

Ita Heinze-Greenberg

Zuflucht im Gelobten Land

Deutsch-jüdische
Künstler, Architekten und
Schriftsteller in Palästina/Israel



Ita Heinze-Greenberg
Zuflucht im Gelobten Land

Ita Heinze-Greenberg

Zuflucht im Gelobten Land

Deutsch-jüdische Künstler, Architekten
und Schriftsteller in Palästina/Israel



Veröffentlicht mit Unterstützung der
Herbert und Elsbeth Weichmann-Stiftung Hamburg.

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie;
detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über
www.dnb.de abrufbar.

Das Werk ist in allen seinen Teilen urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig.
Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen,
Mikroverfilmungen und die Einspeicherung in und Verarbeitung
durch elektronische Systeme.

wbg Theiss ist ein Imprint der wbg.

© 2023 by wbg (Wissenschaftliche Buchgesellschaft), Darmstadt
Die Herausgabe des Werkes wurde durch die Vereinsmitglieder
der wbg ermöglicht.

Satz: Arnold & Domnick, Leipzig

Umschlagabbildung: Immigranten bei der Ankunft in Erez Israel in
den 1930er-Jahren, Foto: Walter Zadek © Jewish Images

Umschlaggestaltung: Andreas Heilmann, Hamburg

Gedruckt auf säurefreiem und alterungsbeständigem Papier
Printed in Europe

Besuchen Sie uns im Internet: www.wbg-wissenverbindet.de

ISBN 978-3-8062-4566-0

Elektronisch sind folgende Ausgaben erhältlich:

eBook (PDF): ISBN 978-3-8062-4590-5

eBook (epub): ISBN 978-3-8062-4591-2

Inhalt

Vorwort	7
Prolog: Emigrationsschiffe	15
Von Berlin nach Tel Aviv: Ankunft, Eingewöhnung und Beheimatung	29
»Exil« und »Heimat« im zionistischen Kontext	29
Das neue Vaterland der »Jeckes«: Palästina 1933	41
Berufsumschichtung: Hühnerzüchter mit Dokortitel	54
Transfer aus Nazi-Deutschland: Hausrat, Baumaterialien und Fertighäuser	67
Europa in Asien: Translozierte westliche Lebenswelten	80
Das Handgepäck der jungen Architekten	80
Die neue Frau: Hauswirtschaft und Nationenbildung	96
Kibbuz und Bauhaus: Labore sozialer Utopien	108
Die »Weiße Stadt« von Tel Aviv: Hotspot der Moderne	125
Jerusalem: Vermächtnis in Stein und Wort	137
Die Kunstgewerbeschule »Bezalel«	137
Erich Mendelsohns Windmühle: Ost-West-Dialoge	149
Rehavia: Das Viertel der Dichter und Denker	163
Martin Bubers »Verdeutschung« der Heiligen Schrift	177

Sprache und Identität:

Das Dilemma der Schriftsteller 190
Vom Widerstand der hebräischen Wörter 190
Deutschsprachige Literaturen als Räume geistigen Überlebens 203
Die Zweigs und ihr heterogenes Verhältnis zum
Jüdischen Nationalheim 216
Die Sprache der Bilder: Helmar Lerskis Verwandlungen
durch Licht 233

»Exil« und »Heimat« nach dem 8. Mai 1945 247
Vom Weiterwandern und Dableiben..... 247
Der Blick auf Deutschland 253
Rückkehr aus dem Exil 262

Epilog: Reparationsschiffe 273

Anmerkungen 283

Ausgewählte Bibliografie 299

Personenverzeichnis 319

Abbildungsnachweis 333

Vorwort

Der Verleger Martin Feuchtwanger eröffnete eine Suppenküche in Tel Aviv. Der Bauhüsler Max Bronstein nannte sich zum Zeichen des Neuanfangs Mordechai Ardon und etablierte den berühmten Vorkurs an der Jerusalemer Kunstschule Bezalel. Die Autorin Gabriele Tergit untersuchte ihr neues soziales Umfeld mit messerscharfem Berliner Sezierbesteck. Erich Mendelsohn, Stararchitekt der Spreemetropole, plädierte in Palästina für einen Ost-West-Dialog und mietete sich in einer alten arabischen Windmühle ein. Der Schriftsteller Arnold Zweig fühlte sich im Gelobten Land wie ein großer Fisch in flachem Wasser. Die Künstlerin Lea Grundig überlebte als illegale Immigrantin den Untergang des versenkten Flüchtlingsschiffs »Patria« und verbrachte danach ein Jahr in einem Internierungscamp bei Haifa.

Auch wenn es allgemeine Parameter für die deutsch-jüdische Emigration gibt – Einwanderungszahlen, Wirtschaftsstatistiken, politische Rahmenbedingungen –, setzt sich das Exil aus Einzelbiografien zusammen. Es ist weder angemessen noch sinnvoll, die aus Nazi-Deutschland Geflohenen als eine homogene Gruppe zu betrachten. Eine Annäherung an die Thematik kann nur über die Einbeziehung von persönlichen Schicksalen geschehen. Palästina/Israel, als das Land der Väter begriffen, kam zweifellos eine Sonderstellung unter den möglichen Zufluchtsorten zu. Und doch bedeutete es für die Mehrheit der zwischen 1933 und 1941 aus Deutschland einwandernden 60 000 Juden eine »Heimkehr ins Unbekannte«. Auf die mannigfaltigen Notstände und Unwägbarkeiten reagierte jeder anders.

In Palästina/Israel wurden diese Immigranten mit leicht spöttischem Unterton »Jeckes« genannt. Das stand für übertriebene Gründlichkeit, preußische Korrektheit, ausgeprägte Pünktlichkeit und eine gewisse zur Schau getragene Borniertheit gegenüber lokalen Gepflogenheiten. Die deutschen Juden galten als Paradebeispiele assimilierten Judentums, die sich in ihrem Geburtsland Deutschland »zu Hause« gefühlt und sich oft »deutscher als die Deutschen« verhalten hatten. Ihre Eingliederung in das neue Umfeld wurde als schwierig angesehen. Für manche unter ih-

nen blieb das orientalische Land in der Tat ein lebenslanges Exil, einige wenige kehrten nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges wieder nach Deutschland zurück. Für viele Immigranten wurde Israel dennoch zur (zweiten) Heimat. Ihr Beitrag zur israelischen Kultur und Wissenschaft sollte sich als ebenso unverkennbar wie bedeutsam erweisen.

Das vorliegende Buch konzentriert sich auf ein spezifisches Berufs- und Gesellschaftssegment der deutsch-jüdischen Einwanderung nach Palästina: auf die Künstler, Architekten und Schriftsteller. In ihrem kreativen Handeln nahmen sie – aktiv oder kontemplativ – Bezug auf ihre Umgebung. Wie unter einem Brennglas offenbaren sich hier besonders eindringlich unterschiedliche, mitunter auch ambivalente Positionen zwischen Heimat und Exil, zwischen Resonanz und Distanz. Allein die nähere Betrachtung von Schriftstellern und Architekten verdeutlicht zwei sehr gegensätzliche Erfahrungen, die im Judentum eine lange Tradition haben und sich symbolhaft in Buch (Bibel) und Haus (Tempel) manifestieren. Die Realität in Palästina sollte sich für die Schriftsteller, die in ihrer Erstsprache Deutsch beheimatet waren, als desolat erweisen. Mit Hebräisch als Imperativ sahen sie sich ins Abseits gedrängt, ohne Stimme an einem fremden Ort. Architekten dagegen, deren Auftrag von Berufs wegen in der Schaffung neuer Lebenswelten liegt, wurden getragen vom Schwung des Aufbaus und dem steigenden Bedarf an mehr Wohnraum als Folge der Einwanderungswelle aus Deutschland und Mitteleuropa. Die nach Palästina immigrierten Künstler als dritte Gruppe profitierten von der Neueröffnung der Jerusalemer Kunstakademie im Jahr 1935 und der Etablierung erster Museen, allen voran das 1932 gegründete Tel Aviver Kunstmuseum, das die Einrichtung zahlreicher Galerien nach sich zog. Viele Künstler fanden darüber hinaus ein Zubrot in der Gebrauchsgrafik, die sich aufgrund neu entstehender Industrie- und Handelsunternehmen entwickelte. Ähnlich stellte sich die Situation für Fotografen und Filmemacher dar, denen sich ein Tätigkeitsbereich in der Dokumentation des Aufbaus sowie in der zionistischen Propagandaarbeit bot.

Generalisierend lässt sich sagen, dass die Schriftsteller und alle Sparten, die ihre Existenz auf Sprache aufbauten, in Palästina mit inkomparablen Schwierigkeiten zu kämpfen hatten. Vaterland und Mutterspra-

che klappten ohne Aussicht auf Versöhnung auseinander. Das bedeutete nicht etwa, dass die Literaten nach ihrer Flucht aus Deutschland untätig blieben. Im Gegenteil, einige hervorragende Werke – denkt man nur an Arnold Zweigs *Erziehung vor Verdun* und *Das Beil von Wandsbek* oder Else Lasker-Schülers Gedichtband *Mein Blaues Klavier* und ihr Schauspiel *Ich und Ich* – entstanden gerade in der sprachlichen Isolation. Das Schreiben bedeutete für sie Medium des Überlebens und der Selbstbehauptung. Letztlich rettete die verbannte Literatur die deutsche Sprachkultur vor dem Versinken im nationalsozialistischen Morast. Das Weh der Schriftsteller, ihre Abgeschnittenheit und damit oft einhergehend ihre finanzielle Notlage, von der sie in zahllosen Briefen, Tagebucheinträgen und autobiografischen Beiträgen Zeugnis ablegten, ist der Fundus der Geschichtsforscher, der Einblick in den Seelenhaushalt der Emigration gewährt. Die Nachlässe der Autoren, die heute in verschiedenen israelischen und deutschen Archiven aufbewahrt werden, sind wahre Augenöffner. Hier findet sich in Breite und Tiefe ausgedrückt, was bei den Künstlern und Architekten – von einigen Ausnahmen wie Lea Grundig und Erich Mendelsohn abgesehen – meist unausgesprochen, respektive ungeschrieben blieb und nur schwer aus ihrem jeweiligen Werk erschlossen werden kann.

Das Archivwesen, das die Erkenntnis der Bedeutung amtlicher wie persönlicher Dokumente für zukünftige Generationen voraussetzt, ist in Palästina/Israel maßgeblich von deutschen Juden aufgebaut worden. Die erste Adresse für jeden Forscher, der sich mit der Geschichte des Zionismus und der Genese des jüdischen Staates in all seinen Facetten beschäftigt, ist zweifellos das Zionistische Zentralarchiv in Jerusalem. Es ist sozusagen das Gedächtnis Israels und beherbergt neben wichtigen politisch relevanten Beständen, zu denen zahllose Unterlagen zur Einwanderung zählen, inzwischen auch 1500 private Nachlässe. Seine Anfänge führen nach Berlin ins Jahr 1919 und zu einem Mann namens Georg Herlitz. Er ordnete die Bestände des zunächst in der Sächsischen Straße 8, später in der Meineckestraße 10 ansässigen Hausarchivs der Zionistischen Organisation, das den gesamten Schriftbestand des Zionistischen Zentralbüros und weiterer jüdischer Vereinigungen, eine Fotothek, eine Zeitschriftensammlung sowie eine Bibliothek umfass-

te. Der aus Oppeln gebürtige Herlitz hatte eine fundierte akademische Ausbildung in Geschichte, Philosophie und semitischen Sprachen an den Universitäten in Halle und Berlin genossen. Parallel hatte er Vorlesungen und Seminare an der Berliner Hochschule für die Wissenschaft des Judentums besucht, wodurch er sich für die ihm anvertraute Aufgabe im Besonderen profilierte. Sehr früh erkannte Herlitz die Gefahr der politischen Lage in Deutschland und lagerte bereits Ende 1932 eine Auswahl bedeutsamer Unterlagen im Partnerbüro des Zionistischen Zentralbüros in London aus, um sie vor potenzieller Zerstörung zu schützen. Für die Verbringung des großen Rests einige Monate später nach Palästina, so kolportiert Thomas Sparr in seinem kurzweilig geschriebenen Buch *Grunewald im Orient*, folgte Herlitz dem Ratschlag seiner Frau. Sie vermutete – zu Recht, wie sich herausstellen sollte –, dass die Preußen auch nach der Machtübernahme Hitlers noch die korrekten Beamten sein würden, die sie seit eh und je waren, und dass es deshalb nicht nötig sei, die Archivbestände aus Deutschland herauszuschmuggeln. Der ganz normale Transportweg für Stückgut, so ihre Einschätzung, sei vorzuziehen und wesentlich sicherer. Und in der Tat: Der involvierte deutsche Polizeihauptmann verbürgte sich persönlich für die ordnungsgemäße Verschickung der archivarisichen Dokumente. In der Folge erschien vom 15. September 1933 an pünktlich jeden Morgen vor dem Haus in der Meineckestraße ein Lastwagen, der jeweils zehn bepackte gegen zehn leere Transportkisten austauschte. Im Lauf von drei Wochen wurden auf diese Weise 154 Kisten abtransportiert, bis die Räumlichkeiten des Archivs der Zionistischen Organisation komplett leergeräumt waren. In Jerusalem konnte bereits im Herbst 1934 mit der Berliner Dokumentensammlung gearbeitet werden. Sie bildete den Grundstock der Central Zionist Archives, denen Georg Herlitz bis 1955 als ihr Direktor vorstand und den Stempel preussischer Ordnung aufdrückte.

Während die Nachlässe von Künstlern und Architekten – sofern sie nicht wieder aus Israel auswanderten – in der Regel im Land blieben und entweder im Zionistischen Zentralarchiv oder in einer der zahlreichen anderen israelischen Sammlungseinrichtungen an Universitäten oder Museen aufbewahrt werden, so ist das Erbe vieler aus Deutschland

geflohener Literaten, die als israelische Schriftsteller deutscher Zunge tätig blieben, heute zum größten Teil in den bekannten Exilarchiven in Frankfurt, Marbach, Berlin oder Leipzig zu finden. Aber auch an unerwarteten Orten wie Paderborn, wo der Nachlass Jenny Alonis liegt, kann der Historiker auf ungeahnten Materialreichtum stoßen. In den meisten Fällen gingen für die Übergabe der Vor- oder Nachlässe an deutsche Institutionen das Interesse der Emigranten selbst, das eigene Werk in den entsprechenden Sprachraum zu stellen und ihm damit Wahrnehmung und Wirkung zu ermöglichen, mit den Bemühungen einzelner engagierter Archivare und Bibliothekare Hand in Hand. Deren Vorstöße erhielten erst nach 1968 eine langsam zunehmende Unterstützung. Bis dahin wurde der Beschäftigung mit den Werken der Exilanten – parallel zur Aufarbeitung der Nazi-Täterschaft – eher mit Skepsis beziehungsweise mit Indifferenz begegnet. An den Universitäten der Bundesrepublik Deutschland hatte in den 1950er- und 1960er-Jahren zunächst die Aufarbeitung des bürgerlichen, kirchlichen und militärischen Widerstands gegen das NS-Regime Vorrang. In der Deutschen Demokratischen Republik standen Forschungen zu den kommunistischen Opfern im Vordergrund.

Exilforschung sollte sich erst langsam etablieren. Eine wichtige Rolle spielten hier die Exilierten selbst; verwiesen sei nur auf den 1920 in Krefeld geborenen Ernst Loewy. Ohne Schulabschluss aber mit einer landwirtschaftlichen Grundausbildung erreichte er als 16-Jähriger Haifa. Dem zunächst anvisierten Leben in einem Kibbuz kehrte er nach kurzer Zeit den Rücken, um in Tel Aviv eine Ausbildung als Buchhändler zu absolvieren. 1956 ging er mit seiner Familie nach Deutschland zurück und ließ sich in Frankfurt nieder. Er legte bei Theodor W. Adorno erfolgreich das Begabtenabitur mit Hauptfach Germanistik ab und übernahm die Leitung der Judaica-Abteilung der Frankfurter Stadt- und Universitätsbibliothek. Parallel arbeitete er publizistisch. 1966 gab er *Literatur unterm Hakenkreuz. Das Dritte Reich und seine Dichtung* heraus. Es handelte sich dabei um die erste breit angelegte und wissenschaftlich analysierte Sammlung exemplarischer Texte der NS-Zeit. 1979 publizierte er mit *Exil. Literarische und politische Texte aus dem deutschen Exil 1933 – 1945* das Gegenstück. Als Standardwerk der deut-

schen Exilliteratur legte es die Grundlage für deren Erforschung. So erstaunt es nicht, Ernst Loewy 1984 unter den Gründern der Gesellschaft für Exilforschung zu finden, dessen Vorsitz, später Ehrenvorsitz, er bis zu seinem Tod innehatte. Als Autor steuerte er essenzielle Beiträge zu ihren Jahrbüchern bei. Sein Engagement für die deutsche Exilliteratur, die sein Lebensthema war, hätte im damaligen Israel keinen Resonanzraum gefunden. In Deutschland leistete er einen überaus wertvollen Beitrag zur Aufarbeitung der NS-Zeit. Ernst Loewys Nachlass liegt im Exilarchiv der Deutschen Nationalbibliothek in Frankfurt a. M.

Mein Buch profitiert wie die vielen anderen, die gerade in der letzten Zeit zur Exilthematik und speziell auch zur Einwanderung nach Palästina publiziert wurden, maßgeblich von der Grundlagenarbeit Georg Herlitz' und Ernst Loewys. Das Zionistische Zentralarchiv in Jerusalem mit seinem schönen, stets angenehm temperierten Lesesaal war mir in den späten 1980er- und frühen 1990er-Jahren mehrfach über Wochen und Monate vertrauter Arbeitsplatz. Der eine oder andere ältere Mitarbeiter an der Rezeption oder in der Aufsicht freute sich über die Gelegenheit eines Plausches in Deutsch, das bei ihnen den zauberhaften Charme gewisser Antiquiertheit besaß, und ich nahm dankbar Tipps zu verborgenen Schätzen in den Archivbeständen entgegen. Meine Recherchen galten damals unterschiedlichen Themen, insbesondere aber Erich Mendelsohns Œuvre in Palästina, den frühen Jahren der Jerusalemer Kunstschule Bezalel, der Stadtentwicklung Tel Avivs, den israelischen Bauhäuslern und der Gründungsgeschichte des Technions, der Technischen Hochschule in Haifa. Hier war ich selbst einige Jahre am Aufbau einer Dokumentationsabteilung zum baulichen Erbe Israels beteiligt, bei dem mir die Bearbeitung der aus deutschsprachigen Gebieten eingewanderten Architekten oblag. Während meines 13-jährigen Aufenthaltes in Israel hatte ich das Glück, noch etliche ältere Jeckes zu treffen, unter ihnen Bauhaus-Schüler, ehemalige Mitarbeiter in Erich Mendelsohns Jerusalemer Büro oder Personen aus dem Umkreis Else Lasker-Schülers, und ihren Lebensgeschichten zuhören zu dürfen.

Die Ergebnisse meiner damaligen Recherchen flossen in zahlreiche Einzelstudien ein. In der vorliegenden Publikation sind sie nun erstmals zu einer Gesamtschau zusammengebunden, in der die politischen Ka-

tastrophen und Hoffnungen mit persönlichen Schicksalen und Leistungen verweben sind. Hinzugekommen sind für mich selbst die Schriftsteller, deren Nachlässe ich während der letzten beiden Jahre in den deutschen Archiven – insbesondere im Exilarchiv der Deutschen Nationalbibliothek in Frankfurt a. M., im Deutschen Literaturarchiv Marbach und im Jenny-Aloni-Archiv an der Universität Paderborn – durchsehen konnte. Wenngleich die Zahl der näher untersuchten Künstler, Architekten und Schriftsteller mehrere Dutzend Namen umfasst, handelt es sich hier doch nur um eine Auswahl. Zeitliche und räumliche Kriterien setzten den groben Rahmen. Der Fokus lag auf der durch den Machtantritt Hitlers ausgelösten Migration zwischen 1933 und 1941. So blieben beispielsweise der Philosoph und Autor Gerschom Scholem, der schon 1923 nach Palästina übersiedelte, und die Dichterin Mascha Kaléko, die erst 1960 ihren Wohnsitz nach Israel verlegte, weitestgehend außen vor. Im Vordergrund stand die Einwanderung aus Deutschland beziehungsweise aus den deutschsprachigen Gebieten, was weite Teile Österreich-Ungarns miteinschloss. Darüber hinaus sind Künstler und Architekten mit aufgenommen, die aus Osteuropa und dem russischen Reich, beziehungsweise der Sowjetunion stammend ihr Hauptwirkungsfeld in Deutschland hatten. *Zuflucht im Gelobten Land* setzt Schlaglichter auf einzelne Protagonisten und Sachverhalte, mitunter auf ganz individuelle Befindlichkeiten und Situationen, die mir aussagekräftig und aufschlussreich genug erschienen, um dem Leser eine Annäherung an den überaus komplexen Untersuchungsgegenstand zu ermöglichen. Die Autorin hat sich für den Modus des generischen Maskulinums entschieden, da das grammatische Geschlecht nicht sexualisiert, sondern alle Menschen bezeichnet – ob männlich, weiblich oder divers.

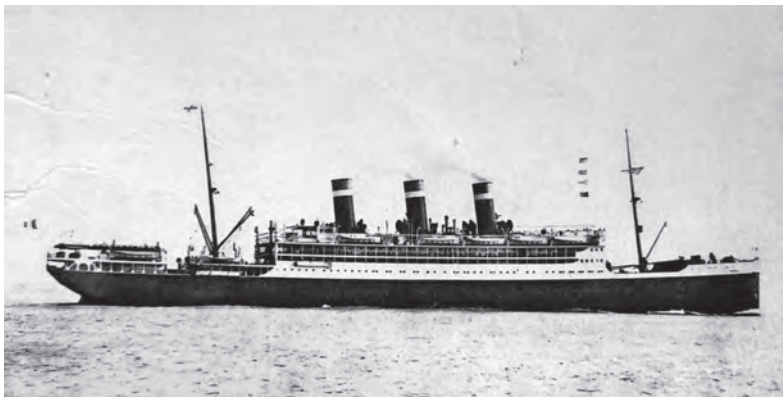
Die Danksagungen, die so wichtig sind, weil sie zeigen, dass ein Buch nicht ohne die Unterstützung vieler entstehen kann, müssen in Anbetracht meiner über vierzigjährigen Beschäftigung mit der Materie notwendigerweise kursorisch ausfallen. Viele meiner israelischen Gesprächspartner, die mir den Zugang zu der Thematik geöffnet haben, sind längst verstorben. Ausnahmslos kompetente Hilfestellung habe ich von den Leitern und Mitarbeitern der diversen Archive in Israel und

Deutschland erhalten, zuletzt von Katrin Kokot vom Deutschen Exilar-
archiv 1933–1945 an der Deutschen Nationalbibliothek in Frankfurt a. M.
Meine mehrwöchigen Archivrecherchen in Frankfurt, Marbach und
Paderborn wurden großzügig von der Herbert und Elsbeth Weich-
mann-Stiftung unterstützt. Angestoßen wurde das Publikationsprojekt
durch Jasmine Stern von der Wissenschaftlichen Buchgesellschaft, die
den Entstehungsprozess mit konstruktiver Kritik und hoher sachdien-
licher Kompetenz begleitet hat. Jonas Bogumil hat die redaktionelle Be-
treuung übernommen und sich kenntnisreich um die Klärung der Ab-
bildungsrechte gekümmert. Mein größter Dank geht an zwei Personen,
deren Zuspruch und Unterstützung essenziell war: Meine Freundin aus
Studienzeiten Veronika Darius, vormalige Leiterin des gta Verlags an
der ETH Zürich, hat Zeile für Zeile des vorliegenden Textes gelesen
und einem ersten Lektorat unterzogen; mein Lebensgefährte Helge
Pitz hat nicht nur die kritische Erstlektüre jedes fertiggestellten Kapitels
übernommen, sondern mich darüber hinaus in der langen intensiven
Schreibphase wunderbar bekocht.

Prolog: Emigrationsschiffe

Schiffe sind die klassischen Transportmittel von Auswanderern. Die Reise ins Exil geht meist übers Meer, da die Landrouten oft durch feindliche Territorien mit geschlossenen Grenzübergängen führen. Dies gilt insbesondere für die jüdischen Fluchtwege aus NS-Deutschland und dem nationalsozialistisch besetzten Europa. Die Schiffe, welche die Emigranten über den Seeweg nach Palästina brachten, sind im kollektiven Gedächtnis nicht als anonyme Fahrzeuge gespeichert, sondern fast immer mit ihren Namen: Hilda, Nicola, Toros, Breslau, Osiris, Socrates. Getauft wurden sie von ihren Eignern in Erinnerung und Referenz an Frauen, Städte, Tiere oder bekannte Persönlichkeiten. Manchmal wird mit der Benennung ein Wunsch, eine Hoffnung, ein Traumbild aufgerufen: Libertad, Kooperator, Vita, Atlantis; gelegentlich soll auch, häufig mit Rekurs auf die Mythologie, Stärke und Sicherheit signalisiert werden: Artemisia, Minerva, Tiger Hill. Mehr noch als für den Reeder hat der Name Bedeutung für Crew und Passagiere. Er verleiht dem Fahrzeug, dem sich der Reisende für eine gewisse Zeit anvertraut, eine individuelle Wesenheit, ein Proprium, das eine Identifizierung und ein Gefühl von Vertrautheit hervorruft. Das Schiff gewährt auf dem Wasser Boden unter den Füßen, ein Stück festen, wenngleich mitunter schwankenden Untergrund, der trägt und auf dem man aufrecht stehen und sich nach Menschenart bewegen kann. Für den Zeitraum der Reise wird es zu einem Zuhause, dem man sich zugehörig fühlt und das alle Personen an Bord zu einer Schicksalsgemeinschaft zusammenschweißt. Eine der Mittelmeerliner, die in den Dreißigerjahren Emigranten nach Palästina brachten, war die Patria. Ihr Name trägt dem Grundgefühl der Zuflucht Rechnung. Lateinisch für Vaterland ist er eine Art Meta-Bezeichnung und besitzt allegorische Eigenschaften insofern, als er die Qualität temporärer Beheimatung auf hoher See zu einem Begriff komprimiert. Jedes Schiff – man könnte auch sagen, das Schiff an sich – wird während der Passage zur Patria. Abfahrts- und Ankunftshafen spielen ihre Rolle im Blick zurück oder nach vorn: Für Patrioten wird mit dem Namen ein Stück ihres geschätzten Vaterlandes, für Emigranten das Versprechen einer neuen Heimat mittransportiert.

Die auf den Werften von La Seyne-sur-Mer an der französischen Riviera gebaute und Ende 1913 vom Stapel gelaufene Patria hat Fluchtlingsgeschichte geschrieben. Mit einer Länge von 156 Metern, einer Breite von 18 Metern und sieben Decks war sie ein durchaus stattliches Schiff. Neben zwei Masten besaß sie drei Schornsteine, von denen der hintere allerdings eine Attrappe war und offensichtlich allein dazu diente, den Eindruck von Leistungsstärke zu steigern. Kalkuliert und eingerichtet war die Patria zunächst für insgesamt 675 Passagiere in 150 Kabinen der ersten und 300 der zweiten Klasse. Als erster Ozeanliner bot sie neben den üblichen Vergnügungseinrichtungen den Luxus eines Bordkinos. Unter französischer Flagge verkehrte sie zunächst für die Compagnie Fabre auf der regulären Verbindungslinie zwischen Marseille und New York. Ab 1920 beförderte sie hauptsächlich italienische Auswanderer über den Atlantik in die Neue Welt. Im Januar 1932 wurde die Patria von den Messageries Maritimes übernommen, die sie auf ihrer Levante-Linie einsetzte. Die Mittelmeerroute war für die jüdischen Auswanderer und Flüchtlinge bis zum Kriegsausbruch der reguläre Weg nach Palästina. Abfahrtschiffe waren entweder Marseille oder Triest, wobei die Überfahrt von Südfrankreich nach Palästina sechs, von Italien aus fünf Tage dauerte. Meist wurde ein Zwischenstopp im ägyptischen Alexandrien eingelegt, bevor es zu den Zielhäfen Jaffa und Haifa weiterging. Als Auswandererschiff wurde die Kapazität der Patria



Das Emigrantenschiff Patria, Postkarte von 1930

nach und nach auf 2240 Passagiere, also um mehr als das Dreifache, erhöht. Sie besaß zwar immer noch Kabinen der ersten und zweiten Klasse, doch viele von ihnen waren zu Mehrbettzimmern umfunktioniert, sodass die zionistische Organisation in Berlin preisgünstige Überfahrten dritter und vierter Klasse für *Chaluzim* [hebr. für junge zionistische Pioniere] bewerben konnte.

Schiffspassagen von Auswanderern haben eine besondere Bedeutung. Sie markieren den Übergang zwischen der alten verlorenen und der neuen Heimat im Exil. Zwischen Abfahrt und Ankunft vollzieht sich auf dem Weg übers Wasser der Wandel vom Emigranten zum Immigranten. Die maritime Schwelle, dieses zeitliche wie räumliche Dazwischen, bildet einen eigenständigen Reflexionsraum. Er ist gefüllt mit Erinnerungen und Hoffnungen. Zeugnis davon geben zahllose Briefe und Tagebuchseiten oder später verfasste Autobiografien und Romane, in denen die Migranten ihre Reiseerfahrungen, ihre manchmal zuversichtlichen, manchmal angsterfüllten Betrachtungen und Träume verarbeitet haben. Mitunter sind die Befindlichkeiten an Bord auf Fotografien festgehalten. Filmdokumente dagegen sind rar. Eine Ausnahme bildet ein 3:16 Minuten langer Streifen, der von Ellen Auerbach, geborene Rosenberg, während ihrer Überfahrt von Triest nach Jaffa auf der *Patria* im Spätherbst 1934 gedreht wurde.

Der Kurzfilm gehört zum Nachlass der Fotografin, der sich heute in der Obhut der Akademie der Künste in Berlin befindet. In der Reichshauptstadt hatte die in Karlsruhe geborene Auerbach als Privatschülerin bei dem Bauhaus-Dozenten Walter Peterhans ihre professionelle Prägung erhalten und danach 1930 zusammen mit ihrer Studienfreundin Grete Stern das Atelier *ringl + pit* für Reklame und Portraitfotografie eröffnet. Im Dezember 1933 verließ sie 27-jährig Deutschland zum ersten Mal. Von Genua aus setzte sie mit einem Auswandererschiff nach Haifa über. Ihr präferiertes Exilland war eigentlich England, für das sie jedoch kein Visum erhielt. Palästina bedeutete für sie zunächst lediglich eine Option. So war ihre Überfahrt Ende 1933 eher eine Art »Probereise«, wie sie etliche deutsche Juden in den Jahren unmittelbar nach der Machtübernahme Hitlers machten. Nach kurzer Zeit in der Levante zog es Auerbach nach Europa zurück, wo sie während des Sommers 1934

gemeinsam mit ihrem Lebensgefährten und späteren Ehemann Walter Auerbach durch Italien, Österreich, Deutschland und Großbritannien tourte. Ihre zweite Fahrt übers Mittelmeer, die sie am 31. Oktober 1934 von Triest aus diesmal auf der *Patria* antrat, dürfte daher als ihr eigentlicher »Schritt in die endgültige Emigration aus NS-Deutschland« zu werten sein.¹ Die mentale Konstitution der Quasi-Touristen, die sich zunächst einen Eindruck vom Land verschaffen wollten, war meilenweit entfernt von der psychischen Verfassung der entschlossenen Auswanderer oder der späteren Flüchtlinge ohne alternative Perspektiven. Auerbachs Fahrten 1933 und 1934 dürften jeweils unter unterschiedlichen Vorzeichen gestanden haben.

Ellen Auerbachs filmische Dokumentation von der Überfahrt auf der *Patria* aus dem Jahr 1934 ist auf Augenhöhe mit den Migrant*innen gedreht. Hinter der Kamera steht kein distanzierter Tourist mit Rückfahrkarte in der Brieftasche. Die Linse ist auf das Geschehen an Bord mit Blick auf die eigene Zukunft gerichtet. Was Auerbach von der Fahrt zwischen Triest und Jaffa auf Zelluloid bannte, sind zurückhaltend unaufgeregte Bilder, bei denen sie ihrer persönlichen Leitlinie folgt, »völlig eins zu sein mit dem Objekt, der Kamera und sich«.² Dabei lässt sich eine dem Bauhaus nahestehende, sachlich-funktionale Ästhetik, die ihrer Ausbildung bei Walter Peterhans geschuldet ist, nicht verleugnen. Auerbach bringt das Tatsachenmaterial ohne dramaturgische Eingriffe und mit wenigen stilistischen Mitteln wie gelegentlicher Auf- und Untersicht zum Sprechen. Der Film beginnt mit einer Einstellung von einem der oberen Decks herunter auf die zum Abschied winkenden Menschen am Quai. Ein Schwenk auf Sonne, Wellen, Möven informiert über gutes Reisewetter auf ruhiger See. Dann richtet Auerbach ihr Objektiv auf die verschiedenen Charaktere, die sich an Bord zusammengefunden haben. Die Fahrt übers Wasser ist für jeden ein zwangsläufiger Moment des Innehaltens angesichts all der Geschäftigkeit vor der Abfahrt und derjenigen, die nach der Ankunft zu erwarten ist. Während das Schiff sich vorwärtsbewegt, wird den Menschen an Deck eine Atempause gegönnt, ein Zeitfenster des sich Sammelns, des Sinnierens über Vergangenes und Zukünftiges. Die Passagiere, die Auerbach in ihrer Bildfolge festhält, nutzen die Passage auf unterschiedliche Weise zur Nach- und

Vorbereitung. Zu sehen sind nicht nur sämtliche Generationen, sondern die ganze Bandbreite jüdischer Lebenswelten: betende Orthodoxe, junge *Hora*, tanzende *Chaluzim*, sportliche Jugendliche, die im Tauwerk des Schiffsmasts hängend nach Land Ausschau halten, eng zusammengerückte Heimatvertriebene neben hoffnungsfrohen Zionisten auf dem Zwischendeck und elegant gekleidete Passagiere der ersten Klasse. Zwei von ihnen treffen sich zu einem Gespräch in Liegestühlen.

Die beiden gut situierten Herren, die Auerbachs Kamera auf dem Sonnendeck der *Patria* eingefangen hat, sind zwei bekannte Persönlichkeiten: Chaim Weizmann, langjähriger Präsident der Zionistischen Weltorganisation und später erster Präsident des Staates Israel, und der Berliner Architekt Erich Mendelsohn. Sie hatten die Reise miteinander angetreten, um zusammen das Grundstück für Weizmanns zukünftiges Domizil in Rehovot nahe Tel Aviv zu inspizieren. Der Auftrag wurde zum Auftakt für Mendelsohns insgesamt siebenjähriger Palästina-Phase mit zahlreichen wichtigen Arbeiten im Land. Die erste Überfahrt auf der *Patria* hat Eingang in die Memoiren von Luise Mendelsohn gefunden, die ihren Mann begleitete. Die Zeit an Bord gemeinsam mit Weizmann beschreibt sie als intensiv und inspirierend. Sehr eindringlich ist ihre Schilderung der Fürsorglichkeit, die er den Emigranten im überfüllten Zwischendeck zukommen ließ. Er besuchte sie immer wieder, mischte sich unter sie, ermutigte sie und dämpfte zugleich ihre allzu große Begeisterung in Erwartung des Gelobten Landes. Das Leben, das sie erwarte, sei keineswegs einfach.³ Das Fotoalbum der Familie Mendelsohn enthält eine Aufnahme von einem entspannt an die Reling gelehnten Weizmann. Die fünftägige Schiffspassage bot Mendelsohn die Gelegenheit, seinen Bauherrn eingehend kennenzulernen und daraus erste Vorstellungen für das Haus des Politikers zu entwickeln. Darüber hinaus dürften sich ihre Gespräche um die Lage in Europa und im Nahen Osten gedreht haben. In seinem Architekten fand der Staatsmann Weizmann einen in politischen Dingen nicht nur interessierten, sondern durchaus auch kundigen Gesprächspartner, der sich mehrfach öffentlich zu europäischen Themen und zuletzt zur Situation in Deutschland geäußert hatte. Palästina war ebenfalls kein unbekanntes Land für Mendelsohn. Er hatte es im Zusammenhang eines Auftrags bereits 1923 bereist.



Das Haus der Familie Weizmann in Rehovot bei Tel Aviv, 1934–36, Architekt: Erich Mendelsohn

Das Haus des Präsidenten in spe des Staates Israel in spe, dessen Planung auf der Patria ihren Anfang nahm, referenziert eindeutig nautische Motive: Die klare symmetrische Hierarchie flachgestreckter Blöcke erinnert an den Längsschnitt eines Schiffsrumpfes. Ein halbrund ausschwingender Treppenturm mit einem oben umlaufenden Fensterband suggeriert eine Kapitänbrücke. Und Reihen runder Okulifenster evozieren die Bullaugen großer Schiffe. Die Einwohner Rehovots, so wird kolportiert, empfanden die Villa Weizmann als einen Dampfer auf einem weiten Ozean von wogenden Orangenbäumen. Das Bild des Schiffes löst bestimmte Assoziationen aus: Abreise – Fahrt zu einem fernen Bestimmungsort – Flucht und Rettung – Bewegung auf ein bestimmtes oder unbestimmtes Ziel zu – Hoffnung auf eine »brave new world«. Das archaische Grundmotiv hierfür ist die Arche Noah, die mit Mendelsohns Weizmann-Haus eine moderne Form mit zionistischer Konnotation erhält. Sie ist auf dem Berg Ararat angekommen, beladen mit allen Hoffnungen auf eine bessere Gesellschaft in einer neuen Heimstätte.

Das Schiff ist das Vehikel der Utopie. Die Verfasser der klassischen Zukunftsvisionen, angefangen bei Thomas Morus über Tommaso Campanella bis Francis Bacon, verorteten ihre Entwürfe alternativer oder idealer Gesellschaftsordnungen vorzugsweise auf unbekanntem Inseln und in fernen, hinter großen Meeren liegenden Welten. Auch *Altneuland*, der visionäre Roman des zionistischen Altvaters Theodor Herzl, wird mit einer Reise über große Meere eingeleitet, die nach Umwegen ins Gelobte Land führt. Ein Schiff auf hoher See ist selbst ein temporäres Eiland mit einer eigenen sozialen und justiziellen Organisation. Es beherbergt eine Schicksalsgemeinschaft auf engem Raum, exterritorial ohne staatliche oder nationale Zugriffsmöglichkeit. Die Passagiere fühlen sich »wie auf einer anderen Erde«,⁴ flüchtig fixiert in einem Ausnahmezustand aus »zeitlicher Entschleunigung und räumlicher Entgrenzung«.⁵ Michel Foucault entwickelte daraus seine Idee der Heterotopie, mit der er jene anderen, meist temporären Räume bezeichnete, die abseits zur realen Alltagswelt existieren: »gewissermaßen Orte außerhalb aller Orte, wiewohl sie tatsächlich geortet werden können«. Das Schiff war für ihn die »Heterotopie par excellence«: »ein Stück schwimmender Raum [...] in sich geschlossen und zugleich dem endlosen Meer ausgeliefert [...] das größte Reservoir für die Fantasie«.⁶

Die Überfahrt wird in der nautischen Metaphorik aber auch mit Wagnis und Grenzüberschreitung assoziiert. Hinter dem bodenlosen und unsicheren großen Wasser liegt jedoch das Versprechen der Rettung: der sichere Hafen. Er verspricht das Ende einer Meeresüberquerung, die ungeachtet aller technischen Fortschritte und vermeintlicher Naturbeherrschung des Menschen immer noch als unheimlich empfunden wird. Und für Auswanderer bedeutet er meist die Rettung vor Verfolgung. In Mandats-Palästina waren Jaffa und Haifa die beiden wichtigsten Hafenstädte. Das biblische Jaffa hielt seine dominierende Position von der Antike bis ins 20. Jahrhundert hinein, allerdings eignete sich die natürliche Beschaffenheit seines Hafenbeckens mit nur circa zwei Metern Tiefe und vorgelagerten Felsen nicht für die Einfahrt großer Schiffe. Diese waren gezwungen, weit draußen in mehr als einem Kilometer Entfernung von der Küste vor Anker zu gehen. Passagiere und Fracht mussten umständlich auf kleinere Boote umgeladen werden,



Hafen von Haifa und die moderne Bauentwicklung der Kingsway, ca. 1937;
Foto: Zoltan Kluger

was sich vor allem bei stürmischer See als äußerst schwierig erwies. Mit dem Ausbruch des arabischen Aufstands 1936, der sich in erster Linie gegen die steigende Zahl jüdischer Einwanderer und die damit verbundene demografische Verschiebung zu deren Gunsten richtete, kam es zu einer temporären Schließung des arabisch kontrollierten Hafens von Jaffa. Die daraufhin von den jüdischen Körperschaften im Land geschaffene Anlegestelle in Tel Aviv diente als temporäre Ausweichstelle und sollte vor allem für die illegale Einwanderung eine wichtige Rolle übernehmen.

Haifas Entwicklung zur Hafenstadt, die Jaffa den Rang ablaufen sollte, begann mit ihrem 1905 erfolgten Anschluss an das Netz der Hedschas-Bahn. In der zionistischen Vision spielte der malerisch zwischen Mittelmeer und Karmelgebirge eingeschriebene Ort, der um die Jahrhundertwende gerade einmal 12 000 Einwohner zählte, von Anfang an eine zentrale Rolle. Theodor Herzl hatte Haifa eine glänzende Zukunft als internationale Küstenmetropole prophezeit, die sich als Nabel der Welt behaupten würde. Jüdisches Engagement sollte sich de facto aber zunächst auf das 1909 gegründete Tel Aviv fokussieren. Doch die Küstenstadt im Norden Palästinas zog das Interesse der britischen Man-



Lea Grundig (geb. Langer), Blick auf den Hafen von Haifa vom Flüchtlingschiff Patria aus, November 1940

datsregierung auf sich, nachdem ein 1926 entdecktes Erdölvorkommen im irakischen Kirkuk zum Bau der *Mediterranean Pipeline* nach Haifa führte. Für die Verladung des begehrten Rohstoffs auf Tanker wurde das gesamte Hafengebiet ausgebaut. Im Vordergrund stand zunächst die Anlage eines Tiefseebeckens; der hierbei anfallende Erdaushub wurde für eine Verbreiterung des Küstenstreifens genutzt, der die Anlage neuer moderner Büro- und Geschäftsviertel erlaubte. Mit der Ende Oktober 1933 erfolgten Einweihung des neuen Hafenbeckens, der großen Frachtern und Passagierschiffen anzulegen ermöglichte, eroberte Haifa die maritime Vormachtstellung in Mandats-Palästina.

Für viele Migranten – Flüchtlinge, Einwanderer oder Exilanten – war der Blick vom Meer auf eine der Hafenstädte Palästinas der erste Eindruck vom Gelobten Land. Die 1906 in Dresden geborene Malerin und Grafikerin Lea Grundig, geborene Langer, hat im November 1940 Ansichten Haifas von der Patria aus festgehalten. Die Stadt am Karmel präsentiert sich in einer ihrer Zeichnungen als überschaubare, doch moderne Hafenmetropole. Im Vordergrund liegen einige Schiffe am Kai, in deren Rücken sich anonyme Administrationsgebäude und einige repräsentative Häuser befinden. Ihre senkrecht stehenden Fens-

terachsen verweisen auf traditionelle arabische Architektur. Den Hang hinauf folgen übereinander gestaffelte, flachgedeckte Bauten mit langen horizontalen Fensterbändern, die in Kontur und Volumetrie deutliche Anleihen am europäischen Neuen Bauen der Zwanzigerjahre nehmen. Einige Gebäude sind gut zu identifizieren, so am rechten Rand der wenige Monate zuvor fertiggestellte Talpiot Markt, entworfen von dem in Wien ausgebildeten und 1933 eingewanderten Architekten Moshe Gerstel. Für ihr Stadtportrait hatte Grundig beste Voraussetzungen: viel Zeit und statische Bedingungen. Die Patria bewegte sich nicht auf Haifa zu, sondern lag tagelang still im Hafengebiet vor Anker mit Flüchtlingen an Bord, die eine mörderische Fahrt auf völlig desolaten Kähnen hinter sich hatten und nun, auf der Patria »zwischengeparkt«, sehnlichst darauf warteten, endlich an Land gehen zu können.

Die Jüdin und Kommunistin Lea Grundig hatte nicht ins Exil gehen wollen, wurde aber von den nationalsozialistischen Behörden aus wiederholter Schutzhaft entlassen, zur Scheidung von ihrem deutschen Mann gedrängt und wider Willen abgeschoben. Bis Oktober 1941 »unterstützte« – beziehungsweise erzwang – der NS-Staat die jüdische Emigration. Adolf Eichmann, der im Oktober 1939 die Leitung der »Reichszentrale für jüdische Auswanderung« übernahm, nötigte jüdische Verbände zur Kooperation; ihnen wurde die Organisation und Durchführung der Schiffspassagen nach Palästina überlassen. 1940 auszuwandern, bedeutete nicht das Gleiche wie 1933 oder 1936. Im Laufe der Jahre von der Machtübernahme Hitlers bis zum generellen Ausreiseverbot für Juden im Herbst 1941 verschlechterten sich die Bedingungen dramatisch; auf zusehends miserablen Schiffen wurden die Fahrten immer gefährlicher.

Der Transport, mit dem Lea Grundig nach Haifa kam, ging auf das persönliche Engagement des später in Auschwitz ermordeten Wiener Kommerzialrats und k.u.k.-Majors Berthold Storfer zurück. Insgesamt wurden bei diesem Transfer fast 4000 Menschen, darunter freigelassene Häftlinge aus Dachau, viele ältere Personen, aber auch Kinder über die Donau zu rumänischen Häfen gebracht und dort auf drei umgebaute griechische Frachtschiffe verladen, die unter panamaischer Flagge in mehrwöchiger Fahrt über das Schwarze Meer am Bosphorus ins Mittelmeer stießen und auf die levantinische Küste zusteuerten. »Eine

seltsame Flotte [...]«, erinnerte sich Lea Grundig, »Reste von Schiffen, halbtote Schiffe, wieder notdürftig aufgetakelt und wie mit Schorf bedeckt. Der Schorf waren rohe Aufbauten aus Holz, Stellagen, eine über der anderen. Zum Spott trugen diese widerwärtigen Schiffsgespenster noch überaus pompöse Namen: ›Pacifique«, ›Milos«, ›Atlantique«. [...] Fürwahr, eine Flotte war das, wie Aussatz, bis zum Bersten angefüllt mit einer seltsamen Ladung menschlicher Verzweiflung.«⁷ Auf der Pacifique, mit der Grundig das Mittelmeer überquerte, gab es von Anfang an zu wenig Trinkwasser. Es konnte lediglich in Schichten geschlafen und nur abwechselnd das Deck betreten werden, um frische Luft zu schnappen. Der zu geringe Vorrat an Kohlen zum Antrieb der Schiffsmaschinen war schnell aufgebraucht, sodass zur Weiterfahrt alle brennbaren Gegenstände, Kabinenwände, Masten und Pritschen, demoliert und zu Brennholz verarbeitet wurden. Als die Pacifique die Gewässer vor der Küste Palästinas erreichte, war sie nur noch ein ausgeweidetes eisernes Skelett. Hier wurde sie zusammen mit der zeitnah eintreffenden Milos von der britischen Marine gestoppt und nach Haifa gelotst. Die annähernd 1900 Passagiere wurden auf die im Hafen liegende Patria umgeladen. Da unter den Migrant*innen Fälle von Typhus aufgetreten waren, sollte hier zunächst eine dreiwöchige Quarantäne absolviert werden. Im Angesicht von Haifa, dessen Hafen Grundig als einen der schönsten beschrieb und zeichnete, fühlten sich die Flüchtlinge bereits angekommen in ihrem neuen Vaterland.

Die Patria war im Vergleich zu den zurückgelassenen »Schiffsgespestern« ein Luxusdampfer, auf dem die hygienischen Verhältnisse und die Ausstattung der Kajüten den Vertriebenen paradisiisch vorkamen. Zudem wurden sie mit einwandfreien Nahrungsmitteln versorgt. Der französische Ozeanliner unterstand seit Kurzem dem britischen Militär. Mit der Einbeziehung des Mittelmeers in die Kriegshandlungen wurde die Patria bisweilen fremdbestimmt. So hatte sie im Februar 1939 als Lazarettschiff für die Verwundeten des Spanischen Bürgerkriegs gedient. Als sie Anfang Juni 1940 von Beirut kommend in den Hafen von Haifa einlief, wurde sie durch die Kriegserklärung Italiens an Frankreich und Großbritannien an der Weiterfahrt gehindert. Jedes Schiff der Alliierten, das Italien auf dem Weg nach Frankreich passierte, war

der Gefahr eines Angriffs ausgesetzt. Nach der Kapitulation Frankreichs gegenüber Deutschland am 22. Juni 1940 beschlagnahmten die britischen Behörden das im Hafen liegende Schiff und unterstellten es den eigenen Truppen. Als sich die drei Flüchtlingskähne der levantinischen Küste näherten, wurde der erste Einsatz der Patria unter britischer Flagge vorbereitet: Sie sollte die menschliche Fracht der Pacifique, der Milos und der später eintreffenden Atlantique nach kurzem Aufenthalt zur Kronkolonie Mauritius im Indischen Ozean deportieren. Lea Grundig und ihre Mitreisenden waren zwar per Stempel Adolf Eichmanns legale Auswanderer, der Mandatsverwaltung galten sie jedoch als illegale Einwanderer. Weder Petitionen an den britischen Hochkommissar noch Demonstrationen vor Ort, die sich für die Aufnahme der Asylsuchenden einsetzten, vermochten daran etwas zu ändern. Auf der Patria wich die Hoffnung nur langsam einer verzweifelten Wahrheit: »Wir sind gar nicht angekommen.«⁸

Am Vormittag des 25. November 1940 wurden die Einwohner von Haifa Zeugen eines tragischen Schiffbruchs. Vor ihren Augen sank die im Hafenbecken vor Anker liegende Patria innerhalb von 15 Minuten auf den Meeresboden. Vorausgegangen war eine Explosion, die durch eine unter Deck geschmuggelte Sprengladung ausgelöst wurde. An Bord befanden sich neben Crewmitgliedern und Servicepersonal die annähernd 1900 Passagiere der Pacifique und der Milos. Lea Grundig als eine unter ihnen hat die Katastrophe in ihren Erinnerungen beschrieben:

»Im Hafen von Haifa, einem der schönsten Häfen, im Angesicht der Stadt ging ein Schiff unter. Es wurde auf die Seite geworfen, die Treppen wurden unbegehbare Brücken, Stationen entsetzlichen Sterbens. Trauben verzweifelter Menschen hingen an den Geländern, bis sie hinabfielen, Stärkere drängten nach vorn, einander tretend und von Todesangst gequält, erstickten und ertranken sie in den eindringenden Wassern. Ich sah noch, wie einige sehr fromme Menschen, anstatt einen Ausweg zu suchen, sich auf die Knie warfen und gellend beteten, ich sah die schreckliche Wirkung der panischen Angst, die den Menschen jegliche Besinnung raubte.«⁹

Verantwortlich für das Kentern des Schiffes zeichnete die paramilitärische jüdische Untergrundorganisation *Haganah*. Sie hatte den Plan der britischen Mandatsregierung vereiteln wollen, die auf der *Patria* befindlichen Asylsuchenden nach Mauritius zu deportieren und dort zu internieren. Ihre Strategie zählte auf die international geltende Konvention, nach der Menschen in Seenot die Aufnahme an Land nicht verweigert werden darf. Eine gezielte Beschädigung des Rumpfes sollte einen kontrollierten Schiffbruch herbeiführen, um für die auf der *Patria* ausharrenden Flüchtlinge die Einreise in Mandats-Palästina zu erzwingen. Die Wucht und Auswirkung der Sprengladung erwies sich jedoch als falsch kalkuliert. Der zu schnell sinkende Dampfer wurde für 267 Menschen, die sich unter Deck aufgehalten hatten, zur tödlichen Falle. Die Angaben über die beim Untergang der *Patria* ums Leben gekommenen Menschen variieren. Die Zahl 267 orientiert sich an den Vermissten. Auf dem Haifaer Friedhof liegen 209 geborgene Opfer der Katastrophe. Die Mehrzahl der Schiffbrüchigen, unter ihnen Lea Grundig, konnte durch



Lea Grundig, Von Engländern bewacht, 1940er-Jahre

herbeieilende Boote gerettet werden. Sie wurden von den britischen Mandatsbehörden registriert und danach im Lager von Atlit, südlich von Haifa, interniert.

Die *Patria* verblieb bis 1952 auf dem Meeresgrund vor Haifa, dann wurde sie gehoben und abgewrackt. Bis weit in die 1950er-Jahre wurde angenommen, so etwa von dem österreichisch-ungarisch-britischen Schriftsteller Arthur Koestler, die Flüchtlinge selbst hätten aus lauter Verzweiflung den Dampfer zum Sinken gebracht.¹⁰ Die Motivation und die näheren Umstände des von der jüdischen Untergrundorganisation geplanten Schiffbruchs wurden erst durch die 1957 publizierten Memoiren von Munya Mardor bekannt, der selbst maßgeblich an der Planung und Ausführung der Sabotage beteiligt war. Er konnte nicht umhin, anzumerken, dass der Name des Schiffes, das die britischen Behörden für die Deportation der jüdischen Flüchtlinge ausgewählt hatten, wie ein ironischer Kommentar klang.¹¹ Zwei aus dem NS-besetzten Europa nach Palästina geflohene Schriftsteller haben die dramatischen Ereignisse rund um die *Patria*-Katastrophe zu Romanen verarbeitet: der 1906 bei Brünn geborene Gershon Erich Steiner und der 1907 in Krefeld geborene Rudolf Hirsch. Ersterer zählte selbst zu den Betroffenen: als Flüchtling auf der *Milos*, als Schiffbrüchiger auf der *Patria* sowie als Internierter im Lager von Atlit. Er wurde nach seiner Freilassung Gründungsmitglied des *Moshav Mazor*. Rudolf Hirsch stützte seine Erzählung *Patria Israel* zu einem guten Teil auf persönliche Gespräche mit Lea Grundig. Die Beschäftigung mit dem Schicksal der *Patria* veranlasste ihn zu einer kritischen Auseinandersetzung mit dem Zionismus.

Von Berlin nach Tel Aviv: Ankunft, Eingewöhnung und Beheimatung

»Heimkehr ins Unbekannte« Gerda Luft

»Exil« und »Heimat« im zionistischen Kontext

»Und so stand ich einsam im unbefreudeten Kosmos.«¹ Mit diesem Satz, der geradezu archetypisch das mit dem Exil assoziierte Gefühl von Weltverlorenheit ausdrückt, beschreibt Elise Reifenberg ihre Ankunft im Hafen von Haifa. Palästina, wo die unter ihrem Pseudonym Gabriele Tergit bekannte Berliner Schriftstellerin im November 1933 zusammen mit ihrem fünfjährigen Sohn eintraf, war nach der Tschechoslowakei ihre zweite Exilstation. Ihr Ehemann, der Architekt Heinz Reifenberg, hatte sich mit einem Auftrag in der Tasche schon etliche Monate zuvor in Jerusalem niedergelassen. Mit viel Glück waren die Reifenbergs im März 1933 einem Überfall der SA auf die Familienwohnung in Siegmundshof im Berliner Stadtteil Tiergarten entkommen und hatten ihr Geburtsland unmittelbar danach zunächst in unterschiedliche Richtungen verlassen. Tergit war keine Unbekannte in der deutschen Hauptstadt. Sie genoss einen hervorragenden Ruf als Feuilletonistin der *Vossischen Zeitung* und des *Berliner Tageblatts*. Ihr 1931 herausgekommener Debütroman *Käsebieb erobert den Kurfürstendam*, der den Presse- und Kulturbetrieb der Spreemetropole unter die Lupe nimmt, hatte sie auf Anhieb in die Charts gefeierter Autoren katapultiert. Ihr unmittelbar anschliessend begonnenes zweites Buch *Die Effingers* konnte sie aufgrund zahlreicher Domizilwechsel erst Jahre später fertigstellen und publizieren. Vor allem den Umzug nach Palästina empfand Tergit