

Aus dem Leben des Kapitäns Gustav Schröder

Burmester, Heinz

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Burmester, H. (1990). Aus dem Leben des Kapitäns Gustav Schröder. *Deutsches Schiffsarchiv*, 13, 164-200.

<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-50367-9>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

AUS DEM LEBEN DES KAPITÄNS GUSTAV SCHRÖDER

VON HEINZ BURMESTER

Kapitel I: Auf Seglern und Dampfern bis 1914

Gustav Schröder wurde am 27. September 1885 in Hadersleben geboren, das in Nordschleswig liegt und damals zu Preußen und somit zum Deutschen Reich gehörte. Die kleine Hafenstadt wird durch die Apenrader Förde mit dem Kleinen Belt verbunden; die Kinder, die dort aufwachsen, kommen schon früh mit Booten und Schiffen in Kontakt, die See ist ihnen nicht fremd.

Gustavs Vater war Gymnasialprofessor; der Junge besuchte das Gymnasium ohne die geringsten Schwierigkeiten, hatte aber nach dem Erreichen der Mittleren Reife keine Lust mehr dazu, sondern wollte zur See fahren. Die Eltern hatten wohl erwartet, daß er das Abitur machen und studieren würde; denn körperlich war er klein und schwächlich, für den Seemannsberuf schien er wenig geeignet. Aber seine Interessen lagen auf dem Wasser, besonders die Fortbewegung auf dem Wasser durch den Wind, also das Segeln, hatte es ihm angetan. Schon als Schüler hatte er einen Modellsegelverein gegründet, dessen Mitglieder mit selbstgebauten Modellbooten Regatten veranstalteten. Den Umgang mit großen Segelschiffen, so hoffte der Junge mit Recht, würde er bei der Seefahrt erlernen, weil die Ausbildung zum Steuermann und Kapitän damals noch eine mehrjährige Fahrzeit auf Rahseglern voraussetzte.

Als Gustav Schröder mit 16 Jahren die Schule verließ, war er nur 1,46 m groß und wog 33 kg, für einen Schiffsjungen sehr wenig. Trotzdem gelang es seinem Vater, der nichts gegen die Berufswahl seines Jungen einzuwenden hatte, ihn beim Deutschen Schulschiff-Verein unterzubringen, der damals auf seinem Schulschiff GROSSHERZOGIN ELISABETH alljährlich 100 Schiffsjungen einstellte, außer den Jungen waren noch etwa 30 Leichtmatrosen und 30 Kadetten an Bord. Bei dieser Menge an Jugendkraft spielte das Untergewicht des kleinen Gustav für die Schiffssicherheit keine Rolle, zumal er es durch Intelligenz und Charakterstärke gutmachen konnte.

In seinen Lebenserinnerungen hat er geschrieben, daß die Nachbarn in Hadersleben in ihren Häusern viel geredet hätten, daß es ein Verbrechen sei, einen solch' schwachen Jungen zur See zu schicken. Als Gustav das später zu hören bekam, sagte er lächelnd, ihn hätte niemand zur See »geschickt«, er hätte doch nur seinen eigenen Wunsch verwirklicht.

Im Frühjahr 1902 fuhr der 16jährige Gustav Schröder mit zwei zukünftigen Kameraden von Hadersleben aus mit der Bahn nach Hamburg und von dort weiter nach Elsflëth. Dort lag das Schulschiff GROSSHERZOGIN ELISABETH, auf dem er ein Jahr als Schiffsjunge ausgebildet werden sollte. Er staunte, als er den großen Dreimaster sah, weiß gemalt und elegant geformt. Da das Schiff keine Ladungen transportierte, sah es immer blitzblank aus wie eine große Segelyacht. Gustav Schröder bewunderte auch die Offiziere in ihren schmucken Uniformen und begriff bald, daß er sich an ihren forschenden Kommandoton gewöhnen müßte, wie auch an die

Pfeifensignale der Unteroffiziere. Den militärischen Ton hatte Kapitän Rüdiger eingeführt, ein Korvettenkapitän a.D., den man auch Kommandant hätte nennen können.

Erstaunt war Gustav Schröder ebenfalls über die Leichtmatrosen, die bereits ein Jahr an Bord waren, mit großer Sicherheit auftraten und nach Meinung des Schiffsjungen Gustav »eine große Klappe« hatten. Die Eingewöhnung unseres Schiffsjungen machte Fortschritte, als die GROSSHERZOGIN schon nach wenigen Tagen in See ging. Nachdem der Schlepper beim Weser-Feuerschiff entlassen worden war und das schöne Schiff mit den geschwellten Segeln in die Abenddämmerung glitt, fühlte sich der kleine Gustav Schröder restlos glücklich; es war das erste seiner langersehnten Seemannserlebnisse. Sein erster Wunsch war ziemlich mühelos in Erfüllung gegangen, er ahnte nicht, daß er noch 34 teilweise harte Jahre vor sich hatte, bis ihm die Hamburg-Amerika Linie erstmalig das Kommando eines großen Passagierschiffes übertrug.

Die Sommerreise 1902 der GROSSHERZOGIN ELISABETH führte durch Nordsee und Skagerrak in die Ostsee, wo sie einige Häfen anlief und die Mannschaft in der Danziger Bucht eifrig Bootsdienst machte und Segelmanöver übte. Gustav Schröder genoß die Segelei mehr als die Häfen. Im Gegensatz zu den meisten seiner Kameraden wurde er nicht seekrank, er zeigte sich gewandt beim Klettern in der Takelage und wurde Royalrahgast, das heißt bei Manövern war sein Platz auf der höchsten Rah.

Als sein Vorbild bewunderte Gustav Schröder seinen »Divisionsoffizier«, der auf dem Schulschiff den Rang eines Dritten Offiziers innehatte. Gustav nannte ihn eine »Persönlichkeit«, einen Mann ohne Furcht, der ständig bemüht war, den vielen Jungen seiner Division die nötigen seemännischen Kenntnisse beizubringen und ihnen die Zuverlässigkeit eines angehenden Schiffschiffers vorzuleben. Gustav Schröder erwähnt in seinem Buch, daß dieser vorbildliche Offizier viele Jahre später einen der großen Schnelldampfer der Hapag geführt hat.

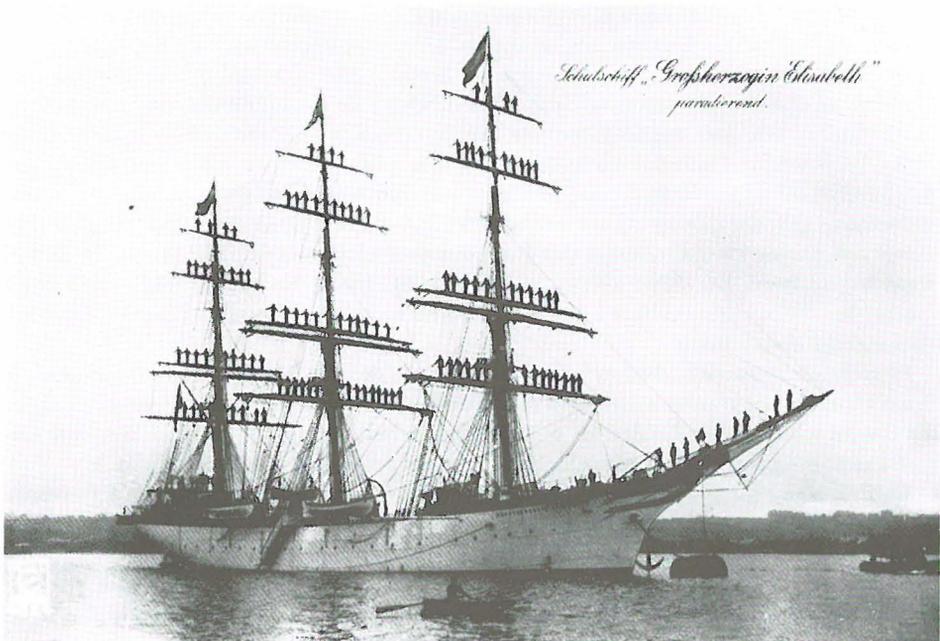


Abb. 1 Das Schulschiff GROSSHERZOGIN ELISABETH vor 1914 (Slg. des Autors)



Abb. 2 *Der siebzehnjährige Schiffsjunge Gustav Schröder (Slg. Frau I. Gläevecke)*

Negativ äußerte sich Gustav Schröder über die große Zahl der Schiffsjungen auf dem Schulschiff, die sich oft gegenseitig im Wege standen, weil nicht genügend nützliche Arbeit für sie vorhanden war. Nachdem er selber Kapitän geworden war, schrieb er über seine Schulschiffs-erziehung wörtlich: *Mancher Faulpelz hatte Gelegenheit, sich zu einem vollendeten Drückeberger auszubilden.*

Während der Sommerreise 1902 wurden 13 Schiffsjungen entlassen und nach Hause geschickt, wegen körperlicher Unbrauchbarkeit oder Unlust am selberwählten Beruf, heißt es im Jahresbericht des Deutschen Schulschiffvereins.

Begeistert dagegen beschreibt Gustav Schröder ein seglerisches Ereignis, das er auf der GROSSHERZOGIN ELISABETH erlebte und nicht vergessen konnte: eine Begegnung des Schulschiffs mit der großen Kaiseryacht METEOR vor der Eckernförder Bucht. Bei Windstärke 5 Beaufort rauschten beide Schiffe mit Vollzeug nahe aneinander vorbei. Für den Schiffsjungen Gustav Schröder war es der schönste Augenblick der Sommerreise, hat er später geschrieben. Noch ein anderes Erlebnis auf jener Sommerreise 1902 blieb Gustav Schröder unvergesslich; es war jedoch negativer Art und hing mit dem Leben auf dem überfüllten Schulschiff zusammen. Gustav Schröder litt darunter, daß er an Bord niemals einen ruhigen Platz finden konnte, um ausführliche Briefe an seine Eltern und Geschwister zu schreiben. Dafür stand nur der große Raum des Zwischendecks zur Verfügung, in dem alle wohnten, aßen und schliefen, der wechselnde Wachdienst für ständige Unruhe sorgte. Als das Schiff im norwegischen Hafen Christiansand lag, erhielten die Schiffsjungen nachmittags dienstfrei und Landurlaub zur Besichtigung der Stadt. Es gingen auch alle an Land bis auf den Schiffsjungen Gustav Schröder; der wollte das endlich einmal ruhige Zwischendeck benutzen, um Briefe zu schreiben. Aber die Ruhe dauerte nicht lange; denn als der Bootsmann in den Raum blickte und dort einen schreibenden Schiffsjungen sah, geriet er in heftigen Zorn – oder tat wenigstens so – und befahl Gustav in rüdem Ton, sich sofort Arbeitszeug anzuziehen und die Bilge des Schiffes zu reinigen. Gustav geriet dadurch in echten Zorn; denn er glaubte, er habe Freizeit, über die er nach eigenem Ermessen verfügen könne. Als er versuchte, dem Bootsmann seine Vorstellungen von Freizeit mit geziemenden Worten zu erklären, wollte dieser zu Tätlichkeiten übergehen; aber Gustav ergriff die Flucht, sprang über die Tische und sauste aufs Achterdeck zum Wachoffizier. Aus seinem Zorn war Wut geworden, als er sich – völlig formlos – bei dem Offizier beschwerte. Er schrie, tobte und heulte, so daß der Offizier erkannte, daß in dem Jungen etwas kaputtgehen drohte, weil sein Gerechtigkeitsinn schwer verletzt war. Er beruhigte den Jungen und befahl dem Bootsmann, ihn in Ruhe schreiben zu lassen. Offiziell hatte der Vorfall keine weiteren Folgen, aber Gustavs Zorn saß tief, so daß er beschloß, auf dem Schulschiff keinen Tag länger zu bleiben als das eine Jahr, für das sein Vater die Verpflichtung unterschrieben und das Erziehungsgeld bezahlt hatte.

Die Winterreise machte das Schulschiff nach Rio de Janeiro und Westindien und war im Frühjahr 1903 im Heimathafen Elsfleth zurück. Gustav Schröder verließ das Schiff mit der Mehrzahl der Schiffsjungen, während die übrigen als Leichtmatrosen oder Kadetten länger an Bord verblieben. Bevor Gustav von Bord ging, verabschiedete er sich persönlich von seinem Divisionsoffizier. Auf seinem Dienstzeugnis war vermerkt, daß er die Eignung zum Leichtmatrosen habe. Während des Schulschiffjahres hatte er 7 Pfund zugenommen und wog jetzt 36 kg. Er war aber immer noch recht klein und wirkte als 17jähriger wie ein 12jähriger Junge. Von Elsfleth fuhr er nach Hause und gönnte sich ein paar Urlaubswochen. An der Förde unter den hohen Buchen stehend und auf die blaue Ostseeblickend, fand er die Heimat sehr schön; die Seefahrt dagegen hatte einige seiner Erwartungen nicht erfüllt. Aber er dachte nicht daran, die begonnene Seemannslaufbahn aufzugeben. Um das Steuermannspatent, als Vorstufe zum Kapitänspatent, zu erwerben, mußte der Seemann damals vier Jahre Fahrzeit »vor dem Mast« nachweisen, davon mindestens ein Jahr als Vollmatrose auf einem rahgetakelten Segelschiff. Als Vollmatrose auf einem Segelschiff wurde nur angeheuert, wer eine Lehrzeit als Schiffsjunge und Leichtmatrose auf Segelschiffen nachweisen konnte. Also mußte Gustav Schröder nach seiner Schiffsjungenzeit nun als Leichtmatrose auf einem Frachtsegler anmustern. Aber das war schwierig wegen seiner geringen Größe, da die Segelschiffskapitäne nicht nur handwerkliches Können, sondern auch Muskelkraft von ihren Seeleuten verlangten. Ein alter

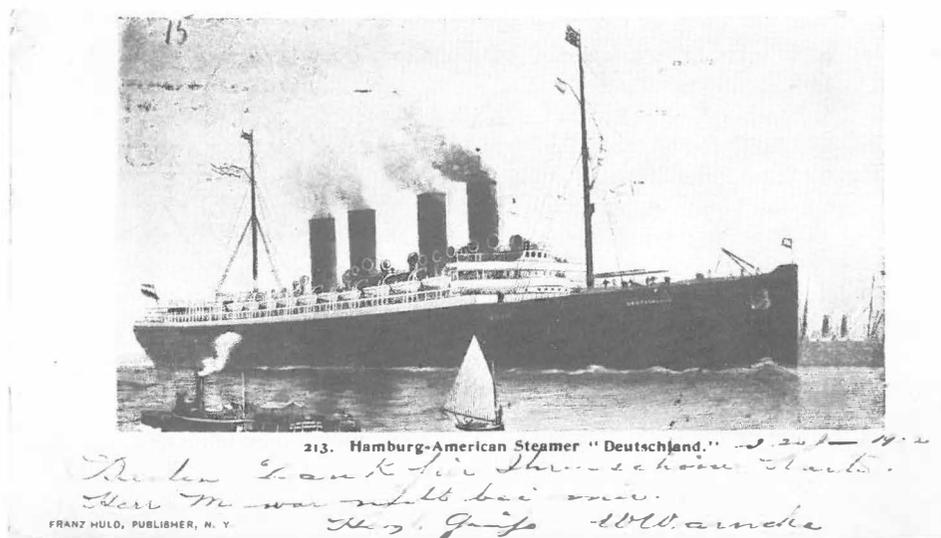


Abb. 3 Der Hapag-Schnelldampfer DEUTSCHLAND, auf dem Gustav Schröder 1903 Leichtmatrose war (Foto: Franz Huld, New York)

Segelschiffsreeder, bei dem Gustav wegen einer »Chance« als Leichtmatrose nachfragte, schüttelte traurig den Kopf und schickte ihn mit einer Empfehlung zur Hamburg-Amerika Linie, die ihn als Promenadendecks-Leichtmatrosen für den Schnelldampfer DEUTSCHLAND anmusterete. Es war das Flaggschiff der Reederei, das als schnellstes Schiff auf dem Nordatlantik das »Blaue Band« errungen hatte. Der kleine Leichtmatrose lernte auf dem großen Schiff nicht nur den Passagierdampferbetrieb kennen, sondern auch den berühmten Generaldirektor Albert Ballin, der eine Überfahrt mit der DEUTSCHLAND machte. Der Erste Offizier Kier, ein Landsmann von Gustav Schröder, stellte den Leichtmatrosen dem Generaldirektor bei einer passenden Gelegenheit an Deck vor. Albert Ballin richtete einige freundliche Worte an den kleinen Knirps und versprach, ihn als Vierten Offizier einzustellen, sobald er sein Steueremannspatent erworben hätte. Gustav Schröder war sehr beeindruckt und fühlte sich seitdem der HAPAG so verbunden, daß er als Offizier und Kapitän nur der großen Hamburger Reederei dienen wollte und es auch getan hat.

Zwei Reisen machte Gustav Schröder als Leichtmatrose auf dem Schnelldampfer und gewann durch die gute Verpflegung fünf Pfund an Gewicht. Das gab ihm den Mut, erneut bei Kapitänen und Reedern großer Segelschiffe wegen einer Anmusterung als Leichtmatrose nachzufragen, jedoch ohne Erfolg. Er mußte sich mit dem kleinen Gaffelschoner ALBERT begnügen, der eine Gesamtbesatzung von vier Mann hatte und meistens Ladungen in der Ostsee transportierte. Es war ganz gemütlich, schrieb der Leichtmatrose Gustav in seinen Lebenserinnerungen, andererseits aber fand er es auch langweilig, da der Kapitän und der Steuermann des Schoners ungewöhnlich schweigsam waren, so daß der lernbegierige Leichtmatrose den Mangel an Anregungen bedauerte. Die Navigation erschien ihm recht primitiv, trotzdem ging immer alles klar, manchmal jedoch erst im letzten Augenblick. Als der Schoner nach etlichen Monaten wieder einmal nach Hamburg kam, kündigte Gustav, um sich erneut um einen Rahsegler zu bemühen, und dieses Mal klappte es mit Hilfe eines Heuerbaases.

Im Spätsommer 1904 heuerte Gustav Schröder als Leichtmatrose für die Elsfllether Bark TITANIA, die im schottischen Hafen Leith lag und eine Ladung Ammoniak für Honolulu übernahm. Die Mannschaft wurde durch einen Wochendampfer von Hamburg nach Leith gebracht. Die Bark war 1889 in Bremen aus Eisen gebaut worden und hatte einen Raumgehalt von etwa 1100 BRT. Die Besatzung bestand aus 17 Mann, darunter waren zwei dänische Matrosen, die sich gut einfügten.

Der Kapitän der TITANIA stammte aus Ostfriesland, ein kleiner, fülliger Mann, der nicht mehr jung war und einen Vollbart trug. Kühnes Segeln, schrieb der Leichtmatrose Gustav, konnte man von ihm nur bei gutem Wetter erwarten, ansonsten war er vorsichtig. Die Mannschaft nannte ihn »Vadder«, womit seine Wesensart und sein Führungsstil gut gekennzeichnet waren. Vadder schätzte seinen Leichtmatrosen Gustav, weil er Segel nähen und die Bark gut steuern konnte. Vom Ersten Steuermann sagte Gustav, er sei ein vollendeter Seemann gewesen, obwohl er schielte und rote Haare hatte.

Bei günstigem Wind konnte die TITANIA bis zu 10sm/h laufen; trotzdem war die Reise nach Honolulu von ungewöhnlich langer Dauer. Bei Kap Horn war das Wetter mehr als schlecht, so daß die Umseglung sehr lange dauerte; im Pazifik hielten die äquatorialen Kalmen die Bark über Gebühr auf. Die quälende Langeweile der Flautentreiberei auf dem einsamen Ozean veranlaßte den Kapitän zu der Bemerkung: *De Hawaii-Inseln sind nu woll ok verswunnen.*

Von Leith bis Honolulu dauerte die Reise 185 Tage, mehr als ein halbes Jahr; die Seewarte hatte als Mittelwert für die deutschen Segler eine Reisedauer von nur 135 Tagen errechnet.

Nach der langen Seereise erschienen Honolulu und Hawaii den Seeleuten der TITANIA wie ein Paradies. Das Grün der Landschaft, der Strand von Waikiki und abends im Park das Konzert eines Orchesters unter deutscher Leitung versetzten den Leichtmatrosen Gustav und auch einige seiner Kameraden in Begeisterung. Die wenigen Wochen in Honolulu waren eine Entschädigung für die 185 Tage auf See mit ihren Entbehrungen, den schweren Stürmen und der langdauernden Windstille auf der letzten Strecke.

Nachdem die Ladung gelöscht war, nahm die TITANIA Ballast für die Fahrt nach Chile. Er bestand aus Sand und großen Steinen und wurde einfach in den Unterraum geschüttet, ohne daß man vorher ein Längsschott gebaut hatte, um das seitliche Verrutschen zu verhindern. Gustav Schröder wunderte sich dar über, weil er einmal eine Geschichte von einem Segelschiff gelesen hatte, das durch das »Übergehen« des Ballastes in schwerste Gefahr geraten war. Als der Kapitän und der Steuermann an der Großluke standen und den Ballast von oben besichtigten, stellte sich der Leichtmatrose Gustav daneben, betrachtete auch den Sand und die Steine und fragte dann seine beiden höchsten Vorgesetzten, ob denn kein Längsschott nötig wäre oder der Ballast auf andere Art und Weise gegen das Übergehen gesichert werden müsse. Die Schiffsleitung war zuerst sprachlos über die Kühnheit des Leichtmatrosen, wenig später aber würdigte ihn der Erste doch einer brummigen Antwort: *Wi kriegt disse Reis keen slecht Wedder!* Gustav hoffte das Beste.

Am 15. April verließ TITANIA Honolulu und steuerte südwärts durch die Zonen des NO- und des SO-Passats, in der Hoffnung, auf etwa 30° Südbreite die westlichen Winde zu erreichen, die TITANIA nach Chile bringen sollten. Statt des Westwindes trafen sie aber in dieser Breite am 26. Mai auf einen Südsee-Orkan, der nicht von Pappe war. Die Bark wurde vor Topp und Takel beigedreht; die Segel waren teils festgemacht, teils zerfetzt und weggeflogen. Am Freitagmorgen hatte der Orkan begonnen, abends um 8 Uhr holte TITANIA beängstigend weit nach Backbord über, im Laderaum rummelte und dröhnte es, man fühlte eine Erschütterung wie bei einem Erdbeben. Die Bark blieb in der Schiefelage liegen, ab und zu schien sie sogar noch etwas schief zu fallen; der Ballast war nach Backbord übergegangen.

Der Kapitän befürchtete das Kentern des Schiffes und wollte die hölzernen Bramstengen kappen. Aber sie wollten nicht brechen, nachdem Wanten und Pardunen gekappt waren. Statt

tatenlos auf das Brechen der Stengen zu warten, ging die Mannschaft in den Unterraum, um den Ballast, vor allem die großen Steine, wieder nach Steuerbord zu trimmen. Nach einiger Zeit gab es eine fächerliche Erschütterung. Der Fockmast war gebrochen und hatte die Bramsenge des Großmastes mitgerissen. Nun lag der ganze Wirrwarr mitsamt den Drähten und dem Tauwerk an Deck oder trieb längsseit im Wasser; nichts hatte sich vom Schiff getrennt, das nun zum Wrack geworden war.

Am nächsten Tag wehte der Orkan mit unveränderter Stärke. Der Backbord-Anker hatte sich aus seiner Halterung auf der Back gelöst und schlug gefährlich gegen die Bordwand. Dem wurde abgeholfen, indem man 15 Faden Kette aussteckte, so daß der Anker unter dem Schiff hing. Der Orkan nahm noch an Stärke zu und wütete 14 Stunden lang mit voller Kraft. Dann flaute der Wind auf Stärke 5 ab, und die untergehende Sonne zeigte sich für kurze Zeit unter einer Wolkenbank. Der Wind drehte um 8 Srich und wehte während der Nacht als mäßiger Sturm. Am Sonntag besserte sich das Wetter, die Bestimmung des Schiffsortes ergab 30° S und 135° W. Der größte Teil der Mannschaft mußte Ballast trimmen, Gustav Schröder, der als Zweiter Segelmacher fungierte, wurde bei den Aufklarungsarbeiten an Deck und im Rigg eingesetzt, wo er dem Ersten Steuermann und dem Zimmermann zur Hand ging. Er führte ein genaues Tagebuch über den Orkan und die Tage danach. Als das Deck aufgeklart war und das stark beschädigte Schiff in der Windstille trieb, schickte der Kapitän alle Mann zur Kojen und ließ nur jeweils einen Leichtmatrosen oder Jungen als Wachmann an Deck. Am nächsten Tag begann man mit dem Aufbringen einer Notbeseglung, mit der man am 2. Juli die Bucht von Valparaiso erreichte, 78 Tage nach dem Verlassen von Honolulu. Zwei Monate brauchte man in Valparaiso, um die Bemastung zu reparieren. Stengen und Rahen wurden nach Maß von Land geliefert, aber das Aufriggen besorgte die Mannschaft der TITANIA selbst, die dabei wertvolle Erfahrungen in allen Takelarbeiten gewann. Nachdem die Takelage wieder in Ordnung war, holte das Schiff ins Schwimmdock für einen neuen Bodenanstrich. Gustav erhielt den Auftrag, der Galionsfigur durch einen neuen Anstrich ihre ursprüngliche Schönheit wiederzugeben; für diese Arbeit sei kein anderer als Gustav »zivilisiert« genug, hatte der Kapitän gesagt.

Als die Bark wieder in voller Schönheit prangte, segelte sie in sieben Tagen nordwärts nach Taltal, löschte dort ihren Ballast, den verfluchten, und wurde mit Salpeter für einen nordeuropäischen Hafen beladen. Am 14. Oktober 1905 verließ die TITANIA die Salpeterküste und brauchte bis zum Ärmelkanal nur 83 Tage; mit dem neuen Bodenanstrich war sie allen Mitsegelern überlegen. Der Bestimmungshafen Malmö wurde in wenigen Tagen erreicht. Weil die TITANIA dort verkauft wurde, fuhr die gesamte Besatzung mit der Eisenbahn nach Hause.

Die einundeinhalbjährige Reise auf der TITANIA hatte Gustav Schröder sehr gefördert, vor allem in der praktischen Seemannschaft, wobei der Orkan in der Südsee und die damit zusammenhängenden Arbeiten von großem Nutzen waren. Trotz seiner schwächtigen Statur – er wog jetzt 41 1/2 kg – hatte er nun die Sicherheit und das Selbstbewußtsein, sich als Vollmatrose für einen großen Rahsegler zu bewerben. Er schickte ein Gesuch mit seinen Zeugnissen an den Hamburger Segelschiffs-Reeder H.H. Schmidt, der positiv reagierte. So konnte Gustav Schröder schon bald als Matrose auf der Bark BERTHA für eine *Reise von Hamburg nach Australien, weiter und zurück* anmustern. Er hatte sich die BERTHA besonders gewünscht, weil er wußte, daß auf dem Schiff zwei seiner Landsleute aus Nordschleswig bereits gemustert hatten. Und der Kapitän der BERTHA, der Wohlers hieß und aus Holstein stammte, hatte auch einen guten Ruf bei den Segelschiffsleuten. Gustav Schröder beschrieb ihn als einen strengen und zugleich guten Vorgesetzten, der mit seinen Steuerleuten meistens hochdeutsch sprach und auf ein gepflegtes Aussehen Wert legte. Auch mit dem Ersten Steuermann Michelsen, einem großen Mann mit ernstem Gesicht, war die Mannschaft zufrieden; er war tüchtig und gerecht, und nicht so humorlos, wie er aussah.

Anfang Mai 1906 verließ die BERTHA den Hamburger Hafen mit einer Stückgutladung. Als das Schiff elbabwärts geschleppt wurde, trat die Mannschaft nach altem Brauch der Größe nach an, damit sich die beiden Offiziere die Leute für ihre Wache aussuchen konnten, wobei sie abwechselnd je einen Mann nach dem anderen für sich wählten. Gustav Schröder hatte vor dieser Prozedur ein ungutes Gefühl, da er als der Kleinste an Bord am Ende der langen Reihe stand, noch hinter den Schiffsjungen. Die Steuerleute kannten die Mannschaft noch nicht und wählten deshalb mehr oder weniger nach der Größe und beachteten den kleinen Gustav überhaupt nicht. Nach den Matrosen wählten sie ihre Leichtmatrosen und Schiffsjungen, während Gustav alleine stehen blieb; er gehörte nicht zu den »Auserwählten«, wie er später in seinen Erinnerungen schrieb. Da dem Zweiten Steuermann noch einer fehlte, sagte er mitleidig: *Na, mien Jung, denn mustst du jo op mien Wach*. Der Matrose Schröder empfand einen tiefsitzen- den Groll gegen den Ausgang dieser Wahl, gegen den er zunächst gar nichts tun konnte. Er war zwar zum Zweiten Steuermann gegangen und hatte ihm gesagt, er sei Matrose und kein Schiffsjunge; aber den Zweiten rührte das nicht. Er hatte sich sein Urteil gebildet und gab dem kleinen Matrosen nur Arbeiten, wie sie normalerweise von Leichtmatrosen oder Schiffs- jungen verrichtet wurden.

Nachdem das Schiff Dover passiert hatte, fragte der Kapitän Gustav Schröder, der am Ruder stand, was er an Bord eigentlich vorstelle. Die selbstbewußte Antwort *Matros* beeindruckte auch den Kapitän nicht, sein Kommentar lautete nur *bannig lütten Matros*, und der lütte Matros dachte an Götz von Berlichingen.

Die erhoffte Wende erlebte der Matrose Schröder schon am nächsten Tag, als in einer Böe ein ziemlich dicker Draht zum Ausholen des Besansegels brach und schleunigst erneuert werden mußte. In die Enden des Drahtes mußten Augspleiße gemacht werden, möglichst beide Spleiße zur gleichen Zeit, damit das Segel schnell wieder gesetzt werden konnte. Der Zweite Steuermann schickte zwei der größeren Matrosen an die Arbeit, während er Gustav Schröder die Arbeit des Farbewaschens auf dem Achterdeck fortsetzen ließ. Aber seine »Chance« kam, als der eine der beiden großen Matrosen sich schon beim ersten Stich mit dem Marlspieker an der Hand verletzte, so daß der Zweite Steuermann ihn verbinden mußte und die Spleißarbeit nicht selber fortsetzen konnte. In dieser Verlegenheit fragte er, allerdings ohne viel Hoffnung, den Gustav Schröder, ob der sich zutraue, den Draht zu spleißen. Selbstverständlich konnte er das, beim Auftakeln der TITANIA in Valparaiso hatte er viel Übung in solchen Arbeiten bekommen. Er sah nun hier eine Gelegenheit, seine Fähigkeiten als Matrose zu beweisen, indem er seinen Spleiß schneller und besser machte als der Kamerad am anderen Ende des Drahtes, obgleich das normalerweise als unkameradschaftlich galt. Von dem Tag an wurde der Matrose Schröder von der Schiffsleitung für voll genommen; er stieg noch höher in der Achtung des Kapitäns, als bekannt wurde, daß er auf der TITANIA schon beim Segelmacher gearbeitet hatte.

Die Mannschaft auf der BERTHA war anscheinend recht harmonisch zusammengesetzt, die jungen Seeleute wollten größtenteils die Navigationsschule besuchen. Sie vertrugen sich gut miteinander und mit den Vorgesetzten, so daß Kapitän Schröder am Ende seiner Laufbahn die Reise auf der BERTHA mit begeisterten Worten beschrieben hat; nach seiner Erinnerung war es die schönste Zeit in seinen 38 Seefahrtsjahren.

Die Bark BERTHA, die 1892 in Schottland gebaut worden war, machte die Rundreise 1906/1907 von Hamburg nach Australien, weiter nach Chile und mit Salpeter zurück nach Hamburg ohne ernste Havarien und Unfälle. Rund vier Monate hatte die Ausreise von Hamburg nach Sydney gedauert, dessen prächtige Hafengebäude von Gustav Schröder mit Begeisterung beschrieben wurde. Nach dem Einklarieren erhielt die BERTHA einen Liegeplatz am Woolloomoo-Kai, um ihre Stückgutladung zu löschen. Als die Hafendarbeiter kamen, um die Ladung in Empfang zu nehmen, bestimmte der Erste Steuermann den Matrosen Schröder



Abb. 4 Die Hamburger Bark BERTHA, auf der Gustav Schröder 1906/07 nach Australien und Chile segelte (Slg. Dr. Jürgen Meyer)

zum Tallymann, der die auf dem Kai gelandeten Ladungsstücke im Scheckbuch abhaken mußte. Er freute sich über den Auftrag, wechselte schnell sein Arbeitszeug gegen ein weißes Hemd und eine blaue Hose und nahm seinen Platz auf dem Kai ein.

Als er die ersten Kisten, die aus der Großluke auf den Kai gehievt worden waren, mit einiger Mühe identifiziert und abgestrichen hatte, stand plötzlich ein frisch-fröhliches Mädchen von etwa 17 Jahren neben ihm und fragte freundlich *Did you get?* Sure antwortete Gustav Schröder; es war eines der wenigen englischen Wörter, die der ehemalige Gymnasiast bei der Seefahrt gelernt hatte. Als das Mädchen ihm ihre Hilfe anbot, verwies er sie an den »Ersten«, der gerade über die Gangway kam. Der »Chief Mate« stimmte zu, sogar mit lächelndem Gesicht, und Gustav freute sich über ihre Hilfe, wenngleich er nicht begeistert war, daß sie ihn *sailor-boy* titulierte. Mit ihr ging das Schecken der Ladung schneller, und Gustav Schröder konnte seine englischen Sprachkenntnisse verbessern. Sie kam mehrere Tage, und am Sonntag brachte sie ihre Verwandten mit, um das Schiff zu besichtigen. Die Matrosen der BERTHA neckten Gustav mit seinem »Kinder mädchen«, aber es störte ihn nicht; das fröhliche Mädchen, das stets mit einem Kinderwagen kam, in dem ihre kleine Nichte lag, machte ihm Freude. Wieder auf See, hatte er sie bald vergessen, als er aber 30 Jahre später ihren Namen in seinem alten Notizbuch fand, fiel ihm alles wieder ein.

Als BERTHA ihre Ladung gelöscht hatte, wurde sie nach Newcastle NSW geschleppt, um Kohlen für Chile zu laden. Auf die Kohlenladung mußte BERTHA einen Monat warten, aber es lagen noch mehrere deutsche Segler im Hafen, mit deren Mannschaften die Leute von der BERTHA viel Spaß hatten. Am 24. Oktober verließ BERTHA den Hafen von Newcastle NSW, mit einer vollen Ladung Kohlen nach Chile bestimmt. Kapitän Wohlers wählte die Route südlich von Neuseeland und brauchte 61 Tage für die Reise. Während des Seetörns hatte Gustav Schröder seinen Wachkameraden allabendlich aus dem Roman »Hilligenlei« vorgelesen. Der

Dichter Gustav Frenssen, der aus Dithmarschen stammte, hatte den Roman 1905 veröffentlicht, bald nachdem er sein Amt als Pastor aufgegeben hatte, weil der von der Kirche vertretene Glaube nicht »nordisch« genug war. In seinem utopischen Hilligenlei spielt eine »nordisch gefaltete Christusgestalt« die Hauptrolle. Erstaunlich ist, daß die Seeleute der BERTHA einschließlich des Zimmermanns an dem heute kaum lesbaren Roman Interesse zeigten. Hatten sie wirklich Verständnis für den damals aufkommenden nordischen Kult, oder hatten sie nur Langeweile? Gustav Schröder, als Sohn eines Lehrers, hatte schon in der Jugend die Neigung, Wissen und Bildung weiterzugeben.

Einige Tage vor Weihnachten erreichte die BERTHA ihren Bestimmungshafen Junin, einen kleinen Ort, der nördlich von Iquique vor der steilen Gebirgsküste liegt. Es wuchs dort kein Baum und Strauch, trotzdem fertigte sich die Mannschaft einen Weihnachtsbaum aus Holz, Papier und grüner Farbe und brachte ihn am Weihnachtsabend auf das Achterdeck. Die Tropennacht war windstill und sternenklar. Von den wenigen Häusern der Ortschaft kam kein Laut übers Wasser, auch von den Hamburger Seglern PAMPA und TARPENBEK, die ebenfalls auf der Reede ankerten, war nichts zu hören. Der Abendfriede und der prächtige Sternenhimmel stimmten die Seeleute feierlich. Als Kapitän Wohlers sein Grammophon an Deck brachte und die Platte »Stille Nacht, heilige Nacht« auflegte, sangen die Seeleute ohne Aufforderung mit, erst leise und dann laut, bis die Leute auf den beiden anderen Schiffen es hörten und mitsangen. Auf der TARPENBEK brachte man auch einen Tannenbaum mit Lichtern an Deck und rief BERTHA *ahoi!* Als die BERTHA-Leute sich mit *Hallo?* meldeten, tönte es zurück: *Mehr Musik, bitte!*, und Kapitän Wohlers legte noch die Platte »O Tannenbaum« auf und zum Schluß »O du fröhliche, o du selige ...« glücklich und zufrieden ging Gustav Schröder nach dieser Weihnachtsfeier im Pazifik in die Kojen; er war kein »Getränksmann«.

Bis Mitte Januar hatte die Mannschaft den größten Teil der Kohlen gelöscht, dann wurde BERTHA nach dem nahegelegenen Hafenplatz Pisagua geschleppt, um dort den Rest der Kohlen zu löschen und Salpeter in Säcken für Hamburg zu laden. Am 5. März 1907 trat die Bark die Heimreise an; beim Verlassen der Reede hätte sie beinahe eine Kollision verursacht, als sie, infolge einer einsetzenden Böe, plötzlich dem Ruder nicht mehr gehorchte. Es ging um Haarsbreite, als es Kapitän Wohlers mit seiner gut eingespielten Mannschaft gelang, die BERTHA mittels Segelmanövern durch die Lücke zwischen zwei ankernden Dampfern zu bringen. Gustav Schröder hatte das schneidige Manöver seines Kapitäns von damals noch gut in Erinnerung, als er selber als Kapitän fuhr und gelernt hatte, daß man für ein schneidiges Manöver nicht nur Mut und Können, sondern auch ein klein wenig Glück brauchte, um dem Restrisiko zu entgehen.

Die Heimreise der BERTHA nach Hamburg führte ostwärts um Kap Horn, wo Gustav Schröder seine besondere Freude an den großen Albatrossen hatte, die sich wochenlang in der Nähe des Schiffes hielten. Er hatte den Eindruck, daß einer der herrlichen Vögel sich mit ihm angefreundet hatte, als er viele Tage lang die BERTHA begleitete und mit ihm Blicke tauschte, wenn er am Ruder stand. Es war ein Erlebnis für ihn, das ihn veranlaßte, im Alter ein kleines Büchlein zu schreiben, das den Titel trägt »Mein Albatros und andere Tiergeschichten«. Ich erinnere mich, daß er mir ein Exemplar schenkte, als er mich 1952 im Dienst besuchte und wir lange von alten Hapagzeiten plauderten. Die Geschichte von *seinem* Albatros erschien mir zwar sonderbar, doch las ich sie mit viel Vergnügen. Er hatte das Büchlein mit eigenen Zeichnungen illustriert, und im Zusammenhang damit möchte ich hier erwähnen, daß Gustav Schröder ein musisch begabter Mann war, mit großem Interesse für klassische Musik. Als Kapitän von Passagierdampfern nahm er jede Gelegenheit wahr, an Bord Konzerte mit namhaften Künstlern in die Wege zu leiten, wenn er solche als Passagiere hatte.

Nachdem die BERTHA das Kap Horn im Schneesturm gerundet hatte, machte sie im Südatlantik gute Fortschritte, so daß die Stimmung an Bord fröhlicher wurde. Als der Äquator



Abb. 5 *Gustav Schröders Albatros (Slg. des Autors)*

passiert war, dauerte es noch fünf Wochen, bis die ersten Leuchttürme im Ärmelkanal gesichtet wurden. Die Seeleute der BERTHA beschäftigten sich in ihren Gedanken schon mit der Heimkehr und sahen *Gardinen und Blumentöpfe hinter der Kimm*, wie es einer von ihnen formulierte. Es war Anfang Juni und schönes Wetter, als die BERTHA in vier Tagen den Kanal und die Nordsee durchlief. Bei Helgoland kam der Lotse an Bord, am nächsten Tag ging es im Tau eines Schleppers elbaufwärts. Bei Blankenese gab es das übliche Hallo zwischen Schiff und Land, denn auf fast jedem Hamburger Segelschiff war mindestens ein Blankeneser an Bord. Eine Stunde später wurden die St.-Pauli-Landungsbrücken passiert; zwei Hafenschlepper faßten die BERTHA an, drehten sie herum und brachten sie an die Pfähle im Segelschiffhafen, wo die Weltumseglung vor genau 13 Monaten begonnen hatte. Nachdem das Deck aufgeklart und gefegt war, fuhr die Mannschaft in bester Stimmung an Land. Am nächsten Morgen wurden die Seekisten oder -säcke gepackt, und die Mannschaft verließ das Schiff mit dem »Jollenführer«, von dem aus sie dem Ersten Steuermann seine wohlverdienten drei Hurrahs zurief. Die Abmusterung fand in Gegenwart des Kapitäns im Seemannsamt statt, wo auch die Heuer ausgezahlt wurde. Der Kapitän verabschiedete jeden Mann einzeln und sagte dabei: *Wer nächste Reise wieder mit will, jeder ist willkommen!* Mit den Worten: *Eine der schönsten Segelschiffsreisen war zu Ende* beschloß Gustav Schröder seinen später geschriebenen Reisebericht.

Mit seiner Reise auf der BERTHA hatte Gustav Schröder insgesamt 54 Monate Fahrzeit »vor dem Mast« vorzuweisen, von denen die 13 Monate als Matrose auf einem Rahsegler als der wichtigste Beweis für die praktischen seemännischen Kenntnisse angesehen wurden. Die Bedingungen zum Erwerb des Steuermannspatentes auf großer Fahrt waren erfüllt, wenn nach der Fahrzeit an einer Navigationsschule ein etwa dreivierteljähriger Lehrgang zum »See-steuermann auf großer Fahrt« mit Erfolg abgeschlossen wurde. Gustav Schröder besuchte die Hamburger Navigationsschule und erhielt im November 1908 sein Steuermannspatent.

Für das Kapitänspatent brauchte man damals weitere zwei Jahre Fahrzeit als Steuermann und den Besuch eines Lehrgangs, der mit der Prüfung zum »Seeschiffer auf großer Fahrt« abgeschlossen werden mußte, um das entsprechende Patent zu erhalten. Gustav Schröder besuchte auch diesen Lehrgang auf der Hamburger Navigationsschule, die mit der Schule in Bremen um den ersten Rang unter den deutschen Navigationsschulen wetteiferte. Das Kapitänspatent wurde Gustav Schröder im Februar 1912 von der Hamburger Deputation für Handel, Schifffahrt und Gewerbe ausgestellt.

Als Gustav Schröder 1908 sein Steuermannspatent erhielt, waren seine Aussichten für die Einstellung bei einer größeren Reederei schlecht, weil die internationale Schifffahrt zu der Zeit eine langdauernde Depression durchmachte. Sie war schuld daran, daß die große HAPAG-Reederei von 1907 bis 1910 keinen Schiffsoffizier eingestellt hatte. Viele junge Seeleute mit dem Steuermannspatent nutzten damals die Misere, um bei der Kriegsmarine ihre einjährige Dienstzeit abzuleisten, an die sich dann die freiwillige Ausbildung zum Reserveoffizier anschloß. Als sich Gustav der Kriegsmarine zur Ableistung seiner Dienstpflicht stellte, wurde ihm beschieden, daß er für den Dienst in der Kriegsmarine zu leicht und zu zart sei, so daß er seine Bewerbungen bei den Reedern fortsetzte. Er war empört, als er bei einer Hamburger Reederei von deren nautischem Inspektor nur die Worte zu hören bekam: *Ausgeschlossen, Sie sind noch viel zu knabenhaft*, worauf sich der Inspektor wieder seinem Schreibtisch zuwandte. Grußlos verließ der knabenhafte Bewerber das Zimmer und knallte die Tür heftig zu, damit es der mächtige Mann nicht überhörte. Schröder war jetzt 23 Jahre alt und hatte sich in einer fünfjährigen Ausbildungszeit auf den Schiffen und auf der Navigationsschule bewährt; die Behandlung, die er von dem Inspektor erfuhr, entsprach nicht seinen Vorstellungen über den »Umgang mit Menschen«, denen er selber sein Leben lang treu blieb.

Nachdem es bei den Reedereien in Hamburg nicht geklappt hatte, fragte er schließlich mal in Hadersleben bei dem Reeder M. Jebesen an, der Schiffe in der chinesischen Küstenfahrt beschäftigte. 1909 waren es nur noch ein paar kleine Dampfer, aber der Reeder war bereit, Schröder als Zweiten Offizier einzustellen, wenn er sich auf zwei Jahre für die Küstenfahrt in Ostasien verpflichten würde. Er war bereit und hat diese zwei Jahre nicht bereut; denn er verbrachte diese Zeit in einer verhältnismäßig selbständigen Position und in einem Fahrtgebiet, in dem der Dampfer viele Häfen anlief und gelegentlich auch mal die Bekanntschaft mit einem Taifun machen mußte. Für seine seemännische Weiterbildung hätte sich Gustav Schröder nichts Besseres wünschen können. Nach zwei Jahren kehrte er nach Deutschland zurück und meldete sich bei der Navigationsschule in Hamburg für den nächsten Kapitänlehrgang an, den er im Februar 1912 mit Erfolg abschloß. Die Zeiten hatten sich gebessert, in der internationalen Schifffahrt herrschte Hochkonjunktur.

Als er sich bei der HAPAG bewarb, wurde er gleich als Dritter Offizier eingestellt, ohne daß er sich auf die Zusage des Generaldirektors Albert Ballin berufen mußte, die jener dem Leichtmatrosen Gustav Schröder 1903 auf dem Schnelldampfer DEUTSCHLAND gemacht hatte.

Die Reederei schickte den Dritten Offizier Gustav Schröder auf Frachtdampfern nach Westindien, Mexiko und Ostindien, damit er sich mit dem Ladungsbetrieb auf Liniendampfern vertraut machen konnte. 1914 wurde er zum Zweiten Offizier befördert. Im August dieses Jahres, als der Erste Weltkrieg ausbrach, wurde sein Schiff in Kalkutta beschlagnahmt; die Besatzung wurde interniert und in einem britisch-indischen Lager fünf Jahre lang festgehalten. Da Gustav Schröder zu den geistig regen Lagerinsassen gehörte, betätigte er sich mit einigen Leidensgenossen bei der Organisation einer sinnvollen Freizeitbeschäftigung, um die Lagerinsassen seelisch und körperlich gesund zu halten. Er half, einen Gesangverein auf die Beine zu stellen, und lieferte Noten für die Mitglieder, anfangs von ihm selber mit der Hand geschrieben, später auch gedruckt. Außerdem gründete er einen Turnverein und unterrichtete

in Sprachen, Navigation und Astronomie. In diesen Fächern hatte er sich selber weitergebildet. Nachdem er in den Besitz eines Fernrohres gelangt war, richtete er heimlich eine kleine Sternwarte ein und war besonders stolz, wenn er interessierten Kameraden in der Himmelskunde Anschauungsunterricht geben konnte. Bei der weltweiten Grippe-Epidemie gegen Ende des Krieges, die auch das Lager in Indien befiel, machte sich Gustav Schröder als Krankenpfleger nützlich. Während im Lager Hunderte mit dem Tode rangen, erlebte er ein seltsames körperliches Wohlbefinden, das einzugestehen er sich damals schämte.

Kapitel II:

Gustav Schröders Karriere zwischen den beiden Weltkriegen

Nach der Entlassung aus dem Internierungslager in Indien kehrte Gustav Schröder 1919/20 in ein tristes Nachkriegs-Deutschland zurück. Der Krieg war verloren; gebietsweise flackerten noch revolutionäre Unruhen auf. Der sogenannte Friedensvertrag lastete schwer auf dem deutschen Volk, materiell und seelisch. In Nordschleswig fand 1920 die von den Siegermächten verlangte Volksabstimmung statt, die zur Folge hatte, daß die Heimat Gustav Schröders an Dänemark abgetreten werden mußte und manche Deutsche das abgetretene Gebiet verließen. Gustav Schröder hatte sich bei seiner Rückkehr aus Indien eine Unterkunft in den Elbvororten westlich von Hamburg gesucht. Dort lernte er Fräulein Elsa Färber kennen, die er im Mai 1921 heiratete. Das junge Ehepaar fand eine Wohnung in Klein-Flottbek am Rande des Jenischparks. Als einziges Kind wurde ihm 1923 der Sohn Rolf geboren, der nur 45 Jahre alt wurde.

Die deutsche Handelsflotte war fast völlig verloren, und die meisten Seeleute waren arbeitslos. Gustav Schröder hatte sich nach seiner Rückkehr aus Indien sogleich bei der HAPAG gemeldet und die Zusage erhalten, daß er beim Wiederaufbau der Flotte wieder eingestellt würde. Das geschah bereits 1921, als man ihn als Ladungsoffizier auf dem kleinen Dampfer FRANKFURT anmusterte. Der Dampfer sollte Mehl von London nach Leningrad transportieren, das aus amerikanischen Hilfslieferungen stammte. Die FRANKFURT war weniger als 1600 BRT groß und deshalb der Ablieferung an die Siegermächte entgangen. In seinem Buch »Fernweh und Heimweh« hat Gustav Schröder geschrieben, daß die Lebensmittelversorgung in Leningrad damals katastrophal war, viel schlechter als zur gleichen Zeit im ausgepowerten Deutschland.

Aus Schröders Buch geht auch hervor, daß ihm die Seefahrt auf deutschen Schiffen in den ersten Nachkriegsjahren keine Freude machte, am meisten störte ihn die Disziplinlosigkeit vieler Seeleute, aber auch die deutschfeindliche Haltung in einigen ausländischen Häfen. Erst als er 1926 als Zweiter Offizier (Ladungsoffizier) mit dem Dampfer STEIGERWALD Reisen nach Südamerika machte, hatte sich der Betrieb auf den HAPAG-Frachtern wieder normalisiert, und die Beobachtungen, die Gustav Schröder in Brasilien und Argentinien machen konnte, belebten seine Aufzeichnungen wieder.

In den zehn Jahren von 1926 bis 1935 wurde Schröder als Zweiter und Erster Offizier meistens in den Fahrtgebieten Süd- und Nordamerika sowie in Fernost eingesetzt. Die bekanntesten der Schiffe, auf denen er in diesen Jahren gefahren hat, waren MS. ERMLAND, D. GENERAL ARTIGAS, D. GERA, MS. ST. LOUIS und D. HANSA (ex ALBERT BALLIN).

Über seinen Borddienst hinaus beschäftigte er sich viel mit Fragen der Navigation sowie mit der Beobachtung von besonderen Naturereignissen. Die Ergebnisse seiner Untersuchungen und Beobachtungen sandte er an die Deutsche Seewarte in Hamburg, die ihn als »freiwilligen Mitarbeiter« sehr schätzte und viele seiner Berichte in ihrer Fachzeitschrift »Der Seewart« veröffentlicht hat. Auf die Ernennung zum Kapitän mußte Gustav Schröder lange warten,

weil die HAPAG durch die Fusion mit anderen Reedereien in den 20er Jahren verpflichtet worden war, deren Kapitäne mit zu übernehmen. Außerdem hatte sich die große Schifffahrtskrise der Jahre 1930–1934, während der fast ein Drittel der deutschen Handelsflotte aufgelegt war, negativ auf die Beförderungen im Offizierskorps der HAPAG ausgewirkt.

Als 1933 Hitler die Macht in Deutschland ergriff, hat seine NSDAP (Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei) ihre Macht auch in der deutschen Schifffahrt zur Geltung gebracht. Es gab einige Änderungen an Bord, die von den Schiffsoffizieren und Kapitänen nur zum Teil begrüßt wurden. Am wenigsten Begeisterung fand die Ersetzung der schwarz-weiß- roten Nationalflagge durch die Parteifahne der NSDAP, die mit dem Hakenkreuz. Gustav Schröder hat in seinen 1941 veröffentlichten Erinnerungen »Fernweh und Heimweh« dazu keine Stellung genommen; wie sollte er auch, hätte er sich gegen die Hakenkreuzflagge geäußert, so wäre ein Berufsverbot die mindeste Strafe der Partei gewesen, und der Zensor hätte die kritischen Sätze im Manuskript gestrichen. Sehr positiv äußerte er sich in dem genannten Buch über die sogenannten KdF-Reisen (KdF = Kraft durch Freude), die von einer besonderen Organisation der »Partei« in Zusammenarbeit mit der Deutschen Arbeitsfront für »die schaffenden Menschen« zu geringen Preisen mit großen Passagierschiffen veranstaltet wurden. Als Erster Offizier und Kapitän war Gustav Schröder an mehr als 50 solcher Reisen beteiligt. Er war begeistert, weil er von der Freude der KdF-Reisenden angesteckt wurde und alles für die Passagiere tat, um ihnen den Aufenthalt an Bord so angenehm wie möglich zu machen.

Im März 1935 war Gustav Schröder Erster Offizier auf der ST. LOUIS, als sie eine erste KdF-Reise nach Lissabon und Madeira machte, begleitet von den KdF-Schiffen OCEANA und DER DEUTSCHE. Diese Geschwaderreise war eine propagandistische Demonstration; Robert Ley, der Chef der KdF-Organisation, hatte sich auf der ST. LOUIS eingeschifft, die von Kapitän Wagner geführt wurde. Die Passagiere hatten tatsächlich viel Freude an Bord und auf den Landausflügen, und Gustav Schröder brachte das später auch in seinem Erinnerungsbuch »Fernweh und Heimweh« zum Ausdruck. Zum Beispiel schrieb er von einem älteren Passagier, von Beruf Hafendarbeiter, der seine Anerkennung mit folgenden Worten ausgedrückt hatte: *Dor sall mi noch mol eener vertelln, dat de Nazis nix köhnt, den Kerl pedd ick in den Mors*. Dazu bemerkte Gustav Schröder noch, daß dieser Hafendarbeiter nicht der NSDAP angehörte und mit dem damals viel gebrauchten Wort »Volksgemeinschaft« nichts anzufangen wußte.

Fahrkarten für die KdF-Reisen gab es nur bei der Deutschen Arbeitsfront, die dadurch eine Auswahl der Passagiere treffen konnte. Nach dieser großen Madeira-Reise machte die ST. LOUIS mit dem Ersten Offizier Schröder 1935 noch zehn weitere KdF-Reisen von kürzerer Dauer, die nach dem Ärmelkanal oder nach norwegischen Fjorden führten.

Im Spätherbst 1935 lagen die beiden Schwesterschiffe ST. LOUIS und MILWAUKEE unbeschäftigt nebeneinander im Hamburger Hafen an den Pfählen. Sie hatten ihre sommerliche Kreuzfahrten-Saison hinter sich und sollten erst im Dezember wieder in Dienst gestellt werden. Deshalb waren auf jedem Schiff nur drei oder vier Mann Wachpersonal, die sich im Turnus ablösten. Ich gehörte damals als Dritter Offizier auf die MILWAUKEE; als ich eines Abends noch spät eine Runde an Deck machte, sah ich auf der ST. LOUIS auch den Wachoffizier seinen Rundgang machen. Bei der Gangway, die eine Verbindung zwischen unseren Schiffen herstellte, waren wir etwa auf gleicher Höhe und wünschten uns gegenseitig eine gute Wache. Plötzlich änderte mein vermeintlicher Kollege seinen Kurs, trat auf die Gangway, sagte Schröder und fragte mich freundlich, ob er an Bord kommen dürfe. Im Licht der Gangwayleuchte sah ich zu meiner Verwunderung, daß er die drei goldenen Ärmelstreifen eines Ersten Offiziers trug und begriff langsam, daß ich Besuch von dem Ersten Offizier Schröder bekam. Trotz des großen Rang- und Altersunterschiedes (50:25) fragte er mich ganz kollegial, ob ich Lust hätte, mit ihm einen Spaziergang an Deck zu machen; denn er langweilte sich allein auf

dem großen menschenleeren Schiff. Natürlich sagte ich *Ja*, nicht nur aus Höflichkeit. Ich hatte Lust, den Mann näher kennenzulernen, der mich durch seine Freundlichkeit gleich für sich eingenommen hatte.

Es wurde ein langer Spaziergang, immer auf und ab auf dem Pitchpine-Deck der MILWAUKEE, und ein langes Gespräch, in dem unsere Erlebnisse des letzten Jahres die Hauptrolle spielten. Gustav Schröder sprach mit sichtlicher Freude von seinen Passagieren auf den KdF-Reisen, ich erzählte ihm von unseren kapitalistischen Erste-Klasse-Passagieren auf der MILWAUKEE, unter denen viele Ausländer waren, deren Konten in Deutschland eingefroren waren. Wir sprachen über den Flaggenwechsel, der den deutschen Schiffen im September 1935 die Hakenkreuzflagge der NSDAP als Nationalflagge beschert hatte und auf der MILWAUKEE mit einem tragikomischen Nachspiel endete (s. DSA 3, S. 229). Da Gustav Schröder mit mir völlig offenherzig sprach, erzählte ich ihm auch von einem Berufsverbot, mit dem mir die »Partei« einige Monate vorher gedroht hatte. Hilfe konnte ich von meinem Gesprächspartner in der Sache nicht erwarten, allenfalls gute Ratschläge; denn die Kapitäne und Ersten Offiziere der großen Passagierschiffe waren selber froh, wenn sie keinen Ärger mit den »Ortsgruppenleitern« hatten, die von der NSDAP auf den großen Passagierschiffen bestellt wurden.

Ich weiß heute nicht mehr, über was alles wir an jenem Novemberabend gesprochen haben; aber ich erinnere mich noch deutlich, daß unser ausgedehntes Gespräch große Befriedigung in mir auslöste, die Langzeitwirkung hatte. Seitdem war Gustav Schröder für mich ein ungewöhnlicher Mensch im positiven Sinn.

Zum Kapitän befördert wurde Gustav Schröder im August 1936, als man ihm das Kommando des kleinen Frachters KYPHISSIA übertrug. Seine erste Reise mit dem Schiff machte er ins Mittelmeer in Charter für die Deutsche Levante Linie, darauf folgten zwei Reisen nach Westindien, auf denen Kapitän Schröder mit mehreren Hurrikanen Bekanntschaft machte. Er berichtete darüber ausführlich an die Deutsche Seewarte.

Wie schon erwähnt, war Kapitän Schröder sehr musikalisch und liebte gute Musik über alles. Als er mit der KYPHISSIA 1937 nach Westindien kam, hörte er zum ersten Mal die dort populäre Musik, als sein Schiff in einem kleinen Hafen lag, und schrieb darüber wie folgt:

Nur gute Musik darf man auf diesem schönen Teil der Erdkugel nicht erwarten. Ich wenigstens habe in dieser Hinsicht schlechte Erfahrungen gemacht. Wir ankerten eines Abends auf der Reede von Petit Goave, einem jener kleinen Häfen auf Haiti. Nach dem Abendessen drang aus dem Club, in dessen Nähe wir lagen, eine schaurige Musik. Ein kleines Orchester spielte, Streicher, Bläser, Schlagzeug. Es hörte sich an, als ob alle Musiker betrunken wären. Sie fingen zwar gleichzeitig an und hörten gleichzeitig auf, aber zwischendurch hatte jeder seine Ritardandi und Fermaten. Auch schien jeder sein Instrument nach einem besonderen »A« gestimmt zu haben. Ich nahm sie in meinen langen Kieker und sah, daß sie anscheinend ganz nüchtern waren und mit Nonchalance und Sicherheit so verkehrt spielten. Es war etwas so erschütternd Unzulängliches und gleichzeitig Gekommes in diesem Spiel, daß man nicht wußte, ob man die Kerle, die es sich leisten konnten, so haarsträubenden Lärm zu machen, ohne hinausgeworfen zu werden, bedauern oder ob man das besondere Talent bewundern sollte, das schon dazu gehörte, mit solch unverschämter Nachlässigkeit zu spielen und doch immer wieder in Takt kommen.

Als die KYPHISSIA im Herbst 1937 in Hamburg für die nächste Westindienreise beladen wurde und Kapitän Schröder sich schon auf seine dritte Reise nach Westindien freute, wurde er überraschend zur HAPAG-Direktion bestellt. Von Kapitän Maschke, dem Nautischen Direktor, erfuhr er, daß er sofort die Führung der OCEANA übernehmen solle, die weiterhin im KdF-Dienst fuhr. Damit machte Kapitän Schröder einen gewaltigen Sprung nach oben, von einem kleinen Frachter auf einen großen Passagierdampfer, das war bei der sorgfältigen Personalpolitik der HAPAG ganz ungewöhnlich. Kapitän Schröder wurde allseits beglück-



Abb. 6 *Kapt. Schröder auf dem Dampfer KYPHISSIA (Slg. Frau I. Glaevecke)*

wünscht und freute sich auch über die Kommandierung, obgleich er wußte, daß die OCEANA mit ihren 700 Passagieren und den kurzen, schnell aufeinanderfolgenden Reisen ihn viel mehr beanspruchen würde als die gemütliche KYPHISSIA. Ihm kam zugute, daß er den KdF-Betrieb schon von der ST. LOUIS her kannte und sich dabei bewährt hatte.

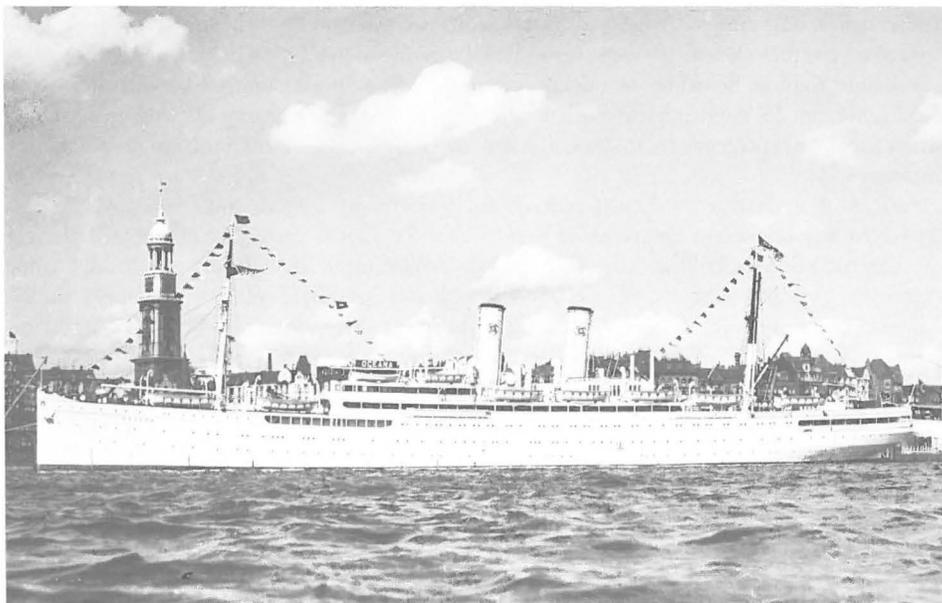


Abb. 7 Dampfer OCEANA mit dem KdF-Zeichen an den Schornsteinen (Archiv DSM, Slg. A. Patjens)

1937/38 machte die OCEANA unter Führung von Kapitän Schröder rund 50 Reisen, das bedeutete etwa eine Reise pro Woche. Im Winter machte sie ihre Reisen im Mittelmeer von Genua nach Venedig und umgekehrt; unterwegs wurden Palermo oder Neapel angelaufen. Sie versah diesen Dienst zusammen mit den KdF-Schiffen SIERRA CORDOBA und DER DEUTSCHE. Die beiden Lloydschiffe waren schneller als die OCEANA, so daß Kapitän Schröder oft seine ganze Navigationskunst aufbieten mußte, um den gemeinsamen Fahrplan einzuhalten. *Es war wohl die interessanteste Zeitspanne meiner Seefahrt*, schrieb Kapitän Schröder in seinen Erinnerungen. Er sammelte nicht nur Erfahrungen im Manövrieren mit Zwei-Schraubenschiffen, sondern hatte viele Repräsentationspflichten wahrzunehmen, was ihm Sicherheit auch im Umgang mit hochgestellten Persönlichkeiten gab.

Durch die Erfahrungen, die Kapitän Schröder als Kapitän der OCEANA hatte sammeln können, wurde er für die HAPAG der geeignete Mann, der auf den vier Schnelldampfern des New-York-Dienstes in den Jahren 1938/39 die Vertretung der Stammkapitäne übernahm. Letztere legten ihren Urlaub gern in den Winter, wenn die Stürme und der Nebel das Einhalten des Fahrplans sehr erschwerten, so daß der Vertreter ein »Könner« sein mußte. Im Februar/März 1939 machte Kapitän Schröder mit dem Motorschiff ST. LOUIS zwei Reisen nach New York, in Vertretung des Schnelldampfers NEW YORK, der in dieser Zeit Reisen nach Westindien unternahm. Er behielt das Kommando der ST. LOUIS, als sie im Mai/Juni 1939 ihre ungewöhnliche Reise mit 900 jüdischen Emigranten nach Kuba und zurück machte, die weltweites Aufsehen erregte, weil das Schiff seine jüdischen Passagiere in der Neuen Welt nirgendwo landen durfte. Über diese merkwürdige Reise, auf der sich Kapitän Schröder hervorragend bewährte, wird im nächsten Kapitel gesondert berichtet.

Nach der vergeblichen Kuba-Reise mußte die ST. LOUIS schnellstens nach New York, um die Termine für die bereits zu Beginn des Jahres annoncierten Kreuzfahrten einzuhalten. Fahrplanmäßig ging das Schiff am 30. Juni auf eine Reise nach Westindien, darauf folgten eine Bermudareise und eine viertägige Reise nach Halifax, von der das Schiff am 25. August in New

York zurück war. Am 26. August sollte das Schiff nach seinem Fahrplan noch eine Bermuda-reise machen, aber sie wurde wegen der in Europa drohenden Kriegsgefahr abgesagt. Stattdessen rüstete Kapitän Schröder sein Schiff mit größter Eile für eine ungeplante Heimreise aus, denn schon am 25. August hatte die deutsche Regierung die Anweisung QWA-8 an alle deutschen Schiffe herausgegeben, in der u.a. stand, daß das Schiff zu tarnen sei und die Rückfahrt antreten solle.

Am 26. August war ST. LOUIS seeklar und wartete auf weitere amtliche Anweisungen. Außer Anweisungen aus Deutschland brauchte die ST. LOUIS auch noch eine Ausklärung der amerikanischen Zollbehörde. Ein irischer Zollbeamter hatte Kapitän Schröder einen guten Rat gegeben, den er befolgte und dadurch das Ausklärungspapier bereits am 27. August bekam, obgleich das ein Sonntag war. Am Sonntagnachmittag lief Schröder zur Heimreise aus, trotz der Warnung des Generalkonsuls, der immer noch auf die endgültigen Anweisungen aus Deutschland wartete. Kapitän Schröder begründete sein eigenmächtiges Auslaufen mit dem Hinweis, daß die ST. LOUIS das langsamste der großen Schiffe sei. Er rechnete mit einer Blockade durch die britische Flotte, da er sich über den bevorstehenden Krieg und die Teilnahme Großbritanniens keinen Illusionen hingab.

Man traf auf der ST. LOUIS alle Vorbereitungen, die der Kapitän für nützlich hielt, um die Briten zu meiden oder zu täuschen. ST. LOUIS wurde getarnt, fuhr nachts abgeblendet, steuerte wechselnde Kurse und hielt Funkdisziplin; sie nahm zunächst den Weg nördlich von Island durch die Dänemarkstraße. Schon bald mußte Kapitän Schröder feststellen, daß sich für die nördlichen Gewässer keine Seekarten und Bücher an Bord befanden; dann fiel der Steuerbordmotor aus, so daß die Geschwindigkeit für die weitere Reise auf 13 sm/h reduziert war; und schließlich versagte auch der Kreiselkompaß. Das alles waren ärgerliche Erschwer-nisse für den Blockadebruch. Aufgrund der aufgefangenen Funksprüche hatte sich Kapitän Schröder entschlossen, im sowjetischen Hafen Murmansk Schutz zu suchen, den er trotz aller Schwierigkeiten am 11. September erreichte. Die Einklarierung funktionierte reibungslos, es lagen schon mehrere deutsche Schiffe in der Hafengebucht. Die sowjetischen Dienststellen waren kooperativ, die Wünsche Kapitän Schröders wurden erfüllt. Es wurden 300 Mann der Besatzung abgemustert und mit der Eisenbahn nach Deutschland geschickt; die Reparaturen wurden ausgeführt und die nötigen Seekarten und Bücher für den Durchbruch nach Deutschland beschafft. Überrascht war der Kapitän, als im Oktober auch Ladung für Hamburg angeliefert wurde, die allerdings mit eigener Mannschaft übernommen werden mußte.

Mit der Überfahrt nach Deutschland ließ man sich Zeit, bis die Nächte am längsten waren. Am 22. Dezember verließ die ST. LOUIS Murmansk mit dem Bestimmungshafen Hamburg. Mit norwegischer Lotsenhilfe ging die Fahrt durch die norwegischen Schären, dann durch Skagerrak, Kattegat und Großen Belt in die Kieler Förde, die am letzten Tag des Jahres erreicht wurde. Den Nord-Ostsee-Kanal benutzend, erreichte ST. LOUIS ihren Heimathafen Hamburg am 1. Januar 1940.

Gleich nach der Ankunft in Hamburg kam der »Vorsitzer« des HAPAG-Vorstandes mit großem Gefolge an Bord, um Kapitän und Besatzung zu begrüßen; er hielt eine Ansprache im Stile der damaligen Zeit, die mit dem üblichen »Sieg Heil!« abgeschlossen wurde. Danach zog Ruhe an Bord ein; Gustav Schröder kam endlich zur Selbstbesinnung und empfand große Freude und Dankbarkeit über die glückliche Heimreise, die in zwei Abschnitten die britische Blockade umgehen konnte. Sein Dank galt auch der braven ST. LOUIS, der er einen freundschaftlichen Klaps auf die Reling gab. Damit war die 38jährige Seefahrtszeit des Kapitän Schröder abgeschlossen; wenn er auf die vielen Jahre zurückblickte, empfand er sie als eine glückliche Zeit, die ihm zwar manchmal viel Nervenkraft abgefordert hatte, aber ohne ernste Havarien abgelaufen war. In schwierigen Situationen, sagte er, habe er sich an die Regel gehalten: *Der Pessimismus der Überlegung ist die Vorbedingung zum Optimismus der Tat.* Einige

seiner Kapitänskollegen meinten, Gustav Schröder wäre zu weich in der Behandlung seiner Leute gewesen; er sagte dagegen, das sei ein Irrtum, entstanden durch sein Prinzip, niemand in Gegenwart anderer anzuschmauzen, das erledige er später unter vier Augen, wenn es sein müßte.

Mit der Heimführung der ST. LOUIS beim Ausbruch des Zweiten Weltkrieges hatte der 54jährige Kapitän Schröder seine letzte Reise gemacht. Im aktiven Kriegsdienst wurde er nicht verwendet, sondern man brauchte ihn bei der Deutschen Seewarte, die während des Krieges zusätzliche Aufträge auf dem Gebiet der technischen Navigation erhielt. Da die Seewarte dem Oberkommando der Kriegsmarine unterstand, endete ihre Tätigkeit mit dem Zusammenbruch 1945. Damit wurde Kapitän Schröder als Oberregierungsrat in den Ruhestand versetzt.

Kapitel III: Mit 900 jüdischen Emigranten nach Kuba und zurück

Diese ungewöhnliche Reise machte Gustav Schröder 1939 als Kapitän des Motorschiffes ST. LOUIS. Weil das Schiff für seine heimatlosen Passagiere keine Landeerlaubnis erhielt, ergaben sich auf der Rückreise schwierige Situationen durch die verzweifelte Menschen. Es drohte die Gefahr einer allgemeinen Panik mit Gewaltakten; die Umsicht und die Nervenkraft des Kapitäns wurden auf die Probe gestellt.

Die ST. LOUIS war das erste Passagierschiff für den Nordatlantikverkehr der HAPAG, das mit Dieselmotoren angetrieben wurde. Es war 16 732 BRT groß und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 16 sm/h. Insgesamt konnte das Schiff 973 Passagiere aufnehmen, 270 in der Kajütsklasse, 287 in der Touristenklasse und 416 in der III. Klasse. Im Frühjahr 1929 hatte die ST. LOUIS ihre erste Reise nach New York angetreten und sich als ein gutes Schiff bewährt. Das gleiche galt von dem Schwesterschiff MILWAUKEE, das drei Monate später seine Jungferreise absolvierte.

Als in den folgenden Jahren die Passagierzahlen auf dem Nordatlantik infolge der Weltwirtschaftskrise abnahmen, wurden die beiden Motorschiffe zeitweise für Kreuzfahrten benutzt, auf denen sie nicht mehr als 500 bis 550 Fahrgäste mitnahmen, um den Kreuzfahrern mehr Komfort bieten zu können. Nach der Machtübernahme Hitlers wurde – wie bereits erwähnt – von der NSDAP die Organisation »Kraft durch Freude« (KdF) gegründet, die den »schaffenden Menschen« preiswerte Seereisen ermöglichte. Dafür standen mehrere große Passagierschiffe zur Verfügung, zu denen zeitweise auch die ST. LOUIS gehört hatte. Als Erster Offizier hatte Gustav Schröder die ST. LOUIS 1935 kennengelernt; um die Jahreswende 1938/39 versetzte man ihn als Kapitän auf das Schiff. Im Februar und März 1939 machte ST. LOUIS zwei Reisen im Liniendienst Hamburg–New York; im Sommer sollte sie dann vier Kreuzfahrten für amerikanische Passagiere ab New York machen. Für Mai/Juni erhielt das Schiff eine außergewöhnliche Aufgabe, die mit der Emigration der Juden aus Deutschland zusammenhing.

Das Leben der Juden im Deutschen Reich war seit dem Beginn der Hitler-Diktatur durch den Erlaß schikanöser Verordnungen und Gesetze allmählich immer unerträglicher geworden, bis sie zuletzt völlig rechtlos waren. Der Wunsch, aus Deutschland auszuwandern, wuchs bei vielen Juden, als sich die Herrschaft Hitlers und seiner NSDAP viel stabiler und dauerhafter erwies, als die Juden gehofft hatten. Das Auswandern war ihnen im Hitler-Reich nicht verwehrt; aber es konnten sich nur wohlhabende Juden leisten, und die verloren dabei alle ihre Vermögenswerte in Deutschland. Zwar durften sie für ihren Hausrat eine gefüllte Kiste von der Größe eines Möbelwagens mitnehmen, mußten aber den Gegenwert der mitgenommenen Sachen an die Staatskasse bezahlen. Als »Judenkisten« bezeichnet, waren diese Behälter damals in den Häfen und auf den Schiffen oft zu sehen. Die sogenannte »Kristall-

nacht«, ein scheußliches Pogrom, das die NSDAP mit ihren Organisationen im November 1938 im ganzen Reich veranstaltet hatte, ließ den Auswanderungswillen der Juden erheblich wachsen. Es war jedoch schwer, aufnahmebereite Länder zu finden und Schiffe für eine Passage nach Übersee. Auf einer Internationalen Flüchtlingskonferenz, die im Juni 1938 in Evian stattfand, erklärten die USA, daß sie die jährliche Quote für Einwanderer aus Deutschland auf 27 300 Personen erhöht hätten; Frankreich gab an, daß es bereits 200 000 Flüchtlinge aufgenommen habe und seine Möglichkeiten bald erschöpft seien, und die überseeischen Länder sagten, daß sie Flüchtlinge mit intellektuellen Berufen nur in ganz geringer Zahl aufnehmen könnten.

Die HAPAG bot ihr Passagierschiff ST. LOUIS der Europäischen Jüdischen Vereinigung in Paris für eine transatlantische Sonderfahrt zwischen April und Juni 1939 an. Für eine Reise von Hamburg nach Kuba verlangte die HAPAG 800 RM für einen Passagier in der Kajütsklasse und 600 RM in der Touristenklasse; außerdem mußte jeder Passagier für eine etwaige Rückreise 230 RM deponieren. Morris Troper, der Präsident der Vereinigung, nahm das Angebot sofort an, und man einigte sich auf den 13. Mai als Abfahrtstag. Die Passagiere hatten für ihre Einreisepapiere zu sorgen. Nur 16 Passagiere für die ST. LOUIS hatten in ihrem Paß ein Einreisevisum von einem kubanischen Konsulat, das zweifelsfrei gültig war. Die übrigen Passagiere besaßen Landepermits der kubanischen Einwanderungsbehörde, für die sie pro Kopf 150 \$ hatten zahlen müssen, und dazu noch »Nebenkosten«. In Havanna wurden aus unerfindlichen Gründen am 4. Mai die Landepermits für ungültig erklärt. Bei der HAPAG in Hamburg war man konsterniert, bis am 10. Mai von Herrn Clasing, dem Leiter der HAPAG-Agentur in Kuba, die Nachricht eintraf, daß er vom Leiter der Einwanderungsbehörde, einem Colonel Benitez, die schriftliche Zusicherung erhalten habe, daß die Landepermits der ST. LOUIS-Passagiere gültig seien. Aber zu der Zeit wackelte die Position des Colonel Benitez schon, und am 1. Juni wurde er vom kubanischen Präsidenten Bru seines Amtes enthoben. Kuba gehörte damals zu den Ländern, in denen die Korruption blühte und die Innenpolitik mit Schmiergeldern gemacht wurde.

Die Einschiffung der Passagiere begann am 13. Mai um die Mittagszeit; die ST. LOUIS lag in den Hafenanlagen der HAPAG auf Kuhwerder. Die Schiffsbesatzung war vorher instruiert worden, daß alle Passagiere als Ausländer zu behandeln seien, die an national-deutschen Feiern an Bord nicht teilzunehmen brauchten. Die Paß- und Zollkontrolle der an Bord gehenden Passagiere war sehr gründlich; vereinzelt sollen auch Leibesvisitationen vorgenommen worden sein. Bis 18 Uhr waren alle Passagiere an Bord, und zwar 388 in der Kajütsklasse und 511 in der Touristenklasse. Weitere 38 Passagiere wurden am 15. Mai in Cherbourg eingeschifft, so daß die Gesamtzahl 937 betrug, davon waren 409 Männer, 350 Frauen und 148 Kinder. 94% waren Deutsche, 21 Passagiere hatten keine Staatsangehörigkeit, und einige wenige waren Polen, Ungarn oder Tschechen. Als Besatzung waren 373 Mann an Bord, von denen mehr als die Hälfte zum Bedienungs- und Küchenpersonal zählte.

Kapitän Schröder kam erst kurz vor Abfahrt an Bord; er war so lange in der HAPAG-Direktion gewesen, um noch die letzten Instruktionen entgegenzunehmen. Der kleine, schmächtige Mann sah niedergeschlagen aus, als er über die Gangway ging, vielleicht hatte er schon zu der Zeit ein ungutes Gefühl wegen der Landung in Kuba; denn als Kapitän kannte er die Korruption in manchen überseeischen Häfen, und an den heimatlosen Juden wollten viele noch verdienen, obgleich sie schon in Deutschland ausgeplündert worden waren.

Um 20 Uhr legte die ST. LOUIS mit Schlepperhilfe vom Nordkai des Kaiser-Wilhelm-Hafens ab; die Bordkapelle spielte, wie üblich »Muß i denn, muß i denn«. Der Betrieb an Bord lief nach der gleichen Routine wie auf allen großen Passagierschiffen der HAPAG, vielleicht mit der einzigen Ausnahme, daß keine koscheren Speisen verabfolgt werden konnten, weil der entsprechende Proviant nicht an Bord geliefert worden war. Der Obersteward entschuldigte

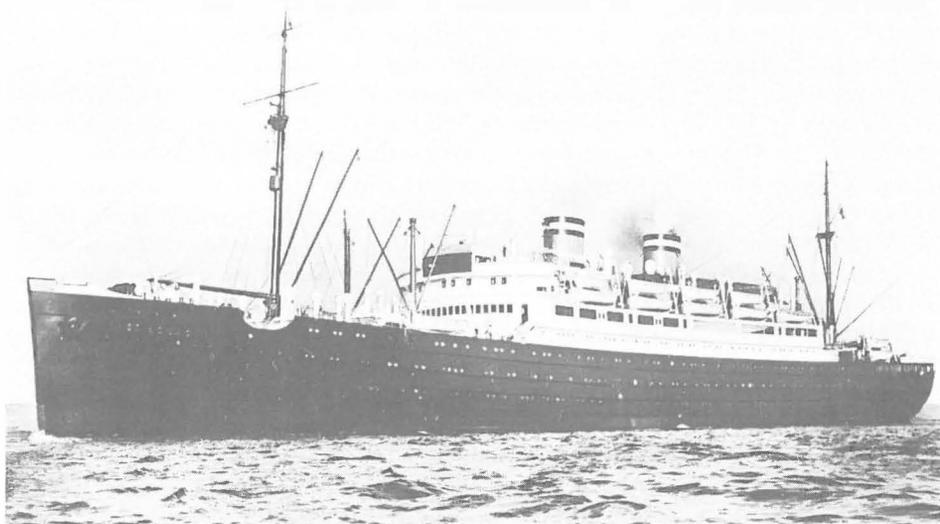


Abb. 8 *Motorschiff ST. LOUIS (Zeitgen. Postkarte)*

sich dafür, und der Chefkoch stellte die Speisekarte so zusammen, daß zu jeder Mahlzeit Eier- und Fischspeisen usw. bestellt werden konnten.

Am 15. Mai lief ST. LOUIS in den Hafen von Cherbourg ein, um, wie gesagt, noch 38 Passagiere an Bord zu nehmen. Damit wuchs die Gesamtzahl der Fahrgäste auf 937 Personen.

Nachdem das Schiff den Atlantik erreicht hatte und bei schönem Wetter gut vorankam, legte sich die Nervosität der Passagiere. Kapitän Schröder schreibt in seinem Büchlein über die denkwürdige Reise: *Schönes Wetter, reine Seeluft, gutes Essen und aufmerksame Bedienung erzeugten doch bald die auf langen Seereisen übliche sorglose Stimmung. Selbst kummervolle Eindrücke des Lebens an Land verblasen schnell auf See und werden zu Träumen. Ein gastliches Schiff mitten auf dem weiten Ozean, noch dazu in einer Gegend, in der ruhiges, ausgeglichenes Wetter herrscht, ist eine andere Welt. So war es auch hier. Zuversicht und Hoffnung blühten, und niemand regte sich auf.*

Mit der Annäherung an das Reiseziel wurde der Kapitän durch einige Telegramme beunruhigt. Die HAPAG teilte ihm mit: *Situation in Havanna unübersichtlich. Gegenwärtig ist sogar ST. LOUIS gefährdet. Um Äußerstes, Landung zu ermöglichen.* Der Kapitän behielt den Inhalt des Telegramms zunächst für sich, beschloß aber, aus den Passagieren fünf geeignete Persönlichkeiten auszuwählen, die ein »Bord-Komitee« bilden sollten, mit dem er alles besprechen könnte, falls Schwierigkeiten auftreten sollten, und die auch die Masse der Passagiere in solchen Fällen in geeigneter Weise informieren würden. Das Komitee trat am 23. Mai zum ersten Mal zusammen, die Mitglieder, in der Mehrzahl Rechtsanwälte, waren aus der Kajüts- und der Touristenklasse gewählt. Der Kapitän informierte sie über die unklare Situation in Havanna. Der Inhalt des Telegramms an den Kapitän war noch ergänzt worden durch die Nachricht, daß dem HAPAG-Schiff **RINOCO**, das am 27. Mai Hamburg verlassen und 200 jüdische Passagiere für Kuba mitnehmen sollte, keine Genehmigung für das Anlaufen von Havanna erteilt worden war. Aufgrund dieser Nachrichten telegraphierten die Herren des Bord-Komitees an das jüdische Hilfskomitee in Havanna und baten um Unterstützung bei

den dortigen Behörden. Die ungünstigen Nachrichten über die Landung in Havanna wurden vor den Passagieren vorläufig noch geheimgehalten.

Etwa zur gleichen Zeit, als die ST. LOUIS auf der Höhe der Bermudas stand, gab es den ersten Todesfall an Bord; es war ein 61-jähriger Passagier in einer Kabine des B-Decks. Kapitän Schröder ging hinunter zu dem ehemaligen Lehrer und sah, daß er ohne jeden Lebensmut war. Er starb noch am selben Tag; der Schiffsarzt diagnostizierte Herzschwäche und Magenkrebs als Todesursache. Der Tote wurde im Einvernehmen mit der Witwe einbalsamiert und sollte im Zinksarg bis Havanna mitgenommen werden, entsprechend wurde der in New York lebende Sohn informiert. Da aber manche Fahrgäste meinten, daß wahrscheinlich eine Leiche an Bord die Landung der Passagiere noch mehr erschweren würde, wurde der Tote in seinem Zinksarg nachts auf See mit einer kleinen Feier beigesetzt – bei gestoppten Maschinen selbstverständlich. Kurz danach ereignete sich ein Selbstmord: Ein junger Aufwäscher, der aus dem Baltikum stammte, sprang um Mitternacht über Bord. Ein Feuerwehrmann hatte es gesehen und alarmierte die Kommandobrücke. Rettungsbojen mit Nachlichtern wurden über Bord geworfen; man stoppte und drehte das Schiff, um ein Rettungsboot auszusetzen. Scheinwerfer beleuchteten die Wasserfläche; aber alles war vergeblich, der Mann wurde nicht gefunden.

Die HAPAG-Agentur in Havanna telegraphierte Kapitän Schröder, daß er spätestens um 2 Uhr morgens am 27. Mai in Havanna sein müsse, da das britische Schiff ORDUNA und die französische FLANDRE ihm dicht auf den Fersen seien. ORDUNA hatte 154 jüdische Emigranten und FLANDRE 104 an Bord. ST. LOUIS müsse unbedingt vor diesen beiden Konkurrenten ihre Passagiere landen.

Am 27. Mai in den frühen Morgenstunden erreichte ST. LOUIS Havanna; als »ETA« (estimated time of arrival) hatte der Kapitän 04.30 Uhr telegraphiert. Die Behörden für die Einklärung waren auch rechtzeitig zur Stelle bis auf die Einwanderungsbehörde, die vom kubanischen Staatspräsidenten Bru zurückgehalten wurde. Auf der ST. LOUIS hatte man den Passagieren schon um 4 Uhr morgens das Frühstück serviert, in der Hoffnung, daß sie gleich nach der Ankunft am Kai ausgeschifft werden könnten. Da aber die Beamten der Einwanderungsbehörde nicht erschienen, mußte das Schiff im Außenhafen am Anker liegen und wurde von Polizeibarkassen umkreist. Dem Hafenkaptän Garcia war angeblich die Zuständigkeit für die ST. LOUIS entzogen, der kubanische Präsident wollte sich selber um den Fall kümmern.

Trotz aller Aktivitäten des Kapitäns und des Herrn Clasing, der die HAPAG-Agentur leitete, änderte sich nichts an der Lage des Schiffes und der Passagiere, für die sich auch das Joint Committee der Juden einsetzte. Unglücklicherweise sagte der Vertreter des Committee zu den Passagieren, man täte alles, um die *Rückkehr der Passagiere nach Deutschland* zu verhindern. Diese Formulierung hatte eine erschreckende Wirkung und brachte die Passagiere in Aufruhr. Der Jurist Dr. Loewe schnitt sich die Pulsadern auf und ließ sich über Bord fallen. Zwei Matrosen des Schiffes sprangen ihm nach, so daß man ihn wieder an Bord schaffen konnte, wo der Schiffsarzt die Blutungen stoppte. Wegen seines schlechten Zustandes brachte man ihn aber an Land ins Krankenhaus, während seine Familie auf dem Schiff bleiben mußte. Noch am selben Tag ereignete sich ein zweiter Selbstmordversuch. In den folgenden Tagen versuchte Kapitän Schröder, den kubanischen Präsidenten persönlich zu sprechen, aber er antichambrierte vergeblich im Palast und im Regierungsgebäude. Als Antwort übergab man ihm ein Ultimatum, das der Präsident am 1. Juni erließ und folgenden Inhalt hatte:

Der Aufenthalt der ST. LOUIS im Hafen von Havanna gefährdet die öffentliche Ordnung. Aus diesem Grunde sieht sich die Regierung gezwungen, außerordentliche Maßnahmen zu ergreifen. In Ausübung der Befugnisse, die die Gesetze mir einräumen, beschließe ich: »Die ST. LOUIS hat den Hafen noch am selben Tag zu verlassen. Falls dieser Aufforderung nicht nachgekommen wird, erhalten die Streitkräfte der Kriegsflotte Befehl, das Schiff mit den an Bord befindlichen Passagieren aus den Hoheitsgewässern der Nation zu bringen. Jede Person

des besagten Schiffes, die illegal von Bord geht, wird festgenommen und durch Staatsgewalt auf das Motorschiff zurückgebracht.«

(Gez.) Federico Laredo Bru, Präsident.

Die HAPAG in Hamburg hatte ihrer Agentur in Havanna schon vorher telegraphiert, daß die ST. LOUIS spätestens am 31. Mai auslaufen müsse, um rechtzeitig für die geplanten Kreuzfahrten ab New York bereit zu sein. Darauf hatte die Agentur nach Hamburg telegraphiert: *Kapitän informierte uns, daß er angesichts des verzweifelten Zustands der Passagiere die Verantwortung für Passagiere und Schiff nicht übernehmen kann.* Gegen das Ultimatum des Präsidenten setzte der Kapitän mit Hilfe des deutschen Botschafters eine Verschiebung der Abfahrt auf den 2. Juni durch, um noch Wasser und Proviant übernehmen zu können.

Während der Kapitän am 1. Juni dienstlich an Land war, hatten Passagiere versucht, das Fallreep zu stürmen, um das Schiff zu verlassen. In grober Weise griffen die Polizeiposten ein, und es gab zwei verletzte Frauen. Eine der beiden mußte ins Krankenhaus gebracht werden; sie war bewußtlos und schwanger, hieß es.

Ersuchen um Hilfe für die Passagiere gingen auch in die USA; die HAPAG wandte sich an die Deutsche Gesandtschaft, die Passagiere alarmierten das Joint Distribution Committee der Juden in New York. Letzteres hatte sofort seinen Anwalt Lawrence Berenson nach Havanna geschickt, eine einflußreiche Persönlichkeit. Der kubanische Präsident hatte ihn empfangen und ihm gesagt, er sei bereit, mit ihm über einen Ausweg zu verhandeln. Aber die Verhandlungen könnten erst beginnen, wenn die ST. LOUIS die Hoheitsgewässer verlassen habe; denn er verhandele nicht unter der Drohung von Selbstmordversuchen.

Gemeinsam mit dem Bord-Komitee formulierte der Kapitän die folgenden Bekanntmachungen für die Passagiere, die an Bord gedruckt und angeschlagen wurden:

Die kubanische Regierung zwingt uns, den Hafen morgen zu verlassen. Mit der Abfahrt, die auf 10 Uhr festgesetzt ist, sind die Verhandlungen keineswegs abgebrochen; sie ist die Vorbedingung für das Eingreifen der Komitees. Die Schiffsleitung bleibt in Verbindung mit sämtlichen Organisationen und amtlichen Stellen und sucht mit allen Mitteln eine Landung zu erreichen. Wir werden in der Nähe der amerikanischen Küste bleiben.

Ein weiterer Anschlag lautete:

Die Schiffsleitung hat die nachstehend benannten Herren gebeten, die Interessen der Passagiere wahrzunehmen: Dr. Weiß, H. Manasse, Rechtsanwalt Dr. Joseph, Rechtsanwalt Dr. Zellner, Rechtsanwalt Dr. Hausdorff. Diese Herren werden durch die Schiffsleitung von allen Maßnahmen laufend unterrichtet. Die Passagiere werden gebeten, sich nur auf Mitteilungen zu verlassen, die von der Schiffsleitung durch das bestehende Komitee bekannt gegeben werden.

An die Ressortschefs seines Schiffes richtete Kapitän Schröder folgendes Schreiben:

Die ungeklärte Lage, in der sich unsere Passagiere befinden, bringt es mit sich, daß die Stimmung sehr gespannt ist. Es muß alles getan werden, sie zu beruhigen. Bisher ist es unserem Personal gelungen, die gute Form den Passagieren gegenüber zu wahren. Achten Sie bitte ständig darauf, daß alle Besatzungsmitglieder den Passagieren in ruhiger höflicher Form begegnen. Auf Fragen nach dem nächsten Hafen ist stets mit einem Hinweis auf die ausgehängten Bekanntmachungen zu antworten. – Jedes Besatzungsmitglied muß über diese Instruktionen informiert werden.

Nachdem die Plakate an Bord angebracht waren und eifrig gelesen wurden, rief man die Passagiere in den großen Speisesaal, der sich schnell füllte. Außer dem Kapitän und Mr. Berenson, dem jüdischen Vertreter aus New York, saßen auch die Herren des Bord-Komitees am Vorstandstisch. Zuerst sprach Kapitän Schröder, dann berichtete Mr. Berenson über seine Verhandlungen mit dem kubanischen Präsidenten. Er sprach sehr eindrucksvoll und beschwor die Passagiere, Ruhe zu bewahren und die Hoffnung auf eine gute Lösung nicht auf-

zugeben. Die Versammlung löste sich in Ruhe auf, die Passagiere schienen auf Hilfe aus den USA zu hoffen.

Am 2. Juni um 11 Uhr hievte ST. LOUIS ihre Anker und wurde durch Polizeibarkassen und Schnellboote der Marine aus den kubanischen Hoheitsgewässern eskortiert. Sie hatte insgesamt noch 907 Passagiere an Bord; 29 hatten in Havanna das Schiff verlassen dürfen, darunter diejenigen, die ein konsularisches Visum in ihrem Paß hatten. Auch Dr. Loewe blieb in Havanna, weil er nach seinem Selbstmordversuch immer noch im Krankenhaus lag.

Die ST. LOUIS hielt sich noch mehrere Tage im Seegebiet nördlich von Kuba und östlich von Florida auf; immer noch hoffte man auf eine positive Nachricht. Das Schiff erhielt zwar mehrere Telegramme, aber maßgebend für den Kapitän waren nur die von HAPAG Hamburg und von der Agentur in Havanna, die besagten, daß der Kapitän sofort mit den Passagieren nach Deutschland zurückkehren sollte. Die HAPAG-Direktoren dachten hauptsächlich an die für Ende Juni angesetzten Kreuzfahrten von New York und weniger an die 907 aufs höchste erregten Passagiere der ST. LOUIS, die zu allem fähig waren, da sie besser als die deutschen Normalverbraucher wußten, was ihnen in Deutschland bevorstehen würde.

Um die Passagiere zu beschäftigen, schlug der Kapitän zwei Tage nach Abfahrt von Havanna vor, einen Landungsversuch an der Küste Floridas zu machen. Es sollten etwa 300 Passagiere mit Rettungsbooten in einem kleinen Hafen abgesetzt werden. Das Bord-Komitee hatte keine Einwendungen, da nur Freiwillige für die Aktion eingesetzt werden sollten. In der Nähe von Miami Beach steuerte Kapitän Schröder langsam die Küste an und ankerte vor einem kleinen Hafen. Aber die amerikanische Küstenwache hatte das große Schiff bemerkt. Bevor noch ein Rettungsboot zu Wasser gelassen war, erschien ein bewaffneter Coastguard Kutter und bald darauf ein zweiter. Der erste Kutter fragte mit seinem Morsescheinwerfer *What ship?* Kapitän Schröder ließ antworten: *ST. LOUIS with 900 passengers.* Die Antwort des Amerikaners: *Get out of our Territorial Waters.* Zu den beiden Kuttern kamen noch Flugzeuge hinzu, um zu beobachten, wie sich die ST. LOUIS wieder aus der Bucht herausmanövierte. Um die Passagiere zu trösten, ging Kapitän Schröder nach dem vergeblichen Versuch zunächst auf einen SW-lichen Kurs, der in Richtung Havanna führte. Im Laufe des Tages, als die Sonne sehr hoch stand und Himmelsrichtungen kaum erkennen ließ, wurde das Schiff wieder auf NO-lichen Kurs gebracht.

Großen Jubel bei den Passagieren verursachte am 5. Juni ein Telegramm von Havanna, unterschrieben *Centro Israelita*, dessen Text besagte, daß die Landung der Passagiere auf der Insel Pinos behördlich genehmigt sei. ST. LOUIS wurde wieder auf Südkurs gelegt, und man bat um Bestätigung der Nachricht. Es war wieder eine der vielen wertlosen Nachrichten; die kleine Insel Pinos südlich von Kuba war völlig ungeeignet, um 900 zivilisierte Menschen aufzunehmen. Erneut steuerte ST. LOUIS eine Position westlich der Bermudas an, die von Havanna und New York gleich weit entfernt lag, für den Fall, daß der Kapitän wider Erwarten doch noch nach einem der beiden Häfen beordert werden sollte. Der 6. Juni brachte in Havanna das erfolglose Ende der Verhandlungen zwischen Präsident Bru und Mr. Berenson, dem Anwalt des Joint Distribution Committee in New York. Am selben Tag erhielt Kapitän Schröder von der HAPAG Hamburg folgendes Telegramm: *Nur zu Ihrer persönlichen Information. Wenn Landung Kuba nicht möglich, fahren Sie direkt nach Deutschland. Sie müssen Cuxhaven erreichen, daß die Passagiere möglichst bis 18. Juni dort landen. Von dort aus fahren Sie leer nach New York zurück. Vergnügungsreisen beginnen New York 30. Juni.* Der Kapitän informierte am selben Tag die Havanna-Agentur mit dem Funkspruch: *Wir fahren volle Kraft Kurs Europa.* Gleichzeitig wurde das Bord-Komitee unterrichtet, das sich fortan täglich beim Kapitän versammelte und ihm in seiner schwierigen Situation eine gute Hilfe war. Das Komitee war durch die Aufnahme der Herren S. Gutmann und Dr. E. Vendig verstärkt worden.

Der 6. Juni war ein kritischer Tag an Bord; das Schiff lief jetzt mit voller Kraft auf einem öst-



Abb. 9 *Gustav Schröder als Kapitän der ST. LOUIS (Hapag-Lloyd-Archiv)*

lichen Kurs, und daraus zogen die Passagiere ihre Schlüsse. Sie hatten jetzt genug von den zahllosen Telegrammen, die täglich an Bord eintrafen, von allen möglichen Leuten und Organisationen, um die Passagiere immer wieder zum Hoffen und Durchhalten aufzufordern. Jetzt glaubten die Passagiere nur noch, was sie selber sahen: Volle Kraft ostwärts, und im Osten lag Deutschland. Es gab an diesem Tag zahlreiche Nervenzusammenbrüche; die Ärzte hatten viel zu tun. Das Seelsorge-Komitee, geleitet vom Rabbiner Gustav Weil, ging von Kabine zu Kabine, um nach den einzelnen Bewohnern zu sehen. Bei den jungen Passagieren wurde der Widerstandswille deutlicher. Passagiere meldeten dem Kapitän, daß unten im Schiff ein »Sabotage-Komitee« tage, das in der Nordsee eine Katastrophe herbeiführen wolle, zum Beispiel durch Brandstiftung. Sie hofften, daß dann andere Schiff zur Stelle wären, um die Passagiere abzubergen. Der Kapitän riet denjenigen Passagieren, die ihn gewarnt hatten, ein »Anti-Sabotage-Komitee« zu bilden; er setzte die Kommandobrücke unauffällig in Verteidigungszustand und ließ das ganze Schiff ständig kontrollieren. Am selben Abend meldeten sich acht Passagiere beim Kapitän. Er empfing sie in seinem Wohnsalon. Setzen wollten sie sich nicht, sie trugen ihm stehend vor, daß sie in Deutschland im Konzentrationslager gewesen seien, und deshalb würden sie nie wieder nach Deutschland zurückkehren, wo ihnen wieder das KZ drohen würde. Sie sagten dem Kapitän, sie sprächen auch für viele andere Passagiere, die ebenfalls schon im KZ gewesen seien. Kapitän Schröder war beeindruckt von diesen Männern; er sah in ihren Augen eine furchtbare Angst vor einer Rückkehr und die Entschlossen-

heit, sie mit allen Mitteln zu verhindern, notfalls durch Selbstmord. Die Reederei wurde vom Kapitän über die verzweifelte Stimmung seiner Passagiere unterrichtet, die zu einer Katastrophe führen könne, falls die ST. LOUIS durch die Nordsee fahren solle.

Am 8. Juni hatte der Passagier Manasse, Mitglied des Bord-Komitees, ein Telegramm mit Zustimmung des Kapitäns an »United Press« in New York gesandt. Es führte auf den Frontseiten der amerikanischen Zeitungen zu Schlagzeilen und zu Berichten über das ST. LOUIS-Drama. Es regte zwar die Menschen in New York auf, aber von seiten der Administration erfolgte nichts mehr, nachdem Präsident Roosevelt angeblich geäußert hatte, die amerikanische Einwanderungsbehörde sei zuständig für die Angelegenheit. Und die Mühlen solcher Behörden arbeiten auch in Amerika langsam. Immerhin hatten die Zeitungsberichte die Wirkung, daß die ST. LOUIS-Affäre weltweit bekannt wurde; nur die Zeitungen in Deutschland schrieben nichts darüber.

Nicht alles, was damals und auch später noch über die ST. LOUIS berichtet wurde, entsprach den Tatsachen, darum schrieb Kapitän Schröder, daß auf seinem Schiff keinem Passagier ein Haar gekrümmt worden sei.

Auch das Auswärtige Amt in Berlin erhielt Kenntnis von den Schwierigkeiten der ST. LOUIS, wollte sich aber nicht die Hände schmutzig machen und gab die Sache zuständigkeitshalber an die »Reichszentrale für jüdische Auswanderung« weiter, die der GESTAPO (Geheime Staatspolizei) angegliedert war. In der GESTAPO soll man geäußert haben, die HAPAG solle sehen, daß man die Juden ohne viel Aufhebens gefälligst woanders loswerde. Wenn sie ins Reich zurückkehrten, so würde man sie in einem KZ internieren müssen.

Die Hamburger GESTAPO aber charterte einen Seeschlepper, der bis zu 30 GESTAPO-Männer aufnehmen konnte. Er lag bereit, um im Bedarfsfall einer nach Cuxhaven dirigierten ST. LOUIS entgegenzufahren und die GESTAPO-Leute auf die ST. LOUIS zu bringen.

Unterdessen kam Kapitän Schröder der Gedanke, das Schiff an der englischen Südküste auf den Strand zu setzen, nachdem man eine Notlage herbeigeführt oder vorgetäuscht hatte, vielleicht einen Brand im Achterschiff oder eine Maschinenhavarie. Dann müßten die Passagiere vom englischen Rettungsdienst oder den eigenen Rettungsbooten an Land gebracht werden. Zusammen mit dem Leitenden Ingenieur arbeitete der Kapitän diesen Plan aus und ließ ihn auch vom Bord-Komitee begutachten. Die Vorbereitungen mußten abgeschlossen sein, sobald das Schiff den Ärmelkanal erreichte, und damit war am 16. Juni zu rechnen. Während der Kapitän sich mit dem Plan einer Notlandung an der englischen Küste beschäftigte, aber den Passagieren davon noch nichts gesagt hatte, wuchs die Unruhe im Schiff. Eines Morgens erschien das Bord-Komitee schon früher als sonst beim Kapitän und erklärte, sie könnten die Passagiere nicht mehr beruhigen. Als sie zu ihrer üblichen Sitzung Platz genommen hatten, erschien der Erste Offizier und meldete Tumulte in den unteren Decks, und bald darauf kam ein Feuerwehrmann und sagte dem Kapitän, daß eine große Menschenmenge im Haupt-Treppenhaus nach oben dränge, die er nicht aufhalten könne. Der befürchtete Aufruhr war losgebrochen.

Kapitän Schröder wußte, daß er jetzt gefordert war, und fühlte instinktiv, daß nur er ganz allein der erregten Menge gegenüber treten müsse. Er ordnete an, daß die Herren des Komitees in seinem Salon verbleiben sollten, und mit ihnen der Erste Offizier. Dann griff er nach seiner Mütze und eilte – mit klopfendem Herzen, wie er später schrieb – die Treppe hinunter. Er dachte an das Sabotage-Komitee und den Schutz der Kommandobrücke. Auf dem obersten Treppenabsatz stellte er sich vor die Menschenmenge, die ihm lärmend entgegenkam. So laut und scharf der schwächliche Mann konnte, rief er: *Halt! Wohin wollen Sie?* Im ersten Moment stutzten die Menschen; dann aber umringten sie ihn, und alle schrien durcheinander. In dem Geschrei hörte er Rufe wie: *Wir wollen nicht zurück! Wir zwingen ihn, umzukehren! Wir stiften Brand!* Mit gewaltiger Stimme brüllte plötzlich ein Mann in der Nähe des Kapitäns: *Rube,*

der Kapitän will reden! Es war der Rabbiner Weil, der immer dort auftauchte, wo etwas los war. Auch hier wirkten seine Worte, es trat Ruhe ein, und der Kapitän konnte in das erwartungsvolle Schweigen mit gutem Gewissen sagen, daß eine improvisierte Landung in England vorbereitet werde. Um die geplanten Maßnahmen nicht zu stören, bat Kapitän Schröder die Passagiere, besonders die jüngeren Leute, nichts Unüberlegtes zu tun.

Um den Aufruhr völlig zu dämpfen, setzte der Kapitän sofort eine Vollversammlung in der großen Halle an. Fast alle Passagiere folgten dem Aufruf diszipliniert. In der Halle sprach der Kapitän die einleitenden Worte und bat dann den Rechtsanwalt Dr. Joseph, den Präsidenten des Bord-Komitees, zu den Passagieren zu sprechen. Der nahm die Sache sehr ernst und hielt aus dem Stegreif eine ergreifende Rede, deren Text leider nicht fixiert worden ist. Er hatte die Menschen zum Vertrauen aufgefordert und zu einer würdevollen Haltung. *Die ganze Welt schaut auf uns.* Die Wirkung seiner Worte hielt an Bord mehrere Tage an, in denen auch die Funknachrichten Anlaß zu realer Hoffnung gaben. Der Kapitän hatte seiner Reederei über den Aufruhr telegraphiert, und der Bericht hatte bewirkt, daß man in der Direktionsetage die Notlage auf der ST. LOUIS ernster nahm als die Vergnügungsreisen, die für Juli/August von New York aus angesetzt worden waren.

Der Generaldirektor Hoffmann und Direktor Holthusen von der Passageabteilung beteiligten sich an den Verhandlungen, die von den jüdischen Organisationen und dem Bankhaus M. Warburg mit England, Frankreich, den Niederlanden und Belgien über eine Aufnahme der Passagiere geführt wurden.

Am 13. Juni endlich war eine Einigung erreicht, am selben Tag traf auf der ST. LOUIS ein Telegramm von Mr. Morris C. Troper ein, der in Paris Präsident der Europäischen Jüdischen Vereinigung war. Es war an das Bord-Komitee adressiert und lautete wie folgt: *Endgültige Vereinbarung für die Ausschiffung aller Passagiere zustande gekommen. Ich bin glücklich, Ihnen mitzuteilen, daß die Regierungen von Belgien, Holland, Frankreich und England zugestimmt haben. Der Kapitän wird in Kürze wegen der Landung Anweisung erhalten. Ich bitte um baldige Bestätigung, daß Sie dieses Telegramm erhalten haben.*

Die Freude bei der Schiffsleitung war groß; doch hielt Kapitän Schröder die Bekanntgabe dieses Telegramms an alle Passagiere noch zurück, bis er am nächsten Morgen die Bestätigung von der HAPAG aus Hamburg hatte. Er las den Inhalt beider Telegramme sofort den Passagieren über die Bordlautsprecher vor. Die Erleichterung an Bord war riesengroß; noch am selben Nachmittag ging ein Telegramm an Mr. Troper in Paris, in dem die 907 Passagiere für die befreiende Nachricht ihren ewigen Dank aussprachen.

Am 15. Juni, als die ST. LOUIS den Ärmelkanal erreichte, erhielt der Kapitän die Order, Antwerpen anzulaufen und dort sämtliche Passagiere zu landen. Das erforderte an Bord in den nächsten beiden Tagen noch eine gewaltige Büroarbeit, da alle 907 Passagiere auf vielen Listen mit vielen Details erfaßt werden mußten, um die Behörden in den Aufnahmeländern zufriedenzustellen. Mit größtem Eifer beteiligten sich auch geeignete Passagierinnen und Passagiere an dieser Arbeit. Beamte für die Einklarierung kamen schon in Vlissingen an Bord; nachmittags am 17. Juni machte ST. LOUIS in Antwerpen am Scheldekai fest.

Die 215 Passagiere, die Belgien aufnahm, wurden noch am selben Abend nach Brüssel gefahren und dort in Hotels untergebracht. 181 Passagiere für die Niederlande brachte am nächsten Tag ein Fährdampfer nach Rotterdam. Großbritannien hatte sich bereit erklärt, 284 Passagiere aufzunehmen und Frankreich die restlichen 227. Dafür war der Frachtdampfer RHAKOTIS der HAPAG vorgesehen, der in Hamburg in drei Tagen für die kurzfristige Aufnahme der Passagiere hergerichtet wurde, am 18. Juni in Antwerpen eintraf und längsseit der ST. LOUIS festmachte. Er übernahm die Passagiere für Frankreich und Großbritannien am 19. Juni, um sie nach Boulogne und Southampton zu bringen. Abends um 20 Uhr verließ der letzte Passagier die ST. LOUIS, die vier Stunden später nach New York auslief und dort am 28.

Juni eintraf, noch gerade rechtzeitig für die am 30. Juni beginnende erste Kreuzfahrt, der noch zwei weitere folgten. Trotz der gespannten politischen Lage war das Schiff auf allen drei Reisen voll besetzt, obgleich die Hakenkreuzflagge, die das Schiff als Nationalflagge führte, in den USA wenig geschätzt wurde.

Aber durch die Beachtung, die die ST. LOUIS während ihrer Heimreise von Kuba in den amerikanischen Zeitungen gefunden hatte, war das Schiff bekannt geworden.

Gustav Schröder konnte die Kuba-Reise mit der ST. LOUIS mit ihren vielen Hindernissen, Demütigungen und Einblicken in menschliches Leid auch nach dem schrecklichen Krieg nicht vergessen. Er hatte während der Reise wegen der besonderen Umstände eine ungewöhnlich schwere Last zu tragen, für die gerade er mit seinen besonderen Charaktereigenschaften der geeignete Mann war. Nach dem verhältnismäßig glücklichen Ende der Reise erhielt er eine große Zahl von Dankschreiben; das erste sandte ihm die HAPAG-Direktion schon am 16. Juni, das nächste überreichte ihm am 18. Juni das Bord-Komitee im Namen aller 907 Passagiere. Beide Dankschreiben sprachen auch der Besatzung der ST. LOUIS hohe Anerkennung aus.

Dr. Ernst Vendig, der Mitglied des Bord-Komitees war, richtete einen persönlichen Brief an den Kapitän, da er bei der gemeinsamen Danksagung schon nicht mehr an Bord war. Kapitän Schröder hat den Brief in sein Büchlein aufgenommen:

Sehr geehrter Herr Kapitän!

Die überstürzt schnelle Ausbootung der Passagiere für Belgien am 17. Juni nahm mir leider die Möglichkeit, meine Absicht, mich bei Ihnen persönlich zu verabschieden, auszuführen. Ich konnte damals nur Herrn Dr. Joseph bitten, Ihnen, Herr Kapitän, meine besten Grüße und meinen Dank für all Ihr Bemühen um unser Schicksal auszusprechen, und Ihnen zugleich im Namen des Bord-Komitees und damit in dem meinen ein Erinnerungsbild an die denkwürdige Ausfahrt aus Habana überreichen zu wollen.

Nachdem nun die Tage der äußeren und inneren Unruhe etwas gewichen sind und wir alle – die 200 Angehörigen der Belgischen St.-Louis-Gruppe – durch die dankenswerte und verständnisvolle Einstellung unserer neuen Heimat zu uns wieder einigermaßen festen Boden – im realen wie symbolischen Sinne – unter den Füßen haben, ist es mir ein Bedürfnis, Ihnen einige Zeilen zu schreiben, von denen ich hoffe, daß sie Sie ehestens bei einem Zwischenaufenthalt in New York erreichen werden.

Vor allem möchte ich Ihnen meinen besten Dank für die schriftliche Anerkennung aussprechen, die Sie mir wie allen Herren des Bord-Komitees für unsere selbstverständliche Betätigung im Interesse aller noch auf dem Schiff haben übermitteln lassen. Dieses Schreiben wird mir immer eine wertvolle Erinnerung bleiben an diese Tage, die bei aller Schwere doch dadurch leichter zu ertragen und zu überwinden waren, weil sie geeignet waren, den Glauben an die unzerstörbare Kraft der humanitären Idee, ein Glaube, der uns auf Grund der hinter uns liegenden Erfahrungen fast schon verloren gegangen war, wieder zurückzugeben.

In diesem Sinne bin ich Ihnen, sehr geehrter Herr Kapitän, zu ganz besonders tiefem Dank verbunden, denn Ihre Haltung – die die des ganzen Schiffes bestimmte – in diesen Tagen und Wochen gegenüber uns Menschen und gegenüber unserem besonderen Schicksal war für uns ein Kraftquell ganz seltener Art. Sie haben es verstanden, mit dem tiefen Verständnis für unsere Lage zugleich ein solches Feingefühl in der Behandlung aller uns berührenden Fragen zu verbinden, daß wir wußten, Sie hatten in diesen Tagen unsere Sache zu der Ihren gemacht.

Das Ihnen nochmals zum Ausdruck zu bringen, sollte der Sinn meines heutigen Schreibens sein, und ich hoffe gern, daß Sie dieser Brief in alter Frische antrifft, die Sie wieder zurück-

gewonnen haben, nachdem die Arbeit und Sorgen um uns und mit uns Ihnen seit Antwerpen genommen waren.

Ich darf mich Ihnen bestens empfehlen und begrüße Sie

mit aller Hochachtung

*ergebenst
Ernst Vendig*

Gustav Schröder schrieb am Schluß seines 1949 erschienenen Büchleins, daß er gelegentlich gefragt werde, wieso es eigentlich zu der Tragödie auf der ST. LOUIS gekommen sei, wer das Landeverbot in Havanna zu verantworten hatte und warum die USA-Administration sich so gleichgültig verhielt, als ST. LOUIS mit ihren verzweifelten Passagieren vor der amerikanischen Küste kreuzte und einen intensiven Telegrammverkehr mit New York unterhielt. Gustav Schröder schreibt zu diesen Fragen, er habe es seinerzeit nicht erfahren können und habe es längst aufgegeben, die Affäre klarzustellen. Er schließt das Kapitel mit den Worten: *Es liegt mir nicht, Schuldfragen zu klären; vielleicht leben die Menschen, die vom Schicksal auseinander waren, eine entscheidende Rolle zu spielen, schon nicht mehr.*

Als sein Leitbild erwähnt er an dieser Stelle einen alten Lehrer in Hadersleben, der seine Schüler mit den Worten *Tragt Euch gegenseitig nichts nach!* immer wieder zur Toleranz ermahnte. Ähnlich wie sein alter Lehrer vertrat auch Gustav Schröder die Meinung, daß das ständige Suchen nach Schuld und Schuldigen die menschliche Gesellschaft nicht friedlicher macht.

Kapitel IV: Der Ausklang ab 1945 und die Gedenkrede von Hans Leip

Als Kapitän Schröder 1940 nach der Rückkehr von seiner letzten Reise zur Ruhe gekommen war, fand er zu Hause in Klein-Flottbek (Hamburg) seine Tagebuchaufzeichnungen aus der Segelschiffszeit wieder. Beim Durchlesen wurden so viele schöne Erinnerungen wieder wach, daß er beschloß, alles, was er in seiner Fahrzeit erlebt hatte, säuberlich aufzuschreiben. Wahrscheinlich hat er bei diesem Entschluß schon daran gedacht, daß daraus vielleicht ein kleines Buch werden könne. Er begann sein Manuskript wie folgt:

Ich will meine Segelschiffsreisen und die Fahrten, die ich als Kapitän gemacht habe, an mir vorüberziehen lassen und dabei aufschreiben, was aus der Feder will und mich dabei amüsieren so gut wie es geht, wie der alte Knut Hamsum sagt.

Alt bin ich geworden, alt und müde. Müde von den übermäßigen Anstrengungen der letzten Jahre, in denen ich auf dem Kraft-durch-Freude-Schiff OCEANA beinahe fünfzig Reisen lang und später auf den Schnelldampfern HANSA, DEUTSCHLAND und HAMBURG der Hamburg-Amerika Linie trotz Nebel und Sturm den Fahrplan unentwegt eingehalten habe, und ebenso noch ein Dutzend Reisen auf der ST. LOUIS.

Gustav Schröder schrieb in seiner Freizeit fleißig weiter, und schon 1941 brachte der Verlag Rütten & Loening in Potsdam seine Aufzeichnungen in einem Buch von 237 Seiten heraus, das den Titel »Fernweh und Heimweh« führte. Das Buch fand Anklang bei seefahrtsinteressierten Lesern, aber es lebte nicht lange. Als 1945, nach dem Zusammenbruch Hitler-Deutschlands, die von den Siegermächten in Deutschland eingesetzten Militärregierungen befahlen, daß alle Bücher, die den Nationalsozialismus verherrlichten, vom Büchermarkt und aus den Bibliotheken zu entfernen seien, kam auch Gustav Schröders Buch »Fernweh und Heimweh« auf den Index, und die greifbaren Exemplare wurden verschrottet. Kapitän Schröder

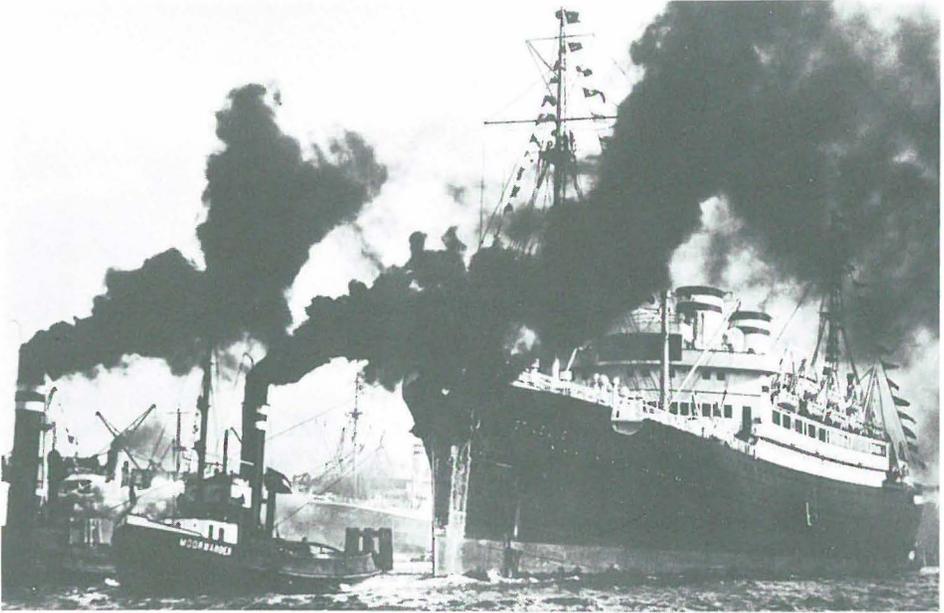


Abb. 10 *Motorschiff ST. LOUIS heimkehrend im Hamburger Hafen (Hapag-Lloyd-Archiv)*

ders »Fernweh und Heimweh« war kein nationalsozialistisches Propaganda-Buch, aber der Autor, der mehr als ein Jahr lang als Erster Offizier und Kapitän KdF-Schiffe geführt hatte, pries in seinem Buch mit deutlichen Worten diese Reisen, weil er immer wieder festgestellt hatte, mit welch großer Freude die einfachen Menschen ihre Reisen auf den Traumschiffen genossen haben. Die Bibliotheken wurden also von dem Buch »Fernweh und Heimweh« gesäubert, und es ist heute sehr schwer, noch ein Exemplar in die Hand zu bekommen – eigentlich schade. Mit der Vernichtung des Buches war keine Diskriminierung des Autors verbunden; aber es hat ihn sehr bedrückt, auch wenn man ihn nicht zu den Schreibtischtätern rechnete. Das Buch gab einen guten Einblick in die deutsche Handelsschifffahrt in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts.

Als die Not der ersten Nachkriegsjahre überwunden war, setzte sich Kapitän Schröder wieder an seinen Schreibtisch, der immer noch in Klein-Flottbek in dem Haus am Jenischpark stand. Er hatte das Bedürfnis, einen Bericht über seine Reise mit der ST. LOUIS zu schreiben.

Kapitän Schröder veröffentlichte seinen eigenen ausführlichen Bericht über die Schwierigkeiten und Gefahren der Reise in einem schmalen Buch, das 1949 unter dem Titel »Heimatlos auf hoher See« erschienen ist. Es sollte verhindern, daß die Reise der ST. LOUIS mit anderen Schiffsreisen jüdischer Flüchtlinge verwechselt wurde, die damals in verschiedenen Medien vermarktet wurden.

Das nächste Büchlein, das auf Kapitän Schröders Schreibtisch entstand, führte den Titel »Mein Albatros und andere Tiergeschichten« (vgl. oben S. 172). 1956 veröffentlichte er in Hamburg ein weiteres kleines Buch, das 111 Seiten umfaßte und den Titel trug »Unter Segel um die Welt«. Der Inhalt war nicht neu, der Autor hatte ihn seinem verfemten Buch »Fernweh und Heimweh« entnommen und leicht überarbeitet; er beschreibt darin seine eigenen Reisen, die er in jungen Jahren auf Segelschiffen gemacht hatte. Ebenso wie das Albatros-Büchlein hatte Kapitän Schröder auch dieses Buch mit eigenen Zeichnungen ausgestattet. Sein letztes

Büchlein trug den Titel »Meer und Wald«; es wurde 1958 in geringer Auflage in Hadersleben gedruckt, der Inhalt war ebenfalls von dem Buch »Fernweh und Heimweh« beeinflusst.

Als Pensionär führte Gustav Schröder mit seiner Ehefrau in Klein-Flottbek ein zurückgezogenes Leben, das durch seinen kranken Sohn belastet war. In den Versammlungen des Nautischen Vereins in Hamburg sah man ihn selten. Er war mit dem Dichter Hans Leip befreundet, der in Blankenese wohnte und dort, ebenso wie Gustav Schröder, zu dem Kreis der »Bullenbrüder« gehörte. Den »Bullen« nennen die Blankeneser den Ponton ihrer Landungsbrücke, auf dem eine gemütliche Gaststätte steht. In diesem Restaurant auf dem Bullen trafen sich sonnabends regelmäßig Leute aus den Elbvororten, die sich durch kulturelle und künstlerische Interessen verbunden fühlten und sich selber als Bullenbrüder bezeichneten; das Wort hatte nichts mit der heute üblichen Verunglimpfung der Polizisten zu tun.

In den 50er Jahren, als man in der Bundesrepublik schüchtern begann, sich nicht nur einseitig mit der Zeitgeschichte zu befassen, kam vor allem den Seeleuten die Kuba-Reise der ST. LOUIS mit ihren jüdischen Emigranten wieder in Erinnerung. Als die Kunde von dieser Reise und dem vorbildlichen Verhalten des Kapitäns Schröder auch nach Bonn drang, regte der Bundespräsident Heuss den Hamburger Senat an, für Kapitän Schröder ein Bundesverdienstkreuz zu beantragen, in der Verwaltungssprache nannte man es einen Initiativantrag. Am 4. Februar 1957 überreichte der zuständige Senator Plate in Hamburg Kapitän Gustav Schröder das Verdienstkreuz am Bande für seine »Verdienste um Volk und Land bei der Rettung von Emigranten«.

Noch im selben Jahr 1957 wurde Kapitän Schröder auf seinen Wunsch Mitglied im Freundschaftsbund der Cap Horniers, der 1936 in St. Malo von französischen Kapitänen gegründet worden war und seit 1955 auch deutsche Mitglieder aufnahm. Obgleich seine Kräfte infolge einer unheilbaren Krankheit deutlich abnahmen, besuchte er im nächsten Jahr den Internationalen Kongreß, den die französischen Bundesbrüder in St. Malo veranstalteten. Mit ihm fuhr Kapitän Römer, sein ehemaliger Seewartenkollege, und einige andere deutsche Kapitäne. Nach der Rückkehr von dem Kongreß machte die Krankheit schnelle Fortschritte. Am 10. Januar 1959 starb Gustav Schröder im Alter von 73 Jahren und wurde auf dem schönen Nienstedtener Friedhof begraben; seine Ehefrau Elsa wurde im Jahre 1975 in dem Familiengrab beigesetzt.

Im »Albatros«, dem Mitteilungsblatt der Cap Horniers, schrieb Kapitän Römer einen herzlichen Nachruf, aus dem hier einige Sätze zitiert werden:

... Nach dem Zusammenbruch wurde der Oberregierungsrat Gustav Schröder in den Ruhestand versetzt [...] Bist übrigens nie ein richtiger Beamter geworden; once a captain, always a captain. Außerdem war da noch ein sehr musisch veranlagter Schröder, der wunderschöne Bücher geschrieben und sie einführend bebildert hat [...] Du warst zur Tat bestimmt und geistig geprägt. In dieser Polarität vollzog sich Dein Leben.

Neben dem Nachruf im »Albatros« schrieb Kapitän Römer einen weiteren in der amtlichen Zeitschrift der Deutschen Seewarte, in dem mir folgende Sätze auffielen: »Der Seewart« verdankt ihm eine stattliche Reihe von Beiträgen, die eine souveräne Beherrschung des Gegenstandes verraten und sich durch eine eigenartige lockere, zuweilen unbekümmerte Diktion auszeichnen. Dieses Unbekümmerte, ja geradezu Naive war ein stark und liebenswürdig hervortretender Zug seines Wesens [...] Schröders Charakter war durch natürliche Vornehmheit und eine schier unbegrenzte Duldsamkeit geprägt, Eigenschaften, die ihn als »zu weich« erscheinen ließen. Nun, er glaubte kraft anderer Qualitäten, die nicht marktgängig sind, auf Härte verzichten zu können.

Ja, so war er, der HAPAG-Kapitän Gustav Schröder, dessen Eigenschaften teilweise nicht zum Bild eines Großschiffskapitäns paßten, der aber immer glücklich gefahren ist und auch mit den schwierigsten Situationen fertig wurde.



Abb. 11 *Kapt. a.D. Gustav Schröder nach der Verleihung des Bundesverdienstkreuzes am Bande (Slg. Frau I. Glaevecke)*

Den schönsten Nachruf für den ungewöhnlichen Kapitän aber verdanken wir dem Dichter Hans Leip, mit dem er sich gut verstand. Nachdem Gustav Schröder verstorben war, hielt Leip vor dem kleinen Kreis der Blankeneser »Bullenbrüder« eine Gedenkrede. Sie gefiel mir so gut, daß sie hier ungekürzt wiedergegeben wird:

Gedenkrede des Dichters Hans Leip

Lieben Freunde, die Ihr sonnabends vergnüglich auf dem Landebullen zu Hamburg-Blankenese beisammensitzt, eh wie je fädelt sich dort die Schiffahrt durchs Fenster der Taverne und durchs Gemüt. Aber Kapitän Schröder ist nicht mehr dabei, im Fahrwasser nicht und nicht mehr bei uns. Er hat die letzte Reise getan vom Fahrweg der Welt hinaus ins Nimmermeer. Und wird inzwischen an der goldenen Pier des Seemannshimmels gelandet sein, im letzten guten Snug Harbour, wo man sein Garn behaglich spinnt, ohne der Zuhörer zu bedürfen oder gar der Verleger.

Die wir uns zusammenfanden in dieser Tafelrunde, Musenfreunde und Musenöhne, Maler, Bildhauer, Schriftsteller, berufen, beruflich und nebenberuflich, Ärzte dabei, Juristen und Volkswirte, hoch beamtet die einen, bohemisch hausend die andern, einige von der Wasserkante, die meisten von auswärts seßhaft geworden im Hanseatischen, von Bayern, vom Rheinland, von Thüringen, vom Weserbergland, von Westfalen her und oben vom Schleswigschen, eine bunte Gesellschaft fürwahr, vereint in unvoreingenommener Meinung über Dasein und Kunst und Freiheit und Weltbürgertum, alles Gröbliche verachtend, allen Kommiß, alle Parteilichkeit, aufgeschlossen aller reizvollen Nähe und Ferne, dem Wahrhaften, dem Gerechten, dem Anständigen verschworen, wie er: Wir alle hatten viel von der Welt gesehen und wir erzählten gern davon, obschon wir lange nicht soviel gesehen hatten wie er, der doch viel mehr darüber schwieg und manchen Bericht, eben begonnen, mit einem sinnenden Lächeln abschloß.

Die Ferne blüht auf

Hallo, Kapitän! Wie war doch dies und das und das Eigentliche, das hinter dem Lächeln sich verbarg? Oja, wir hatten längst gelernt, einander uns auch das Schweigen zuzugestehen, wissend, daß es der rechten Gelegenheit bedarf, sich zu lüften und der langen Ablagerung des Erlebten, um reif zu sein für das behutsame Wort. Jetzt ist es zu spät, noch länger zu warten, aber jetzt nützt auch kein schmunzelnder, aus zurückhaltendstem Nebenbei unaufdringlicher Anstoß mehr: Hallo Käptn!

Immerhin ist zu hoffen, daß Ihr zu den Klügsten zählt, die sich ein Exemplar seines letzten kleinen Buches »Meer und Wald« nicht entgehen ließen. Gewiß wird auch darin viel geschwiegen. Aber was geäußert wird, ist kostbar. Es schildert seine Erfahrungen in chinesischen Gewässern und in britisch-indischer Gefangenschaft. Das geschieht, als säße er bei uns wie in verwehten Tagen und erzählte mit leiser unbetonter Stimme und spärlicher Geste von Begegnungen mit Menschen und Tieren und fremden Küsten. Und nichts schien besonders, ein Sturm war ein Sturm und der Horizont der selbstverständlich wandelnde Ring, den niemand verläßt, und die Mühsal der Seefahrt und ihre karge Freude war Beruf wie sonst ein Beruf.

Und dennoch: Es bedurfte nicht einmal des verhaltenen Aufblitzens aus seinen seefarbenen Augen, um alles, was er sagte, anschaulicher zu machen als jedes Fernsehgerät vermag. Die Ferne blühte auf mit nie gewußten Farben, Klängen und Düften, und das Meer war unbekannt und geheimnisvoll wie am ersten Schöpfungstag. So ist's in allem, was er schrieb. Karg, sachlich und dennoch weithin das uralte Geheimnisvolle anspinnend, dem Ehrfurcht gebührt und das keiner ergründet.

Vielleicht ein Engel?

Nicht wahr, er hätte nicht nötig gehabt zu schreiben. Der Teufel ritt mich, als ich ihn anregte, es dennoch zu tun, und vielleicht war's doch ein Engel, der meine Begierde stachelte, es in die arme Möglichkeit gedruckten Papiers niedergefügt zu sehen, was er erlebt. Und mich bezaubert zu finden öfter und tiefer, als es die immer selteneren Gespräche vermochten. So ließ er's denn vom Stapel und nannte es »Fernweh und Heimweh«; Rütten & Loening in Frankfurt am Main verlegte das Buch, ein Juwel norddeutscher Seeverbundenheit. Es wurde später zerschlagen. Die ersten Kapitel übernahm – leicht für die Jugend überarbeitet – der Baken-Verlag zu Hamburg mit dem Titel »Unter Segeln um die Welt«. Bruno Gaukel, sein Kollege in Neptun, der unentwegt muntere Seelord und Journalist, sagte darüber: »Der Kenner liest es in einem Zug, und den Jungen klopft das Herz.«

Das ist knapp und treffend und ritzt doch nur die Oberfläche. Denn auch dieser aus dem Süden, her zu uns vom Ozean gestrandete B. G. meint immer mehr, als er sagt, selbst, indem er Gustav Schröders Aufstieg also festhält: »Gymnasiast aus Apenrade bei Dänemark, körperlich unterbelichtet, drei Frikanellen hoch und 32 Kilogramm schwer, wollte mit aller Gewalt Handelsschiffahrtskapitän werden. Er hat es auch geschafft.«

Glücksgott Neptun

Ja, geschafft bis hinauf bis zum vornehmsten Posten der Ozeane, zum Kapitän großer Fahrgaster der Hapag. Dazu gehört mehr als ein bedeutendes seemännisches Können. In der rücksichtslosen Auswahl, wie sie die nüchterne Reederei trifft, spielen zusätzlich nicht nur Charakter und Befehlskraft eine Rolle in dieser empfindlichen Sparte zumal der Nordamerika-Route, sondern fast ausnahmslos eine achtunggebietende Statur, gewürzt mit jener treuherzigen Jovialität, die der Passagier aufgrund gängiger Lektüre von einem Seebären und Schiffsführer erwartet.

Schröder aber war unterstes Bantamgewicht. Man übersah ihn darum lange. Man verwandte seine Tüchtigkeit fast über Gebühr in den Aufgaben, die randvoll einem Ersten Offizier zugemutet werden. Seine Zähigkeit, seine Unverdrossenheit und dabei sein ungewöhnlicher Charme, und daß ihn die Seewarte zum nautischen Mitarbeiter erkor, das alles ließ ihn schließlich an die entsprechende Stelle rücken. Und er bewährte sich auch dort glänzend.

Letzten Endes war er stolz darauf, daß seine knabenhafte Figur der Lord Nelsons glich, aber stolzer, daß sein Aufstieg auf unblutige Weise geschah, daß er als Kapitän der Handelsfahrt wenig Kosten verursachte, aber eine Menge einbrachte – daß er ohne Vernichtungsrummel und Massenmord zu Ansehen gelangte. Sein Glücksstern war allein der Neptunus. Das Schicksal bewahrte ihn gnädig vor jeder Verbindung mit der Kriegsmarine.

Auch strahlte ihm ein Beischein der Venus weit milder als dem britischen Admiral. Er war ein vollendeter Kavaliere, selbst seiner Mannschaft gegenüber. Nichts bändigt mehr als das, beiderseits, sowohl in den Fährnissen des Berufes als in denen der Liebe. Niemals hatte er nötig, die Faust zu gebrauchen, er löste die Schwierigkeiten durch geistige Schlagfertigkeit. Durch Scharfsinn und mit jenem Hauch Romantik, der entwapfnet, wenn er echt ist. In diesem weitbefahrenen Manne glühte ein echtes musikalisches Feuer des Herzens. Er betrachtete – in harten Fällen geflissentlich – die Tatsachen durch »Opferflammen« hindurch. Er war Optimist aus Notwehr. Und aus feinsten Feinschmeckerei.

In aller Welt zu Hause

Wer hätte wohl wie er riskiert, einer rauhen Windjammerbesatzung – er war noch Leichtmatrose – aus Wielands Oberon vorzulesen und sogar verstanden, sie damit zu fesseln? Er blieb allezeit ein beseelter Bewunderer künstlerischer Leistungen, wußte auch selber als Musi-

kant, als Zeichner und schließlich als Schriftsteller sich hervorzutun. Er vermochte die Themen aller großen Symphonien seit Beethoven aus dem Stegreif herzapfeifen, liebte besonders Brahms und bevorzugte auf der Gitarre meisterhaft das, was seit Bach dafür komponiert wurde. Aus dem Englischen übersetzte er trefflich manche Seefahrtslektüre, aus dem Spanischen aber die heißblütigen Verse der zu Uruguay geborenen Juana de Ibarbourou.

Er beherrschte jede Bildungsstufe Hoch- und Plattdeutsch, war in allen Weltsprachen zu Hause und wußte unzufriedene chinesische oder indische Heizer gelegentlich in ihrem Dialekt aufs sanfteste zu beruhigen. Vom Obersteward first class wurden ihm stets die künstlerischsten Ausländer zu den Mahlzeiten an den Kapitänstisch gesetzt; fließend und gewinnend unterbielt er sich zur Rechten etwa mit einer amerikanischen Filmdiva auf englisch, zur Linken mit einem ungarischen Konzertvirtuosen auf französisch, mit einer argentinischen Schriftstellerin gegenüber auf spanisch, mit einem italienischen Archäologen auf lateinisch.

Dennoch war er vor allem Seemann. Wurde an Bord eine Sache ungeschickt angepackt, konnte es vorkommen, daß er noch als Kommodore selber zugriff, ohne Rücksicht auf seine tadellose Uniform enterte er zum Beispiel einmal in den Vormast, um einen widerspenstigen Block des Ladegeschirrs eigenhändig und vorbildlich rasch in Ordnung zu bringen. Nie gab er seinem Kontor Anlaß zu irgendwelcher Beanstandung. Wer Einsicht hat in den Betrieb eines großen Überseers, der weiß, daß zu dessen Leitung dem überragenden navigatorischen Können einiges hinzuzufügen ist, nämlich die Fähigkeit eines Hoteldirektors, Justizministers, Theaterintendanten, Superintendenten, Nachtwächters und Dompteurs und das alles mit drei multipliziert.

Gustav Schröder fand dabei noch Zeit, die Meereslandschaften privat zu genießen und schwärmerische Bemerkungen in sein Tagebuch einzutragen. Und zu wissenschaftlichen Auswertungen überdies. Wer hat wie er den »grünen Strahl« des Sonnenuntergangs beobachtet und die azurnen Funken, die sich vom scheidenden Tagesgestirn abspalten? Wer hat gleich ihm Stunde um Stunde die Fahrt seines Dampfers dem Tempo eines dahinziehenden Windwirbelauges angepaßt, unter hellem Zenit im sturm- und regenfreien Zentrum des Hurrikans sein wohlgetrimmtes Schiff der wilden Kreuzsee anvertrauend, umringt von dem Schauspiel der tobenden Horizonte?

Die Deutsche Seewarte ernannte ihn mit Recht zum Oberregierungsrat.

Peinliche Kreuzfahrt

Die Krönung seiner Seemannschaft war vielleicht die unbeschädigte Heimbringung des großen Ozeaners »St. Louis« durch alle britischen Spürhunde hindurch mitten im Kriege von New York via Murmansk mit nur einem lächerlichen Schulatlas als Seekarte für diesen Kurs, und von Murmansk, als es auch mit Rußland brenzlich wurde, nach Hamburg. Der ungeheure Baß seines Taifunheulers weckte uns an einem Neujahrsmorgen, als sein grau getarntes Schiff Blankenese passierte. Er winkte vergnügt von der Brücke, die er drei Tage und Nächte nicht verlassen hatte.

Die Krönung seiner Menschlichkeit und Herzensgüte aber geschah zwei Jahre zuvor, als er mit dem gleichen Schiff 900 jüdische Emigranten an Bord nahm, Mai 1939, sie gen Westindien in Sicherheit zu bringen. Havana aber, trotz hochbezahlter Einreiseerlaubnis, widersetzte sich der Ausbootung. Und auch in anderen Häfen weigerten sich die Behörden, die Unglücklichen aufzunehmen. Allein Schröders Persönlichkeit ist zu danken, daß keine Panik ausbrach und die Selbstmordversuche und Verzweiflungstaten gebannt wurden. Er beachtete den Funkbefehl nicht, seine Fracht umgehend nach Deutschland zurückzuliefern. Vergebens jedoch versuchte er in eigenmächtiger Kreuzfahrt bis nach New York hinauf, eine Landemöglichkeit zu finden. Wachtboote und Flugzeuge waren überall auf der Hut. Der heftige Telegrammwechsel mit dem »Centro Israelita« wie mit dem Bankhaus Max Warburg erbrachte nur wohlgemeinte

Hilflosigkeiten, aber nicht die erforderlichen Garantiesummen. Somit beschloß Gustav Schröder, nachdem er seine Offiziere eingeweiht, einen Schiffbruch vor der englischen Küste zu inszenieren, die »St. Louis« bei Ebbe an geeigneter flacher Stelle auflaufen und alle Fahrgäste abbergen zu lassen.

Schon war, jeder amtlichen Untersuchung gewachsen, ein entsprechender Maschinenschaden »eingrichtet«, schon waren, »die Katastrophe zu rechtfertigen«, Schwimmwesten angelegt, und alle wären gerettet worden, selbstverständlich auch das Schiff, da traf die Funknachricht ein, Antwerpen sei bereit, die neunhundert aufzunehmen und weiter zu verteilen. Damals ahnte noch niemand, daß nur die, welche nach England abgeschoben wurden, ihres Lebens sicher waren. Nur zwei Familien außerdem kamen davon; sie fanden durch illegalen Grenzübertritt bei Verwandten in der Schweiz Zuflucht.

Kapitän Schröder hat Anno 1949 einen dokumentarischen Bericht über diese bedrückende Reise herausgegeben unter dem Titel »Heimatlos auf hoher See«. Die Presse schwieg sich darüber aus. Der Vorfall war so Freund als Feind nichts als peinlich. Die gebührende Anerkennung für das Verhalten des bescheidenen Mannes blieb aus. Er lächelte und schrieb zu seiner inneren Entlastung Erlebnisse auf, die er mit Tieren gehabt, reizvolle Kleinodien an Beobachtung und Heiterkeit, Begegnungen mit Bären, Affen, Schweinen, Katzen, Eidechsen, Zugvögeln, Kakerlaken, Bienen und Fliegen, geziert mit eigenen erstaunlich guten Illustrationen, darunter zu der besten Schilderung, die je einem Albatros gewidmet war, auch die schönste Zeichnung dieses Champions aller Seevögel und Sturmsegler.

Stille Jahre

Aber wer kennt dieses Buch, das wie der »St.-Louis«-Bericht im Beckerdruck zu Berlin erschien? Untergegangen, verschollen, das sind Vokabeln, lieben Freunde, die dem Seemann wie dem Schriftsteller gleich vertraut sind. Und wie damals für sein »Schiff der Verlorenen« suchte er für sein »Meer und Wald« vergebens einen Hafen. So denn half er sich privat und suchte Subskribenten, fand ganze einhundert, überließ ihnen das kleine Werk für den Herstellungspreis und steuerte seine liebevollen Zeichnungen obendrein bei. Wer von Euch, lieben Bullenbrüder und Liebhaber aller Seltenheiten es ergattert hat, sei froh darüber.

Auf die Fortsetzung, auf die offene Darlegung seiner Laufbahn und seiner Erfahrungen bei der Hamburg–Amerika Linie, des aus weiserer Sicht ergänzten dritten Teils seines längst an Lloyds Totenglocke gehängten »Fernweh und Heimweh« müssen wir verzichten. Rasmus der Wind und Jan Blank die See haben sich als Freund Hein verkleidet und den eben über Siebzig gediehenen Kapitän voreilig heimgeholt aus seiner seefernen Wohnung. Er hatte noch zугuterletzt das Asyl nahe der Elbe räumen müssen.

Beruflich war ihm viel Glück beschieden und privat mancher Kummer, das wissen wir. Die »St. Louis« wurde im Hamburger Hafen von britischen Bomben getroffen und am Altonaer Ufer auf Grund gesetzt. Die gigantische Ruine diente später eine Weile als Restaurant und Hotel, und man hätte sie als solches und als Mahnmal belassen sollen. Oft haben ihr alter Kommandant und wir dort exquisit getafelt und mit manchem N.d.P. – na, denn Prost! – zerronnenen Zeiten gedacht. Seine Hoffnung, noch einmal wieder zu fahren, war so phantastisch wie erfrischend.

Schneeiger Abglanz

Die Jahre gingen hin; er hielt sich beflissen ans Musische. Die Seefahrt und die Meereshorizonte fehlten ihm. Er tröstete sich: »Die See wird mir, je älter ich werde, immer unheimlicher. Wie habe ich sie je bewältigen können?« – »Ah«, sagte jemand von weitem, der von ihm etwas gelesen: »Mit dem möchte ich mal eine Nacht durchzehen und seinen Erzählungen lauschen!« Besagter Verehrer ahnte nicht, daß inzwischen der große Kapitän wie weiland Erzpirat

Roberts zum Teatotaler geworden und fast nur noch vom »schneeigen Abglanz ozeanischen Gischtes« – wie er es, ergeben in das Leiden des Alters, nannte – und also von Milch lebte und jenem weißen süßen trockenen Mürbegebäck, dessen Schnittenform, auf den Kopf gestellt, dem Spantenriß der »St. Louis« gleicht und in Hamburg als Sandtorte bezeichnet wird.

Nun denn, lieben Freunde unserer und aller Tafelrunden, die der Wasserkante verbunden sind und dem salzigen Hauch der Küsten und aufgeschlossen aller Nähe und Ferne, seien wir aufrichtig: Wir müssen bedauern, lange nicht genügend ihm gelauscht und ihm die gebührende Ehre angetan zu haben, als es noch Zeit war. Aber so ist's und so wird's immer sein. Jeder hat mit sich selber zu befinden und ist letzten Endes einsam wie er. Der rechte Augenblick war meistens schon gestern.

Laßt uns diesen Schluck ihm weihen! Laßt uns damit sozusagen ein kleines Blüsenfeuer in unserm Gedenken entfachen, daß es ihn herbeirufe, uns navigieren zu helfen im unsichtigen Fahrwasser des Seins!

Die Freundschaft zwischen Kapitän Schröder und Hans Leip war echt und beruhte auf Übereinstimmungen im charakterlichen Bereich. Da der früher viel gelesene Schriftsteller heute nicht mehr allen bekannt ist, sollen zum Abschluß ein paar Worte an ihn erinnern. Hans Leip war am 22. September 1893 in Hamburg als Sohn eines Hafendarbeiters geboren; dadurch erhielt er schon als Kind Einblick in den Schiffahrtsbetrieb und wollte Seemann werden. Er wurde es nicht, weil seine Mutter dafür sorgte, daß er ein Lehrerseminar besuchte, auf dem sich zeigte, daß der Seminarist Leip nicht nur intelligent war, sondern auch begabt fürs Zeichnen, Malen und Schreiben. Er wurde in Hamburg als Volksschullehrer eingestellt, noch bevor 1914 der Erste Weltkrieg begann. Als Soldat schrieb er 1915 das Abschiedsgedicht »Lilli Marleen«, das im Zweiten Weltkrieg mit der Melodie von Norbert Schulze ein weltweit bekanntes und beliebtes Soldatenlied wurde – weil es so unmilitärisch ist.

In den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg verdiente Hans Leip sein Brot als Graphiker und Journalist, daneben machte er Auslandsreisen. Ab 1923 begann er sich vor allem seiner schriftstellerischen Arbeit zu widmen; nach seinen eigenen Worten trieb ihn das Verlangen, Güte, Anständigkeit, Anmut und Heiterkeit zu preisen, ebenso das Offenherzige, Liebreiche und Friedfertige inmitten des anschwellenden Wustes der Beschränktheit, Brutalität, Betriebsgier, Diktatur und Angst. Für diese Richtung war auch Gustav Schröder aufgrund seines Charakters empfänglich. Übereinstimmend schätzten die beiden Männer die nordisch geprägte Literatur des Dichters Knut Hamsun, der für seinen Roman »Segen der Erde« 1920 den Nobelpreis erhalten hatte. Hamsun war skeptisch gegenüber der modernen Zivilisation und hatte eine starke Abneigung gegen den »American Way of Life«, nachdem er einige Jahre in den USA verbracht hatte. Demgegenüber stand eine Deutschfreundlichkeit, die er auch während der Hitlerzeit nicht aufgab; sie brachte ihm im und nach dem Zweiten Weltkrieg viel Ärger in seiner norwegischen Heimat.

Hans Leip behandelte in seinen Büchern gerne Themen, die mit der Seefahrt und den Seeleuten zu tun hatten. 1925 veröffentlichte er den historischen Roman »Godekes Knecht«, der von den Seeräubern unter Störtebekers Führung handelt; das Buch wurde auf Vorschlag von Thomas Mann preisgekrönt. In den folgenden Jahrzehnten schrieb Hans Leip noch zahlreiche erfolgreiche Bücher, darunter manche mit maritimem Einschlag. Er wohnte viele Jahre an der Elbe in Ovelgönne und Blankenese, bevor er im Alter weiter nach Süden zog. 1983 starb er im Schweizer Kanton Thurgau am Südufer des Bodensees. – Seine Interessen und sein Charakter hatten ihn prädestiniert, den hervorragenden Seemann Gustav Schröder durch eine Gedenkrede zu würdigen.

Als Quellenmaterial wurden benutzt:

Hans Herrli: Die Reise der **Verdammten**. Hamburg 1984.

Gustav Schröder: Fernweh und Heimweh. Potsdam 1941.

Ders.: **Heimatlos auf hoher See**. Berlin 1949.

Ders.: Mein Albatros und andere Tiergeschichten. Berlin 1952.

Ders.: Unter Segeln um die Welt. Hamburg 1956.

Ders.: Meer und Wald. Hadersleben 1958.

Informationen von Frau Irmgard Glävecke, Hamburg.

Senatskanzlei und Staatsarchiv Hamburg 1989.

Tageszeitung »Die Welt«. Hamburg 1959.

Zeitschrift »Der Albatros«. Bremen 1958, 1959.

Zeitschrift »Der Seewart«. Hamburg, verschiedene Jahrgänge.