return voyage we started to have less food and less water because they didn't expect us to be going back. I don't remember the food being rationed, but it was not as good and there was not as much to eat. The weather was not as good as it was going. My mother held us all together, she tried to maintain a normal family life. We expected everything to work out safely. Absolutely. Our parents did not talk to us about future plans. My mother was the strong one. She was holding up pretty good, but underneath I knew... While we were on the way back to Europe, Morris Troper working with the American Jewish Joint Distribution Committee (JOINT) obtained an agreement with four countries: Holland, Belgium, England, and France, to accept us — temporarily. On the deck of the St. Louis there was a table where we lined up and were told which country we were to go to. My family was assigned to France. I don't know how the assignments were made; I think it was just random because we didn't know anyone in France. If we had a choice, I think we would have chosen England because we had relatives there. My uncle, Fritz, was assigned to go to Belgium, but he made some arrangement to go with us to France. My aunt and uncle were assigned to England. Morris Troper met the ship when it arrived in Antwerp, Belgium. They had to get the passengers off of the St. Louis quickly because the St. Louis was scheduled to go on a cruise to the Caribbean and New York and it was late for that cruise. The first people to get off the St. Louis disembarked in Antwerp and were sent on to Holland and Belgium. Then, a transport ship, a German freighter of the Hapag Line, came to Antwerp and the people assigned to France and England were transferred to that ship. That ship took us to Boulogne, France, where my family got off. When we arrived in Boulogne, porters at the French dock carried all our suitcases and did not charge a penny for doing it. The last group went on to England. The children's home organization, the Jewish Children's Aid Society, Oeuvre de Secours Aux Enfants (OSE), met our ship at Boulogne and asked all the parents for permission to take the children to a children's home. My parents had a choice — if they didn't give permission for me to go to the children's home I would have stayed with them and I wouldn't be here today. My brother, younger sister, and I were taken right away to a children's home in Montmorency, north of Paris. In a group of about thirty kids, we traveled by bus from Boulogne to Paris. It took about three or four hours. My parents were sent to an apartment in a village in Mirabaud in the Vienne Department of France. They could not take all their belongings with them to the apartment, so what they could not take was stored in a barn in Mirabaud. My family planned to reunite in this village if we were ever separated.

Auszug aus: From Nazi Europe and Back. Holocaust Survivor Herbert Karliner's Memoir, wiederveröffentlicht von The Sue and Leonard Miller Center for Contemporary Judaic Studies und The George Feldenkreis Program in Judaic Studies, 2008.

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! [...] — 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.[...]

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.

Herrn Kapitän Schröder an Bord M. S. ‚St. Louis‘

Hafen Antwerpen, 18.6.1939

Hochverehrter Herr Kapitän! Als wir in Hamburg Ihr schönes Schiff betraten und auf der Fahrt nach fernen und unbekanntem Gestaden waren, ahnten wir noch nicht, welch seltsames und schweres Geschick uns beschieden sein würde. Nach den ungeheuren Sorgen in der Heimat, die wir verließen, nach den aufreibenden Vorbereitungen der Ausreisearbeiten war Ihr wunderschönes Schiff, Herr Kapitän, Ihre sichtbar waltende Fürsorge für die Passagiere, die fabelhafte Verpflegung, die Aufmerksamkeit Ihres gesamten Personals und insbesondere aller Ihrer leitenden Herren so eindringlich und geradezu überwältigend, dass wir fast vergessen konnten, was zu verlassen und zu verlieren wir im Begriffe waren. Als dann das Unheil von Havanna über uns hereinbrach und Sie mit uns den Hafen unserer Hoffnungen verlassen mussten, war es wiederum Ihre unendliche Güte und Geduld, Ihr menschliches Verstehen und mitfühlendes Herz, das es uns ermöglichte, in täglicher und stündlicher Zusammenarbeit mit Ihnen unsagbares Unheil und Elend, eine Panik von unabsehbaren Folgen zu vermeiden. Dass Sie, Herr Kapitän, in dieser vorbildlichen Arbeit mit uns zusammenwirkten, dafür, Herr Kapitän, danken Ihnen alle Passagiere, danken Ihnen ganz besonders die über 400 Frauen und Kinder der ‚St. Louis‘ aus vollem heißen Herzen. Sie haben, als das Schiff sich weiter entfernen musste, unsere Hoffnungen neu belebt, indem Sie an der Küste von Florida langsam kreuzten und dadurch die schon in Verzweiflung Geratene aufrichteten. Sie haben verständnisvoll Rücksicht geübt auf uns, als den meisten Passagieren auf der Rückfahrt das Bordgeld ausgegangen war. Wir selbst haben die Vereinfachung der Speisekarte bei Ihnen angeregt, und jeder Passagier erkennt uneingeschränkt an, dass Verpflegung und Behandlung an Bord von Anfang bis Ende der Reise höchstes Lob verdienen. Ihnen selber aber, Herr Kapitän, möchten wir sagen: In unseren Herzen und in den Herzen unserer Kinder wird eingegraben sein – dauernder als in Erz und Marmorstein – unvergesslich und unauslöschlich das schöne Schiff ‚St. Louis‘ und sein wunderbarer Kapitän Schröder. Auch den übrigen Herren der Schiffsleitung gilt dieser unser Dank und Anerkennung. In verehrungsvoller steter Dankbarkeit die Passagiere der M. S. ‚St. Louis‘ von der Havanna-Fahrt Mai-Juni 1939.



Karikatur aus „The New York Daily Mirror“ (16. Juni 1939)

Auszug aus: Flüchtlingskonferenz von Évian 1938. Als die Welt sich abwandte, Hans-Peter Föhrding in Spiegel Geschichte, 06.07.2018

Verfolgte Juden aufnehmen? Nicht bei uns. Am Genfer See versagte vor 80 Jahren die westliche Welt: 32 Staaten hielten ihre Grenzen geschlossen, als Hunderttausende Menschen um ihr Leben bangten.

Die Zahl der Flüchtlinge steigt von Tag zu Tag. Viele Staaten haben ihre Grenzen geschlossen, es kommt zu Einreisestopps und Zurückweisungen. Die Szenen im Niemandsland zwischen den Schlagbäumen sind Ausdruck hoffnungslosen Elends. Derweil bilden sich vor den ausländischen Botschaften und Konsulaten lange Schlangen, Menschen hoffen auf die begehrten Visa. Aufgrund rigoroser Bestimmungen warten indes fast alle vergebens auf rettende, gültige Ausreisepapiere.

Das klingt wie Nachrichten aus der gegenwärtigen globalen Flüchtlingskrise. Es handelt sich jedoch um beschämende historische Momentaufnahmen aus dem Jahr 1938: Die von den Nationalsozialisten verfolgten jüdischen Deutschen und Österreicher - niemand wollte sie aufnehmen.

Als sich die alarmierenden Meldungen über Repressalien und Schikanen der Nazis häuften, ergriff US-Präsident Franklin D. Roosevelt die politische Initiative. Im Frühjahr 1938 lud er zu einer Konferenz der westlichen Staatenwelt, um die Bereitschaft zur Aufnahme jüdischer Flüchtlinge auszuloten. [...]

Roosevelts Appell, diesen verfolgten Deutschen und Österreichern bei der Ausreise zu helfen, fand breite Zustimmung. Vertreter von 32 Staaten erschienen am 6. Juli 1938 zur Konferenz im Nobelhotel „Royal“ des französischen Badeorts Évian-les-Bains am Genfer See. Delegationen entsandten neun europäische Staaten, fast alle nord- und südamerikanischen Länder sowie Australien und Neuseeland. Polen und Rumänien schickten nur Beobachter. Es fehlten die Sowjetunion, Japan, Ungarn und die Tschechoslowakei; Deutschland und das faschistische Italien waren nicht eingeladen.

Zusätzlich kamen Sprecher von fast 40 jüdischen und nicht jüdischen Hilfsorganisationen. Auch gut 200 Journalisten ließen sich akkreditieren - viel Auftrieb für den sonst so beschaulichen mondänen Kurort. [...]

Es ging um die Rettung von etwa 550.000 Menschen, von rund 350.000 deutschen und 200.000 österreichischen Juden. Die großen drei unter den Verhandlungsführern waren der amerikanische Konferenzpräsident Myron Charles Taylor, erfolgreicher Industrieller und Roosevelt-Freund; der französische Botschafter Henry Victor Bérenger, Politiker mit literarischen Ambitionen; der britische Emissär Edward Turnour Earl of Winterton, konservativer Parlamentarier mit mäßiger Fortune.

Schon ihre ersten Redebeiträge offenbarten die ganze Fadenscheinigkeit ihrer Argumentation, die fortan das Konferenzklima bestimmen sollte: Ja, das Schicksal der deutschen und österreichischen Juden sei erbärmlich, ihnen müsse angesichts unmenschlicher Verfolgungen geholfen werden. Und stets schloss sich gleich das große ABER an. Es waren lange Lamentos über die eigene komplizierte Lage, die kriselnde Ökonomie, Arbeitslosigkeit, Inflation, Demografie. Zuweilen ist mindestens sublim auch ein antisemitischer Zungenschlag herauszuhören.

Die USA, so Taylor, spürten noch immer die Folgen der Depression aufgrund der Weltwirtschaftskrise; daher bleibe es beim festgeschriebenen Kontingent von jährlich 27.370 Emigranten aus Deutschland und Österreich. „Großbritannien ist kein Einwanderungsland“, sagte Lord Winterton glatt heraus. Unerwähnt ließ er das Mandatsgebiet Palästina, in den Dreißigerjahren Ziel und Sehnsuchtsort vieler jüdischer Auswanderer. Doch angesichts der Konflikte dort wollten die Briten es sich mit den Arabern nicht verderben; auch kam keine der zahlreichen Kolonien des Empire vor - ja, vielleicht ein paar in Kenia. Derweil jammerte Bérenger, Frankreich sei mit den schon beherbergten Fremden jenseits der Kapazitätsgrenze.

So fand die Évian-Konferenz jene stereotype Spur, auf der sich dann bequem auch die anderen Delegationen mit ihren restriktiven Einlassungen bewegen konnten, ob Australien, Kanada oder die Staaten Süd- und Mittelamerikas. Allein Rafael Trujillo Molina, skrupelloser Diktator der Dominikanischen Republik, ließ scheinbar großzügig eine (am Ende nur zu einem kleinen Teil eingelöste) Offerte für 10.000 Emigranten unterbreiten - ausgerechnet ein Rassist und glühender Hitler-Fan.

Aufschlussreich sind die Auslassungen bei den zehntägigen Beratungen im großen Salon des über dem Städtchen thronenden Royal. Das Wort Jude wurde zumeist ängstlich vermieden, die gängige Formel hieß Flüchtlinge. Nie fiel der Name Hitler, Nazideutschland wurde mit der harmlos klingenden Bezeichnung „Herkunftsland“ überspielt. Mit diesem bewusst kaschierenden Sprachgebrauch übten sich die Vertreter der 32 Staaten zöglingshaft im „Appeasement“-Modus. [...]

So war das Konferenzergebnis, verkündet am 15. Juli 1938, mehr als schmal: vage Absichtserklärungen, ansonsten nur die Gründung eines Flüchtlingsrats in London. Das Intergovernmental Committee of Refugees sollte mit Deutschland die Modalitäten eines geordneten Exodus der Juden aushandeln, einschließlich der Erlaubnis, ihre Güter mitnehmen zu können.

Das aber lehnte die Reichsregierung sofort kategorisch ab, wäre damit doch der gierige Zugriff der Nazis auf jüdische Vermögen beschränkt worden. Die Delegationen jedoch müssen vom Évian-Erfolg überzeugt gewesen sein: Zum Abschluss gönnten sie sich ein Festbankett samt Feuerwerk vor dem Seepanorama.

Jubeln konnten allein die Nazis - und taten es überschwänglich. „Niemand will sie haben“, kommentierte das NSDAP-Sprachrohr „Völkischer Beobachter“ das läppische Resultat und fügte hämisch hinzu, dass die Konferenz Vorsorge getroffen habe, „sich vor einem Zustrom jüdischer Einwanderer zu schützen, weil man die

Nachteile einer Verjudung klar erkannt hat“. Fast wie ein höhnisches Echo klingt auch der Satz, den 1939 ein hochrangiger kanadischer Einwanderungsbeamter zur Aufnahme von Juden in Kanada äußerte: „None is too many“ - keiner ist schon zu viel.

Nur vier Monate nach Évian brachen die Novemberpogrome los, die grausigen Gewaltexzesse der „Kristallnacht“ überall im „Deutschen Reich“. De facto waren alle Grenzen nahezu geschlossen. Verzweifelte Juden sahen sich gezwungen, andere Fluchtwege zu suchen, wie die ausweglose Odyssee des Dampfers „St. Louis“ 1939 zeigte. [...]

So geriet das plüschige Treffen am See zu einer politischen Bankrotterklärung der westlichen Demokratien, zu einem moralischen Desaster, das lange Schatten wirft. „Als die Welt die Juden verriet“ , betitelte der Publizist Jochen Thies seine Studie über Évian. Die Bitterkeit in dieser Feststellung lenkt den Blick fast zwangsläufig auf die vielen gegenwärtigen Gipfeltreffen zu den weltweiten Flüchtlingsbewegungen - allzu oft enden sie ebenfalls in unverbindlicher Phraseologie, in Hartleibigkeit und Abschottung. „Der Blick zurück lehrt eines: Wenn wir Flüchtlinge nicht mehr als Menschen betrachten, sondern nur mehr als Bedrohung“, warnt die Münchner Historikerin Mirjam Zadoff im SPIEGEL-ONLINE-Interview, „zahlen wir einen hohen Preis und büßen unsere Menschlichkeit ein.“

Transcript - PM Trudeau delivers apology regarding the fate of the passengers of the MS St. Louis

vom 07.11.2018 (Ein Auszug)

On May 15, 1939, more than nine hundred German Jews boarded an ocean liner called the St. Louis.

The passengers had been stripped of their possessions, chased out of their homes, forced out of their schools, and banned from their professions by their own government.

Their synagogues had been burnt. Their stores raided.

Their clothing scarred with yellow stars, they had been forced to add Israel or Sarah to the names they had known their whole lives. Women and men who had once contributed so much to their country had been labeled aliens, traitors, and enemies – and treated as such.

Persecuted, robbed, jailed, and killed because of who they were.

Nazi Germany had denied them their citizenship and their fundamental rights.

And yet, when the St. Louis set sail from Hamburg that fateful Monday, with the more than nine hundred stateless passengers on board considered themselves lucky.

Lucky because they each carried on board an entrance visa to Cuba, a rare chance to escape the tyranny of the Nazi regime under Adolf Hitler.

But by the time the ship docked in Havana Harbour, things would take a turn for the worse.

The Cuban government refused to recognize their entrance visas and only a few passengers were allowed to disembark.

Even after men, women, and children threatened mass suicide, entry was denied. And so continued their long and tragic quest for safety. They would request asylum from Argentina, Uruguay, Paraguay, and Panama.

Each said no.

On June 2nd, the MS St. Louis was forced to leave Havana with no guarantee that they would be welcomed elsewhere.

And after the Americans had denied their appeals, they sought refuge in Canada.

But the Liberal government of Mackenzie King was unmoved by the plight of these refugees.

Despite the desperate plea of the Canadian Jewish community, despite the repeated calls by the government's two Jewish caucus members, despite the many letters from concerned Canadians of different faiths, the government chose to turn its back on these innocent victims of Hitler's regime. [...]

In a letter to the Prime Minister, dated September 1938, the Minister wrote, „Pressure by Jewish people to get into Canada has never been greater than it is now, and I am glad to be able to add that, after 35 years of experience here, that it has never been so carefully controlled.“ [...]

The Government of Canada was indifferent to the suffering of Jews long before the St. Louis ever set sail for Halifax, and sadly, long after it had returned to Europe. [...]

Canadian relatives, embassy officials, immigration officers, political leaders – all were flooded with calls for help. But the government went to great lengths to ensure that their appeals went nowhere. Jews were viewed as a threat to be avoided, rather than the victims of a humanitarian crisis. [...]

Today, I rise in this House of Commons to issue a long overdue apology to the Jewish refugees Canada turned away.

We apologize to the 907 German Jews aboard the MS St. Louis, as well as their families. We also apologize to others who paid the price of our inaction, whom we doomed to the ultimate horror of the death camps. We used our laws to mask our anti-Semitism, our antipathy, our resentment.

We are sorry for the callousness of Canada's response. We are sorry for not apologizing sooner.

We apologize to the mothers and fathers whose children we did not save, to the daughters and sons whose parents we did not help. We apologize to the imprisoned Jewish refugees who were forced to relive their trauma next to their tormentors.

To the scientists, artists, engineers, lawyers, businessmen, nurses, doctors, mathematicians, pharmacists,

poets, and students. To every Jew who sought safe haven in Canada, who stood in line for hours and wrote countless letters.

We refused to help them when we could have. We contributed to sealing the cruel fates of far too many at places like Auschwitz, Treblinka, and Belzec.

We failed them. And for that, we are sorry. [...]

It is my sincere hope that by issuing this long overdue apology, we can shine a light on this painful chapter of our history and ensure that its lessons are never forgotten. [...]

That it will cement Canada's unwavering commitment to stand with the Jewish community here and around the world in the fight against anti-Semitism, as the Jewish community here in Canada and around the world, is always is among the first to stand against intolerance and hate in any form.

More than 70 years ago, Canada turned its back on you.

But today, Canadians pledge, now and forever, never again.

