

ERINNERUNGEN AN »EUROPA«-KAPITÄN OSKAR SCHARF

VON DIRK PETERS

Während über den Schnelldampfer EUROPA (III) des Norddeutschen Lloyd in den letzten Jahren zahlreiche Publikationen erschienen sind¹, gibt es über das Schicksal seines langjährigen Kapitäns Oskar Scharf, der das Kommando von 1932 bis 1940 und von 1944 bis 1945 innehatte, bisher nur wenige Informationen.

Neben ihrem Schwesterschiff BREMEN verkörperte die 1926 bei der hamburgischen Traditionswerft Blohm & Voss in Auftrag gegebene EUROPA die deutsche Schiffbaukunst und den Glanz der deutschen Passagierschiffahrt zwischen den Weltkriegen. Diese Schiffe waren Prestigeobjekte und fuhren im transatlantischen Linienverkehr wegen mangelnden Passagieraufkommens oft nur mit Verlusten. Genau wie ihr Schwesterschiff zeichnete sich die EUROPA durch zahlreiche schiffbauliche Neuheiten aus² und erhielt ihre besondere Innenarchitektur durch Paul Ludwig Troost, der seit 1912 für den NDL arbeitete und später für Bauten Adolfs Hitlers Entwürfe machte.³

Durch einen Brand auf der Bauwerft konnte die EUROPA erst 1930 im Nordatlantikverkehr von Bremerhaven nach New York in Dienst gestellt werden und erreichte im selben Jahr das Blaue Band für die damals schnellste Überquerung des Atlantischen Ozeans. Unter Kommande Johnsen, einem der berühmtesten Lloyd-Kapitäne, und seinem Nachfolger, Oskar Scharf, machte der Luxus-Schnelldampfer bis zum Ausbruch des Krieges 180 Nordatlantikkreisen im Liniendienst und beförderte dabei 250 000 Passagiere. Im Gegensatz zur BREMEN konnte die EUROPA die Kriegswirren unbeschadet überstehen. Sie diente als Wohnschiff, wurde umgebaut und von den Amerikanern in Bremerhaven im Mai 1945 beschlagnahmt, um als Truppentransporter für die amerikanischen Streitkräfte eingesetzt zu werden. Von 1946 bis 1961 fuhr die EUROPA als LIBERTE wieder im Liniendienst zwischen Frankreich und Nordamerika, bevor sie 1962 in La Spezia abgewrackt wurde.⁵

Oskar Scharf, der aus Neisse/Oberschlesien stammte und auch als Kapitän der EUROPA immer engen Kontakt zu seiner Vaterstadt hielt, kam am 2. Oktober 1886 als Sohn des Lokomotivführers Heinrich Scharf und dessen Ehefrau Pauline, geb. Opahle, zur Welt.⁶ Seine Mutter war gläubige Katholikin und erzog ihren Sohn im christlichen Sinne. Übrigens stammte seine spätere Frau Irmgard, die er am 18. November 1915 heiratete, ebenfalls aus Neisse. Nach dem Besuch der Elementarschule trat Oskar Scharf in das Königliche Gymnasium zu Neisse ein, das er Ostern 1901 aus Abenteuerlust verließ, um die Seefahrt von der Pike auf zu erlernen. Er begann seine seemännische Laufbahn am 11. Mai 1901 als Schiffsjunge auf dem Segler GROSSHERZOGIN ELISABETH. Das bei Tecklenborg in Geestmünde gebaute Vollschiß war das erste Fahrzeug des »Deutschen Schulschiff-Vereins« in Bremen. Es wurde in Dienst gestellt, um für den seemännischen Nachwuchs der deutschen Handelsmarine zu sorgen.⁷ Nach Beendigung der damals vorgeschriebenen Fahrzeit auf weiteren Segel- und Dampfschiffen, u.a. auf dem bremischen Viermastsegler SEEFÄHRE der Reederei-Aktiengesellschaft Brema erlangte Oskar Scharf am 16. Dezember

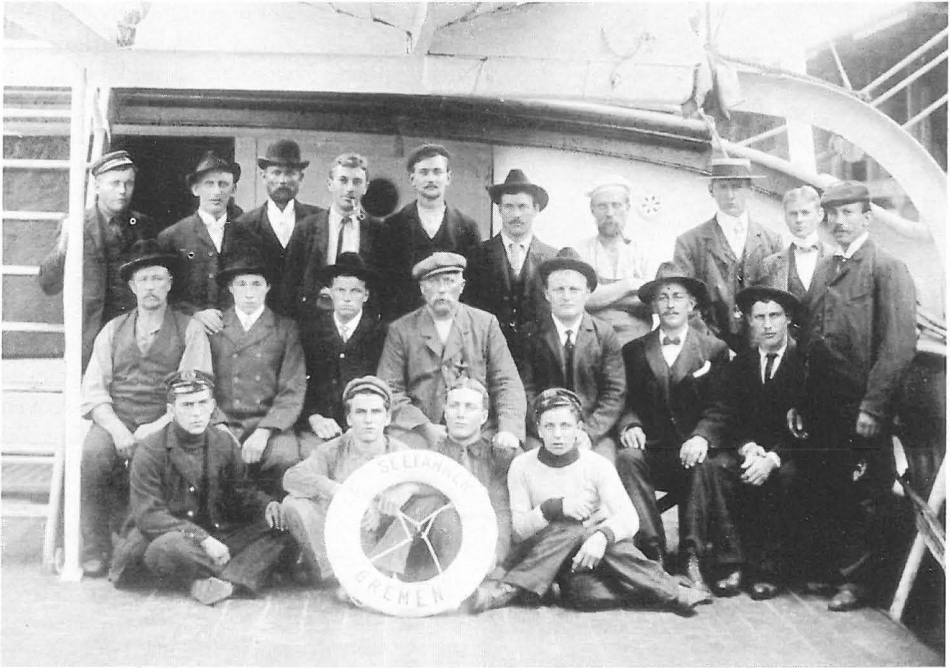


Schnelldampfer EUROPA vor der Skyline von New York. (Archiv DSM)

1906 in Hamburg das Steuermannpatent und schließlich am 24. September 1909 in Bremen das begehrte Befähigungszeugnis zum Kapitän auf Großer Fahrt. Vom 1. Oktober 1909 bis zum 29. September 1910 leistete er seinen Einjährig freiwilligen Militärdienst bei der Königlichen Minenabteilung in Cuxhaven ab. Bevor Oskar Scharf am 20. April 1907 beim NDL als IV. Offizier auf dem Dampfer ROON seine nautische Karriere begann, fuhr er auf dem Hamburger Dampfschiff LABOE als II. Steuermann. Am 3. Dezember 1910 wurde er zum III. Offizier ernannt und machte unter anderem Reisen auf den Dampfern BÜLOW und BERLIN für eine Monatssteuer von 160 Mark.⁸

Während des Ersten Weltkrieges diente er von 1914 bis 1918 bei der 2. Minenhalbflottille in Cuxhaven, war Kommandant eines Bootes im Range eines Leutnants zur See und erhielt das Eiserne Kreuz II. und I. Klasse sowie das Hamburgische Hanseatenkreuz. Als ehemaliger Marineoffizier der Reserve und Kapitän der EUROPA war er später berechtigt, die Handelsflagge mit dem Eisernen Kreuz auf seinem Schiff zu führen⁹, worauf er besonders stolz war. Nach seiner Entlassung aus der Marine wurde Oskar Scharf bei seiner Reederei am 23. November 1918 als III. Offizier auf dem Dampfer SCHLESWIG wieder eingestellt, konnte aber nur noch zwei Reisen machen und wurde zum 30. September 1919 entlassen¹⁰, da der NDL – wie die anderen deutschen Reedereien auch – seine Schiffe aufgrund des Versailler Friedensvertrages als Reparationsleistungen abliefern mußte. Wie für viele deutsche Seeleute gab es für Oskar Scharf in den ersten Nachkriegsjahren keine Beschäftigung. Von 1919 bis 1921 konnte er sich in seiner schlesischen Heimat mit Zollgrenzaufgaben beim Reichsbeauftragten für die Überwachung der Ein- und Ausfuhr über Wasser halten.¹¹

Erst als der NDL nach dem Ersten Weltkrieg allmählich wieder eine neue Flotte aufbauen konnte, erhielt Oskar Scharf 1922 als III. Offizier ein Kommando auf dem Dampfer CREFELD. Das war der Beginn einer steilen seemännischen Laufbahn, die ihn in nur zehn Jahren zum Kapitän des Schnelldampfers EUROPA avancieren ließ. Unter Kapitän Randermann aus Wilhelmshaven hatte er zuvor als II. Offizier in der Zeit vom 1. Mai bis zum 9. Juni 1922 auf den Schiffen CORCAVADA und REMBRANDT zwei Reisen von England nach Wilhelmshaven und Lübeck gemacht. Weitere Stationen waren die Dampfer BREMEN (III)



Oskar Scharf mit Strohhut (dritter von rechts) auf dem Segler SEEFAHRER. (Archiv Wolfgang Scharf)

und WERRA, auf denen Oskar Scharf als III. Offizier fuhr, und DERFFLINGER und PFALZ im Jahre 1923 als II. Offizier. Unter seinem Förderer, Kapitän Johnsen, fuhr er dann 1924 bis 1926 als II. Offizier auf dem Schnelldampfer COLUMBUS, dem damaligen Flaggschiff des NDL, das 1924 in Dienst gestellt wurde. Auf der SIERRA VENTANA, die im Südamerikadienst eingesetzt war, fuhr Oskar Scharf bereits 1926 als I. Offizier, und ab Juli/August 1927 als Kapitän, allerdings in Urlaubsvertretung. Wiederum als I. Offizier fuhr er auf der COLUMBUS und der STUTTGART, dann noch einmal auf der COLUMBUS, bevor er im Herbst 1929 eine Reise auf der neuen BREMEN unter dem legendären Kapitän Ziegenbein machen konnte. Als Leitender I. Offizier kam er wieder mit Kapitän Johnsen, mit dem ihn ein besonders Vertrauensverhältnis verband, zusammen, der nach Hamburg zu Blohm & Voss abkommandiert wurde, um das neue Fahrgastschiff EUROPA zu inspizieren, das 1930 in Dienst gestellt werden konnte. Sein monatliches Gehalt betrug damals 490 Mark. Am 1. Februar 1930 wurde Scharf zum Kapitän ernannt. Als Schiffsführer diente er dem NDL seit dem 1. Juli 1930 auf den Dampfern ILMAR, ISAR, MÜNCHEN, MADRID und STUTTGART¹², machte noch einige Reisen wieder auf der EUROPA und COLUMBUS in Vertretung für den etatmäßigen Kapitän, bevor ihm am 14. Dezember 1932 die Verantwortung über den Luxusschnelldampfer EUROPA übertragen wurde.¹³ Dieser Vertrauensbeweis seiner Reederei bedeutete ohne Zweifel eine große Auszeichnung für Oskar Scharf. Damit ging auch der Wunsch von Kommodore Johnsen in Erfüllung, der ihn gerne als seinen Nachfolger haben wollte. Oskar Scharf führte die EUROPA ununterbrochen bis zum 19. März 1940.¹⁴

In Bremerhaven kaufte Kapitän Scharf 1930 von Obersteward Schnell ein Haus in der Oldenburger Straße 14, das er mit seiner Frau Irmgard und seinen vier Kindern, zwei Söhnen und zwei Töchtern, bis zu seinem Tode bewohnte.¹⁵ Das Haus existiert heute noch und ist mit Efeu überwuchert.



Oskar Scharf auf der COLUMBUS 1929. (Archiv Wolfgang Scharf)

*Reisewelt und hochgeachtet von seinen Berufskameraden, nicht nur auf deutschen, sondern auch auf fremdländischen Schiffen.*¹⁸

Ähnlich wie Kommodore Ziegenbein von der BREMEN, der 1936 vorzeitig in Pension ging¹⁹, geriet Kapitän Scharf in Konflikt mit der herrschenden nationalsozialistischen Parteiideologie, die auch beim NDL rasch an Einfluß gewann. 1934 trat er der NSDAP bei, um, wie er selbst schrieb, seine herausragende Position nicht zu verlieren. Wie viele Deutsche versuchte er, sich in dieser schwierigen Zeit mit dem nationalsozialistischen Regime zu arrangieren. Als Rechtfertigung für seine Parteizugehörigkeit von 1934 bis 1935 führte Oskar Scharf folgende Gründe an:

Bis zur Machtübernahme durch den Nationalsozialismus habe ich keiner politischen Partei angehört, mich politisch auch nicht betätigt. Durch meinen Beruf bin ich in der ganzen Welt herumgekommen.

Meine Reisen führten mich in viele europäische, afrikanische, australische, süd- und nordamerikanische Häfen und in die Südsee. Ich habe dadurch ein Weltbild gewonnen, das mit den engen Parteidoctrinen des Nationalsozialismus unvereinbar war. Dazu kam, daß sowohl ich selbst als auch meine Familie christlicher Herkunft sind und ich selbst seit meiner Geburt mit meiner Familie der römisch-katholischen Kirche angehöre. Durch die Besonderheit meiner Stellung als Kapitän eines der beiden Spitzenschiffe der deutschen Handelsmarine war ich einem so besonderen Druck meiner Vorgesetzten und der Auslandsorganisation der NSDAP ausgesetzt, daß ich mich 1934 zum Eintritt in die Auslandsorganisation meldete. Ich hätte anderenfalls damit rechnen müssen, nach der damals herrschenden Auffassung als Kapitän eines so bedeutenden Schiffes ohne Zugehörigkeit zur Auslandsorgani-

Die Kapitäne auf den luxuriösen Schnell dampfern der großen Seefahrtsnationen in der Epoche zwischen den Weltkriegen erfüllten nicht nur ihre Aufgaben als jeweilige nautische Schiffsführer, sondern sie verstanden sich auch als Botschafter und Repräsentanten ihrer Heimatländer und fühlten sich als eine Art Elite.¹⁶ Schließlich gab sich auf der EUROPA und den anderen großen Passagierschiffen die internationale Gesellschaft aus Politik, Wirtschaft, Kultur und Sport ein Stelldichein. Am 26. Juli 1935 trat er mit dem Vierschrauben-Turbinen-Schnelldampfer EUROPA von Bremerhaven aus die 100. Reise über Southampton und Cherbourg nach New York an, wo sie am 1. August 1935 eintraf.¹⁷ Zu seinem 25. Dienstjubiläum am 16. Oktober 1936 gab es eine Ehrenurkunde mit einer entsprechenden Würdigung:

Kapitän Scharf erfreut sich als einer der hervorragenden Schiffsführer des Norddeutschen Lloyd des vollen Vertrauens seiner Reederei und der ihm unterstellten fast tausendköpfigen Besatzung des D. »Europa«. Er ist als Seemann und Mensch geschätzt und beliebt in der internationalen



Oskar Scharf mit Lilian Harvey und Ernst Lubitsch auf der EUROPA. (Archiv DSM)

sation meine Qualifikation und damit meine Stellung zu verlieren. Außer dieser formellen Zugehörigkeit habe ich keinerlei politische Aktivität während der Zeit des Nationalsozialismus entfaltet. Meine Frau und meine Kinder waren nicht Parteimitglieder.²⁰

Hitler stattete der EUROPA am 14. Dezember 1934 in Bremerhaven einen Besuch ab, um die von Troost entworfene Innenarchitektur zu besichtigen, nachdem er vorher auf der AG Weser in Bremen gewesen war. Auch andere Parteigrößen wie Göring, Heß und Ley besichtigten das Schiff. Seit 1935 durfte auch in der Handelsschifffahrt nur noch die Hakenkreuzflagge gezeigt werden. Am 1. Mai, dem Tag der nationalen Arbeit, und am 1. Juli, dem Tag der deutschen Seefahrt, mußte Kapitän Oskar Scharf als Kommandant der EUROPA Reden an seine Besatzung und in der Öffentlichkeit halten, die ihn als einen vorbildlichen Schiffsführer im Sinne der nationalsozialistischen Ideologie darstellten. Seit dem 30. Januar 1933, als die Nationalsozialisten im Deutschen Reich die Politik bestimmten, gab es auch an Bord der EUROPA politische Spannungen. Weihnachten 1934 wurden auf dem Schnelldampfer, der in New York lag, noch Gottesdienste abgehalten, was später nicht mehr möglich war.²¹ Oskar Scharf mußte in Kauf nehmen, daß sein guter Ruf als anerkannter Schiffsführer von der nationalsozialistischen Propaganda mißbraucht wurde:

Als Kapitän der EUROPA, dieses Spitzenschiffes, stand ich stets im Mittelpunkt allen Geschehens. Drüben in New York warnte ich damals unseren Oberinspektor, Kapitän W. Drechsel, daß einige Besatzungsmitglieder der EUROPA die schwarz-weiß-rote Flagge, die am Piereingang neben der amerikanischen Flagge und der Lloydflagge wehte, herunterholen und dafür die Hakenkreuzflagge heißen würden. Sie wollten die alte deutsche Flagge also gewaltsam entfernen.

Der 1. Juli 1933 war der Tag der deutschen Seefahrt. Dampfer EUROPA lag während dieser Zeit in Bremerhaven. Dieser Tag wurde mit einem großen Aufwand gefeiert. Tausende von deutschen Seeleuten waren aus Hamburg und den Ostseehäfen nach Bremerhaven beordert worden. Vertreter der Regierung und der Partei war Ley. Ich, als Kapitän der



*Oskar Scharf mit der
Bankiersgattin Mann auf
der EUROPA.
(Archiv DSM)*

EUROPA, wurde für diesen Tag als Repräsentant der deutschen Seeleute bestimmt und beauftragt, zu den deutschen Seeleuten zu sprechen. ... Ich möchte noch berichten, daß mir diese Ansprache von der literarischen Abteilung des NDL etwa 10 Tage vorher fertig aufgestellt wurde. Aus mir selbst heraus hätte ich diese Ansprache niemals gehalten, weil sie meiner inneren Einstellung nicht entsprach. Wenn ich in den folgenden Jahren wiederholt zu der Besatzung an Bord meines Schiffes gesprochen habe, dann war ich dazu durch die Verhältnisse gezwungen. ... Diese für mich als Kapitän schon ohnehin demütigenden Verhältnisse an Bord waren bei solchen Gelegenheiten besonders unerträglich, zumal ich den Ortsgruppenleiter als politische Aufsicht immer um mich hatte. Ich konnte und durfte es nicht dulden, daß der Ortsgruppenleiter an Bord, der ein untergeordnetes Mitglied der Besatzung war, zu Passagieren und Besatzung an nationalen Feiertagen eine Ansprache hielt.²²

Oskar Scharf blieb trotz seiner Querelen mit dem Ortsgruppenleiter bis zum 18. März 1940 Kapitän der EUROPA, die in Bremerhaven auflag. Auf Weisung der nautischen Abteilung des NDL mußte er einen Tag später in Hamburg das Kommando über den Dampfer ALSTER übernehmen, was einer Strafversetzung entsprach. Die ALSTER war als Transportschiff im Zuge der Invasion Norwegens eingesetzt und wurde in der Nacht vom 10. zum 11. April 1940 im Westfjord vor Narvik von vier englischen Zerstörern aufgebracht. Bei dieser Aktion starben sechs Seeleute, während Kapitän Scharf und die übrige Besatzung in englische Kriegsgefangenschaft gerieten.²³

Oskar Scharf 1953.
(Foto: Wolfgang
Scharf)



Ende Juni 1940 wurde er nach Kanada in das »Camp R« (Lager 130) verlegt, wo über tausend deutsche Kriegsgefangene – überwiegend Seeleute, aber auch jüdische und deutsche Zivilisten – interniert waren. Oskar Scharf wurde von der kanadischen Militärverwaltung mit der Führung dieses Lagers beauftragt, eine schwierige und heikle Aufgabe, die aber auch eine Auszeichnung für ihn bedeutete. Ähnlich wie an Bord der EUROPA kam es auch hier zu politischen Spannungen.²⁴

Weihnachten 1940 in Camp R hatte ich vom kanadischen Kommandanten des Lagers, Colonel Berry, die Genehmigung erhalten, meinen Mitgefangenen eine Weihnachtsansprache zu halten. Als ich am Schluß meiner Ansprache unterließ, die befehlsmäßigen »3-Sieg-Heils« auf Hitler auszubringen, wurden aus der Menge einige Rufe laut: »So wird's gemacht.« Die Menge brachte dann die »3-Sieg-Heil« auf Hitler aus. Ich steckte die für mich als Lagerleiter entstandene Demütigung ein. Es war nicht möglich, die Politik aus dem Lager herauszuhalten, weil die Zusammensetzung der Lagerinsassen in politischer Beziehung zu verschiedenartig war. Es ist bekannt, daß ich jeden meiner Mitgefangenen, ohne Unterschied seiner politischen Einstellung oder Religion oder Herkunft, gleichmäßig behandelt habe. Infolge dieser meiner Einstellung war ich als Lagerleiter unendlich vielen Anfeindungen seitens der Partei im Lager ausgesetzt.²⁵

Nach vierjähriger Gefangenschaft entließen ihn die kanadischen Militärbehörden Ende April 1944 aus der Haft. Oskar Scharf entschied sich trotz gewisser Bedenken zu einer Rückkehr nach Deutschland. Die Heimreise trat er am 2. Mai 1944 von New York aus mit dem schwedischen Passagierschiff GRIPSHOLM, der späteren BERLIN des NDL, über Algier nach Barcelona an. Mit dem Lazarettsschiff GRADISCA erreichte er Marseille, von wo aus es mit der Bahn nach Stuttgart weiterging. Am 27. Mai 1944 traf er wieder in Bremerhaven bei seiner Familie ein.²⁶

Während das Auswärtige Amt Kapitän Scharf für seine vierjährige Betreuung der internierten Seeleute in Kanada seine Anerkennung aussprach²⁷, wurde er von der nationalsozialistischen Parteiorganisation mit Vernehmungen konfrontiert, die für ihn und seine Familie eine Belastung darstellten. Noch Ende April 1945 verhörte ihn die Gestapo Wesermünde.

Dennoch führte Kapitän Scharf seit dem 1. Juli 1944 wieder das Kommando über die EUROPA, die im Kaiserhafen III auflag. Als die britischen Truppen am 7. Mai 1945 in das damalige Wesermünde einmarschierten, erfolgte am selben Tag gegen Mittag eine vorläufig-

ge Besetzung der EUROPA. Kapitän Scharf und die 149 Mann starke Besetzung konnten allerdings auf ihrem Schiff bleiben. Die EUROPA diente seit dem 7. Februar 1945 als Wohn- und Kasernenschiff für Flüchtlinge der Schichau-Betriebe in Elbing und Danzig sowie für die verschiedenen Militäreinheiten.²⁹

Am 9. Mai 1945 vormittags wurde D. EUROPA von einem amerikanischen Prisengerichtskommando übernommen und nunmehr ständig besetzt gehalten. Um 14 Uhr desselben Tages mußte das Schiff von sämtlichen deutschen Truppen geräumt sein. Kapitän O. Scharf und die deutsche Besatzung blieben an Bord. Die amerikanische Flagge wurde am 9. Mai 1945 um 15.00 Uhr gesetzt. Schon in den ersten Tagen und auch in den folgenden Wochen verstärkte das amerikanische Bordkommando die Sicherheitswachen fortlaufend. Umfangreiche Feuerschutzmaßnahmen wurden durchgeführt. Besondere Feuerschutzwachen wurden aufgestellt. Die gesamte amerikanische Besatzung kam im Laufe der Monate August und September an Bord. Im Laufe der darauffolgenden Tage wurden sämtliche Schiffstagebücher von Deck und Maschine, die seit der Indienststellung des Schiffes geführt worden waren, von dem an Bord befindlichen Priseneroffizier beschlagnahmt. Das derzeit in Gebrauch befindliche Tagebuch von Deck wurde in der vorgeschriebenen Form bis zur Abfahrt des Schiffes am 11. September weitergeführt; auch dieses Tagebuch mußte an Bord zurückbleiben. Im Laufe der folgenden Wochen und Monate bis zum 8. September 1945 wurde das Schiff eingehenden Reparatur- und Überholungsarbeiten unterzogen. Das Schiff lag während dieser Zeit vom 16. Juni bis 18. Juli im Kaiserdock II. Kapitän und Besatzung verblieben auf Befehl der U.S. Navy auch jetzt an Bord. In den ersten Tagen der Besetzung wurde auf Befehl der U.S. Navy die deutsche Besatzung auf 120 Mann reduziert. Anfang Juni und später wurde während der Reparatur- und Instandsetzungszeit des Schiffes die Besatzung wieder auf ca. 400 Mann erhöht. Am 25. August mußte dann auf Befehl die gesamte deutsche Besatzung bis auf etwa 10 Mann wieder abgemustert werden. Am 25. August 1945 wurde das Schiff endgültig von der U.S. Navy, Kapitän B.F. Perry, übernommen. Die Übergabe wurde in Form einer kurzen kurzen militärischen Handlung durchgeführt. (Das bisherige Prisengerichtskommando wurde von Bord kommandiert.) Am 11. September 1945 verließ Dampfer EUROPA unter Kapitän B.F. Perry, U.S. Navy, Bremerhaven und dampfte unter Begleitung von zwei englischen Minensuch-Korvetten seewärts.³⁰

Kapitän Oskar Scharf, der I. Offizier Weitzel, der Leitende Ingenieur Rase, einige seiner Offiziere und Ingenieure sowie Techniker der Bauwerft Blohm & Voss fuhren auf der EUROPA nach New York mit, wo das Schiff am 26. September 1945 von einem amerikanischen Prisengericht offiziell beschlagnahmt wurde und Oskar Scharf seine EUROPA am 25. Oktober 1945 endgültig verlassen mußte, sicherlich in wehmütiger Stimmung. Mit dem Liberty-Dampfer JAMES M. WAYNE verabschiedete er sich einen Tag später von New York und erreichte Bremerhaven am 11. November 1945.³¹

Am 16. November 1945 mußte Kapitän Scharf auch bei seiner Reederei den Dienst quittieren.³² Allerdings bat ihn die Deutsche Amerika-Linie in Bremen wegen eventueller Entschädigungsansprüche Verklarung³³ vor dem Amtsgericht in Wesermünde-Lehe am 31. Januar 1946 abzulegen³⁴, da die EUROPA von der Kriegsmarine beschlagnahmt worden war. Vom 3. Dezember 1945 bis zum 7. Januar 1947 war Oskar Scharf als Assistent des amerikanischen Hafendirektors der U.S. Navy in Bremerhaven tätig, nachdem er vor einem Prüfungsausschuß für den Stadtbezirk Wesermünde als beschäftigungswürdig in leitender oder beaufsichtigender Stellung eingestuft worden war.³⁵ Aufgrund des Gesetzes zur Befreiung von Nationalsozialismus und Militarismus vom 9. Mai 1947 wurde Kapitän Oskar Scharf vom Senator für politische Befreiung in seinem Entnazifizierungsverfahren in die Gruppe der Mitläufer eingestuft. Der Streitwert wurde vom öffentlichen Ankläger auf 18 000,- Mark festgesetzt.³⁶

Seit dem 8. Juni 1947 bis zu seinem Tode, am 24. September 1953, bekleidete Oskar Scharf das Amt des Hafenkapitäns.³⁷ Beim Wiederaufbau der Bremerhavener Häfen und bei der Wiederbelebung des überseeischen Passagierverkehrs hatte er eine wichtige Funktion, nicht zuletzt wegen seiner guten internationalen Kontakte, die er in seiner 34jährigen Fahrzeit für den NDL und als Kapitän des Schnelldampfers *EUROPA* erworben hatte.

Ein schlichter Grabstein auf dem Leher Friedhof (III) erinnert an diesen großen Kapitän, der einen Teil der Bremerhavener Schifffahrtsgeschichte mitgestaltet hat.

Anmerkungen:

- 1 Arnold Kludas: Die Schnelldampfer *BREMEN* und *EUROPA*. Herford 1993; ders.: Die Geschichte der deutschen Passagierschifffahrt, Bd. V: Eine Ära geht zu Ende 1930 bis 1990, Hamburg 1990; ders.: Die deutschen Schnelldampfer, Teil V. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 11, 1988, S. 177–214, und Patrick Utermann: Der Ozeandampfer *EUROPA* - 1926 bis 1930 - und sein Innenausbau durch Paul Ludwig Troost. München 1984, Diss. Phil.
- 2 Der Verfasser bedankt sich bei Herrn Studiendirektor Wolfgang Scharf aus Bremerhaven, der der Aberteilung Industriearchäologie des Deutschen Schifffahrtsmuseums die Unterlagen über seinen Vater zur Verfügung gestellt hat. Außerdem hat Herr Wilhelm Bohling aus Langen, der als Steward unter Kommodore Ziegenbein auf der *BREMEN* gefahren ist und die Erinnerung an diesen berühmten Lloyd-Kapitän wachgehalten hat, zahlreiche Anregungen gegeben.
- 3 Vgl. Kludas: Die Schnelldampfer *BREMEN* und *EUROPA* (wie Anm. 1), S. 40ff.
- 4 Vgl. Partick Utermann (wie Anm. 1), S. 119ff.
- 5 Vgl. Arnold Kludas: Die Schnelldampfer *BREMEN* und *EUROPA* (wie Anm. 1), S. 161ff. und Patrick Utermann (wie Anm. 1), S. 6ff.
- 6 Privatarchiv Wolfgang Scharf, Bremerhaven (PAWS), Lebenslauf von Oskar Scharf vom 26. Juli 1947. Alle persönlichen Daten stammen aus diesem Lebenslauf, der im Zusammenhang mit seiner Entnazifizierung entstanden ist und seiner Entlastung dienen sollte. Er wird hier nicht immer zitiert. Der Verfasser hat außerdem viele Informationen von Kapitän Scharfs ältestem Sohn, Herrn Wolfgang Scharf, erhalten.
- 7 Vgl. Gerhard Eckhardt: Die Segelschiffe des Deutschen Schulschiff-Vereins. Bremen 1981, S. 13ff.
- 8 PAWS, Personalakte Oskar Scharf des NDL.
- 9 PAWS, Schreiben von Oskar Scharf an den Chef der Marineleitung in Wilhelmshaven vom 16. September 1933 und Flaggenschein Nr. 15 des Oberbefehlhabers der Kriegsmarine in Berlin vom 30. November 1935.
- 10 PAWS, Schreiben des NDL an Oskar Scharf vom 28. Juli 1919.
- 11 PAWS, Dienstleistungszeugnis vom Reichsbeauftragten für die Überwachung der Ein- und Ausfuhr in Berlin vom 15. März 1922.
- 12 PAWS, Personalakte Oskar Scharf des NDL.
- 13 PAWS, Schreiben des NDL vom 13. Dezember 1932 an Kapitän Oskar Scharf auf dem Dampfer *STUTTGART*. Vgl. auch Bremer Nachrichten vom 16. Oktober 1936.
- 14 PAWS, Zeugnis des NDL für Kapitän Oskar Scharf vom 13. Januar 1948.
- 15 Mündliche Mitteilung von Herrn Wolfgang Scharf am 28. Juli 1993.
- 16 Vgl. Arnold Kludas: Die Schnelldampfer *BREMEN* und *EUROPA* (wie Anm. 1), S. 138ff.
- 17 PAWS, Auszug aus dem Schiffstagebuchanlässlich der 100. Jubiläumsreise.
- 18 Bremer Nachrichten vom 16. Oktober 1936.
- 19 Vgl. Dirk J. Peters: Zur Schifffahrtsgeschichte in Bremerhaven. In: Niederdeutsches Heimatblatt 1993, Nr. 526.
- 20 PAWS, Lebenslauf von Oskar Scharf vom 26. Juli 1947.
- 21 PAWS, Erklärung von Kapitän Oskar Scharf über sein Auftreten in der Öffentlichkeit in den Jahren 1932 bis 1945 vom Juni 1947. Vgl. Arnold Kludas: Die Schnelldampfer *BREMEN* und *EUROPA* (wie Anm. 1), S. 170ff.
- 22 PAWS (wie Anm. 21).
- 23 PAWS (wie Anm. 21).
- 24 PAWS, Brief von Oskar Scharf an Oberbürgermeister Dr. Koch in Wesermünde vom 21. November 1945.
- 25 PAWS (wie Anm. 21).
- 26 PAWS (wie Anm. 24).
- 27 PAWS, Schreiben des Auswärtigen Amtes in Berlin vom 3. Juni 1944.
- 28 PAWS (wie Anm. 24).
- 29 PAWS, Reisebericht Dampfer *EUROPA* von Kapitän Oskar Scharf vom 11. Januar 1946. Vgl. auch Uwe Weiher: Die Eingliederung der Flüchtlinge und Vertriebenen in Bremerhaven 1945-1960 (=Veröffent-

lichungen des Stadtarchivs Bremerhaven, Bd. 8). Bremerhaven 1992, S. 21, und Arnold Kludas: Die Schnell dampfer BREMEN und EUROPA (wie Anm.1), S. 185.

30 PAWS(wie Anm. 29).

31 Ebd.

32 PAWS (wie Anm. 24).

33 Anhand des Schiffstagebuches abzugebende Erklärung (eidesstattliche Aussage) des Kapitäns vor einem Amtsgericht.

34 PAWS, Schreiben der Deutschen Amerika-Linie an Kapitän Oskar Scharf vom 19. Dezember 1945 und Schreiben von Oskar Scharf an die Deutsche Amerika-Linie vom 4. Februar 1946.

35 PWAS, Schreiben des Oberbürgermeisters der Stadt Wesermünde an Oskar Scharf vom 7. Juni 1946.

36 PAWS, Sühnebescheid für Kapitän Oskar Scharf vom 19. April 1948.

37 PWAS (wie Anm. 20); Arbeitsvertrag als Hafenskapitän vom 5. November 1951 und Sterbeurkunde vom 25. September 1953.

Remembering Oskar Scharf, Captain of the EUROPA

Summary

In contrast to the *EUROPA*, little is known about the fate of its captain, Oskar Scharf. The sailor's life began for him in 1901 when he signed on to a sailing ship as cabin boy. In 1909 he finished his training with the certificate of qualification as captain of seagoing vessels. His employment by the Norddeutscher Lloyd as a sub-lieutenant in 1907 marked the beginning of a brilliant nautical career, interrupted temporarily by World War I and eventually leading to the position of captain of the express liner *EUROPA* in 1932.

The captains of luxury passenger liners regarded themselves as ambassadors of their countries and a class above others. After all, members of the international high society of politics, business, culture and sports had their rendezvous on the *EUROPA*.

Because of his Catholic and cosmopolitan views, Captain Scharf ran into difficulties with National Socialist ideology. In 1934 he joined the Nazi party so as not to lose his prominent position. As did many Germans during this troublesome period, he attempted to come to an understanding with the National Socialist regime. The fact that his excellent reputation as a captain was abused by party propaganda was something he was compelled to live with.

In 1940, following his reassignment as captain of the *ALSTER*, he was taken prisoner by the English during the invasion of Norway. He was later interned in Canada and it was not until after four years of confinement that he returned to Germany and his family. He then once more took command of the *EUROPA*, which was laid up in Kaiserhafen III. In 1945 the *EUROPA* was seized by the U.S. Navy and conveyed to New York with Captain Scharf's assistance.

As harbourmaster Oskar Scharf earned much credit for his contributions to the rebuilding of the harbours of Bremerhaven after the war. He was an outstanding and likable personality who, marked by a strong sense of duty and responsibility, withstood the trials and tribulations of a difficult era and helped to shape the maritime history of Bremerhaven.