

Dr. Frank CAESTECKER*

De odyssee van de St. Louis 40 dagen op zee om te ontsnappen aan de nazi-hel

In de avond van 13 mei 1939 vertrok het luxe-passagiersschip St. Louis vanuit de thuishaven Hamburg naar de Cubaanse hoofdstad Havana. Het leek een vrolijk gezelschap, ouderen en jongeren, mannen en vrouwen, ook heel wat kinderen verlieten de Duitse haven met wat een pleziervaart leek. De 937 passagiers hadden ook bijna allemaal een toeristenvisum op zak. Deze reis had evenwel weinig te maken met toerisme, voor hun plezier vertrokken deze mensen niet. De meeste passagiers waren joden op de vlucht voor de vervolging door de nazi-staat.

De Joodse uittocht uit nazi-Duitsland

Sinds 1933 waren de joden systematisch vernederd geweest en velen onder hen hadden Duitsland in de eerste jaren van het nazi-regime verlaten. Maar de joodse uittocht nam echt massale vormen aan vanaf de *Kristallnacht* (9-10 november 1938) en de terreur die er op volgde. Joden werden van de straat geplukt of uit hun huizen gehaald en in Dachau en andere kampen gevangengezet. Zij werden slechts vrijgelaten als ze de garantie gaven dat ze het land op korte termijn zouden verlaten. In die omstandigheden zochten de joden wanhopig naar een mogelijkheid om nazi-Duitsland te ontvluchten.

Een legale emigratie was uiterst moeilijk. De economische crisis maakte dat de buurlanden van Duitsland liever geen nieuwe immigranten en zeker geen berooide vreemdelingen zagen komen. Visa werden dan ook zelden uitgereikt. De illegale emigratie was de enige oplossing. Vele joden namen zo de trein tot aan de grens, waar de Duitse grenswachters hen aanvankelijk geen strobreed in de weg legden. Zij gaven hen zelfs advies hoe ze het best in de buurlanden konden binnendringen: ook ambtenaren moesten immers hun bijdrage leveren aan een *judenfrei* Duitsland. Tevens waren er de mensensmokkelaars die voor een stuiver bereid waren deze vluchtelingen over de grens te helpen. Heel wat vluchtelingen slaagden erin op deze wijze België en de andere Duitse grenslanden binnen te raken. Maar voor de Franse, Belgische en Nederlandse autoriteiten waren deze toestanden niet langer tolereerbaar en na enkele dreigementen met diplomatieke sancties gaven de nazi-autoriteiten toe. Vanaf eind 1938 kregen de Duitse grenswachters duidelijke instructies illegale emigratie naar de buurlanden te verijdelen en Duitse mensensmokkelaars riskeerden voortaan een veroordeling. Een *judenfrei* Duitsland bleef echter het na te streven doel en vanaf 1939 richtten de nazi-autoriteiten hun inspanningen vooral naar de overzeese landen om de ongewenste joodse bevolkingsgroep naar toe te drijven. Schepen vol joodse vluchtelingen verlieten de Duitse havens met een onzekere bestemming. Het was er de nazi-autoriteiten om te doen de buitenlandse regeringen voor het voldongen feit te plaatsen. Zo was de St. Louis één van de vele jodenschepen die op de wereldzeeën vaarde op zoek naar een land waar het zijn lading kon lossen..

De illusie van een cruise

* Historicus SOMA

Cuba was in die dagen een geëerde bestemming voor Duitse joden en vanuit Duitse havens hadden de laatste maanden al heel wat schepen koers gezet richting Havana. De directeur van het Cubaanse immigratiebureau was immers vrij genereus met visa en deze bootladingen joden waren een lucratieve zaak geworden: bij elk afgeleverd visum vloede wat geld naar zijn privé-rekening. Zo hadden de joden die inscheepten op de St. Louis al wat hen restte aan financiële middelen geïnvesteerd in deze reis. Voor sommigen onder hen hadden familieleden in het buitenland of joodse hulporganisaties bijgesprongen. Het ticket Hamburg-Havana had hen heel wat gekost en ook voor het Cubaanse toeristenvisum hadden ze diep in hun geldbeugel moeten tasten. Geen van de joden op de St. Louis was van plan om terug te keren naar nazi-Duitsland. Toch hadden ze, conform de regels van de scheepvaartmaatschappij, allemaal een retourbiljet moeten aanschaffen. Het was immers een cruise, een toeristische pleziervaart. Zelfs joden die uit concentratiekampen waren vrijgelaten, louter op voorwaarde dat ze Duitsland onmiddellijk zouden verlaten, waren verplicht een retourbiljet aan te schaffen. De scheepvaartmaatschappijen wilden geen risico lopen met deze vracht naar een onzekere bestemming. Een zucht van verluchting trok dan ook door het schip toen de St. Louis op 13 mei het anker lichtte in de haven van Hamburg. Eindelijk zou de ellende voorbij zijn, deze zwarte bladzijde kon omgeslagen worden. Een nieuw begin was mogelijk.

Een weinig gastvrij onthaal in Cuba

Na een voorspoedige oceaanreis ging de St. Louis op zaterdag 27 mei 1939 voor anker in de haven van Havana. Kleine bootjes voeren naar het schip toe, sommige met verkopers van fruit aan boord, andere met vrienden en familieleden die namen omhoog riepen naar de reling. Het zou evenwel nog lang duren vooraleer ze hun geliefden in de armen konden sluiten.

De president van Cuba was immers verbolgen dat de directeur van het Cubaanse immigratiebureau zich zo verrijkt had aan de duizenden joodse vluchtelingen die in zijn land aanstroomden. De president wilde ook wel een graantje meepikken, maar de directeur van het immigratiebureau was niet bereid de president zijn deel van de koek te geven. Daarom had het staatshoofd op 6 mei 1939, een week voor het vertrek van de St. Louis uit Hamburg, een decreet uitgevaardigd waarin de geldigheid van toeristenvisa werd ingetrokken als het werkelijke doel van de reis vestiging in Cuba beoogde. Hun toeristenvisum was enkel goed voor een kort verblijf als toerist, maar immigreren was niet meer mogelijk. Cubaanse en Spaanse passagiers kregen toestemming van boord te gaan, alsook drie passagiers met immigratievisa. Het decreet van 6 mei ontzegde de overblijvende 907 resterende joden van de St. Louis het recht het schip te verlaten. Zij dienden de onderhandelingen af te wachten tussen de president van Cuba, de directeur van de immigratiedienst en de joodse hulpcomité's.

Deze onderhandelingen hadden maar één onderwerp: geld. In de eerste plaats geld om de Cubaanse immigratiewet na te leven. Alhoewel de joden slechts een toeristenvisum hadden waren de Cubaanse autoriteiten, mits er voldoende geld over de brug kwam, bereid om hen toch als immigranten te beschouwen. De Cubaanse immigratiewet stelde dat elke immigrant 500 dollar als borgsom moest betalen. Deze garantie moest vermijden dat nieuwkomers ten laste zouden vallen van de staat. De 907 passagiers aan boord moesten dus 453.500 dollar opbrengen. Een niet eenvoudige opgave. De joodse hulpcomité's waren bereid financieel bij te springen, maar zij waren

overbevraagd. Een half miljoen joden moest Duitsland verlaten en de hulpcomité's draaiden elke stuiver tien keer om vooraleer hem uit te geven. De generositeit van de vrije wereld ter ondersteuning van de joden in Duitsland was beperkt. De onderhandelingen tussen de joodse hulpcomité's en de Cubaanse autoriteiten bleven aanslepen. Gedurende een week bleven de passagiers van de St. Louis in het ongewisse. Vrienden en familieleden bleven om het schip cirkelen in kleine bootjes. De hachelijke situatie van de St. Louis was geen louter plaatselijke kwestie. De reis werd op de voet gevolgd door de internationale pers en was ook koren op de molen voor de haatcampagne van de nazi-regering. De spanning op het schip was te snijden. Twee passagiers konden de verdreven hoop op een nieuw leven niet verwerken. De ene sneed zijn polsen door en een andere nam een overdosis kalmeermiddelen, maar een snelle medische tussenkomst redde hen beide het leven.

Terug naar Duitsland?

Op 2 juni 1939 valt het verdict. De Cubaanse autoriteiten eisten dat het geld op tafel kwam, maar de joodse hulporganisaties wilden nog wat van de prijs afdingen. De aankomst van nog twee andere schepen met Duits-joodse vluchtelingen hadden de situatie verder bemoeilijkt en de onderhandelingen sprongen af. De Cubaanse autoriteiten geboden de St. Louis de Cubaanse territoriale wateren onmiddellijk te verlaten. In de haven van Havana was de St. Louis uitgegroeid tot een toeristische attractie en haar vertrek werd gadegeslagen door een menigte van honderdduizend mensen. In de hoop daar te kunnen aanmeren zette de kapitein van de St. Louis eerst koers naar Miami in het zuiden van de Verenigde Staten. Toen het schip de kust naderde vaarde een schip van de Amerikaanse kustwacht de St. Louis tegemoet. Dit ogenschijnlijk welkom was evenwel een afwijzing: de St. Louis mocht de Amerikaanse territoriale wateren niet binnenvaren.

Daarop werden Venezuela, Colombia, Paraguay en Argentinië benaderd, maar stuk voor stuk weigerden ze de joodse vluchtelingen een nieuw thuis aan te bieden. Zelfs Canada liet een onvermurwbaar neen horen. De opvarenden realiseerden zich dat het schip naar het oosten afboog en onvermijdelijk terugvaarde naar Europa. De joodse hulpcomité's polsten de Britse regering of ze bereid was de joden van de St. Louis op te nemen. Ook zij weigerde deze scheepslanding te ontvangen: het kon toch niet dat de Duitse autoriteiten zomaar schepen vollaadden met joden en de wereldzeeën opstuurden op zoek naar een land dat hen zou aanvaarden. Gezien de immigratietoelating voor Groot-Brittannië verklaarden de Britten dat een opname in hun land slechts mogelijk was na hun terugkeer in Duitsland en mits een ordentelijke aanvraag bij het Britse consulaat. Op die wijze zouden de Britten in Duitsland de voor hen interessante joodse vluchtelingen kunnen selecteren. Er zat voor de St. Louis niets anders op dan zijn tocht verder te zetten en het schrikbeeld van een terugkeer naar Hamburg doemde op.

Toch Europese gastvrijheid

Toen velen de hoop al hadden opgegeven en het schip Europa naderde verhoogden de joodse hulporganisaties hun inspanningen om dit doemscenario alsnog te voorkomen. Max Gottschalk, een belangrijk figuur binnen de joodse religieuze gemeenschap van België, werd door de joodse hulporganisaties gevraagd om de Belgische regering te overhalen een deel van de vluchtelingen op te nemen. Gottschalk kreeg ook een

mandaat om de Belgische overheid waterdichte garanties te geven dat de opvang van de joodse vluchtelingen de Belgische overheid niets zou kosten. Max Gottschalk kon beroep doen op de humanitaire gesteldheid van de liberale Minister van Justitie Paul-Emile Janson. Deze bepleitte de zaak bij de Eerste Minister en op 10 juni verklaarde de Belgische regering zich bereid 250 passagiers toe te laten. Het was deze verklaring die ook de omringende landen over de brug haalde.

In de dagen die volgden stemde Holland erin toe om 194 passagiers op te nemen, Engeland 350 en Frankrijk 250. Alhoewel het enthousiasme van deze drie landen beperkt was – Groot-Brittannië moest zelf zijn eerdere weigering intrekken - konden zij de generositeit van België niet zomaar aan zich voorbij laten gaan. Dat het hier gastlanden betrof bleek duidelijk toen de vertegenwoordigers van de vier betrokken landen op de boot zelf tussen Vlissingen en Antwerpen vergaderden over de verdeling van de joden. De landen wedijverden om de passagiers met een laag nummer op de immigratielijst van de VS daar deze het tijdelijke gastland het snelst zouden verlaten. De Fransen namen uiteindelijk 224 vluchtelingen op, de Nederlanders 181, België 214 en de Britten 287.

Nu een bestemming gevonden was voor de joodse passagiers van de St. Louis in West-Europa, onderlijnden deze landen en ook de joodse hulporganisaties dat het hier om een uitzonderlijke hulpactie ging. Stoere verklaringen werden afgelegd dat in de toekomst geen inspanningen meer zouden gedaan worden om joodse vluchtelingen op dwalende schepen een uitweg te bieden. De nazi's mochten immers niet denken dat hiermee een precedent werd geschapen. Het uitstoten van de joden uit nazi-Duitsland mocht niet zomaar aanvaard worden.

Na een reis van 16.000 kilometer liep de St. Louis op zaterdag 17 juni 1939 de haven van Antwerpen binnen, op slechts 500 kilometer afstand van haar vertrekhaven. Bij de ontschepping zorgden zevenentwintig rijkswachters voor de orde, terwijl in de kazerne nog eens twintig rijkswachters te paard paraat stonden om uit te rukken indien er ongeregelheden zouden zijn. Anti-joodse organisaties hadden immers gedreigd met betogingen. Een nazistisch gezinde jongerenorganisatie deelde in Antwerpen pamfletten uit met de tekst "*Wij willen de joden ook helpen. Als ze zich op ons kantoor aanbieden geven we hen graag een gratis een stuk touw en een lange spijker*". Uiteindelijk bleef het bij deze wansmakelijke actie, de passagiers konden zonder probleem ontschepen. De 181 vluchtelingen die Nederland opnam, werden op de stoomboot Jan van Arkel overgeladen en naar Rotterdam gebracht. Aangekomen in Rotterdam werden ze meteen overgebracht naar het vluchtelingenkamp Heijplaat dat omgeven was met prikkeldraad en waakhonden. De vluchtelingen die België had opgenomen vestigden zich vooral bij lotgenoten in Antwerpen en Brussel. De andere vluchtelingen vertrokken naar Groot-Brittannië of naar Frankrijk.

De Tweede Wereldoorlog zou de St. Louis vluchtelingen, met uitzondering van de 287 die Groot-Brittannië opnam, opnieuw onder het juk van de nazi's brengen. Van de 907 joodse vluchtelingen die met de St. Louis in mei 1939 nazi-Duitsland waren ontvlucht zouden er een zeshonderdtal de *Endlösung* niet overleven.

Het wedervaren van de St. Louis geeft aan dat men in de politieke en economisch troebele tijden van de jaren '30 allesbehalve geneigd was tot een grenzenloze solidariteit met de joodse vluchtelingen. Het beleid van de verschillende regeringen

om hun grenzen gesloten te houden voor het brute geweld waarmee joodse burgers de deur werd gewezen ging uiteindelijk niet alleen ten koste van de vrijheid, maar ook van het leven van de joodse vluchtelingen. De beslissing van de Belgische regering om als eerste haar grens open te stellen voor de joodse vluchtelingen van de St. Louis was niettemin een verwarmende geste die aangaf dat menselijkheid een deel blijft van de Europese beschaving, ook in haar donkere tijden.

Beredeneerde bibliografie:

De eerste publicatie omtrent de St. Louis was het verhaal zoals het onmiddellijk na de oorlog (1949) werd opgetekend door Gustav SCHROEDER, de kapitein van het schip, en dit onder de titel *Heimatlos auf hoher See* (Berlin, Beckerdruck). Begin jaren '60 publiceerde Hans HERLIN het boek *Kein Gelobtes Land. die Irrfahrt des St-Louis* (Nannen, 1961). De doorbraak in het na-oorlogse collectief bewustzijn is er slechts begin jaren '70 met het verhaal in romanvorm van de Amerikaanse auteurs, Gordon THOMAS en Max MORGAN-WITTS onder de titel *Voyage of the Damned* (New York, 1971). Dit boek kent een enorm succes. De Nederlands vertaling *De reis der verdoemden* werd in 1977 uitgegeven door de uitgeverij Bruna en zoon. Van het boek werd ook een film gemaakt: *Voyage of the Damned* met Stuart Rosenberg als regisseur. Max von Sydow speelt de rol van kapitein Gustav Schroeder en ook Faye Dunaway heeft een hoofdrol. Begin jaren '90 maakte een Iraanse vluchteling in Canada, Bahari, een aangrijpende tv-documentaire waarin het verhaal van de St. Louis gereconstrueerd werd aan de hand van getuigenissen. Ook historici bogen zich in de laatste decennia over het vluchtelingenbeleid in de buurlanden van nazi-Duitsland en het verhaal van de St. Louis komt in deze talrijke studies aan bod. Voor het Nederlandstalige taalgebied wil ik verwijzen naar mijn eigen werk: Frank CAESTECKER, *Ongewenste Gasten - Joodse vluchtelingen en migranten in de dertiger jaren* (Brussel, VUBPress, 1993).

Gepubliceerd in *Auschwitz Bulletin* 2000, oktober-december 2003, nr. 15.