

Von Prag nach Erez Israel

Das Tagebuch einer „illegalen“ Auswanderung nach Palästina

Josef Viktor Mühlstein

Dieser Text unterliegt dem Copyright von Jan Mühlstein und ist nur für private Nutzung bestimmt. Eine Veröffentlichung, Bearbeitung oder Verbreitung – auch in Auszügen – ist ohne Genehmigung nicht gestattet.



Josef Viktor Mühlstein (Peppo), Tel-Aviv 1941

Heute, Donnerstag den 15. Juni 1939 sind wir 46 Tage auf unserer Reise. Weiss momentan nichts besseres zu machen, als meine Reiserinnerungen, soweit man von solchen bei einer 1 1/2 Monate währenden Reise sprechen kann, einmal in aller Ruhe niederzuschreiben: Ich werde gar nicht systematisch vorgehen, im Gegenteil Kraut und Rüben, apropos Kraut und Rüben, aber ich will mir nicht unnötig Appetit auf ein solches Göttermahl machen, also Kraut und Rüben durcheinanderwerfen, so wie mir dies am Besten liegt und nun mit meinen Erlebnissen beginnen:

Vorläufig befinden wir uns noch an Bord des Frachtdampfers „FROSSOULA“, ein in Panama registrierter Dampfer, der für solche Transporte besonders hergerichtet ist. Gross ist dieser Dampfer nicht, aber immerhin für uns gewesene Binnenländer ein ganz schöner Anblick. Bei einem Frachtdampfer spielt gewöhnlich die grösste Rolle der zur Verfügung stehende Laderaum. In diesem Falle wurde dieser für uns speziell hergerichtet. Es befinden sich in drei Stockwerken, die vom Deck bis fast unter die Wasserlinie des Schiffes reichen, Pritschen mit Strohsäcken, sodass ein jeder von uns seinen Platz, wo er schläft und wo er seine Sachen aufbewahren kann, zugewiesen erhielt. Unsere Herrensaloons befinden sich am Vorderdeck, die der Damen im Hinterdeck. Gemeinsames Schlafen von Eheleuten und solchen, die sich als solche betrachten, ist von dem Exekutivausschuss unseres Transportes streng untersagt, doch wie überall bei Juden üblich, wird diese Verordnung fleissig umgangen und eitle Lust und Wonne herrscht unter den Liebenden, die sich trotz aller Hindernisse nebeneinander, d.h. aufeinander, häuslich niedergelassen haben. Ich hatte zuerst meinen Platz im untersten Teil des Schiffes und zwar unter den Stiegen, auf denen den ganzen Tag und die halbe Nacht ein ununterbrochener Betrieb herrschte und der ganze Schmutz auf mich und meine Sachen herunterprasselte. Als ich das meinem Gruppenführer meldete, wusste er sich, wie in anderen Fällen, keinen Rat. Ich beschloss daher auf eigene Faust zu handeln und entdeckte neben Zentner Samy in der mittleren Etage im äussersten Winkel, wo weder Luft noch Licht war, einen Platz, wo ich mich häuslich niederliess. In meiner Nähe war noch Bandler Nelle, sodass ich mich doch etwas zu Hause fühlte. Wie ich bereits oben erwähnte, habe ich heute ein bisserl lange Weile und beginne mit meinen Reiseschilderungen, die vor allem Euch zu Hause ein Bild geben sollen, wie es mir erging, was wir alles gesehen haben und was wir machen:

Sonntag, den 30. April 1939, mein schmerzlichster Tag im Leben, nahm ich in Prag von meinem herzensguten Mutterl und meiner lieben Schwester und meinem lieben Neffen in unserer Emigrantenwohnung Abschied. Mein lieber Vater, meine lieben zwei Brüder und mein treuer Freund Put fuhren mit uns zum Bahnhof, wo sie noch einige Stunden in düsterer Stimmung mit mir verbrachten. Ausserdem waren noch einige Verwandte und Bekannte am Bahnhof.

Zunächst grosse Begrüssung aller Kameraden; schwerbepackt, rückten sie von allen Seiten an. Ich selbst hatte ausser Rucksack zwei Brotsäcke, zwei Decken, einen Ledermantel und einen Koffer mit Lebensmitteln, also ein ganz schönes Gewicht zu tragen. Die Zollabfertigung war unerhört rasch und angenehm. Fast als wollte man uns noch im letzten Augenblick den Abschied von unserer Heimat schwer machen, so nett benahmen sich alle tschechischen Beamten, die uns viel Glück auf die weite Reise wünschten. Mit den Fotos endete es bei den Meisten so, dass die Wiener Gestapo alle Apparate, auch die, die mit einer Ausfuhrbewilligung mitgenommen wurden, abnahm und sie an die zurückgebliebenen Verwandten auszufolgen versprach. Ich selber habe diesen Vorgang beobachtet und den Worten der Gestapo keinen Glauben geschenkt, dass die Fotos die Verwandten erhalten, und meinen Foto einfach im Rock versteckt gehalten. Da man einige der Transportteilnehmer

genau untersuchte, lief ich zwar Gefahr, dass man meinen Foto auch finden könnte, aber da dies mein einziger Wertgegenstand war, nahm ich das Risiko auf mich, und es ist mir g.s.D. geglückt, den Foto nach Palästina zu bringen. Auf dem Bahnsteig in Prag hatten wir übrigens die erste Enttäuschung. Die Erste und leider nicht die Letzte während unserer Fahrt. An Stelle der uns zugesagten Schnellzugsgarnitur, standen dort die ältesten Personenwagen, die unsere C.S.D. aufzubringen im Stande war. Pünktlich um 22^h abends setzte sich der Zug in Bewegung. Der erste Schritt war getan. Über unsere Reisegegnossen im allgemeinen werde ich noch schreiben. Darüber könnte man Bände schreiben und ein Dichter würde hier viel Material finden. Die Fahrt ging über Iglau, Znaum nach Wien. Volle 14 Stunden sassen wir im Zug. Aber eine Kleinigkeit im Vergleich zu dem, was wir unbewusst an Wartereien noch vor uns hatten. In Znaum kam es übrigens zu einem entzückenden Intermezzo. Es war Montag, der 1. Mai, und als unser Zug in die Station einfuhr, so begrüßte uns eine Musikkapelle mit Ordnern. Hellauf erklang der Egerländermarsch und ich machte mir natürlich allerhand Gedanken dabei. Erst auf das Dazwischenspringen des uns begleitenden Gestapobeamten, „Herz auf, es san Juden!“ beruhigte sich die Musik und alles ging etwas verduzt weg. Wir waren jedoch guter Laune und freuten uns auf Wien, einerseits, weil es das Ende unserer Bahnfahrt, die ziemlich unbequem für viele war, bedeutete, andererseits, weil wir auf die Schiffe, die mit uns die Donaureise antreten sollten, neugierig waren. Um ca. 12^h Mittag waren wir in Wien. Fuhren bis zur Donau und unter dem Schutze eines riesigen Polizeikordones wurde der Transport vom Zug in die Schiffe der „Königlich-Jugoslavischen Schifffahrtsgesellschaft“ vorgenommen. Noch eine kurze Revision durch die Gestapo, und ich befand mich auf der „Kralica Maria“, die nun für drei Wochen meine Heimstätte werden sollte. Da Donauschiffe eine begrenzte Aufnahmefähigkeit haben, und natürlich in erster Linie für Vergnügungstransporte eingerichtet sind, so musste uns 620 Teilnehmer zwei Schiffe aufnehmen. Es war dies der Car Dusan und weiters, wie oben erwähnt, die Kralica Maria, auf der ich mich befand. Beide waren Luxusdampfer der Jugoslawen, und es wäre alles sehr schön gewesen, wenn, ja wenn und dieses wenn spielt bei uns eine grosse Rolle, wenn nicht so viele auf diesem Dampfer wären. Am Anfang gab es einen heiden Lärm und Gewimmel, aber schliesslich hatte man das Gepäck doch wo untergebracht, und man ging zum Essen. Hier machten wir die Bekanntschaft mit dem Hammel. Wieviel wurde auf Dich, armer Hammel, geschimpft, wie vielen wuchsest Du zum Halse hinaus, und wieviele Portionen erhielt ich auf diese Art und Weise. Und heute, heute versetzen Leute ihre Wertsachen, um nur ein Stückelr Hammelfleisch zu bekommen. So geht es eben im Leben. Hier auf dem Schiff erhielten wir einen weiteren Dämpfer. Wir fuhren nicht gleich weiter, sondern erst am Mittwoch. Jedenfalls hatten wir noch genügend Zeit, um die Reichsbrücke vom Weiten zu besichtigen. Schön war das Feuerwerk, das anlässlich des 1. Mai den Wienern geboten wurde, und das wir natürlich mitgenossen haben. Es war wirklich wundervoll und wird mir lange noch in Erinnerung bleiben. Mittwoch früh, als ich an Deck kam, waren wir bereits in voller Fahrt Donau abwärts. Wir waren gerade in Bratislava und verliessen kurze Zeit darauf das slowakische Gebiet und fuhren nun durch Ungarn. Die Fahrt war natürlich sehr schön und interessant. Bis Mittag waren wir noch immer auf dem Gebiet der ehemaligen Republik und erst nach Komarno kamen wir in das eigentliche ungarische Gebiet. Ehe ich mit der eigentlichen Reisebeschreibung fortschreite, werde ich noch etwas über das „Bordleben“ berichten: Kommandant, oder besser gesagt, Kapitän des Schiffes war Herr Steimpfl, ein Gentleman, der es zur Aufgabe hatte, uns gesund nach Sulina zu bringen. Ihm zu Seite standen noch zwei Offiziere

und eine Anzahl Matrosen. Wir waren, wie gesagt, sehr eingeeengt, doch man fand sein Auskommen. Tagsüber ging es ja gut. Da sass man entweder oben auf Deck, oder unten, in den beiden Speisesälen, wo Karten gespielt wurde u.s.f. Aber kam der Abend, da ging es los. Ein Luxusdonaudampfer hat nur wenig Kabinen und die waren natürlich von der Transportleitung einerseits und den Müttern mit kleinen Kindern andererseits besetzt. Alles in allem, Kabinenplatz für maximal 40 Leute bei 300 Reisenden. Alle anderen mussten irgendwie für die Nachtruhe untergebracht werden. Man darf nicht vergessen, dass die Nächte dort oben noch ziemlich kalt waren, und die Leute, die sich oben auf dem Deck zu Ruhe niederliessen, verflucht vorsichtig sein mussten, da sie sonst gegen Morgen fürchterlich froren. Also ein Teil schlief auf Deck. Die Damen im Allgemeinen waren im Speisesaal erster Klasse untergebracht, die Herren im Speisesaal zweiter Klasse. Ausserdem gab es noch einen Vorraum zum Speisesaal erster Klasse, und in diesem hatte ich, Nelle Bandler und andere Bekannte mein Nachtlager aufgeschlagen. Aus diesem Raum führte die Treppe zu den Kabinen. Oberhalb, parallel zur Treppe, lag Jankerle Buchner, der ewig hoffierende, der noch mit jeder Dame, die die Treppe zur Kabine hinunterstieg, schnell einige Komplimente austauschte. Er war es auch, der mit den überall herumliegenden Rucksäcken, die er immer erst von seinem Schlafplätzchen wegräumen musste, die grösste Arbeit hatte und fürchterlich herumschimpfte, wenn er einzelne Strümpfe, Bussenhalter u.s.w. zusammenklaubte. Abends gab es immer noch eine grosse Hetz vor dem Schlafen, und fühlten wir uns eigentlich ganz wohl. Früh, ca um 7^h, war budicek [Wcken; JM.]. Jetzt begann das Wettrennen zu den Waschkübeln. Die paar Waschräume bei den Kabinen kamen ja sowieso für uns normale gewöhnliche Reiseteilnehmer fast nie in Frage. Ich wusch mich jedenfalls lieber im Kübel. Allerdings ist das Wassernehmen mit den Kübeln hie und da mit Hindernissen verbunden, ich liess es meistens von anderen besorgen, und viele Kübeln segneten das Zeitliche in den Donaufluten. Zu den Mahlzeiten traten wir in Gruppen bei der Küche an. Ich selbst war Teilnehmer der Gruppe 18 unter Führung von Weiss. Ursprünglich war es projektiert, uns in den Speisesälen gruppenweise servieren zu lassen, aber das hat viel zu lange gedauert, sodass wir lieber mit der Schale um unser Essen gingen. Im Speisesaal speisten nur ältere Leute, sowie Kinder und zum grössten Ärgernis aller Teilnehmer ein Grossteil der Gruppenführer mit ihrem Anhang unter dem Vorsitz unseres Transportleiters Guttman. Und jetzt kann ich mich nicht mehr weiter davon drücken und muss mich endlich auch mit der Organisation des Transportes befassen. Es ist dies ein unerquickliches Thema, aber unbedingt notwendig ist es sich im Klaren zu sein, mit was für Leuten man fährt und wie so alles aussieht. Also den Transport hat Max Guttman unter Assistenz von Fred Löbl, der die Gestapobewilligung beschaffte, organisiert. Sie haben in Prag in der „Cerna ruze“ eine Transportkanzlei aufgemacht und Anmeldungen zur illegalen Auswanderung nach Erez Israel aufgenommen. Alle, und auch ich, die sich dort zur Auswanderung anmeldeten, wurden dahingehend informiert, dass der Transport unbedingt auch nach der Besetzung durch Deutschland abgeht. Man nannte uns ununterbrochen Abfahrtstermine. Wir haben unsere Fahrt im Vorhinein bezahlt und auch den Gegenwert für drei englische Pfunde, die uns in Erez auszuzahlen wären, erlegt. Auch Speisekarten für die Verpflegung während des Zugtransportes haben die Meisten bezahlt, ich nicht. Schon in Prag spielten sich unliebsame Szenen vor und in der Kanzlei ab, da ja die Leute nicht auf den Kopf gefallen waren, und sich nicht immer durch neue Abfahrtstermine verträsten lassen wollten. Es gab ihrer viele, die überhaupt an der Seriosität des Transportes zweifelten und lieber aussprangen. Ich weiss, und es wird auch jedem leicht einleuchten, dass die Organisation eines

illegalen Transportes etwas eigenes an sich hat. Illegal, d.h. ungesetzlich, und was ungesetzlich ist, stinkt. In diesem Falle war und ist nur der letzte Prozess des ganzen Transportes ungesetzlich, nämlich die Einwanderung. Es wird auch jedem klar sein, dass die Leute, die sich mit der Organisation solcher Transporte befassen, falls es sich um Private handelt, ihren Nutzen davon haben wollen, da man ja schliesslich nicht diese gefährliche Arbeit aus purem Idealismus auf sich nimmt. Man muss auch genügend gerissen sein, um nicht den Leuten, die man für den Überseetransport als Vertragspartner braucht, in die Fallen zu gehen, da diese durchweg Gauner sind, und bei diesem gefährlichen Handwerk des Menschenschmuggels, bei dem sie eventuell auch ihr Schiff riskieren, mit allen Mitteln arbeiten, um ja nur einen grossen Nutzen zu haben. Die Leitung lag also in Händen von Max Guttman und Löbl. Max Guttman fuhr mit uns auf der Kralica Maria, Löbl auf dem Car Dusan. Von Guttman war ich und viele andere überzeugt, dass er ein sehr tüchtiger Mensch ist und leider nur eine schlechte Kinderstube hatte. Heute weiss ich, dass er nur ein Scharlatan ist und durch sein Brüllen und Herumtoben unbedingt seinem Herrscherwillen sichtlich Ausdruck geben will. Wie viele unnötige Krawalle wegen der nichtigsten Kleinigkeiten gab es auf dem Schiffe. Und alles nur, weil ein Mensch unbedingt zeigen wollte, dass er der Herr und alle andern Niemand wären. Er hat dadurch eine Atmosphäre der ewigen Unruhe hervorgerufen und viel dazu selbst beigetragen, dass er heute ziemlich verlassen und einsam dasteht. Jedenfalls war er der Gott auf der Maria und die, die nicht nach seiner Pfeife tanzten, bekamen die schönsten Sachen zu hören. Fred Löbl sass auf dem Dusan und verstand es, sich die Gunst der Dusanisten zu erobern. Die Mittel, die er verwendete, waren gleichfalls nicht lauterer, und er tat dies nur, um seinen Ruf zu heben und um dann eventuell Guttman den Vorrang streitig zu machen. Man versuchte des öfteren, die Bewohner des einen Schiffes gegen die des anderen aufzuhetzen, und dies nur deshalb, damit der eine oder der andere die Oberhand behält. Aus diesem Grunde, um für Max Guttman eine junge Garde zu schaffen, wurde die Jugend der Kralica Maria in Gruppen erfasst. Artur Fleischmann wurde die Führung einer solchen anvertraut. Leitung dieser Gruppen hatte unser Chawer Spielberger, ein alter Zionist und lieber Mensch, sowie Dr. Bückler, die beide es verstanden, aus dieser Gruppe der Jugend eine kleine zionistische Jugendorganisation aufzubauen, die heute, auch noch auf der Frossoula, wohl das Wertvollste darstellt, was überhaupt für den Zionismus während des Transportes geschaffen wurde. Jedenfalls hat diese Jugendorganisation nicht ihre ursprüngliche Aufgabe erfüllt, und steht heute als fester zionistischer unabhängiger Apparat da. Also die Jugend in die Dienste und für die Interessen einer einzelnen Person zu stellen, war gescheitert. Alles in allem, eine unerquickliche Sache, dieser Vormachtkampf zwischen diesen Beiden, der auch leider in Zusammenstössen der Beiden ausartete, die alles andere brachte, nur keine Beruhigung der sowieso erregten Gemüter der Passagiere, die sich in vielen in Prag gegebener Versprechungen betrogen sahen, da es oft an den primitivsten Einrichtungen fehlte. Vorläufig genug von diesen Sachen, auf die ich sowieso leider noch oft zurückkommen muss, und zurück an die ungarische Grenze, die wir bei strahlendem Sonnenschein bei Gyöngy, das ist die ehemalige ungarische Grenze, überschritten. Stimmung an Bord ausgezeichnet, wir singen und blödeln und freuen uns des Lebens, das vielen von unseren Teilnehmern durch die Teilnahme an dem Transport wieder geschenkt wurde. Wenn ich schreibe, dass vielen das Leben durch die Teilnahme an der Emigration wiedergeschenkt wurde, so trifft das leider wirklich zu. Es hat sich während des Transports gezeigt, dass ziemlich viele unserer Teilnehmer verhaftet waren, und einige von ihnen wurden sogar von der Gestapo direkt zur Bahn

gebracht. Es war das u.a. unser lieber Chawer Weil, von dem ich noch viel zu berichten haben werde. Ungarn, soweit ich es vom Schiffe aus beobachten konnte, hat mir sehr gut gefallen. Den richtigen Pustacharakter habe ich eigentlich nur sehr selten feststellen können. Grösstenteils besteht das Landschaftsbild, soweit man es vom Schiffe aus vor sich liegen sieht, aus kleinen Laubwäldchen, die sich mit Wiesen und Weiden abwechseln. Die Krönung unseres ersten Reisetages war natürlich Budapest. Ich habe es mir immer gewünscht, diese Stadt kennen zu lernen. Allerdings hatte ich es mir nicht auf diese Art vorgestellt, sondern ich wollte nach Sizilien auf Urlaub fahren, und bei dieser Gelegenheit Budapest ansehen. Der Mensch denkt, Gott lenkt. So aber wollte ich wenigstens im Vorbeifahren soviel als nur möglich von dieser wunderschönen Stadt geniessen. Es ist auch wundervoll, dieses Budapest. Wir hatten auch grosses Glück, es war fabelhaftes Wetter, und die herrliche Stadt lag ausgebreitet zu beiden Seiten der Donau vor uns. Leider hat der Mensch nur zwei Augen, sodass man immer nur auf eine Seite und nicht auf alle Seiten sehen kann. Parlament, Fischerbastei und all die herrlichen historischen Gebäude dieser Stadt flogen an uns vorbei, und viel zu rasch lag Budapest hinter uns. Nachmittags hatten wir auch die erste Iwritstunde bei Rabbiner Dr. Weiss aus Teplitz-Schönau. Kaum hatten wir von dem Schiff Besitz ergriffen, als die fähigen und wirklich dazu berufenen Menschen, Dr. Böhler, Spielberger, Artur Fleischmann, bisschen Ordnung unter den Passagieren machten, und vor allem die Jugend herauszogen, damit diese nicht nur unnützlich herumlungere. Wir haben Hebräisch, zunächst mit Dr. Weiss und dann mit dem alten Palästinenser Amitt, geübt und mit Dr. Böhler hebräische Lieder gelernt. Hauptthema der Kurse und der Vorlesungen bildete, wie nicht anders zu erwarten, unsere neue Heimat, von der wir wenigstens in Vorträgen soviel als nur möglich kennen lernen wollten. Und unsere Jugend war mit Herz dabei. Es waren vor allem unsere Jungen aus den sechs gebildeten Kitotim, von denen ich schon geschrieben habe, und die hier zionistisch weitergebildet wurden. Wenn ich mich heute noch an die Fahrt durch Ungarn zurückerinnere, so sehe ich immer noch die wundervolle Basilika von Gran vor mir, die auf den Ruinen der alten ungarischen Königsburg errichtet steht. Jedenfalls bildet Budapest den Höhepunkt der ganzen Fahrt durch dieses Land, und ich verstehe, dass man diese Stadt lieben muss. Natürlich hatten wir auch Musiker an Bord, Kapellmeister Singer, Kapellmeister Lustig, Komponist und Klavierspieler Vole, Akordeonist Sborovitz, die sich in einer Kapelle zusammenfanden und fleissig Musik trieben. Lustig war auch der erste 5^h Tee beim Transportleiter Guttmann, wo diverse Privatkünstler Programme zum Besten gaben. Ungarn lag bald hinter uns, und auf dem Mastbaum wurde die königlich jugoslawische Flagge gehisst. Die schönste Überraschung wurde uns in Bukovar zu teil. Es ist dies eine grössere Stadt an der Donau liegend, in der Bata seine Fabriken, die so heimisch auf uns wirkten, errichtete. In diesem Bukovar, wo wir Kohle fassten, wurden wir von der jüdischen Gemeinde empfangen. Hier haben wir wirkliche liebevolle Gastfreundschaft kennen gelernt. Die Juden hatten von unserem Transport erfahren und die ganze Nacht Liebesgaben für uns vorbereitet. Viele 100 Säckchen mit Lebensmitteln, 1000 Brote, Gemüse, Konserven, Zigaretten u.s.w. wurden herbeigeschafft und von uns übernommen. Die ganze Post wurde kostenlos zur Weiterbeförderung übernommen. Wir alle waren über diese Aufnahme ehrlich gerührt. Die gleiche Aufnahme fanden wir dann noch durch die Juden von Zagreb und anderen Gemeinden, die uns, da sie uns nicht in Novy Sad erreichten, bis nach Semlin nachfuhren, und dort ganze Lastautos Liebesgaben uns übergaben. Immer wieder stiessen wir dort, wo unser Schiff hielt und wo sich Juden befanden, auf diese wirklich herzliche Teilnahme

derselben. Aber noch viel wertvoller, als alle diese Geschenke, war für uns die Erkenntnis, dass es noch auf der Welt Menschen gibt, und dass wir Juden, solange wir zusammenhalten, nicht verloren sein können. Semlin, das wir um ca 5^h nachmittags erreichten, war die ehemalige österreichische Grenzstadt. Ganz nahe liegt die jugoslawische Hauptstadt Beograd, die wir jedoch, da wir Semlin erst abends verliessen, in voller Dunkelheit durchfuhren. Leider, den Beograd soll sehr schön sein, und glaube ich dies gern, denn auch das Nachtbild dieser Stadt war schon sehr schön. Bei Beograd ist auch die Donau nach der Einmündung der Save wirklich sehr breit, ich glaube 1200 m wurde uns gesagt, jedenfalls konnten wir in der Dunkelheit nicht alles sehen. Nächsten Tag mussten wir schon bald aufstehen, wenn wir nicht einen der schönsten Teile der Donaufahrt versäumen wollten. Es ist dies die Fahrt durch den Karpatendurchbruch, abschliessend mit dem „Eisernen Tor“. Wenn ich vorhin schrieb, dass die Donau bei Beograd die imposante Breite von über 1 km einnimmt, so klingt es fast unglaublich, dass die gleiche Donau an manchen Stellen dieses Durchbruchs auf einige Meter, (ich schätze, dass es an einigen Stellen nicht mehr als 100 - 150 m waren) zusammengequetscht ist. Aber die Fahrt durch das „Eiserne Tor“ ist wirklich ein Erlebnis. Ich kann es in Worten nicht festhalten, denn diese Landschaftsbilder kann nur ein berufener Schriftsteller wiedergeben. In manchen Augenblicken erinnerte mich das Bild an die Elbfahrt im Sandsteingebirge, nur war die Fahrt auf der Donau viel, viel mächtiger und eindrucksvoller. Unheimlich wirkten auf mich oft die viele hundert Meter hohen Felsen, die sich steil an beiden Seiten emporhoben. Nicht vergessen will ich jedoch auf die entzückende Fischerinsel Ada-Kalee, ein ehemaliger österreichischer Donaufort, auf dessen alten Ruinen sich eine türkische Siedlung befindet. Von dem berühmten Dreiländereck, wo an der Donau, die übrigens schon die längste Zeit die Grenze zwischen Jugoslawien und Rumänien bildete, drei Ländergrenzen zusammenstossen, habe ich nicht viel gesehen, denn es war ein ziemliches Unwetter, bei welchem ich zu tun hatte, mein Gepäck in Sicherheit zu bringen. Nach dem Dreiländereck bildet die Donau ständig die Grenze zwischen Rumänien und Bulgarien. Hauptereignis des Sonntags, es war jetzt eine Woche, seit wir uns auf unserer Fahrt befanden, war unser Zwischenlandung in dem bulgarischen Russe einerseits und dem rumänischen Gjurjevo andererseits. Beides wunderschöne Städte, schon mit südlichem Anschlag. Während sich die Bulgaren sehr förmlich uns gegenüber benahmen, zeigten sich die Rumänen von der angenehmsten Seite. Sie waren während der ganzen Dauer unseres Aufenthaltes in Rumänien, und das war bei Gott genügend lange, stets sehr nett und entgegenkommend. Natürlich waren wir noch immer mitteleuropäische Verhältnisse gewöhnt, aber sobald wir uns auch auf die Denk- und Handlungsweise des Balkans einstellten, leuchtete uns vieles ein, was uns anfangs unklar erschien. Bulgarien haben wir nur ganz kurz berührt. Es war dies gelegentlich unseres Aufenthaltes in dem Hafen von Russe, wo wir jedoch mit den Behörden nur sehr förmlich uns unterhielten, und nicht einmal die bekannt guten Zigaretten kaufen konnten. Die Car Dusan hatte Gelegenheit gehabt in Bulgarien sich mit Zigaretten einzudecken, da diese an einem anderen Hafen anlegte. Auf der anderen Seite der Donau liegt der rumänische Umschlagsplatz und Hafen von Galatz, wo wir Kohle fassten. In ununterbrochener Fahrt ging es dann über Bracla nach dem ersten Ziel unserer Reise, nach Sulina, wo wir unseren Seedampfer besteigen sollten. Sulina hatte einmal eine grosse Bedeutung, heute ist sie ein ziemlich verfallener Hafen, und seine ganze Bedeutung hat Bracla übernommen. Der ganze Ort ist eine Hafenstrasse entlang der Donau aufwärts. Wir alle hofften zuversichtlich, dass der Aufenthalt nur ein kurzer, vorübergehender sein wird, doch

leider blieben wir lange Zeit in Sulina sitzen, und diese dort unnötig verbrachten Tage haben sehr unsere Nerven in Anspruch genommen, und vieles wäre uns erspart geblieben, wenn die ganze Angelegenheit des Transportes richtig vorbereitet gewesen wäre. 18 Tage in einem Hafen liegen und das Schiff nicht verlassen dürfen, ist wirklich lange. Zuerst war einmal der Dampfer noch nicht da. Dann kam unsere Frossoula, und unsere Transportleiter mussten feststellen, dass dieses Schiff nicht für einen Menschentransport geeignet ist. Es waren nicht einmal die Klosette vorbereitet, von Küchen, Waschgelegenheiten u.s.w überhaupt nicht zu sprechen. Und jetzt begann der Kampf zwischen Löbl und Guttmann. Während Löbl zu der Ansicht neigte, dass man unbedingt auf das Schiff gehen soll und dort die Verbesserung der Einrichtungen schon während unserer Anwesenheit vornehmen kann und auch die Lebensmittel später fassen könnte, stand Guttmann auf dem Standpunkt, dass man dies auf keinen Fall tun dürfte. Wir alle waren diesbezüglich auch seiner Meinung. Die Angelegenheit zog sich also, kurz gesagt, sehr in die Länge. Keine Lebensmittel und schlechte Ausrüstung des Schiffes auf der einen Seite, Druck der Jugoslawen, die unbedingt ihre Schiffe freibekommen wollten, auf der anderen Seite. Dazu kam noch, dass der internationale Schifffahrtsvertrag der Donaubeschiffung ablief, und Sulina nun rumänischer Hafen wurde, und uns die Rumänen Schwierigkeiten mit der Umladung machten. (Es dürfte da die Stellung Rumäniens England gegenüber Grund hierzu gewesen sein). Erst die Ankunft des Dr. Giurdji, der für unseren Transport die Verantwortung den Behörden gegenüber trug, brachte Licht und Klarheit in das Ganze. Das Schiff wurde vorbereitet, Lebensmittel wurden unter Beistand der Grailer Judengemeinde gefasst, und die Umschiffung erfolgte endlich am 21. Mai, meinem Geburtstag. In so einer Situation hatte ich noch keinen Geburtstag gefeiert und habe deshalb davon Abstand genommen. Wieder ein Schritt vorwärts. Ehe ich jedoch über unser Frossoula schreibe, muss ich nochmals über unsere Stellung berichten. Wie oben erwähnt, kam der alte Streit Löbl, Guttmann von Neuem stark auf, und da wir Transportteilnehmer nicht mehr gewillt waren, alles einzustecken, so haben wir auf jedem Dampfer auf der Donau eine Kommission, sogenannte Exekutive, in der Stärke von je drei Herren gewählt, die gemeinsam mit den beiden Transportleitern unser Geschick leiten sollte. Es war dies schon aus diesem Grunde notwendig, weil jeder der Beiden nach bekannter Art auf seinem Schiffe Stimmung für sich machte, und auf alle Fälle erreichen wollte, eine Zersplitterung der Passagiere herbeizuführen. Wir waren aber schon gewitzigter und Gott sei Dank kam es nicht dazu, dass sich die Transportteilnehmer wiederum für private Interessen ausläuten liessen. Leitung auf der Frossoula hatte also die sechsgliedrige Exekutive plus die beiden Herren Guttmann und Löbl. Nach den äusserst ungünstigen Übernachtungsmöglichkeiten, die auf den Donaudampfern geherrscht hatten, fanden wir die bestimmt primitive Unterbringung auf der Frossoula als annehmbar. Ich habe gleich eingangs erwähnt, dass dieser Dampfer für Menschentransporte umgebaut war. Stellt Euch grosse Stellagen vor, die Pritschen enthalten, und diese Pritschen bildeten nun unsere Heimstätten. Für wie lange? Ich weiss dies heute beim Schreiben dieser Zeilen, und wir zählen heute bereits den 9. Juli, noch nicht, sondern hoffe nur vom Herzen, dass dies bald vorbei sein möge. In mancher Hinsicht erinnern mich unsere Behausungen an die Galeeren, so wie wir diese in Filmen gesehen haben. Etwas besser hausen unsere Frauen, doch gleicht sich dies wiederum dadurch aus, dass dort alle Kinder wohnen und ständige Unruhe und Lärm dort herrscht. Ausserdem scheint es mir, dass es bei uns etwas luftiger ist, als wie bei den Damen. Und Luft, das ist das Kostbarste, was man sich während einer so langen Reise nur denken kann. Ihr wisst

ja gut zu Hause, was das heisst, in den grossen Hitzen zu Hause zu sein und schwitzen zu müssen. Hier haben wir Gott sei Dank nur selten überaus grosse Hitzen mitmachen müssen, doch haben wir auch solche bis zu 55 Grad erlebt, und was da unsere Mitfahrer auf ihren Pritschen mitgemacht haben, das lässt sich überhaupt nicht schildern. Ich musste, was mich betrifft, feststellen, dass ich die Hitze ganz gut ertragen kann, nur ist man so schlaff, dass man nur mit grösster Willensanstrengung irgend eine Arbeit leisten kann. Wir blieben vorläufig noch in Sulina liegen, und erst Mitte der Woche, am 31. Mai, fuhren wir los. Mit Sehnsucht erwartete ich den Anblick des richtigen Meeres. Ich war auch ganz weg, die Farbe, das Wellenspiel, Sonnenaufgang und alles um mich herum, das war wirklich mächtig. Ich war restlos begeistert. Auch unsere Stimmung an Bord war die Beste, weil man uns noch knapp vor der Abreise gesagt hatte, dass wir unter den denkbar günstigsten Bedingungen abfahren und in kürzester Zeit landen werden. Das alles hatte unsere Stimmung gehoben, man nahm die schlechte Unterbringung nicht so tragisch und lebte lustig in den Tag hinein. Viele unserer Leute hatten bereits auf der Donau ihre Konserven angegriffen, und da wir jetzt uns auf der Frossoula selbst verpflegen mussten und die Verpflegung alles andere nur nicht gut und ausreichend war, so lebte man ruhig von den eigenen Vorräten weiter und gab nichts auf die Stimmen der Warnenden, die die Zukunft doch nicht so rosig sahen. Wir hatten zwei ganz kleine Küchlein, mit je einem Herd und diese kleinen Küchen, die zusammen sagen wir den halben Raum unserer normalen Küche in der Brüxer Wohnung einnahmen, mussten nun für 650 Leute kochen und dazu kam noch, dass wir ja ganz unerfahrenes Küchenpersonal hatten, die die fürchterliche Kocherei auf sich nahmen, teils um für sich zu sorgen, teils aus purer Bereitschaft, uns allen zu helfen. Auch mit den Vorbereitern der Nahrungsmittel war es eine eigene Sache. Essen wollte jeder so bald als nur möglich, doch Kartoffelschälen, Erbsenausklauben, Zwiebelschneiden u.s.w., dazu waren nur die wenigsten unserer Mitfahrer bereit. Es hatte sehr, sehr lange gedauert, ehe das Werkl richtig zu laufen begann, und heute noch, wo wir sieben Wochen auf Frossoula sind, ist das Kochproblem eines der unangenehmsten und schwierigsten. Nur das Essen hat sich teilweise verbessert, weil die Leute heute schon wissen, was sie kochen können und was man kochen muss. Aber bei der geringen Leistungsfähigkeit der Kochherde kommt es immer noch vor, dass man oft stundenlang auf sein Eintopfgericht warten muss, und das war in manchen Augenblicken unserer Reise sehr unangenehm. Man stelle sich vor, Frühstück um 7^h, Tee und Schiffszwieback, hart wie Stein, Mittagessen einmal um 11^h und dann wieder einmal um 3^h oder gar um 6^h, weil irgend ein Kessel anbrannte und das Essen ungeniessbar war. Nachtmahl dementsprechend bald oder spät. Ihr könnt Euch auch vorstellen, dass nicht jeder mit der Kost und dem Kostasteilen zufrieden war, und dass es fürchterliche Auftritte des Essens wegen gab, die oft nur mit Mühe zu schlichten waren. Mittags gab es Eintopfgericht, einmal Erbsen, dann Linsen oder Erdäpfelkasch oder Makaroni mit Tomatensauce, oder irgend ein Gemüsegemisch. War das Essen gut, was äusserst selten vorkam, dann waren alle zufrieden, war es schlecht, so war Kampf Stimmung an Bord. Ihr müsst Euch z.B. vorstellen, man stellt sich mit seiner Gruppe um 2^h um das Essen an, gerade sollst Du drankommen, geht einer der Kessel aus, und das nächste Essen ist in einer Stunde fertig. Eine Stunde bei Juden sind normalerweise zwei Stunden. Also um 4^h gehst Du wieder um das Essen. Um 5^h bekommst Du es. Inzwischen bist Du gar nicht mehr hungrig, oder von der Sonne so matsch, dass man das Essen herunterisst, ohne etwas davon zu haben. Ich für meine Person konnte mit sehr wenig auslangen. Den Rest, was ich nicht mehr ass, hat Zentner Samy immer weggeputzt. Hoffentlich wird unsere Zukunft

nicht schlechter sein, das gebe Gott. Auch die Matrosen, durchwegs Griechen und Rumänen, die irgend etwas auf dem Kerbholz hatten, und daher bei diesem Schmugglerschiff angeheuert waren, waren gleichfalls sehr optimistisch und gaben uns übereinstimmend zu verstehen, dass wir in ca. 10 Tagen am Ziele sein werden. Das Schwarze Meer hat eine wundervolle blaue Farbe, fast unnatürlich blau, und der Anblick ist, man könnte beinahe sagen, kitschig schön. Übrigens haben wir dann noch oft Gelegenheit gehabt festzustellen, dass die Naturbilder, so wie wir sie zu sehen bekamen, fast zu schön waren, um natürlich zu wirken, und ich habe mich oft an die Ansichtskarten erinnert, die in leuchtenden Farben südliche Bilder zeigen. Während des Tages sahen wir auch zum ersten Mal fliegende Fische, die unser Schiff viele Meilen lang begleiteten. Während unserer Fahrt bis zu unserer Operationsbasis, von wo wir dann die Ausbootung vornehmen sollten, sahen wir vor allem als schönsten Platz Istanbul - Konstantinopel. Es war im Morgengrauen, als wir nach der Einfahrt in das „Goldene Horn“ uns Konstantinopel näherten und die Schattenrisse dieser einzigartig schönen Stadt vor uns sahen. Mit der Morgendämmerung traten dann auch die Konturen deutlicher hervor und bei hereinbrechendem Tageslicht sahen wir dann deutlich auf der europäischen Seite Konstantinopel und auf der asiatischen Seite Skutari vor uns liegen. Konstantinopel ist wundervoll, und es war das erste Mal während unserer Reise, dass in mir der Wunsch wach wurde, auszusteigen und zumindest kurz diese Stadt zu besichtigen. Als schönste Punkte dieser Stadt sind die prachtvollen Moscheen zu nennen, Omarmoschee und Hagia Sophia, von Skutari die grosse Kaserne, die souverän die Stadt beherrscht. Auch den Anblick dieser Städte kann ich nicht in Worten schildern. Es war aber wunderschön. Tagsüber freuten wir uns dann auf die Dardanellen. Es ist dies die Meerenge, die das „Schwarze Meer“ einerseits und das „aegaische Meer“ andererseits trennt. Historischer Boden, wo während des Weltkrieges grosse Kämpfe stattfanden. Teilnehmer dieser Kämpfe haben uns hier an Ort und Stelle kurze Berichte gegeben. Die Durchfahrt ist auch wundervoll schön. Von den ehemaligen Befestigungen sieht man nichts mehr, da sie im Auftrag der Alliierten seinerzeits geschleift werden mussten. Die modernen Befestigungen der Türken sind jedoch für das Auge des Durchfahrenden nicht sichtbar. In den nächsten Tagen ging es dann durch das Ägaische Meer, vorbei an den Inseln, die in der griechischen Mythologie eine grosse Rolle gespielt hatten. Sie alle machen einen kahlen, öden Eindruck. Folgen des Raubbaus der historischen Völker, die hier das Holz für ihre Schiffe fällten und nicht für eine Aufforstung sorgten. Im Laufe der vielen hundert Jahre wurde die fruchtbare Erde weggewaschen und es blieb nur der kahle Gesteinboden, auf dem nur kärgliche Vegetation zu finden ist. Vorbei ging es an der Insel Cypern, englischer Besitz, und dann kamen wir am sechsten Tag unserer Reise auf die Höhe von Tripolis in Syrien, von wo dann die Ausbootung hätte vorgenommen werden sollen. Ausbootung ist eigentlich nicht richtig, denn hier erwarteten wir vor allem das Motorboot, mit dessen Hilfe wir dann ans Land gebracht werden sollten. Wir lagen also auf dieser Höhe und warteten. Und was nicht kam, war das Boot. Erste Enttäuschung nach langer Fahrt, aber man tröstete sich, kommt es nicht heute, kommt es morgen. Unser Schiff begann also in grossen Kreisen die Positionsstellung zu umfahren und so ging es viele, viele Tage. Kommandant unseres Schiffes war Kapitän Spiro, der sich jedoch dem Eigentümer des Schiffes, Herrn Varradas, der gleichfalls und wie es sich später oft zeigte, zu unserem Unglück mitfuhr, in vielen Fällen unterordnen musste. Weiteres befand sich auf dem Schiffe als Bevollmächtigter der Gesellschaft, die mit der Auffangsorganisation in Verbindung stehen sollte und die uns nach Erez zu bringen hatte, Herr Gaston Blum, ein

Franzose. Die ganze Organisation unseres Transportes muss beim Durchlesen dieser Zeilen sehr undeutlich erscheinen. Sie ist es für uns auch sehr lange, leider allzulange, gewesen. Wenn ich also rekapituliere: In Prag hatt Guttman und Löbl den illegalen Transport organisiert. Da sie keine Möglichkeiten hatten, diesen allein durchzuführen, so hatten sie die Hilfe des Dr. Gjurdji, ein Grieche, in Anspruch genommen, der für unseren Transport den Behörden gegenüber verantwortlich ist. Dieser jedoch hat seinerseits wieder gemeinsam mit den Herren Fostini und Aaron in Paris die Durchführung des Transportes übernommen. Wie die Abmachungen und Verträge lauten, die nun die einzelnen Vertragspartner untereinander abgeschlossen hatten, wissen wir heute, nach 71 Tagen unserer Reise, noch nicht genau. Es hat sich jedenfalls gezeigt, dass Guttman und Löbl einen Transport ins Ausland geführt haben, der überhaupt nicht vorbereitet war. Aber ich will nicht vorgreifen. Das alles haben wir zur Zeit, als wir das erste Mal auf der Höhe von Tripolis lagen, noch nicht gewusst, vielleicht in diesem Ausmass geahnt. Ich werde darüber noch viel schreiben. Vorläufig hatten die Leitung des Transportes ausser den beiden Herren noch die 6 Mitglieder der Exekutive inne. Da bei dem Zusammenleben von fast 700 Menschen auf einem so beschränkten Boden Reibungen nur allzu natürlich sind, ausserdem gewisse Dienste für die Allgemeinheit geleistet werden müssen, Dienst bei den Klosetten, beim Wasser, Nachtdienst, damit nicht allzuviel gestohlen wird, so haben sich die gewesenen Soldaten zusammengefunden, um alle diese Aufgaben auf sich zu nehmen. An ihre Spitze stellte sich Dr. Robert Weil, von dem ich Eingangs gesprochen habe, und der sich im Verlaufe der Reise als das grosse Plus, als unser wertvollstes Mitglied entpuppte. Es wurden drei Züge gebildet. Gleichzeitig mit der Gründung dieser Militärorganisation traten die bisherigen Gruppenführer zurück. Es waren immer mehr und mehr Stimmen gegen diese laut geworden, und leider muss ich sagen, dass sich viele von ihnen nicht korrekt benommen hatten. Wie alles bei diesem Transporte, so hat man seinerzeit in Prag auch nicht die richtigen Leute für dieses Amt ausgesucht. Es waren viele Elemente dabei, die eben nicht die Eigenschaften hatten, sei es nur ob es sich um Autorität oder nur um reine Hände handelte. Also die Militärorganisation trat in den Dienst, und täglich wurde der Befehl verlautbart. Schon nach einigen Tagen wurde Arthur Fleischmann die Bitte der Militärorganisation überbracht, sich mit seinen Jungen derselben anzuschliessen. Grund war folgender: Wie schon geschrieben, hatten sich seinerzeit die jungen Burschen auf der Kralica Maria zusammengefunden und sich in Zügen, sogenannten Kittot, zusammengeschlossen. Zweck war seinerzeit eine Garde für den Transportführer Guttman zu schaffen. Dieser Aufgabe wollte nun unsere Jugend ganz und gar nicht nachkommen. Im Gegenteil, als sie darauf kamen, dass da lauter unlautere Elemente die Leitung des Transportes inne hatten, so wandten sie sich ganz von den genannten Herren ab und schlossen sich eng zusammen, um im jüdischen Geiste zu arbeiten. Also die Kitta achad, 30 Mann stark, hat auch auf der Frossoula weiter und noch enger zusammengeschlossen und regelmässig ihre Sicho abgehalten. Die Krönung dieser Arbeit war der Oneg Schabbath, der festlich begangen, und zu dem einige Interessenten auf diesem Schiffe geladen wurden. Es war immer ein Programm für diese Schabbatfeier ausgearbeitet, einmal in Form einer Radioreportage, dann wiederum als gesprochene Zeitung u.s.w., und der ehrliche Beifall der Zionisten auf diesem Schiffe war enorm. Die Kitta achad war also ein gut bekannter Faktor auf diesem Schiffe. Immer hilfs- und arbeitsbereit, und das wollten sich nun die neuen Faktoren, die den Ordnungs- und Sicherheitsdienst auf dem Schiffe übernommen hatten, natürlich zu Nutze machen. Fleischmann ist also mit seiner Gruppe der Organisation beigetreten und den Jugendzug der

Militärorganisation gebildet. Wir kreuzten also auf der Höhe von Tripolis und Beyrouth und warteten. Eines Tages, mitten in unsere Nachmittagsruhe, ertönten Motorengeräusche, Flieger in Sicht. Wir alle mussten sofort unter Deck, da es sich um einen englischen Militärflieger handelte. Ehe wir uns jedoch die zwei kleinen Treppen hinunter begeben konnten, hatte der Flieger x-mal seine Kreise um das Schiff gezogen und fleissig fotografiert. Herr Gaston war auch sehr aufgeregt, und auch ich sagte mir, dass uns dieser Flieger, der sofort bei den vorgesetzten Behörden Bericht erstatten musste, sehr schaden wird. Diese Flugbesuche wiederholten sich in den nächsten Tagen und wurden langsam zur Gewohnheit. Leider hatte meine Vorahnung recht. Heute wissen wir bestimmt, dass unser Dampfer überall an der kleinasiatischen Küste herunter bis nach Arabien gut bekannt ist, und ich kann mir eine illegale Landung gar nicht einmal vorstellen. Aber nicht nur Flieger, sondern auch Kriegsschiffe der englischen Flotte haben uns oft gesichtet und einige Male direkte Anfrage über unser Ziel, unsere Fracht u.s.w. an uns gerichtet. Die Antwort lautete immer wieder: Schiff auf Fahrt nach Port Said, Ladung Vieh, wartet auf See weitere Weisungen des Reeders ab. Bestimmt haben die Schiffe der englischen Flotte genau festgestellt, dass es sich hier um einen getarnten Menschentransport handelt, denn man sah ja ganz genau die Küchen, die Klosette und vor allem immer wieder Menschen, die auf einem normalen Frachtdampfer nichts verloren hatten, aber direkt hat man uns nie belästigt. Es wurden dann später, als wir schon lange herumgekreuzt waren und ein Ende noch immer nicht abzusehen war, immer mehr und mehr Stimmen laut, sich bei Fliegeralarm nicht mehr zu verstecken, sondern im Gegenteil auf Deck zu bleiben und den Flieger direkt um Hilfe anzurufen. Vielleicht wäre es richtiger gewesen, als sich zu verstecken und den Anordnungen des Herrn Gaston zu folgen. Heute wissen wir das noch nicht genau. Während der langen Fahrerei, die ja nur das Ziel hatte, nur bald zu landen, wurden unsere Nerven natürlich sehr angespannt. Die Exekutive, die inzwischen um die drei Vertreter der Militärorganisation erweitert war, es waren dies Robert Weil, Dr. Klepeta und Polda Klein, hatte keine leichte Arbeit. Sie waren es bald, die die Initiative ergriffen, und mit den neuen Vertrauensleuten der Gruppen, wir hatten insgesamt 24 Gruppen, in denen alle Transportteilnehmer eingeteilt waren und denen seinerzeit die Gruppenführer vorgestanden sind, Dr. Haas aus Ölmütz und Dr. Heini Menzl aus Nikolsburg, die Leitung des Transportes, soweit dies ihnen möglich war, übernommen hatten. Keine leichte Arbeit, wenn man bedenkt, dass das Werk total verfahren war, und dass die Exekutive überall nur auf Mauern stiess, die sich ihr in den Weg stellte. Eines schönen Tages, es war dies um den 20. Juni herum, da hiess es plötzlich, gute Radionachrichten. Unser Schiff soll sich sofort an die palästinensische Küste begeben und dort den Befehl zur Ausbootung abwarten. Eitle Lust und Wonne an Bord. Wir fuhren auch ununterbrochen, bis wir unser vorgegebenes Ziel erreicht hatten, und bei einbrechender Nacht waren wir auf der Höhe jenes Platzes, wo wir ausgebootet werden sollten. Alles machte sich fertig. Schnell wurden die restlichen Konserven aufgegessen, Zigaretten tauchten auf, ich selbst verteilte einen Teil meiner Zigaretten, und alles kleidete sich zur Ausschiffung an. Wir hatten schon früher genaue Landungslisten vorbereitet, und nach diesem Plane sollte nun ausgeschifft werden. Ich war in der Gruppe N^o 2, also machte auch ich mich reisefertig, und bei atemloser Stille fuhr unser Schiff ganz abgeblendet an die Küste von Palästina. Wir sahen deutlich die Lichter der Siedlungen, Scheinwerfer der Küstenbatterien und solche der Wassertürme der jüdischen Siedlungen. Ganz im Hintergrund sahen wir einen grossen Lichtstreifen einer grossen Stadt, vielleicht Haifa. Wir warteten. Es ist 10^h, das Ausbootungsschiff soll schon bei uns sein, aber

nichts zu sehen, nichts zu hören. Wir warten weiter, es ist 11^h, wieder nichts, und 12^h noch immer nichts. Langsam sehen wir ein, dass aus irgend einem uns unbekanntem Grund die Landung heute nicht vorgenommen wird. Alles ist sehr enttäuscht und deprimiert. Doch hoffentlich wird der nächste Versuch, der ja in den nächsten Tagen stattfinden muss, da ja die Zeit vor eintretendem Neumond rasch verstreicht, und die Finsternis der mondlosen Nächte unbedingt für unser Landungsmanöver ausgenutzt werden muss, erfolgreicher verlaufen. Man wartet also weiter. Übernächsten Tag ist wiederum Landungsversuch. Man ist ganz besonders zuversichtlich, und Herr Gaston hat sich selbst von vielen Teilnehmern verabschiedet. Also wiederum warten, warten, ob das Boot kommt. Das Boot kam nicht, im Gegenteil, Scheinwerfer der Küstenwache haben uns erwischt, und der alte Inhaber des Schiffes gab den Befehl, so schnell als nur möglich wegzufahren. Angeblich hatte er ein Polizeiboot gesehen, dass mit dem Kurs auf uns zusteuerte. Der zweite Versuch war also wiederum missglückt.

26. Juli 1939. Ich habe sehr lange kein Tagebuch geführt, und zwar war der Grund der missglückte Landeversuch, da hatte ich nachher keinen Kopf zum Schreiben. Ich hole dies also in einem Zug nach. Stehen geblieben bin ich bei dem leider erfolglos gebliebenen zweiten Landungsversuch. Wir waren alle fürchterlich deprimiert. Keine Aussicht auf Landung, dagegen die grosse Wahrscheinlichkeit, noch wochenlang auf dem Schiffe zu bleiben, denn der Mond war wieder im Zunehmen, und wir waren überzeugt, dass eine Landung nur vor Neumond vorgenommen werden kann. Also wieder wochenlang zurückgeschlagen. Es wurde uns nämlich vom Kapitän gesagt, dass eben ein neuer Landungsversuch gemacht werden wird, aber wir waren zu skeptisch, und keiner wollte nur an die Möglichkeit einer Landung mit Hilfe der „angeblichen“ Auffangsorganisation, die, wie wir dann später erfuhren, überhaupt nie für uns existiert hatte, weil man eben keine bezahlte, zu glauben. Die Stimmung war fürchterlich gereizt. Krachs waren an der Tagesordnung und die Exekutive hatte alle Hände voll zu tun, um überall schlichtend einzugreifen. Man kann es eben niemanden verdenken, wenn er unter diesen Umständen den Kopf verliert. In diese Stimmung hinein kam ein Telegramm. Es wurde uns vorgelesen. Inhalt war ungefähr dieser: Fostini und Aaron geben uns den Befehl, den türkischen Hafen „Mersina“ [Mersin, J.M.] anzulaufen. Dort sollen wir, da unsere Lebensmittel, namentlich aber das Wasser, zur Neige ging, alles Nötige durch einen beauftragten Makler fassen und Weisungen, die Landung betreffend, bekommen. Es wurde uns diese Mitteilung durch die Exekutive gemacht, und wir alle, denen doch die Fahrerei schon zum Hals hinaushing, waren froh, endlich etwas positives zu hören. Man muss verstehen, wir sahen wohl, dass eben niemand uns bei den Landungsversuchen auffing, aber es war auch möglich, dass dies aus verschiedenen Gründen geschah, die wir eben als isoliert auf dem Schiffe lebenden nicht wissen konnten. Also waren wir alle sehr einverstanden, dass wir diesen Hafen anlaufen. Der Kapitän sagte uns auch noch, dass das Ganze bloss einen Zeitverlust von fünf Tagen zur Folge haben wird, und dass es laut seinen Informationen dann ehest, wenn nicht sogar am gleichen Tag nach der Einlaufung in die palästinensischen Gewässer, wird vornehmen können. Wir fahren also nach Mersina, 200 Meilen von unserem damaligen Warteort entfernt. Etwas Abwechslung war ja auch damit verbunden. Vorbei ging es an Cypern, und in der Nacht auf den 30. Juni liefen wir in den Hafen von Mersina vor Anker. Schon viele, viele km vorher sahen wir die Lichter blinken. Und dann die Stadt selbst, während der Nacht schön beleuchtet, ganz imposant zu sehen. Ringsum viele hellbeleuchtete Lastschiffe, ein Treiben und Jagen auch während der Nacht, kurz und gut ein richtiger Levante-Handelshafen. Köstlich empfand ich den Duft der Erde

und der Bäume, wie lange hatten wir doch all dies entbehrt. Bei Tag sahen wir allerdings, dass der Hafen und die Stadt gar nicht einmal so imposant waren. Wir warteten sehr gespannt auf das Erscheinen des Maklers, der uns die Lebensmittel und alle Weisungen bringen sollte. Er kam nicht, dafür brachte uns das Polizeiboot die Nachricht, dass wir innerhalb zweier Stunden den Hafen verlassen müssen. Unsere Leute haben sofort mit den Behörden verhandelt und ihnen unsere Lage klargelegt. Wir haben erreicht, dass uns wenigstens der Aufenthalt bis in die Abendstunden bewilligt wurde. Unsere Haltung dem Kapitän gegenüber wurde drohend. Wir haben ihm doch gefolgt, in der festen Überzeugung, dass seine Angaben unter Berufung auf das oben erwähnte Telegramm richtig waren. Jetzt war weder ein Makler da, noch sonst eine Nachricht, die irgend eine Aufklärung hätte geben können. Weiters gingen ja langsam unsere Lebensmittel zu Neige, und was stand vor uns? Wiederum hinaus aufs Meer, ohne genügend Lebensmittel, dafür aber im Bewusstsein, dass unser Transport nicht gut ist, sondern vielmehr, durch Verbrecher aufgebaut, einem fürchterlichen Ende entgegenstrebt, wenn nicht irgend eine Wendung eintritt. Geld hatte der Kapitän jedenfalls für uns keines. (Ich weiss, er hatte wahrscheinlich wirklich nicht viel, was weiter dafür spricht, was für Qualitäten die Menschen hatten, die uns hinaus auf das Meer geschickt haben.) Er konnte daher nur Lebensmittel in kleiner Masse einkaufen, und diese waren ja in erster Linie für die Mannschaft bestimmt. Und was die Matrosen anbelangt, so komme ich gleich darauf zurück zu sprechen. Es wurde Nachmittag, keine Änderung in der Lage. Lebensmittel für die Matrosen kamen, für uns nichts. Dafür erhielt Kamerad Herzberg ein Telegramm, die erste Nachricht überhaupt, die wir von draussen erhielten. Inhalt „Sind auf Eurer Spur, Kopf hoch, Hugo“. Man kann sich nicht vorstellen, was das für uns hiess. Wer der Hugo war, wussten wir nicht, Herzberg nannte den Namen der Exekutive. Wir waren ja, da es eben bei einem illegalen Transport nicht anders geht, ohne jede Verbindung. Unsere Funkstation hat nur amtlich für unseren Transport gearbeitet. Nicht einmal Radionachrichten konnten wir aufnehmen, und wenn dies einmal doch geschah, so bildeten sie tagelang den Gesprächsstoff für uns alle. Oben auf der Kommandobrücke fanden inzwischen erregte Unterredungen statt. Der Kapitän auf der einen Seite, unsere Vertreter auf der anderen, und unten auf dem Vordeck wir, die empörten Teilnehmer der Reise, die sich wieder einmal betrogen sahen. Unsere Erregung ging schliesslich so weit, dass es zu einem Ausbruch, zu einer Revolution kam. Abends, es war gegen 10^h, kam das Polizeiboot und zwang uns, sofort die Anker zu lichten. Wir waren alle dagegen. Auf das Meer hinaus ohne Ziel, das wollten wir nicht. Wir waren zu allem entschlossen. Wir hinderten die Matrosen die Anker zu lichten und nahmen eine sehr drohende Stellung dem Kapitän gegenüber ein. Dieser sowie die anderen Herren der Schiffsleitung bekamen es mit der Angst zu tun. Wir mussten schliesslich die Anker hochziehen, dies geschah aber nur auf Wunsch unseres Weil, der uns die Lage aufklärte und uns zu verstehen gab, dass wir es, sofern wir nicht dem Befehl der Hafenverwaltung nachkommen, mit dem türkischen Militär zu tun bekämen, und Schiessereien konnten wir schon der Frauen und Kinder wegen nicht auf uns nehmen. Aber so leicht gaben wir den Kampf nicht auf. Gut, wir mussten aus Mersina, aber keinesfalls auf das offene Meer. Wir zwangen den Kapitän uns zu versprechen, dass er nur einige Meilen fahren wird, damit er sofort den Hafen anlaufen kann, sobald Lebensmittel vorhanden sein werden. Weiters zwangen wir ihn, unsere Telegramme abzusenden. Es war nämlich so: Bis Mersina hatten wir wohl oder übel immer dem Kapitän gefolgt. Wir gingen unter Deck, wenn er es befahl, wir glaubten, dass die Landungsversuche Erfolg haben werden u.s.w., jetzt aber konnte er uns nichts mehr vormachen! Dazu noch

unsere Stellung ihm gegenüber, die ausgesprochen feindlich war. Alles sprach doch gegen die Transportunternehmer und gegen ihn. Er wurde also gezwungen, Telegramme abzusenden, und zwar an Aaron in Paris, an Dr. Shalitzer in Istanbul, nach Praha u.s.w. Die wenigen Lebensmittel, die er in Mersina gekauft hatte, wurden geteilt. Ein Teil für ihn und seine Mannschaft, den grösseren Teil für uns. Dabei muss ich noch bemerken, dass die Stellung des Kapitäns noch dadurch sehr erschwert war, weil die Mannschaft unzufrieden war. Diese setzte sich, wie man es eben bei einem solchen Transport voraussetzen muss, aus solchen Elementen zusammen, die etwas auf dem Kerbholz hatten. Einige politisch, andere wiederum kriminell, alle also irgendwie vorbelastet. Diese haben seit Beginn der Reise kein Geld bekommen und als auch ihre Verpflegung schlechter und unzureichend wurde, da ging das Murren los, und die Annahme, dass dem Kapitän das Anlaufen von Mersina schon deshalb angenehm gewesen sein musste, weil er sich dort reproviantieren konnte, dürfte richtig sein. Dass uns diese Matrosen noch viel zu schaffen geben werden, ahnten wir, dass es aber bis zu einem Mord kommen wird, konnten wir nicht wissen. Jedenfalls fuhren wir also einige Meilen hinaus aufs Meer. Von Dr. Shalitzer, einem Bruder unseres Reisetelnehmers Dr. Shalitzer, erhofften wir Lebensmittel zu bekommen. In Prag hatten wir jedenfalls das Ministerstvo socialni pece [Ministerium der sozialen Fürsorge, J.M.] verständigt, und um Sperrung des noch reservierten Geldes angesucht, Fostini und Aaron haben wir bezüglich sofortiger zu treffenden Massnahmen angefragt, und Hugo, der Mann, der Herzberg telegrafisch aufgefunden hatte, erhielt eine Antwort, worin wir um seine Hilfe ansuchten. Leider konnte ich keine Post in Mersina aufgeben. Die nächsten drei Tage blieben wir also unweit von Mersina liegen. Wir wollten einerseits dem Transportunternehmen in Paris die Möglichkeit geben, dem Agenten, der vielleicht aus einem uns unbekanntem Grunde nicht rechtzeitig in Mersina antreffen konnte, alles nachzuholen, andererseits erwarteten wir von Dr. Shalitzer aus Istanbul die Erledigung des Telegrammes, welches uns den Aufenthalt in einem türkischen Hafen und die Verproviantierung dortselbst ermöglichen sollte. Aaron aus Paris sandte Telegramme, die offensichtlichen Betrug darstellten. Wir sollten Maschinenbruch fingieren, er wolle in den nächsten Tagen dann etwas unternehmen, u.s.w., lauter Lug und Trug. Dr. Shalitzer seine Anstrengungen waren leider erfolglos, und da wir es nicht riskieren konnten, noch weitere Tage untätig an diesem Ort zu liegen und die letzten Lebensmittel aufzuessen, so fassten wir den Entschluss, irgend einen Hafen anzulaufen. Griechenland schlug der alte Kapitän vor, aber wir waren ganz entschieden dagegen. Griechenland hätte uns um Wochen zurückgeschlagen, nein, das kam überhaupt nicht in Frage. Also riefen wir telegrafisch Cyprien an. Cyprien gab uns nicht die Erlaubnis zu landen. So wandten wir uns nach Tripolis. Von dort kam positive Erledigung. Also ein Lichtschimmer in unserer Lage. Inzwischen haben wir ständig mit allen möglichen Stellen herumtelegraphiert und endlich Verbindung mit der Aussenwelt bekommen. Wir mussten die Welt alarmieren, denn unsere Transportleiter hatten uns in Situationen gebracht, die eben zu stark waren, als dass wir imstande gewesen wären, allein aus diesen herauszukommen. Auch unsere Reisetelnehmer, die etwas Geld mit sich hatten, gaben Telegramme auf und erhielten auch Antwort. Da diese Antworten fast immer eine bezahlte Rückantwort hatten, so entwickelte sich ein sehr reger Telegrammverkehr. Wie sehnsüchtig wir alle auf Nachrichten harrten, kann man sich leicht denken, und alle nahmen regsten Anteil an den Nachrichten, die an verschiedene Reisetelnehmer einliefen. Inzwischen, schon am nächsten Tag nach dem Zwischenfall in Mersina, hatte die ganz alte Exekutive, mit der wir ganz und gar unzufrieden waren, da wir zu ihr kein

richtiges Vertrauen hatten, befanden sich doch in Ihr Herren, die durch ihre Arbeit in der Cerna Ruze irgendwie vorbelastet erschienen, demissionieren müssen. Der Apparat war auch zu gross, man schmusste [quatschte, J.M.] in den Exekutivsitzungen viel herum, und Positives wurde eben nicht viel geleistet, und was Gutes war, das kam nur von unseren Vertrauensleuten, die unermüdlich arbeiteten, die aber ganz natürlicherweise auf den Widerstand der Herren Löbl und Guttmann stiessen. Die Beiden mussten vor allen heraus. Die alte Exekutive wurde aufgelöst, und an ihre Stelle trat eine neue, bestehend aus Robert Weil, Dr. Gustav Haas, Dr. Shalitzer, Dr. Mencl, Jarda Svoboda, später kam dann auch Dr. Woldau hinzu, der zunächst nur als Dolmetscher fungierte. Diese Herren haben nun unsere Vertretung ganz übernommen. Sie besaßen auch alles Vertrauen, und namentlich Robert Weil war und ist heute der Liebling aller. Keiner versteht es mit den Leuten so umzugehen wie er, keiner ist aber auch fähiger und tüchtiger. Es kommt uns oft wie eines Weisen Vorausschauung vor, dass sich dieser Mensch unter uns befindet, und ich weiss nicht, wo wir heute wären, wenn er nicht die Leitung übernommen hätte. Da aber ein Robert Weil nie untätig sein kann und immer für andere arbeitet, so muss ich mich schon korrigieren und sagen, dass das Glück darin bestand, dass er überhaupt mitfuhr. Sein kurzer Lebenslauf ist: Kapitän der Armee, später Direktor der Prager Krankenkassa, leitender Politiker, Sozialist durch und durch. Wurde sofort nach dem Einmarsch verhaftet und durch die Gestapo bis zur Bahn gebracht. Vollkommen zermürbt und krank, musste er sich zuerst erholen, und kaum war er beisammen, begann er sich um alle anderen zu kümmern, und gewann sich sofort alle Sympathien. Heute ist er unser Repräsentant, den wir alle aufrichtig verehren und lieb haben. Hoffentlich wird es ihm der liebe Gott noch lohnen, was er uns Gutes erwiesen hat. Dr. Haas, ein Ölmützer, wurde Präsident der neuen Exekutive. Er ist jedenfalls ein aufrechter Mensch und opfert sich gleichfalls für alle auf. Dr. Mencl ist energisch und die richtige Ergänzung zu Robert Weil, der alles durch Güte erreichen will und auch immer allzu demokratisch denkt und handelt; und das geht bei unserem Transport weder bei der früheren Leitung, die uns aus natürlichen Gründen überall Knüppel in den Weg schmeisst, noch bei den Teilnehmern, die oft zum Verwundern dumm und borniert sind. Weiter ist noch als Vertreter der Nahali [Soldaten, J.M.] Jarda Svoboda, der in jeder Hinsicht ein braver, aufrechter Mensch ist. Auch Dr. Shalitzer geniesst mit Recht das Vertrauen aller. Weniger sympatisch ist mir Dr. Woldau, ein blendender Sprachwissenschaftler, der gleichzeitig auch Dolmetscher ist, der aber irgend etwas an sich hat, was mir nicht sehr behagt. Ich kann nichts gegen ihn sagen, aber ich empfinde eben so. Vielleicht bin ich etwas dadurch beeinflusst, weil er Revisionist [rechtssozialistischer Flügel der Zionistischen Bewegung, J.M.] ist. Wir nennen unsere Exekutive die der „Reinen Hand“, und das ist sie. Unser Weg hiess also Fahrt nach Tripolis. Wir hatten sofort Paris verständigt, und es kam die Antwort, dass wir dort Geld für Lebensmittel vorfinden werden. Weiters kam Nachricht, dass sich dort auch Dr. Gjurđji einfinden wird, um endlich unserem Transport ein Ende zu bereiten. Weder Dr. Gjurđji noch das Geld waren dort, als wir in den Hafen von Tripolis einliefen. Wenn man mich fragen wird, welche Stadt, dem ausseren Aussehen nach, mir bisher am Besten gefallen hat, so werde ich sagen, Tripolis. Es ist Orient. Die Stadt besteht aus zwei Teilen. Der Hafen und die eigentliche moderne Stadt Tripolis. Im Hintergrund sieht man als Abschluss die mit vielen Ortschaften besähten und von Verbindungsstrassen durchfurchten Hänge des Libanon. Und dieser ist ganz besonders imposant mit seinen kahlen Kämmen. Wundervoll ist der Anblick bei Sonnenuntergang, wenn die kahlen Gipfel rot erglühen und uns ein „Alpenglühen“ vor den Augen entsteht. Die Stadt nicht schön, den

Schmutz, der sich dort überall befindet, konnten wir nicht sehen. Sofort nach dem Einlaufen kamen die Hafenzwischenpolizei und grosse Wassertanks, die uns mit Trinkwasser versorgten. Wiederum mussten wir erfahren, dass man die Absicht hätte, uns wohl Lebensmittel fassen zu lassen, dann aber sofort hinaus! Gjurdji war natürlich nicht da, das Geld auch nicht. Man sagte uns deshalb, dass wir den Hafen verlassen müssen, und dass man uns rufen wird, bis es so weit sein würde. Kapitän Varradas war sofort dafür. Und jetzt trat die Exekutive in Aktion. Robert Weil ersuchte den Hafenzwischenkommandanten um eine Unterredung. Was er mit ihm gesprochen hat, wissen wir nicht, Tatsache ist, dass ein Wunder geschah. Wir durften, sehr zum Missmut der syrischen Polizei, die aus begreiflichen Gründen nicht gerade freundschaftliche Gefühle für uns hatte, im Hafen bleiben, und nicht nur dies. Der Hafenzwischenkommandant verpflichtete sich alles daran zu setzen, um unser Schicksal zu erleichtern und unserer Reise ein Ende zu bereiten. Er hat auch sein Wort gehalten und bestimmt verdanken wir viel auch ihm, wenn wir später nach Beyrouth fahren durften. Wahrscheinlich hat Weil an seine franz. Ehre appelliert und ihm verschiedenes gesagt, was auf diesen französischen Offizier grossen Eindruck gemacht hatte. Vorläufig waren wir also gerettet. Lebensmittel wurden a conto des einzugehenden und bereits durch die Bank avisierten Betrages, der uns aus Paris zugeschickt wurde, es waren nur lächerliche Frs. 12.000, gekauft, Wasser hatten wir genug, und wollten hier einerseits die uns angezeigte Ankunft des Dr. Gjurdji abwarten, anderenteils mit der Aussenwelt direkt in Verbindung treten. Gleich nach der Ankunft kamen Bote mit Händlern. Was bekamen wir alles zu sehen! Lauter Esssachen, die wir uns schon kaum in den kühnsten Träumen vorstellen konnten. Es begann auch gleich ein reger Handelsverkehr. Mit dem Geld war es eine eigene Sache. Von Prag durften wir nur 10 Mark mitnehmen. Ein Grossteil hat sich auch danach gerichtet. Wenige hatten diese Vorschrift umgangen, und diese hatten nun alle Vorteile auf ihrer Seite. Allerdings hatten auch sie einen Grossteil des Geldes auf der Frossoula gelassen, wo man für teures Geld fast überhaupt nichts zu essen oder zu rauchen bekam. Eine Schachtel Zigaretten 60 Lei. Die Mark mit 30 Lei umgerechnet. Hier in Tripolis nahm man auch Mark, und gar nicht einmal zu schlechten Kursen. Also die, die Geld hatten, kauften ein. Die, die keines besaßen, sahen eine Weile zu, und es wurden gerade nicht höfliche Bemerkungen über die Kapitalisten gemacht. Da kam ein findiger Kopf darauf, nicht Geld, sondern irgend etwas aus seinem Gepäck an Zahlung statt anzubieten. Die Händler waren allzugern bereit, dieses für sie äusserst einträgliche Geschäft zu machen, und jetzt begann das Handeln im Grossen. Alles was nur halbwegs entbehrlich schien, wurde umgesetzt. Taschenlampen, Federn, Mappen und alles mögliche. Ein echt orientalischer Handel begann und jeder wurde einfach mitgerissen. Jeder hatte doch irgend welches Zeug in seinem Rucksack, das er nun für Lebensmittel eintauschte. Ich habe mir in erster Linie gemeinsam mit Zentner Samy Eier und Brot verschafft, dann auch Obst, wie Bananen, Paradieser, Äpfel u.s.w. Wie köstlich hat mir die erste Schmitte Weissbrot, denn nur solches war ja nur erhältlich, geschmeckt. Auch Obst kam uns ungeheuer wundervoll vor. Wir haben ja all dies so lange entbehren müssen. Natürlich hat all dies sehr auf unser Gemüt Einfluss genommen und die Stimmung war sehr gut. Inzwischen wurde fleissig herumtelegraphiert. Wir mussten unbedingt etwas erreichen. Das Geld, die kürzlich erwähnten 12.000 Frs., sind eingetroffen, und man konnte also irgend welche Lebensmittel beschaffen. Aber wie lange konnten eben solche für 650 Menschen reichen? Das was an Lebensmitteln billig ist, also Obst, kann man nicht aufbewahren, und die anderen Sachen sind teuer. Also viele Lebensmittel hatten wir nicht. Wenn wir auch momentan keine Angst haben mussten, wieder auf das offene

Meer hinausgeschickt zu werden, so hat sich, was die Lebensmittel betrifft, für uns die Lage nicht viel verbessert, und eine Lösung musste getroffen werden. Vor allem hielten wir die Verbindung mit „Hugo“, dem Freunde des Herzbergs aufrecht, der scheinbar einen grossen Einfluss in England hatte, und von dem wir uns viel versprochen. Meiner persönlichen Meinung nach hat er uns gerettet. Weiters hatten wir ja endlich die Verbindung mit Erez hergestellt und hofften inständig, dass man dort für uns weiter arbeiten wird. Der Aufenthalt in Tripolis zog sich nun in die Länge. Langsam lief auch Post ein, und es kamen auch die ersten Briefe aus Erez, die uns vieles sagten. Vor allem erfuhren wir, dass wir dort keine Unbekannten sind, und dass man sich schon sehr um uns gesorgt hatte. Jedenfalls waren die wildesten Gerüchte über uns im Gange, und ich kann mir vorstellen, welche Ängste unsere Lieben zu Hause unseretwegen durchzumachen hatten. Immerhin haben einige Telegramme, die unsere Reisetilnehmer abgesandt hatten, schon Briefantworten zu uns gebracht, und wir ersahen vor allem, dass es sich vorläufig nicht allzusehr im Protektorat, was eben das nackte Leben unserer Lieben betrifft, verändert hat. Als bei uns die Lebensmittelknappheit erschreckend zunahm, wir hatten eben nur noch für einige wenige Tage zu essen, und wir vor der Frage standen, was nun, hier bleiben und vielleicht Hunger leiden, denn Lebensmittel gaben uns die Franzosen nicht, (denn die uns geschenkten Liebesgaben waren wohl mit Herz gegeben, aber es waren nur Aufbesserungen für unsere kärgliche Kost, von denen man nicht leben konnte), oder aber hinaus aufs Meer und die Landung erzwingen, was eben sehr problematisch war. Griechenland schwebte immer noch als Schreckgespenst vor unseren Augen, und wir wollten lieber Gewalt anwenden und eventuell Opfer riskieren, als freiwillig nach Griechenland zu gehen. In dieser Stimmung erhielten wir den Befehl bis 4^h nachmittags den Hafen zu verlassen und sofort Beyrouth anzulaufen. Wir wussten nicht, wem wir es zu verdanken hatten, dass wir die Hauptstadt der Libanon Republik anlaufen durften, wahrscheinlich hat hier der französische Hafenkommantant von Tripolis sich sehr für uns eingesetzt und unsere Lage derart geschildert, dass eben die Beyrouther Behörde eingreifen konnte, oder war es "Hugo" in London, der es zu Stande brachte. Die Republik Libanon ist ein autonomer Staat mit einem Präsidenten, aber er steht unter französischer Kontrolle. Frankreich hat hier seinen Hohen Komissär, der schliesslich das letzte Wort zu sagen hat, aber der eben in erster Linie auch auf die Gefühle der Bevölkerung, die mehr mit den Arabern sympatisiert, auch wenn sie zum Teil christlich ist, Rücksicht nehmen muss. Es war also sehr viel, wenn man uns nach Beyrouth rief. Die öffentliche Begründung war folgende: Unser Transportschiff, total verrattet und verseucht, (bisher zwei Cholerafälle) muss unbedingt gereinigt werden. Zu diesem Zweck muss dasselbe den Hafen Beyrouth anlaufen, woselbst die Emigranten in die Quarantänestation gebracht werden und dort einige Tage Aufenthalt nehmen, damit das Schiff wenigstens halbwegs in Ordnung gebracht werden kann. Ich muss noch nachträglich bemerken, dass Dr. Gjurdji trotz seines telegrafischen Avisos, uns in Tripolis aufzusuchen und alles in Ordnung zu bringen, nicht gekommen ist. Wir haben uns darüber gar nicht einmal gewundert, denn wir kannten ja bereits unsere lieben Herren Transportunternehmer zur Genüge. Jedenfalls hat dieser Umstand auch dazu beigetragen, den Franzosen zu zeigen, mit was für Menschen wir es zu tun hatten. Wir verliessen also am 13. Juli nachmittags den so gastfreundlichen Hafen von Tripolis, begleitet von dem Polizeiboot, welches uns noch einige hundert Meter geleitete, und wo sich die Polizisten befanden, die bei uns Dienst getan haben. Sie hatten mit uns Freundschaft geschlossen, und herzliche Abschiedsworte vom Schiff zum Boot und wieder zurück erschollen. Sie waren eben auch nur Menschen,

und als solche hatten sie volles Verständnis für unsere Lage, und freuten sich ehrlich, dass wir nun schon langsam einen Schlusspunkt hinter unsere Reise werden machen können. Da der Dampfer den Befehl erhielt, erst in den Morgenstunden Beyrouth anzulaufen, so kreuzten wir die halbe Nacht auf der Höhe dieser Stadt und konnten uns schon vom Meer aus ein Bild machen, um was für eine grosse Stadt es sich handelte. In den Morgenstunden des 14. Juli sind wir dann in Beyrouth eingelaufen. Der 14. Juli, Nationalfeiertag der Franzosen, diesmal als 150 Jahrfeier der Erstürmung der Bastion besonders gefeiert, wurde auch hier feierlich begangen. Fliegerstaffeln kreisten über der Stadt, Unterseeboote der französischen Marine und Kreuzer der englischen Flotte paradierten. Jedenfalls konnten wir dieses schöne Schauspiel von dem Deck unseres Dampfers beobachten. Nach kurzer Zeit kamen auch die Polizeiboote und knapp vor 12^h mittags begann mittels kleiner Motorboote die Ausschiffung in die Quarantänestation. Quarantäne hat für den normalen Menschen etwas unangenehmes für sich, soll sie doch ein Gefängnis für jene Menschen sein, die krankheitshalber von allen anderen isoliert werden müssen. Für uns aber bedeutete die Quarantäne Erlösung von der Frossoula. Betreten des Bodens, dem wir durch so viele Wochen fern gewesen sind, Waschen, anständig schlafen, herumgehen, kurz und gut all das, was wir eben monatelang entbehrt hatten. Wie glücklich betraten wir nach kurzer Bootsfahrt den festen Boden. Die Quarantänestation selbst ist ein sehr grosser Komplex von kleinen, für sich abgeschlossenen Pavillions, die teilweise zur Unterbringung der Internierten, teilweise für verwaltungstechnische Zwecke und als Wohnräume den Angestellten dienen. Die Lage selbst ist sehr schön. Mit dem Boot fährt man in eine kleine Bucht ein und von dort kommt man über Terrassen auf den Vorplatz. Hier begibt man sich sodann in den grossen Reinigungssaal. Zuerst wird das Gepäck und die Kleidungsstücke gereinigt, dann kommen die Leute selbst dran. In grossen Duschräumen konnten wir uns endlich wieder einmal gründlich reinigen; was für wundervolles Gefühl ich dabei hatte, brauche ich erst gar nicht zu sagen. Erst nach der Waschung kamen wir in die eigentliche Quarantäne. Vielleicht ist die ganze Anlage nicht einmal so schön und imposant, uns jedenfalls kam und kommt sie, nach all dem, was wir mitgemacht hatten, paradieshaft schön vor. Am nächsten Morgen hatte ich dann den erste Entdeckungsgang durch die Quarantäne gemacht. Am Tage der Landung war mir alles zu viel gewesen. Wenn man sich vorstellt, dass 650 Menschen wochenlang auf dem kleinsten Raum zusammengepfercht gelebt haben, und jetzt plötzlich wieder etwas Bewegungsfreiheit hatten, so wird man verstehen, dass man sich erst an diese uns neue Freiheit gewöhnen muss. Also, morgens habe ich die Quarantäne gründlich untersucht. Die Pavillions liegen verstreut in der grossen Parkanlage, die diese Wohnstätten verbindet. Die Vorderfront, der Stadtseite zugewendet, bildet das grosse Verwaltungsgebäude, unweit dieses Komplexes befindet sich die Moschee und der Fusswaschungsbrunnen. Auf der Meereseite befinden sich die Wohnbaracken, welche ebenerdig sind, aus 16 Räumen bestehen und Fassungsraum für 17 Leute haben, und auch das grosse technische Betriebsgebäude, durch welches wir mussten, als wir in die Quarantäne gelangten, und wo sich die Desinfektionsräume, Waschräume, Heizkessel u.s.w. befinden. Etwas abseits und ziemlich isoliert liegt in einem Trogengarten das Quarantänespital, welches wir später auch benutzen mussten, ich G. s. D. nicht. Bei meinem Erkundungsgang habe ich vor allem festgestellt, dass in dem Seitentrakt, der erst spät in der Nacht für uns freigegeben wurde, als man sich überzeugt hatte, dass eben in den 16 für uns reservierten Räumen nur Platz für den kleinsten Teil der Teilnehmer ist, und wo sich kleine Zimmer mit richtigen Betten befanden, sich Räume

mit Duschen befinden, und so habe ich mich gleich gründlich abgeduscht. Von dem Augenblick an, wo wir die Quarantäne betreten hatten, haben sich die französischen Behörden und ein jüdisches Hilfskomitee, bestehend aus Bayreuther Herren und Damen, unser angenommen. Wir erhielten acht Feldküchen neuester Erzeugung, die blendend kochten, und das Komitee beliefert uns täglich mit den Lebensmitteln, die wir benötigen. Die Nahrung ist auch sehr gut und ausgiebig. Auch die uns bisher nicht bekannten Früchte, die wir jetzt in den Speisen kennen lernen, schmecken uns sehr gut. Alle Transportteilnehmer wurden, damit man die Essensausgabe erleichtert, auf die oben erwähnten 16 Räume eingeteilt. Also auf jede Baracke kamen bei der Essensausgabe 40 Leute, die von dem Zimmerkommandanten ihr Essen erhielten. Das ist nicht immer ganz leicht gewesen, aber ich konnte mich nie beschweren, ich war in der Baracke der Köchenganefs, die haben gekocht und geganeft [gestohlen, J.M.] , und so hatte ich immer genug. Die Ausgabe wurde insofern erleichtert, da wir gleichzeitig mit den Feldküchen auch Metallgeschirr gefasst hatten. In diese wurde schon in der Küche das Essen für die einzelnen Zimmer zugeteilt und die Zimmerkommandanten mussten nur dann die Aufteilung vornehmen. Immerhin gab es jetzt keine Ansterei mehr und unsere „Frossoula-Mittagsessenerinnerungen“ begannen langsam in Vergessenheit zu geraten. Wir haben uns alle recht häuslich niedergelassen. Beinahe wie auf einer Sommerfrische. Einige behaupteten sogar, es gehe ihnen so gut, wie in Grafenberg, auch das ist nach dem, was wir mitgemacht haben, gar kein so schlechter, unzutreffender Vergleich. Während die Vertreter des Hilfskomitees fast ununterbrochen bei uns weilten, kamen Freunde und Bekannte erst in den späten Nachmittagsstunden zu uns. Es hat sich dann die Gewohnheit herausgebildet, sich nachmittags umzuziehen, und ich hatte so ein ganz eigenartiges Gefühl, als ich die Menschen, die man monatelang nur in der Frossoulakleidung gesehen hatte, plötzlich wieder als richtige, anständig angezogene Menschen herumgehen sah. Für unsere Freunde, und es waren nicht nur Juden, sondern auch Franzosen, haben wir auch musikalische Nachmittage veranstaltet. Ganz besonders schön war eine Herzl-Gedenkfeier, bei der wir mit Sprechchören mitwirkten. Gelegentlich eines solchen Gesellschaftsnachmittages kam auch Herr Vogel, ein gebürtiger Olmützer zu uns, und wir haben in ihm viel Unterstützung gefunden. Auch der Chef der Gesundheitsabteilung, Oberst M., war uns sehr gut gesinnt und erklärte, dass er uns recht bald am Ziele unserer Reise zu sehen hoffe und dass er uns in dieser Hinsicht nur die besten Nachrichten geben könne. Dies war Mittwoch, den 18. Juli, und voll Zuversicht gingen wir schlafen. Am nächsten Tag hörten wir durch unsere Freunde, dass wir Montag auf das Schiff zurück müssen. Warum, wussten sie nicht. Alle Anfragen blieben erfolglos. Fürchterliche Stimmung überall. Samstag, den 21. Juli, kamen plötzlich gegen 5ⁿ nachmittags viele Polizisten, so ca. 30 bis 40, und versammelten sich beim Verwaltungsgebäude. Wir ahnten schon, um was es sich handelt. Es kam dann auch der Polizeiprefekt sowie der uns bekannte Colonel und etliche Polizeibeamte, die uns den Befehl überbrachten, sofort unser Schiff zu besteigen. Alles, was wir einwandten, um wenigstens den Frauen und Kindern den Aufenthalt in der Station zu verlängern und die Erledigung unseres Hilferufes, den wir an den Hohen Komissär abgesandt hatten, abzuwarten, blieben erfolglos. Über die Szenen, die sich nun abgespielt haben, will ich nicht schreiben, es war fürchterlich, fürchterlich vielleicht gerade deshalb, weil ein Grossteil unserer Passagiere Haltung bewahrt hat und das Schicksal, welches uns wieder einmal so schwer mitgespielt hat, ruhig auf sich nahmen. Man begann also zu packen und Abschied von der Quarantäne zu nehmen. Die Haltung vieler Polizisten uns gegenüber war ausserst freundschaftlich und viele von ihnen gaben uns zu verstehen, dass sie tief mit uns

fühlen. Aber das alles änderte nichts an der Tatsache, dass wir hinaus mussten. Auch unser Colonel erreichte nur, dass über Nacht noch die Kranken hier bleiben durften. Und während wir machtlos zusehen mussten, wie die ersten Boote mit unseren Leuten zur Frossoula fuhren, haben unsere hiesigen Leute alles versucht, um eine Wendung herbeizuführen. Langsam schritt die Zeit vorwärts und als Robert Weil, der mit einem Boot drüben bei Schiff war, zurückkam, da war es langsam Nacht geworden. Die Nachricht, die uns Weil brachte, war erschütternd, schrecklich. Wir hatten seinerzeit die Frossoula verlassen und angenommen, dass das uns so verhasste Schiff zumindest gründlich gereinigt und entrattet werden wird. Dies war geschehen, zumindest was das Entratten betrifft. Inzwischen war jedoch ein Streik der Matrosen ausgebrochen, und keine wie immer geartete Arbeit wurde von ihnen geleistet. Als nun die ersten Boote zum Schiffe kamen, da fanden sie im wahrsten Sinne des Wortes ein Totenschiff vor. Finster, keine Maschine im Gang, die Laderäume, in denen wir gehaust hatten, durch Bretter luftdicht abgeschlossen, und als man die Luken öffnete, schlug unseren Leuten eine fürchterliche Gift- und Verwesungsluft entgegen, die einen Aufenthalt in diesen Räumen unmöglich machten. Überall lagen Rattenkadaver herum, und oben auf dem Deck lagen krepierende Schafe. Und auf so ein Schiff mussten 650 Menschen zurück. Dieses Schiff war noch in einem viel ärgeren Zustand als je zuvor. Es haben sich fürchterliche Szenen dort oben abgespielt, und auch die diensthabenden Polizeikommissäre haben erklärt, dass das Schiff unbedingt für Menschentransporte ungeeignet ist und dass sie alles daran setzen werden, damit dasselbe nochmals einer Untersuchung unterzogen werden muss. Unter dieser Bedingung haben auch unsere Passagiere das Schiff betreten. Weil hat in herzergreifender Weise dem Hafenkommendanten, Polizeikommissär und dem Colonel den Zustand geschildert und um sofortiges Einschreiten gebeten. Colonel M. hat auch sofort seine Zusage gegeben, überall zu intervenieren. Auch der Kommissär hat infolge der Dunkelheit vorläufig die Überschiffung des Restes der Transportteilnehmer, es waren noch ca. 200, abbrechen lassen. (Unter diesen 200 war auch ich, denn ich habe mir immer Zeit gelassen, während des ganzen Transportes.) Er hat gleichzeitig mitgeteilt, dass er bei seinen vorgesetzten Stellen die Lage schildern wird und uns noch im Laufe der Nacht berichten wird, ob die Umschiffung weiter fortzuschreiten haben wird, oder aber ob alles wieder in die Quarantäne zurückkommt. Wie waren alle wie zerschlagen. Seelisch und körperlich. Colonel M. hat schnell ein Nacht Mahl für uns beschafft, und dann haben sich viele der hier zurückgebliebenen Freunde zur Ruhe begeben. Weil war einem Nervenzusammenbruch nahe, er betrachtete das ganze als eine persönliche Niederlage und machte sich die fürchterlichsten Vorwürfe. Geschlafen hat er, wie schon so oft, überhaupt nicht. Morgens kamen wieder dann die Polizisten, und es gelang uns, ihnen eine kurze Zeit abzurufen. Wir wollten zunächst hören, was uns der Chef der Polizei zu sagen hatte. Dieser kam so um 9^h und war empört, dass man noch nicht uns hinübergebracht hatte. Unsere Einwendungen wurden überhaupt nicht zur Kenntnis genommen, er habe uns gar nichts zugesagt, war seine Antwort. Wir mussten also hinüber auf das Schiff. Ganz langsam ging das von statten, denn so lautete die Parole. Wir wollten und mussten Zeit gewinnen, damit unsere Freunde irgend etwas erreichen konnten. Aber niemand kam, und so fuhr ich als einer der Letzten auf das Schiff. Die Leute haben die ganze Nacht oben auf dem Deck verbracht und waren wie gerädert. Ich sah ja das Schiff schon in einem besseren Zustand, hat man doch schon die Luken geöffnet und gelüftet und wenigstens die Kadaver ins Meer geworfen. Aber das ganze sah fürchterlich aus. (Klosette derart verschmiert, dass man sie überhaupt nicht benutzen

konnte, Küchen unanwendbar, da die Herde zerschlagen waren.) Alles also so, dass man den Aufenthalt auf diesem Schiffe höchstens für Stunden anberäumen konnte. Ansonsten war ich und bin ich überzeugt, dass eine Seuche hätte ausbrechen müssen. Wir waren also alle sicher, dass irgend etwas geschehen musste. Natürlich haben die uns schon zu Genüge bekannten Elemente inzwischen gearbeitet und wollten irgend eine Gewaltsache machen. Aber dazu sollte es nicht kommen. Ich lag gerade apatisch auf meinem Strohsack und ärgerte mich, dass ich nicht einmal etwas Wasser mitgenommen hatte, da hörte ich oben auf dem Deck Herumläufe und viele Stimmen. Ich nahm schon an, dass es sich um eine Prügelei handelte, zu denen es ja bestimmt gekommen wäre, wenn wir auf dem Schiff geblieben wären, aber es war nicht so, im Gegenteil, eitler Jubel und Freude überall, es kam der Befehl zurück in die Quarantäne, zurück ins Leben. Ja zurück ins Leben, nachdem wir Stunden der Höllenqualen verbracht hatten. Ich habe Leute vor Freude weinen sehen, die sonst beherrscht waren und nie ihr inneres Wesen gezeigt haben. Ein Wunder war geschehen. Als ich dann mit einem Motorboot in die Quarantäne zurückfuhr, ich sah den Polizisten die Freude an, dass sich unser Schicksal zum Besseren gewandt hat, da habe ich vor allem Robert Weil begrüsst und mich dann gründlich gereinigt. Auf dem Schiffe selbst habe ich mich noch von den Matrosen verabschiedet, unter anderem auch vom alten, eigenartigen Koch, den ich nicht mehr sehen sollte. Mit Jubel sind wir in die Quarantäne eingezogen, und Weil und Menzl wurden als unsere Erretter gefeiert. Weil hat dann abends in einer seiner charakteristischen Reden, mit denen er uns zu fesseln verstand, und mit denen er vielen von uns so viel Freude am Zuhören bereitete, Aufklärung gegeben. Es war ein Wunder - das wir gerettet wurden. Zu verdanken hatten wir dies unseren Freunden, die ihrerseits alles dran gesetzt hatten, um durch ihre Verbindungen etwas zu erreichen. Eine sehr hochgestellte Dame hat auch wirklich alles erreicht und nicht nur dies, es wurde uns auch zugesagt, dass wir bis Ende des Monats bleiben dürfen, also noch ca. 10 Tage. Eine lange Frist, in der wir unbedingt etwas unternehmen konnten und auch mussten. Kaum hatten wir alle wieder die Quarantäne erreicht, da schwirrte schon ein Gerücht umher, dass der Koch, jene Alte, der nie das Schiff verliess und der so blendend mit den bescheidensten Mitteln kochen konnte, durch den Garson ermordet wurde. Man wusste nichts genaues, nur sah man alle Matrosen vom Schiff ins Wasser springen und landwärts schwimmen. So unwahr diese Nachricht auch schien, sie stellte sich doch als richtig heraus. Dieser alte Koch, der so wenig sprach, wurde von dem Kellner des Schiffes ermordet. Viele Messerstiche hatten seinem Leben ein Ende bereitet. Der Kellner war ganz besonders unbeliebt gewesen, er hatte bestimmt eine sehr düstere Vergangenheit hinter sich, und man wusste von ihm, dass er das Vertrauen des alten Varradas besass und als Spitzel der Mannschaft fungierte. Alle haben ihm diese Tat zugetraut, und ein ganz besonders eigenes Gefühl hatten wir alle, schliesslich haben wir so lange unter diesen Menschen gelebt, und beinahe hätten wir wieder zurück müssen. Der Grund, weshalb der Mord geschah, ist direkt unwahrscheinlich. Eine Tomate, die der Koch dem Kellner verweigerte, war die Ursache. Der Varradas hat allerdings beim Verhör den Mord mit unserem Transport in Zusammenhang bringen wollen, so schrieben es die arabischen Zeitungen, aber wir haben dann mit den Matrosen gesprochen und diese erste Angabe bestätigt erhalten. Dieser Umstand und wie gesagt die Bereitwilligkeit des Hohen Kommissärs, der sich davon überzeugt hatte, dass wir nur unserem jüdischen Hilfskomitee, welches von allen Seiten unterstützt wurde, zur Last fallen, und nur die Quarantäne als Wohnstätte beanspruchen, haben dann viel dazu beigetragen, dass uns der Aufenthalt immer wieder verlängert wurde. Wir haben uns

also zum zweiten Male häuslich eingerichtet. Diesmal ging es schon rasch, beinahe wie bei einem Zirkus, wo jeder weiss, wo sein Platzerl, welches er zu beziehen hat, sich befindet. Über unsere Krankheiten muss ich auch noch schreiben. Im allgemeinen lässt sich sagen, dass der Gesundheitszustand, solange wir uns auf der Donau befanden, gut war, normale Krankheiten wie Bronchitis, Grippe, Halsentzündungen. Also nichts Besonderes. Auf der Frossoula war das etwas anders. Hier kamen schon unangenehmere Sachen hinzu. So zum Beispiel brach sich Vrkok sein Bein und dieses wurde in Ordnung gebracht. Bloch Fritz hatte einen schweren Herzanfall und wurde nur durch Injektionen auf die Beine gebracht. Der Mann der Haasi hatte eine schwere Dysenterie. Ausser den normalen Erkrankungen stellte sich dann eine neue ein. Wir haben sie „Frossoulitis“ getauft. Man bekam plötzlich hohes Fieber mit fürchterlichem Durchfall. Diese Krankheit dauerte ca. 4 Tage, nahm aber den Patienten sehr her. Dies umsomehr, weil man sich nicht richtig bei der zur Verfügung stehender Kost erholen konnte. Wir hatten auch Krankenkost auf der Frossoula, die aber auch nichts besonderes war. Diese Krankheit in ähnlicher Form hat uns auch hier in die Quarantäne begleitet, und dazu kam hier noch das „Papadazzi-Fieber“, welches durch den Bazillus einer kleinen Fliege (Sandfliege) hervorgerufen wird. Sehr hohes Fieber, welches natürlich sehr hernimmt, aber in einigen Tagen ist dann alles vorbei. Ich selbst bin G. s. D. bis jetzt verschont geblieben, auch nicht einmal eine schäbige Seekrankheit habe ich gehabt, ohne ein Mittel dagegen genommen zu haben. Was die Seekrankheit betrifft, haben einige wenige viel gelitten, besonders Heinnig Sangnert, der nur bei dem kleinsten Winde krank wurde, Pillen schluckte, und als diese nichts nutzten, Zäpfchen erhielt und viel gelegen ist. In Beyrouth habe sehr, sehr viele fürchterliches mit den Fliegenstichen mitgemacht. Die meisten sind zerstoehen, und wenn man die Stiche aufkratzt, so beginnt das Zeug zu eitern und will dann nicht verheilen. Auch davon bin ich G. s. D. verschont geblieben. Wir verstehen immer mehr und mehr, warum man im Orient, trotz der Hitze, sorgfältig gekleidet geht und fast überhaupt keine freie Stelle auf dem Körper lässt, denn nur vollständige Kleidung schützt etwas; und wenn ich auf meinem Lager mich herumwälzte, so habe ich lieber mein Pyjama und Socken an und schwitze wie ein Kanibal, aber die Fliegen sind gierig auf mich. Auch das Tragen einer Bauchbinde ist nicht so ohne. Der Bauch ist hier sehr empfindlich und reagiert sofort auf Temperaturunterschiede. Aus diesem Grunde tragen ja die Orientalen grosse Bauchbinden, die wir nachahmen. Das alles hatte uns sofort nach unserer Ankunft unser Freund Ibrahim, der in der Küche ist und überall hilft, gesagt, aber folgen Juden; erst jetzt, wo fast alles krank ist, beginnen wir uns anzupassen. Einen Fall muss ich noch erwähnen. Eine unserer Bekanten war in einer fürchterlichen Situation, sie war in anderen Umständen und aus gesundheitlichen Gründen durfte sie das Kind nicht zur Welt bringen. Es hätte ihren Tod bedeutet. Auf dem Schiff mussten wir zusehen, wie diese junge Frau schrecklich verfiel. Nichts konnte sie essen und Diät auf der Frossoula? In Beyrouth haben wir durch das Entgegenkommen der Behörden erreicht, dass diese Frau in das Hospital kam und dort operiert wurde und dazu noch ganz umsonst. Die Frau kam nach einigen Tagen wieder zurück auf das Schiff, und heute ist sie wieder vollkommen gesund. Dieser Frau wurde, wie sämtliche Ärzte bezeugten, das Leben gerettet. Weiters machten sich sehr unangenehm bemerkbar die Skorpione, die sich gleich uns sehr im Lager wohl fühlten. Leider haben sie die unangenehme Eigenschaft, immer dort aufzutreten, wo man sie am wenigsten erwartet und braucht. Also unter der Decke, auf der man schläft und so weiter. Als auch einige Bisse festgestellt wurden, und Skorpionstiche sind immer gefährlich, hat sich die Lagerleitung endlich entschlossen,

einen Teil der bisher versperrt gehaltenen Baracken zu öffnen, sodass alle, die bisher im Freien kampierten, jetzt in geschlossenen Räumen Unterkunft fanden. Sehr erfreut waren wir, als man uns auch die Erlaubnis zum Baden gab. Es ist bestimmt auch sehr schön, doch leider ist der Raum, den wir benutzen dürfen, nur klein. Aber auch hier hat es sich gebessert, denn zwei Stunden halten doch nicht alle im Wasser aus (solange dürfen wir nämlich baden), und durch das Kommen und Gehen der Leute ist eben die Frequenz nicht zu gross. Auf jeden Fall sind wir alle sehr froh darüber. Wie gesagt, wäre das Leben in der Quarantäne sehr schön. Was uns aber das Leben vermiest, ist eben die Unsicherheit unseres Schicksals. Als wir zum zweiten Mal in die Quarantäne kamen, da hofften wir, nur knapp vor dem Ziel der Reise zu stehen. Es kamen auch eines Tages Herren aus Erez mit Legitimationen und Briefen unserer dortigen Freunde. Über deren Veranlassung haben wir hier eine Kollekte gemacht und einen Betrag in Erez zur Verfügung gestellt. Dieses, gemeinsam mit den Beträgen die für uns in Erez gesammelt wurden, soll dazu verwendet werden, um uns auf irgend eine Art und Weise die Einreise zu beschaffen. Es hat sich, wie wir aus den Briefen ersahen, ein Comitee in Erez gebildet, um alle nötigen Schritte in unserer Sache zu unternehmen. Die Stimmen, die aus Erez kamen, waren auch durchwegs sehr zuversichtlich und laut ihren Informationen hatten wir in ca. 10 Tagen alles hinter uns haben sollen. Aber leider klappt auch hier nicht alles, und heute droht wieder das Gespenst „Frossoula“. Hoffentlich werden unsere Leute in Erez uns nicht im Stich lassen. Heute ist die Lage so, dass man inoffiziell herumerzählt, dass wir in drei Tagen die Quarantäne verlassen müssen, Antwort aus Erez ist noch nicht da. Also, Gewitterwolken brauen sich wieder über uns zusammen und wir wissen nicht, was sein wird. 6.VIII.1939. Heute ist Sonntag. An unserer Lage hat sich nichts verändert, wir sind noch immer in Beyrouth und werden, wenn nichts dazwischen kommt, hier bleiben und die Erledigung unserer Angelegenheit abwarten. Das Angenehme in Beyrouth ist, dass wir viel Post von unseren Lieben aus der C.S.R. bekamen, und wir sind darüber glücklich, wenigstens Kontakt mit unseren Lieben zu haben, und ersehen daraus, dass sich vorläufig die Situation zu Hause nicht geändert hat. Heute erzählt man sich im Lager, dass wir, d.h. unser Transport, Gegenstand einer englischen Unterhausdebatte waren. Alles ist wieder einmal zuversichtlich, hoffentlich wird uns nicht wieder das Schicksal irgendwie schlecht mitspielen. 9.VIII. Das mit der Interpellation hat sich auch als richtig erwiesen. Col. Wedgewood hat für uns interveniert. Leider, so scheint es heute, ohne Erfolg. Das Ganze geschah auf Veranlassung von Zdenko Belskys Vater und den Verwandten von Grete Alter. Auch sonst scheint man überall von uns zu wissen. Auch der Haboker schreibt lange Artikel, und vielleicht geschieht noch das ungläubliche, und wir kommen noch mit Zertifikaten nach Erez, aber das sind leider nur Wunschträume. Montag abends erhielten wir die Nachricht, dass wir Donnerstag, den 10. August, nach Erez fahren. Es waren und sind momentan auch noch Herren aus Erez da, die dort alles für uns vorbereitet hatten und die uns diesen Abfahrtstermin nannten. Wir haben uns sehr gefreut, und hoffentlich wird es bald klappen. Leider geht es nicht so rasch und heute wissen wir, dass es morgen noch nicht sein wird. Ich weiss nicht, wo die Sachen hängen, aber ich glaube, dass die Frossoula nicht so leicht reisefertig gemacht werden kann, oder aber macht Kapitän Varradas Schwierigkeiten. Man erzählt, er verlangt Geld, hoffentlich gibt man ihm keines. Also, morgen fahren wir bestimmt nicht, erst angeblich Montag. Ich bin nicht einmal enttäuscht, denn es kommt einem fast unwahrscheinlich vor, dass unsere Reise ein Ende haben soll. Also, werden wir noch ein paar Tage warten. Wie ich bereits erwähnt habe, leiden wir sehr unter den Fliegenstichen. Jetzt sind noch

Moskitos dazugekommen. Der ganze Körper ist zerstoichen und die aufgekratzten Stiche eitern sofort und wollen, scheinbar ist das Klima daran Schuld, nicht heilen. Leider kann man dieser Moskitos wegen nicht gut schlafen. Ich ziehe mich, wie schon erwähnt, richtig zum Schlafengehen an. Pyjama, Socken, Handschuhe und über den Kopf ein Leibl, nur so kann man sich etwas gegen die Stiche schützen. Aber die Ludern sind so gerissen, dass sie immer noch einen Weg finden, um einen im Schlafen zu belästigen. - Was waren wir: Arbeiter, Beamte, Kaufleute, Intellektuelle, Teile eines arbeitsamen Volkes in einem arbeitsamen Staate. Und als dieses Staatswesen durch die Habgier und Expansionssucht des Faschismus verschlungen wurde, da waren wir es, die als erste den Tribut den Siegern zu leisten hatten. Viele unserer Freunde wanderten in die Kerker des Terrors, und die, die noch das Glück hatten, sich in Freiheit zu bewegen, sahen, wie all das, was durch viele Generationen mit Mühe, Fleiss und Ausdauer aufgebaut war, über Nacht zusammenbrach. Wäre es ein Wunder gewesen, wenn wir in einer solchen Situation den Kopf und den Glauben an eine menschliche Gerechtigkeit und eine vielleicht bessere Zukunft verloren hätten? Nein, nur allzunatürlich wäre dies gewesen. Und warum sind wir damals nicht untergegangen, weil wir nicht untergehen wollten und weil in uns allen der feste Glaube wurzelte, dass wir den Schicksalskampf bestehen und aus diesem als geläuterte Menschen hervorgehen werden. Viele, viele Wochen lang sind wir auf unserer Reise und ein Ende ist nicht abzusehen. Im Gegenteil, alles was darauf schliessen liess, dass sich unsere Irrfahrt einem Abschluss nähert, erwies sich als Trugschluss. Alles Betrug rings um uns, und wir, die wir doch schon soviel mitgemacht hatten, waren auch diesmal wieder die Opfer. Aber auch in diesen Situationen, wo vielleicht mancher jede Hoffnung auf eine Rettung und vor allem den Glauben an die Menschheit verlieren konnte, lassen wir nicht unseren Kopf hängen. Gerade hier zeigte es sich, dass wir mehr Widerstandskraft aufzubringen im Stande waren, als man je vorher annehmen konnte. Wir haben uns nicht unterkriegen lassen und Gott hat uns geholfen. Wir sind nicht als klägliche Opfer von Seeräubern und Banditen untergegangen. Und jetzt, nach 3 1/2 Monaten, stehen wir vor dem Abschluss unserer Reise. Viel haben wir erlebt, viel mitgemacht und doch hat sich in uns, in unserem Denken nichts geändert. Als Eintrittsheischende stehen wir vor den Pforten unserer neuen Heimat. Wohl als mittellose, und doch nicht mit leeren Händen, bringen wir doch unseren eisernen Willen und auch die Kraft mit, dieses Land aufzubauen. Und wir werden, allen Gewalttaten zum Trotz, mit Hilfe Gottes an dem Aufbau unserer Heimat mitarbeiten. 15.VIII.39. Wir sind noch immer in der Quarantäne und aller Wahrscheinlichkeit nach wird sich unser Aufenthalt noch einige Tage hinziehen. Gelegentlich der letzten Verlautbarung sagte uns Robert Weil, dass wir vielleicht noch 14 Tage bleiben werden. Grund ist angeblich folgender: Ein Transport slowakischer Juden, die sich viele Monate lang in einem Segelschiff, welches mit Hilfsmotor ausgestattet war, auf offenem Meer befanden, durfte nicht Beyrouth anlaufen und fuhr deshalb, da sie sich in einer verzweifelten Lage befanden, direkt nach Haifa, wo man sie, unter Berücksichtigung der Lage, landen liess. Dadurch müssten wir etwas zurücktreten und ich glaube, dass dies auch dafür steht, denn wenn wir 300 Menschen auf diese Art das Leben zu retten mitgeholfen haben, so steht dies dafür, auch wenn wir noch paar Tage bleiben müssen, denn schliesslich schlecht geht es uns ja nicht, nur langweilig wird es und die Leute sind schon nörvig. Das äussert sich auch in den Stimmungen, die hier herrschen, und leider sind die Krachs, die täglich entstehen, eben in erster Linie auf die Beschäftigungslosigkeit der Leute zurückzuführen. Und dabei wird sich jeder denken, dass man doch eben nichts zu tun hat, und daher jeder die Möglichkeit hat, sich mit

irgend etwas zu beschäftigen, also etwas lernen oder arbeiten. Aber die wenigsten bringen die Energie auf, sich intensiv mit einer Sache zu beschäftigen. Es ist dies auch verständlich, denn diese Unbestimmtheit unserer Lage bedingt eben die ständige Nervosität, in der man eben nicht so stark ist, etwas zu lernen. Es gibt natürlich auch unter uns Leute, die etwas lernen und auch lehren, aber gross ist der Prozentsatz nicht. Auch ich kann mich zu keiner richtigen Arbeit aufrufen. Eigentlich eine Schande. Aber, obwohl ich kein richtiges Arbeitsprogramm habe, ist mir nie die Zeit zu lange geworden. Ei mach ich mit, ist unser Leidensruf. Heute erzählt man wieder, dass wir langsam zu einem Präjudisfall geworden sind. Angeblich wird unsertwegen in Paris verhandelt, und es liegt ein vom Hohen Kommissär befürworteter Antrag vor, uns eventuell hier anzusiedeln. Aber ich halte dies für Herumgerede. Hoffentlich wird all diesen Gerüchten durch unsere baldige Abreise Schluss gemacht. Gott sei Dank erhalte ich regelmässig Post von zu Hause. Ich hoffe nur, dass meine Briefe ankommen. 16.VIII. Gestern brachte man uns die „Palestine Post“, worin steht, dass wir laut arabischen Meldungen mit Zertifikaten in das Land kommen werden. Es kommt dies uns, obwohl es sich hier um eine Nachricht aus dem amtlichen englischen Organ handelt, ziemlich unwahrscheinlich vor. Schön wäre es schon, aber wie gesagt, etwas zu schön um wahr zu sein. Ich bemühe mich, mir keine Illusionen zu machen, aber so im Unterbewusstsein kokettieren wir doch alle mit dieser Einwanderungsmöglichkeit. 19.VIII. Obwohl wir einem Gerücht nach heute schon hätten auf der Weiterreise sein sollen, sind wir immer noch hier. Irgendwo muss also unsere Sache hängen, ich weiss nicht wo. Glaube auch, dass die Exekutive sich nicht ganz im Klaren ist. Aber wir haben uns seinerzeit unsere Exekutive gewählt und volles Zutrauen zu ihr erklärt. Ich habe meinerseits meine Meinung nicht geändert und fühle, dass Robert und die anderen Herren schon das Richtige tun werden. Heute erfuhren wir, dass in einem Prager Cafe Dr. Ourednicek [richtig: Aurednicek, J.M.] von der S.S. ermordet wurde. Er war der Sohn des Verteidigers von Hilsner in der bekannten Affaire. Er wurde wahrscheinlich deshalb und seiner exponierten Stellung in der jüdischen Frage wegen ermordet. Robert hat ihm heute bei Mincha [Nachmittagsgottesdienst, J.M.] einen Nachruf gehalten und dann wurde Kadisch gesagt. Übrigens habe ich vergessen mitzuteilen, dass auf der Frossoula und während des ganzen Transports täglich Gottesdienste stattfanden. Wir hatten eine kleine Thorarolle mit. Mann musste manchmal die 10 Leute erst zusammenrufen, aber das ergab keine Schwierigkeit. Ich selbst nahm des öfters daran teil und wurde auch am Shabatt manchmal aufgerufen. Ich selbst bin nicht orthodox, aber ein Jude, der immer gern in den Templ ging, und ausserdem tue ich alles meinem liebsten Mütterchen zu Liebe, die eine gute und fromme Jüdin ist. Der liebe Gott möge mir meine Lieben beschützen, damit ich wieder mit ihnen zusammenkommen möge. 22. VIII. Dr. Woldau soll in der Stadt zwei Segelboote kaufen (Geld liegt ja in Erez reserviert), und diese mit Hilfsmotoren ausgestatteten Boote sollen dann unseren Transport nach Haifa bringen. Natürlich waren die Meisten dagegen, aber ich habe es für durchaus möglich gehalten, dass diese Gewaltmenschen, denen ja jedes Mittel recht ist, ihr Ziel, also eine Fahrt wiederum ins Ungewisse, erreichen. Wir haben daher erklärt, dass wir in einem solchen Fall hier bleiben, selbst auf die Gefahr hin, viel später als sie nach Erez zu kommen. Wir waren so ca. 100, die dies von Haus aus erklärt hatten, aber es wären bestimmt viel mehr geworden. Gott sei Dank kam es jedoch nicht so weit. Die Vernunft hat wieder einmal die Oberhand behalten. In einer Verlautbarung wurde mitgeteilt, dass in unserer Sache ein Curier nach Erez geflogen ist, und dass man nunmehr eine definitive Antwort in den nächsten Tagen erwartet. Ausserdem hatte die Exekutive in

der Zwischenzeit an alle in Frage kommenden Stellen, vom Präsident Roosevelt bis zum Zionistenkongress, Telegramme gerichtet, und unter Berufung auf das Weissbuch Zertifikate als Flüchtlinge im Sinne des Gesetzes verlangt. Wie bereits erwähnt, haben die Vernünftigen die Oberhand behalten und man wartet also die Abreise so oder so hier ab. Heute abends gab es Kino. Die Quäker, die sich sehr um uns kümmern, kamen abends zu uns und haben uns einige Kulturfilme vorgeführt. Es war so komisch. Ich kam mir wie ein Busch neger vor, den man mit der Kultur bekannt macht. Die Filme waren dementsprechend lustig vorsintflutlich. Aber immerhin sehr nett von den Amerikanern, sich auch in dieser Hinsicht um uns zu kümmern. 24.VIII. Wir stehen jetzt ganz unter dem Eindruck der politischen Ereignisse. Es ist ja wieder einmal Hochspannung und sind wir alle sehr gespannt, wie das Ganze einmal enden wird. Der Abschluss des Paktes Russland-Deutschland steht im Mittelpunkt aller Debatten und jede Nachricht, die von draussen zu uns hereinkommt, wird gierig verschlungen. Wir haben sogar etwas Militär (Colonialtruppen) in unsere Quarantäne bekommen. Langsam werden „auch hier“ Massnahmen für alle Fälle getroffen. Der Hafen ist, soviel ich gehört habe, schon teilweise gesperrt. Die Nachrichten aus dem Protektorat sind leider ungünstig, tragen nicht dazu bei, unsere Stimmung zu heben. Dazu noch die Ungewissheit, was mit uns geschehen wird. Die Leute werden immer nervöser. Die Stimmung ist heute so, dass ein Teil, und ich weiss nicht ob wir viele sind, der Ansicht ist, abwarten, keine Kunststückerln aufführen und die Sache ausreifen lassen, selbst wenn es noch einige Wochen dauern soll, die zweite Hälfte, und in ihr sind alle Lärmelemente enthalten, nicht warten, abfahren, unter allen Umständen abfahren. 29.VIII. Inzwischen sind aber Gott sei Dank unsere Palästinenser gekommen und unsere Exekutive verhandelt heute schon den dritten Tag über alle Bedingungen, die mit unserer Abreise zusammenhängen. Soviel ich heute weiss, wird unsere Überfahrt nicht gerade ideal schön und leicht vonstatten gehen. Aber ich glaube, dass man eine Lösung finden wird, die halbwegs annehmbar sein wird. Es sind jetzt gerade jene Leute, die vor einigen Tagen unter allen Umständen abzureisen wunschten, die jetzt der Ansicht sind, hier zu bleiben und sich auf kein Abenteuer einzulassen. Sie begründen ihren Standpunkt mit der Gefahr, die grade jetzt, wo doch jeden Augenblick ein Krieg ausbrechen kann, besonders gross ist, und man überhaupt keine Sicherheit hat, ob uns die Schiffe, mit welchen wir dann von der Frossoula aus in Palästina einlaufen sollen, abholen werden. Ausserdem bestehe die Gefahr, dass man auf Minen auflaufen könnte. Gewiss, sage auch ich nur, dass unsere Überfahrt nach Erez ein Abenteuer sein wird. Hoffentlich ein Abenteuer ohne böse Folgen. Aber soviel ich zu sehen glaube, bleibt uns nichts anderes übrig, wenn wir überhaupt nach Erez kommen wollen. Wir sind leider auch hier für die palästinenser Juden nichts anderes als eine Ware, an der sie verdienen wollen. Wenn wir nicht jetzt zu einer Entscheidung kommen, so kann es uns passieren, dass man uns in Stich lässt, und dann Adieu Palästina, denn soviel ich weiss, sind ja alle Hafenanlagen des Mittelmeeres gesperrt, und eine Einfahrt in einen solchen auf illegale Weise dürfte sehr schwer sein. Wir sehen es ja hier täglich, dass nur gewisse Schiffe den Hafen anlaufen dürfen, alle anderen müssen auf offenem Meer bleiben. Aber ich will nicht vorgreifen. Heute abends dürften wir schon mehr wissen. Also ich gehöre langsam zu den letzten Mohikanern, die noch nicht „Papadaci“ gehabt haben. Es ist dies ein purer Zufall. 10.IX.39. Fast 14 Tage sind seit meiner letzten Eintragung verstrichen, zwei Wochen, die für uns zu den ereignisreichsten der ganzen Fahrt zählen. Ich werde mich wie bisher bemühen, alles der Reihe nach darzustellen. Am 29.VIII. abends rief uns die Exekutive zusammen und gab uns die Abreise für den 30. bekannt. Alles war natürlich gehobener

Stimmung, denn die Palästinenser hatten nach langen Verhandlungen ihre Bedingungen für uns in ziemlich günstiger Weise bekanntgegeben. Wir sollten also einem vorbestimmten Plan nach zunächst mal auf die Frossoula, mit dieser sodann auf das offene Meer, wo wir mit dem „Tiger Hill“ zusammentreffen sollten. Mit diesem Schiffe dann sollten wir direkt einen palästinensischen Hafen anlaufen. Von unseren Freunden wurde uns dieser Lösungsplan zur Annahme empfohlen, und überhaupt wurde gesagt, dass dies die letzte Möglichkeit für uns bedeutet, in das Land zu kommen. Auch wenn dieser Plan glatt durchgeführt werden würde, so lag doch klar auf der Hand, dass das ganze wiederum eine abenteuerliche Reise werden wird, aber wie gesagt, Auswahl hatten wir keine, der Krieg vor der Tür, und der Grossteil der Reisetilnehmer drängte auf eine Abreise. Wir haben noch einen vergnüglichen Abend in der Quarantäne verbracht, und am nächsten Tag wurde gepackt. Die Frossoula stand schon seit früh morgens unter Dampf und fasste Wasser und Kohle. In den Nachmittagsstunden erhielten wir nach langem hin und her die Bewilligung zur Einschiffung. Die Franzosen gaben uns diese Bewilligung nur sehr ungern. Man musste überall intervenieren, denn die Behörden standen jetzt auf dem Standpunkt, dass man uns von dem Schiff errettet hatte, und man nicht gut jetzt von ihnen verlangen konnte, dass sie uns die Bewilligung zur Einschiffung auf dieses Schiff geben. Wie gesagt, es war so gegen 6^h abends, als ich mit dem Boot zur Frossoula fuhr. Wir waren, obwohl wir von den Schwierigkeiten unseres Vorhabens überzeugt waren, gut gelaunt und herzlich waren die Abschiedsgrüsse, die wir den Soldaten und den Polizisten zuriefen und von diesen erwidert wurden. Unsere Stimmung aber schwand sofort, als wir das Deck der Frossoula betraten. Das Schiff befand sich mitten im „Kohlen“ und überall lagen Berge von Kohlen, sodass man nicht einmal den Fuss wohin setzen konnte. Dazu überall im ganzen Schiff fingerhoch Kohlenstaub, kurz und gut eine Ordnung der Frossoula würdig. Wir waren sofort schmutzig und schwarz wie die Neger, aber was konnte man tun, wir haben selbst die Überschiffung auf die Frossoula durchgesetzt, und wenn wir nicht den Anschluss mit dem „Tiger Hill“ verpassen wollten, so mussten wir ohne Rücksicht auf das Kohlen nehmen die Einschiffung vornehmen. Wir haben also unser Gepäck so gut es eben ging verstaut, und dann haben wir beim Einschiffen geholfen. Ich muss dies erwähnen, weil ich mir bei dieser Arbeit das Fieber geholt habe, dass mich dann auf eine Woche hinwarf. Die Leute waren alle sehr deprimiert, schliesslich hatten wir uns während des sechswöchigen Aufenthaltes in der Quarantäne wieder an Cultur gewöhnt und nun der Rückschlag, der an unsere ärgsten Zeiten erinnerte und das Schlimmste befürchten liess. Kaum war man nämlich am Schiff, so begann der Zweifel, wird die Tiger Hill kommen, werden wir nicht wieder aufsitzen u.s.w. Um 2^h nachts war die ganze Einschiffung beendet und die Frossoula lichtete den Anker. Ich hatte mich bisserl schlafengelegt, ich spürte schon, dass ich Fieber hatte, und als ich morgens das Deck betrat, so befanden wir uns mitten auf der Fahrt in hoher See. Man hatte sich so gut es ging etabliert und jedermann hoffte, dass die Tiger Hill uns bald von der Frossoula erlösen wird. Natürlich gab es viele Zweifler, die vom Gegenteil überzeugt waren, und die natürlich der Exekutive Vorwürfe machten. Dass es zum Grossteil gerade jene Leute waren, die am meisten nach einer Abreise aus Beyrouth geschrien hatten, brauche ich wohl nicht erst erwähnen. Der ganze Vormittag verging also mit dem Herumgerede, das Schiff kommt oder es kommt nicht. Für den Fall, falls die Tiger Hill nicht kommen sollte, so war unser Kapitän Varradas verpflichtet, 72^h zu warten, nach Ablauf dieser Frist hatte er uns nach Griechenland bringen müssen. Wir waren dieses Endzieles wegen einer anderen Meinung und waren bereit, unseren „Alten“ nach Ablauf der Frist, trotz Anwesenheit

eines französischen Polizeibeamten, den sich Varradas zu seinem Schutz mitgenommen hatte, zu zwingen, Haifa oder Tel-Aviv anzulaufen. Auch auf die Gefahr hin, dass dabei Blut fliessen könnte. Aber Gott sei Dank kam es nicht so weit. Zwischen 3^h und 4^h sollten wir die Tiger Hill treffen. Das Schiff selbst war uns kein Unbekannter. Wir hatten es eines Tages in Beyrouth gesehen, als es dort Wasser und Lebensmittel fasste. Ein Transportdampfer, flacher als die Frossoula, doch im Fassungsraum grösser als dieses Schiff, beherbergte bereits ca. 800 polnische Chaluzim [Pioniere, J.M.] , die nun gemeinsam mit uns ausgebootet werden sollten. Wir waren also zusammen ca. 1400 Leute gewesen. Mittags stieg natürlich die Spannung. Wir sassen oben auf dem Deck in einem der vielen Boote, die wir für das Ausbooten mit hatten, und blickten aus. So ca. um 3^h sahen wir eine dünne Rauchfahne, ist es das Schiff oder nicht? Die Spannung stieg, je näher wir zueinander kamen, und unendlicher Jubel erscholl, als wir endlich feststellen konnten, dass es sich um das bekannte Schiff handelte. Wenigstens diesmal kein Schwindel, so ging es mir und wahrscheinlich vielen anderen durch den Kopf. Langsam kamen wir uns näher, und dann war die Verbindung hergestellt. Zuerst sollten die Lebensmittel übersiedelt werden, dann Kranke und zum Schluss die Gesunden. Das schreibt sich leicht nieder, aber in Wirklichkeit war es fürchterlich schwer. Die Schiffe konnten naturgemäss nicht nebeneinander anlegen, dazu war viel zu hoher Wellengang. Es war also ständig eine Entfernung von 400 bis 500 m von einem zum anderen, und diese Entfernung wurde mittels Boote, die natürlich gerudert werden mussten, überbrückt. Wenn uns nicht die polnischen Chaluzim geholfen hätten, ich weiss nicht, ob wir es geschafft hätten. Die Überschiffung ging natürlich nicht glatt vor sich, zunächst kam ein Kriegsschiff und alles wurde abgeblasen. Ehe dasselbe am Horizont verschwunden war, war es Nacht und unter dem Schutze der Dunkelheit wurde übersiedelt. Die Leute zum Grossteil krank, sassen in den Booten, und wurden durch die polnischen Chaluzim zur Tiger Hill gerudert. Ich kam so um 1^h nachts daran. Ich war fürchterlich müde und hatte keine Augen und Ohren für das, was drüben auf dem Tiger Hill vorging. Ich sah nur viele junge Menschen und vor allem, dass unsere Übernahme organisiert war. Ich habe mich dann sofort schlafengelegt, irgendwo hin in einem der uns von der Frossoula schon so bekannten Gallerenschlafsälen, nur lag ich am Tiger Hill auf irgend einer Eisentraverse, aber mir war alles egal, ich wollte nur schlafen. Die Tiger Hill war grösser als die Frossoula, aber viel mehr verschlampt. Die Polen waren auf das Hinterdeck gezogen und hatten für uns das Vorderdeck geräumt. Wir lagen mehr oder weniger wie die Heringe, doch nahm man das gern hin, hiess es doch, dass wir im Laufe der Nacht unbedingt landen würden. Allerdings sagte man, dass die Landungsfrist kurz bemessen wäre, und dass wir Frossoulaner erst nach den Polen daran kommen würden. Es schien mir ganz unwahrscheinlich, wenn nicht ausgeschlossen, alle diese vielen Hunderte Menschen auf einmal in diesen paar Booten während vier Stunden zu landen. Aber ich war zu abgespant, um mir darüber den Kopf zu zerbrechen. Langsam wurde es Abend und unendlich lange dauerte es, bis es 10^h wurde. Da waren wir schon in der Nähe der Küste. Um 11^h ganz nahe beim Land, zum Greifen nahe. Die Anker wurden heruntergelassen und die ersten Chaluzim traten zur Ausbootung an. Doch soweit sollte es nicht kommen. Plötzlich sahen wir eine rote Rakete, dann noch eine und schliesslich sah man ein Boot mit Scheinwerfer. Man rief uns etwas zu. Der Kapitän gab den Befehl, so rasch als möglich den Anker zu lichten. Während der Anker hochging, wurden weitere Raketen in weisser und grüner Farbe abgefeuert, doch als das Schiff sich in Bewegung setzte, und keine Anstalten machte, stehen zu bleiben, begann ein

Maschinengewehr zu schießen. Serienweise gingen die Schüsse über unsere Köpfe. Unsere Mitreisenden waren so fest von der Landung überzeugt, dass sie fast alle annahmen, dass es sich hier um irgend ein Theater handelt, dass mit dem Landungsmanöver zusammenhängt, nur so ist es auch erklärlich, dass während der Schüsse Lachen ertönte und dumme Bemerkungen fielen. Mir war das Ganze nicht koscher, und als mir gleich bei der ersten Rakete die Bemerkung „Polizei“ entschlüpfte, so wurde ich ausgelacht. Inzwischen entfernte sich das Schiff mit Volldampf vom Orte des Zusammentreffens mit dem obskuren Boote, und wir fuhren wieder einmal aufs offene Meer. Ich war so müde, dass mir alles einerlei erschien. Ich ging hinunter zu den Schlafstätten, und legte mich auf eine Pritsche schlafen. Mitten im Schlaf wurde ich vom Zentner Samy geweckt und er berichtete mir, dass zwei Menschen die Opfer der Beschiessung wären. Dr. Schneider aus Eger, Vater eines ganz kleinen Jungen (2 Jahre), und ein junger polnischer Chaluz [Zwi Binder, J.M.] . Ich konnte es kaum fassen. Also hatten wir doch Tote, Tote, die wie es sich nachher herausstellte, ganz unnötig gefallen waren. Oben auf dem Deck herrschte ein fürchterliches Durcheinander. Die polnischen Chaluzim waren fürchterlich deprimiert. Unsere Leute nicht weniger. Alle waren sich einig, dass man nun keine weiteren Opfer riskieren dürfe. Direkt nach Tel-Aviv, so war die Parole. Unser Kapitän, der wie fast alle Matrosen Jude war, telegrafierte mit den palästinensischen Stellen und Mittag hatten wir das Telegramm, dass wir Tel-Aviv anlaufen sollen, auch wenn dabei das Schiff draufgehe. Die Lage war so: Fahren wir mit unserer jüdischen Besatzung nach T.A. ein, so werden Kapitän und Mannschaft streng bestraft. Das wollte man natürlich vermeiden. Aus diesem Grund wollte man die Dunkelheit ausnutzen und erst bei Einbruch der Nacht im Hafen einlaufen. Der Kapitän und die gefährdeten Matrosen sollten ca. 4 km vor der Küste ausbooten und an Land rudern. (Ein Rendezvous mit der Frossoula, die eventuell unsere Mannschaft aufzunehmen hatte, fand nicht statt, da sich die Frossoula nicht mehr blicken liess.) Man fuhr also in Richtung Tel-Aviv, es übernahmen dies Leute, die im Leben noch nie ein Schiff gesteuert haben. Sie fuhren gerade den Lichtern nach und das war Tel-Aviv. Auf einmal gab es einen Ruck, man fuhr auf Sand auf, das Schiff wackelte bedenklich und es ging nicht mehr weiter. Auch da hatten wir Glück, denn der Kessel hätte explodieren können. Mir war gar nicht gut und ich fühlte mich sauelend. Nachmittag ging ich in die Ambulanz, und da ich dort einen freien Platz fand, blieb ich dort liegen. Sehr brav war Frau Song aus Brüx zu mir, die mir Tee brachte und sich meiner annahm. Alles weitere, die ersten Lichter, Ausbootung des Kapitäns und seiner Mannschaft, Einlaufen in den Hafen und das Auflaufen auf den Strand, die Landung der ersten Polen und alles, was sich dort weiter abspielte, weiss ich nur vom Erzählen der anderen. Ich hatte hohes Fieber und war glücklich, liegen zu können. Bei den Polen war die Sache so: Sie wollten illegal landen, um nicht Gefahr zu laufen, zurückgeschickt zu werden. (Dass inzwischen die Kriegserklärung Deutschlands erfolgte, wussten wir nicht.) Daher nutzten einige Hundert Chaluzim die Zeit bis zur Ankunft der Polizei aus und kamen ans Land, wo sie sofort verschwanden. Nach einer halben Stunde war jedoch die Polizei hier, und von einem weiteren Ausbooten war keine Rede. Ausgebootet wurde am 2. September 1939 in aller Früh. Es war Shabbat, der ganze Strand voller Menschen, die bis zu unserem Schiff schwammen und uns begeistert zujubelten. Der Anblick, der sich mir in der Früh bot, war hinreissend. Das war also die Stadt, das Ziel unserer Reise. Es ist schwer Ereignisse wiederzugeben, die eben so tiefen Eindruck hinterlassen. Es war ein Erlebnis. Ein erhebendes Erlebnis. Die Ausbootung durch jüdische Menschen, in jüdischen Booten, in dem neuen jüdischen Hafen. Hier wurden wir durch ein Comitte

gelobt. Trotz des hohen Fiebers hat es mir sehr gut geschmeckt. Und dann noch eine kurze ärztliche Untersuchung, bei der ich trotz des Fiebers für „transportreif“ erklärt wurde. Wir bestiegen also unseren Autobus (diese waren ganz kriegsfähig mit starken Netzen in den Fensterrahmen versehen) und in einem Triumpzug ging es durch Tel-Aviv nach Sarafand. Meine Freude war riesengross, als ich bei der Ausfahrt aus dem Hafen den ersten Bekannten sah, und zwar Leo Glaser aus Brück. Triumpzug ist das richtige Wort. Überall, wo unsere Kolonne vorbeifuhr (wir fuhren durch die Dizengoff-Allenby-Aliah), wurden wir begeistert akklamiert. Fahnen wurden geschwungen, Jubelrufe und Segenswünsche von allen Seiten ertönten, das Land nahm seine neuen Bürger auf. Vielen von uns kamen die Tränen und auch ich fühlte so etwas Erhabenes in mir. Wenn wir auch dann im Anhaltelager Sarafand stark enttäuscht wurden, so hatte dies doch keinen Einfluss auf die Erstlingseindrücke, und die werden mir immer und immer wieder vor Augen treten. Es folgten dann einige Tage der Haft in Sarafand. Es ist dies ein grosses Militärlager der englischen Armee und dort wurden wir interniert. Stacheldraht umgab unser im Sand befindliches Zeltlager und hier blieben wir unter strenger Bewachung bei schlechter Verpflegung und nicht immer bester Behandlung durch unsere „Gastgeber“ bis zum 10. September. Inzwischen hatte ich doch dort mein Fieber verloren und begann mich wieder zu erholen. Die Verpflegung war schwach, sogar mehr als schwach. Endlich schlug die Stunde der Befreiung, und nach langen Registrierungen, Impfungen u.s.w. kam der Augenblick, wo ich mit meinen sieben Sachen im Autobus Platz nahm, und wir wieder zurück nach Tel-Aviv in das Beth Olim fuhren, diesmal nicht mehr als Gefangene, sondern als freie Menschen in Erez Israel. Diese kurze Autobusfahrt war bestimmt die schönste Autofahrt meines Lebens. Gross war meine Freude, als ich ganz unerwarteterweise vom Robert Kohn (Brück) beim Autobus abgeholt wurde und sofort aus dem sehr primitiven Beth Olim in die Wohnung vom Dr. Ernst Tausig gebracht wurde, gemeinsam mit Nelle und Erzi Bandler. Eine angenehme Dusche, frische Wäsche und ich war wieder ein Mensch. Und damit endet meine Reisebeschreibung. 4 Monate und 11 Tage waren wir 625 Menschen, die das Schicksal willkürlich zusammengewürfelt hat, auf einer abenteuerlichen Fahrt, die jedem „Reiseroman“ alle Ehre gemacht hätte. 4 1/2 Monate waren wir ein Ball, der durch das Schicksal hin und her geschleudert wurde, und jetzt sind wir hier, und mit Gottes Hilfe, die uns nie verlassen hat, werden wir hier eine neue Heimat finden.

Schalom

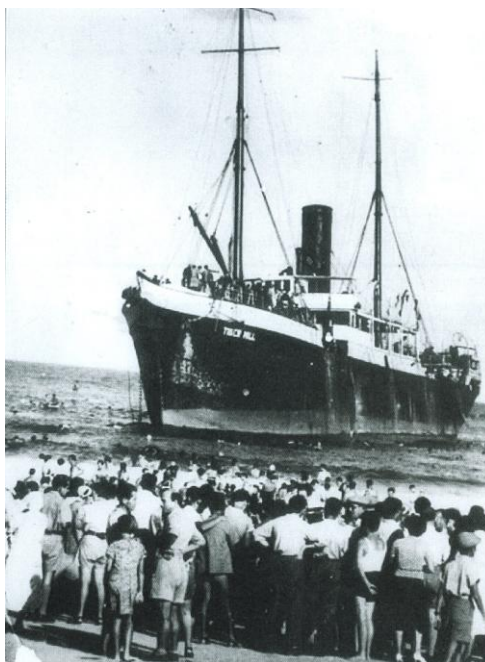
Peppo Mühlstein



Denkmal für das Flüchtlings Schiff Tiger Hill, Tel Aviv



Ausbootung der Flüchtlinge in Tel Aviv



Das gestrandete Flüchtlings Schiff Tiger Hill in Tel Aviv

Nachwort

Mein Onkel Josef Viktor (Peppo) Mühlstein kommt am 21. Mai 1903 im nordböhmischen Brůx (Most) als das älteste Kind des 26 Jahre alten Kaufmanns Ernst Mühlstein und seiner 25-jährigen Ehefrau Kamilla (geborene Heisler) zur Welt. Ihm folgen drei Geschwister nach: Anna (16. Mai 1905), mein Vater Robert (16. März 1906) und Hans (17. Mai 1911). Die deutschsprachige jüdische Familie (lediglich die Mutter, die aus der böhmischen Kleinstadt Chrast stammte, spricht auch Tschechisch) gehört der recht großen, mehrheitlich liberal ausgerichteten jüdischen Gemeinde in der prosperierenden Bergbaustadt an. Man geht regelmäßig in den „Tempel“, feiert die jüdischen Feiertage und die Kinder besuchen den jüdischen Religionsunterricht, ist aber gleichzeitig in die nichtjüdische Gesellschaft integriert.

Nach dem Abschluss der Schulausbildung (Handelsschule?) wird Peppo als Handelsvertreter (u.a. für einen Mineralölunternehmen) tätig und bleibt als überzeugter Junggeselle ledig. In Folge des Münchner Abkommens vom 30. September 1938, das die demokratische Tschechoslowakei zur Abtretung der Sudetengebiete an das Nazi-Deutschland zwingt, flieht die Familie Mühlstein am 1. Oktober 1938 nach Prag. Die späten Bemühungen um Auswanderung – ein mit Freunden verfolgter Plan sieht die Gründung einer landwirtschaftlichen Siedlung in Venezuela vor – scheitern mit dem Nazi-Einmarsch in die restliche Tschechoslowakei am 15. März 1939 sowie der folgenden Errichtung des Protektorats Böhmen und Mähren.

Peppo entscheidet sich kurzentschlossen für eine mit der Billigung der Nazibehörden organisierte „illegale“ Auswanderung nach Palästina, die er in seinem Tagebuch anschaulich schildert. Der Rest der Familie wagt das Abenteuer nicht und kann auch nicht die hohe Auswanderungsgebühr aufbringen. Peppos Eltern und seine Geschwister mit ihren Familien werden 1941 bzw. 1942 nach Theresienstadt deportiert. Die Schwester Anna mit ihrem Sohn Jiří und Ehemann Viktor sowie der jüngste Bruder Hanus werden 1944 in Auschwitz ermordet. Peppos Bruder Robert gelingt im Januar 1945 die Flucht vom Todesmarsch, mit dem das Auschwitz-Außenlager Gleiwitz geräumt wurde. Peppos Eltern, deren Karteikarten Robert und Hans bei einem abenteuerlichen Einbruch in die Registratur der „Überalterten“ gestohlen haben und die so vor dem Weitertransport nach Auschwitz gerettet wurden, werden am 8. Mai 1945 von der Roten Armee in Theresienstadt befreit.

Peppo kann während des Krieges in Palästina nicht Fuß fassen. Als Hausierer hält er sich mit dem Verkauf von Zigaretten und Streichhölzern in den Kaffeehäusern in Tel Aviv gerade noch über Wasser. Im Juni 1946 kehrt er zurück in die Tschechoslowakei und zieht in das Haus seiner Eltern in Most mit ein, das die Familie zurück erhalten hat. In Most lebt er bis zu seinem Tod am 10. Januar 1978.

Das Tagebuch, ein schwarzes unliniertes Heft mit einer letzten, lose eingelegten Seite, fand meine Schwester in Peppos Hinterlassenschaft. Es ist mit Bleistift in einer nicht leicht leserlichen Handschrift verfasst, einer individuellen Mischung aus lateinischer und deutscher Schreibschrift. Es wurde von mir unverändert abgeschrieben, wobei ich nur einige offensichtliche Schreibfehler korrigiert und einige Erklärungen in eckige Klammer eingefügt habe.

Jan Mühlstein