Flüchtlingstransporte

Zur Zeit des Dritten Reiches gab es viele Initiativen, jüdische Bewohner außer Landes in Sicherheit zu bringen – unter ganz anderen Rahmenbedingungen als heute. Trotzdem erinnert bei den derzeitigen Fluchtbewegungen manches an Probleme und Maßnahmen von damals.

Deutschland war nach dem Ersten Weltkrieg und der Weltwirtschaftskrise praktisch zahlungsunfähig und für viele Missstände waren angeblich die „reichen Juden" die Ursache. Deswegen konnten und sollten sie bis zum 23. Oktober 1941 das Deutsche Reich verlassen, aber ihr Besitz und ihr Vermögen mussten zurück bleiben. Die Zentralstelle für jüdische Auswanderung in Wien war als einzige Behörde ermächtigt, Ausreisegenehmigungen zu erteilen. Zuvor wurde den Emigranten ihr Besitz durch „Arisierung" enteignet, waren alle Rückstände von vielfach überzogenen Mieten, Gebühren und Steuern zu begleichen, sowie die Judenvermögensabgabe und die Reichsfluchtsteuer zu begleichen.

Andererseits wurde auf die jüdischen Bewohner massiv Druck ausgeübt, das Land zu verlassen. So wurden in Wiener Neustadt unmittelbar nach der „Reichskristallnacht" mehr als zwei Dutzend jüdische Männer verhaftet und ins KZ Dachau abtransportiert. Sie wurden nach einigen Monaten wieder frei gelassen, wenn sie sich verpflichteten, mit ihren Familien das Land zu verlassen – um teures Geld für einen Transport und durch die finanzielle Unterstützung von Verwandten im Ausland und von ausländischen Hilfsorganisationen. Andererseits wurden Gruppen, die solche Transporte organisierten, wohlwollend geduldet.

Die Aufnahmebereitschaft in den Zielländern war begrenzt. Sobald die Emigranten mittellos in die Vereinigten Staaten kamen, wurden die Einwanderungsquoten dramatisch gesenkt. Diesem Beispiel folgten viele andere Staaten. Die Einreise in Palästina wurde durch die britische Mandatsregierung über die Ausgabe von Einreisezertifikaten stark beschränkt. Damit sollte die arabische Bevölkerung im Land beruhigt werden, die den zunehmenden Verlust ihres Landes an die Einwanderer befürchtete. Eine legale Einreise gelang noch am ehesten Jugendlichen, die durch zionistische Jugendorganisationen für die Arbeit im Kibbuz ausgebildet wurden und dann die Reise dorthin antreten durften.

Eine Ausnahme bei der Aufnahme von Flüchtlingen war Großbritannien, das nach den Ereignissen der „Reichskristallnacht" viele Kindertransporte (Alter bis zu 16 Jahren) aufnahm – allein aus Österreich 23 Transporte mit 2.336 Kindern. Nur wenige Länder folgten diesem Beispiel und in wesentlich geringerem Umfang. Mit Kriegsbeginn wurden die Transporte eingestellt, weil Spionage im Land befürchtet wurde.

Transporte nach Palästina gingen vorerst mit der Bahn zu einem Adriahafen und von dort weiter mit einer Schiffspassage. Wegen der im Deutschen Reich zunehmenden Verfolgung der Juden begannen zionistische Organisationen mit illegalen Transporten, ebenfalls über die Adriaroute. Die Briten suchten dies zu verhindern, indem sie Druck auf die Durchreiseländer ausübten und diese über die Nichterteilung der Durchreisevisa die Passage schließlich ganz verhinderten. Alternative dazu war der Weg bis Rumänien über die Donau und von dort mit weiteren Schiffen bis zur Küste Palästinas, wo die Flüchtlinge illegal an Land gingen. Auch hier begannen die Briten auf die Durchreiseländer Druck auszuüben, die Transporte nicht in ihr Land einreisen zu lassen oder mit dem Verbot, Schiffe oder Besatzungen zu stellen. Vielfach löste aber die Bestechung von Beamten das Problem. Als die illegalen Transporte auch damit nicht zu unterbinden waren, wurden vier Kriegsschiffe im östlichen Mittelmeer stationiert, die die Flüchtlingsschiffe mit Waffengewalt zum Abdrehen zwangen oder in den Hafen geleiteten, wo die Passagiere in Lagern interniert wurden.

Die Transporte auf der Donau gelangen vielfach mit modernen oder zumindest funktionstauglichen DDSG-Schiffen – was sich die Gesellschaft natürlich fürstlich bezahlen ließ. Die Anschlussschiffe waren aber altersschwache, verrostete Transportschiffe, die adaptiert wurden, um möglichst viele Passagiere aufnehmen zu können. Es gab unzureichende sanitäre Einrichtungen und Wasser und Kohle reichten oft kaum aus, um bis ans Ziel zu kommen. Trotzdem wurden dafür horrende Chartergebühren verlangt.

Dementsprechend verliefen einige Transporte dramatisch:

Der Storfer-Transport

Berthold Storfer war vor der NS-Zeit führend in der Wirtschaft und in der Finanz tätig, war Katholik und organisierte auch aus humanitären Gründen die illegale Ausreise nach Palästina. Mit seinem Ausschuss für jüdische Überseetransporte kooperierte er mit Adolf Eichmann und der „Zentralstelle für jüdische Auswanderung“. Berthold Storfer kam 1944 in Auschwitz ums Leben.

Am 3. September 1940 verließen die vier von Storfer angeheuerten DSSG-Donauschiffe „Schönbrunn“, „Helios“, „Uranus“ und „Melk“ Wien. Sie hatten insgesamt 3.651 Passagiere an Bord genommen – darunter 600 freigelassene Häftlinge aus Dachau – und brachten sie ohne Probleme nach Tulcea in Rumänien. Dort standen die alten und verrotteten rumänischen Schiffe „Atlantic“, „Pacific“ und „Milos“, die jeweils für weniger als hundert Passagiere eingerichtet waren, bereit, die ankommenden Flüchtlinge zu übernehmen. Auf diesen Schiffen herrschten unbeschreibliche Zustände – es gab kaum Trinkwasser, die Passagiere mussten in Schichten schlafen, konnten nur abwechselnd an Deck kommen, um frische Luft zu schöpfen und unter Deck gab es weder Licht, noch Ventilatoren und nur rudimentäre sanitäre Einrichtungen.

Schließlich brach auf der „Atlantic“ eine Typhusepidemie aus, und ehe das Schiff Zypern zur Ergänzung der Vorräte erreichte, starben 15 Menschen. Die „Pacific“ und die „Milos“ waren inzwischen weitergefahren und wurden am 14. November vor Haifa von britischen Kriegsschiffen aufgebracht und in den Hafen geleitet. Unter dem Eindruck dieses Ansturms illegaler Einwanderer verkündete die britische Mandatsregierung, dass alle Ankommenden in eine britische Kolonie deportiert würden und sie dort bis Kriegsende verbleiben müssten.

Man begann die Passagiere an Bord des im Hafen liegenden, internierten französischen Passagierschiffes „Patria“ zu bringen, um sie nach Mauritius im Indischen Ozean zu transportieren. Ein Kommando der Haganah, einer zionistischen, paramilitärischen Untergrundorganisation, wollte das Auslaufen der „Patria“ verhindern und zündete einen an Bord geschmuggelten Sprengsatz. Die Ladung war aber für das alte Schiff viel zu groß bemessen und es sank innerhalb von 15 Minuten. 254 Personen ertranken.

Die vor dem Ertrinken geretteten Passagiere durften einreisen. Die überwiegende Zahl wurde aber nach Mauritius deportiert, wurde dort interniert und konnte erst nach Kriegsende nach Palästina zurückkehren.
Auch Bewohner aus Wiener Neustadt verließen mit diesem Transport ihre Heimat – insgesamt 16 Personen. Ein Mann ist dabei ertrunken, zwei an Typhus gestorben, acht wurden gerettet und fünf nach Mauritius deportiert, wo eine der Frauen verstorben ist.

Der Kladovo-Transport

Die jüdische Jugendbewegung Hechalutz hatte im Oktober 1939 von Wien aus einen Transport mit 1.002 Passagieren an Bord des neuesten und größten DDSG-Schiffes „Uranus“ auf den Weg gebracht. Nach dem Auftreten von schweren Vergiftungen musste das Schiff nach Bratislava umkehren und brach Mitte Dezember erneut zu seiner Fahrt auf.

Wegen der nicht gesicherten Weiterreise in Rumänien weigerte sich die DDSG weiterzufahren und die Passagiere mussten bei Budapest mitten auf der Donau auf die drei jugoslawischen Flussschiffe „Car Nikola“, „Car Dušan“ und „Kraljica Marija“ überwechseln. Die jugoslawischen Behörden ließen aber die Schiffe so lange nicht einreisen, bis die „Hilda“ in Rumänien abfahrbereit war. Als das Schiff endlich bereit stand, fror die Donau zu und die drei Schiffe mussten zurück fahren und in Kladovo beim Eisernen Tor überwintern. Die be-

Foto: A. Blaha

Raddampfer „Schönbrunn“, gebaut 1925, heute Ausflugsschiff ab Linz

© wikimedia.org/unbekannt

Untergang der Patria

engten Verhältnisse wurden zunehmend unerträglicher. Die Teilnehmer schliefen dicht gedrängt im beheizten Salon oder in der Kälte an Deck. Mitte Jänner 1940 wurde ein umgebauter Schlepper beigestellt, wo 280 Personen in einem beheizten Raum schlafen konnten, und unter Bewachung von Gendarmen durften die Passagiere auf einem schmalen Landstreifen am Ufer spazieren gehen. Ende März wurden die Schiffe in den Sommerhafen verlegt, der näher zum Ort lag. Nachdem nach wie vor kein Schiff in Rumänien zur Verfügung stand, wurde die Weiterfahrt verwehrt und die Schiffe zur Sicherheit donauaufwärts nach Sabac in der Nähe von Belgrad verlegt, wo die Passagiere ein Lager errichten durften. Die Weiterfahrt wurde immer wieder angekündigt, aber ebenso kurzfristig wieder verschoben.

Zu der Gruppe stießen noch weitere Flüchtlinge, sodass im Jänner 1941 insgesamt 1.400 Personen auf die Weiterfahrt warteten. Wenige Wochen vor dem deutschen Überfall auf Jugoslawien (6. April 1941) konnten 200 bis 280 Jugendliche mit Zertifikaten ausreisen. Die Route ging mit der Bahn durch Griechenland bis Istanbul und weiter über Aleppo und Beirut nach Palästina. Kleinere Gruppen versuchten aus Šabac zu flüchten.

Nach dem Einmarsch der Truppen Hitlers wurden die Flüchtlinge von ihren Verfolgern eingeholt, vor denen sie 1939 geflüchtet waren. Sie mussten sich registrieren lassen, wurden in einem Barackenlager interniert und zur Zwangsarbeit verpflichtet. Viele von ihnen fielen den Vergeltungsmaßnahmen für Partisanenüberfälle zum Opfer. Die verbliebenen Männer des Kladovo-Transportes wurden im Oktober 1941 im nahen KZ Zasavica erschossen.

Anfang Jänner 1942 wurden die 750 bis 800 Frauen und Kinder des Kladovo-Transportes ins von der SS geführt KZ Sajmište überstellt, wo sie unter unmenschlichen Bedingungen festgehalten wurden. Von 19. März bis 10. Mai 1942 kam jeden Tag ein grau gestrichener Kastenwagen – ein „Gaswagen“ – der jeweils eine zusammengestellte Gruppe von 50 bis 80 Menschen wegbrachte. Während der Fahrt wurden die Motorabgase in das Wageninnere geleitet und die Insassen getötet. Von der gesamten, in Šabac verbliebenen Gruppe des Kladovo-Transportes haben nur zwei Personen überlebt.

Mit auf dem Kladovo-Transport waren zwei Ehepaare aus Wiener Neustadt, eines davon mit einer halbwüchsigen Tochter, die nach Palästina ausreisen durfte. Die Erwachsenen wurden in Šabac bzw. in Sajmište ermordet.

Ausreiseverbot

Ab 23. Oktober 1941 war eine legale Ausreise nicht mehr möglich. Längst hatten die Transporte vom Wiener Aspangbahnhof in die Vernichtungslager oder in die riesigen Ghettos – als Zwischenstation zur Ausbeutung der Arbeitskraft – begonnen. Die „Endlösung der Judenfrage“ war angelaufen. ■

Anton Blaha

Quellen:
http://www.archiv-ikg-wien.at/archives/flucht-vertreibung/?tab=2014&topic=2171
http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/ksp/schwarzmeer/juden_flucht_schiffe.htm
https://de.wikipedia.org/wiki/Kladovo-Transport
Werner Sulzgruber: Lebenslinien – Jüdische Familien und ihre Schicksale (2013)

Bilder vom Kladovo-Transport (© Yad Vashem)