

In schwerer Zeit. Schnelldampfer EUROPA als Auflieger in Bremerhaven (1939–1945)

Klaus-Peter Kiedel gewidmet.

Von Christian Ostersehlte

*Zeittypische Eleganz vor der Weltwirtschaftskrise:
Die Schnelldampfer BREMEN und EUROPA als Trendsetter*

Der 1857 gegründete Norddeutsche Lloyd (NDL)¹ hatte sich in den ersten 50 Jahren seines Bestehens nicht nur zur größten bremischen Reederei, sondern zu einem führenden Schifffahrtsunternehmen im maritim ohnehin ambitionierten und aufstrebenden kaiserlichen Deutschland entwickelt. 1907 fuhren insgesamt 381 Schiffe höchst unterschiedlichen Typs, vom Transatlantikschnelldampfer bis zum antriebslosen Leichter, unter der Lloydflagge.

- 1 Vf. dankt dem Staatsarchiv Bremen, dem Deutschen Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven, der Fr. Lürssen Werft, Bremen-Vegesack, dem Historischen Museum Bremerhaven, der National Archives and Records Administration, College Park, Maryland/USA, Dr. Dirk J. Peters, Bremerhaven, Harald Focke, Bassum, Dr. Uwe Jens Wandel, Süßen, Kapitänleutnant d.R. Jens Rummler, Fr. Lürssen Werft, Bremen, Dr. Frederic Theis und Dr. Dennis Niewerth, beide Bremerhaven und Dr. Robert M. Browning, Roxboro, North Carolina/USA, für freundliche Unterstützung. Zu den Quellen über den Lloyd: Im StAB der Bestand 7,2010, der aus Ablieferungen des NDL sowie aus Schenkungen zusammengesetzt ist. Weitere Bestände bei Hapag-Lloyd in Hamburg und im Archiv des Deutschen Schifffahrtsmuseums in Bremerhaven (ADSM). Bedingt durch die schwierige Quellenlage besitzen Druckschriften und die Literatur teilweise Primärquellenwert. Dazu zählen das in die Zwischenkriegszeit noch hineinragende und von Paul Neubaur herausgegebene Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1908–1925 (17 Bde., Berlin und Bremen 1908–1926), sowie weitere Publikationen des NDL, sofern diese in den öffentlichen Archiven und Bibliotheken erhalten geblieben sind.

Die wichtigste Literatur zum NDL nach dem Ersten Weltkrieg in Auswahl: Georg Bessell, Norddeutscher Lloyd, Bremen 1957; Hans Jürgen Witthöft, Norddeutscher Lloyd, Herford 1973 (1997³); Arnold Kludas, Die Seeschiffe des Norddeutschen Lloyd (2 Bde.), Herford 1991–1992; Susanne und Klaus Wiborg, Unser Feld ist die Welt. 150 Jahre Hapag-Lloyd, Hamburg 1997. Neben diesen z.T. vom NDL bzw. Hapag-Lloyd direkt geförderten Werken gab die Reederei nach dem Ersten Weltkrieg 1927 und 1937 eigene Festschriften bzw. Beschreibungen heraus. Materialreich, aber mit wenig Reflektion: Edwin Drechsel, Norddeutscher Lloyd Bremen 1857–1970. History-Fleet-Ship Mails (2 Bde.), Vancouver B.C. 1994–1995, und Reinhold Thiel, Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd. (5 Bde.), Bremen 2001–2006. Als Ergänzung wichtig vgl. Ludwig Beutin, Bremen

Nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg sah es dagegen 1918/19 ziemlich trübe aus. Infolge des Versailler Vertrags musste der Lloyd den Löwenanteil seiner Flotte an die Entente abliefern und verlor rund 869 000 BRT, ihm blieben 57 000 BRT an kleineren Einheiten, in der Schiffsgröße angeführt vom Seebädderdampfer GRÜSSGOTT (1915) mit seinen 781 BRT. Geblieben waren dem NDL dagegen das Know-How qualifizierter Mitarbeiter, seine internationalen Verbindungen und die nach wie vor beibehaltene interne Struktur einer Großreederei, letztere ein bewusster Wechsel auf die Zukunft. Zunächst begann man mit der innerdeutschen Küstenschiffahrt, doch zielstrebig und schließlich erfolgreich konnte der Wiedereinstieg in die internationale Fahrt bewerkstelligt werden. Aufgrund von Abmachungen noch aus dem Krieg entschädigte das Reich die deutschen Reeder für ihre Kriegsverluste in einer Höhe von in der Literatur geschätzten 17 bis 25 %. Für den Rest musste Eigen-, vor allem aber Fremdkapital aufgebracht werden. Nach den Ablieferungen an die Entente stand einer Neubeschaffung von Tonnage nichts mehr im Wege, auch wurden etliche ex-deutsche Beuteschiffe von den Alliierten wieder zurückgekauft. Der NDL bildete keine Ausnahme. Wichtige Stationen waren für den Lloyd der Agenturvertrag mit der amerikanischen Reederei US Mail SS Co. im August 1920, der auch für den Reedereibetrieb künftige Interessenssphären definierte², und das COLUMBUS-Abkommen vom

und Amerika. Zur Geschichte der Weltwirtschaft und der Beziehungen Deutschlands zu den Vereinigten Staaten, Bremen 1953. Zur deutschen Handelsschiffahrt der Zwischenkriegszeit vgl. Reinhart Schmelzkopf, Die deutsche Handelsschiffahrt 1919–1939. Band I. Chronik und Wertung der Ereignisse in Schiffahrt und Schiffbau. Oldenburg 1974; Hartmut Rübner, Konzentration und Krise der deutschen Schiffahrt. Maritime Wirtschaft und Politik im Kaiserreich, in der Weimarer Republik und im Nationalsozialismus (Deutsche Maritime Studien/German Maritime Studies, Bd. 1), Bremen 2005; Stefan Kiekel, Die deutsche Handelsschiffahrt im Nationalsozialismus. Unternehmerinitiative und staatliche Regulierung im Widerstreit 1933 bis 1940/41 (Deutsche Maritime Studien/German Maritime Studies, Bd. 12), Bremen 2010.

Unverzichtbar auch zum NDL ist Arnold Kludas, Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt (5 Bde., Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums Bd. 18–22), Bremerhaven und Hamburg 1986–1990; Vergnügungsreisen zur See. Eine Geschichte der deutschen Kreuzfahrt. 2 Bde. (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums Bd. 55–56), Hamburg 2001, 2003. Ein Begleitband zu den Jubiläumsausstellungen 2007 in Bremen und Bremerhaven: Dirk J. Peters (Hrsg.), Der Norddeutsche Lloyd. Von Bremen in die Welt – »Global Player« der Schiffahrtsgeschichte, Bremen 2007, darin über die Zwischenkriegszeit: Christian Ostersehlte, 1918–1945: Zwischen den Zeiten (S. 61–74). Ebenfalls im Umkreis des 150-jährigen Jubiläums der NDL-Gründung erschienen Susanne Wiborg, Der Norddeutsche Lloyd. Reedereigeschichte im Plakat. Ein Rückblick zum 150. Jahrestag der Gründung, Hamburg 2007, sowie vom Verf., Soll und Haben: Ein wirtschaftsgeschichtlicher Blick auf den Norddeutschen Lloyd (1857–1970), in: Brem. Jb. 86, 2007, S. 176–255.

- 2 Christian Ostersehlte, Neuanfang mit Stars and Stripes. Der Norddeutsche Lloyd und die US Mail 1920/21, in: Jb. der Männer vom Morgenstern 94/2015, S. 165–228; Harald Wixforth, Kriegseinsatz und Kriegsfolgen – der Norddeutsche Lloyd

August 1921. Mit der britischen Regierung vereinbarte der Lloyd, dass einer von zwei bei Schichau im nunmehrigen Freistaat Danzig im Bau befindlichen Transatlantikliner nach Großbritannien ausgeliefert wurde (HOMERIC), der andere, die 1924 fertiggestellte COLUMBUS (32 354 BRT), dem Lloyd dagegen blieb. Überdies erhielt man noch sechs weitere einst eigene Schiffe aus der britischen Kriegsbeute zurück.³ Weitere frühere Lloyd dampfer wurden ebenfalls angekauft, und nachdem auch der deutsche Schiffbau seine Ablieferungspflichten aus dem Versailler Vertrag erfüllt hatte, stand ebenfalls von dieser Seite einem Neuaufbau der deutschen Handelsflotte nichts mehr entgegen. Stellvertretend für die Neubautätigkeit des Lloyd sind die drei Passagierdampfer MÜNCHEN (13 325 BRT), STUTTGART (13 367 BRT, beide Stettiner Vulcan) sowie die etwas größere, beim Bremer Vulkan entstandene BERLIN (15 286 BRT) zu nennen, die 1922 bis 1925 zur Ablieferung kamen. Neben der COLUMBUS repräsentierten sie in ihren Größen eher ein Mittelfeld auf der traditionell und nun jetzt auch wieder für den Lloyd so wichtigen Nordatlantikroute. Daneben darf der unverzichtbare Unterbau in Gestalt der Frachterflotte nicht vergessen werden.

Als Lloyd direktor hatte seit 1921 der Jurist Carl Stimming (1876–1931) das Sagen, der ursprünglich aus der Berliner Bürokratie stammte. Stellvertreter Stimmings beim Lloyd wurde 1926 der robust und dynamisch auftretende, gelernte Reedereikaufmann Ernst Glässel (1878–1950), der bis 1932 wesentliche Elemente der Firmenpolitik bestimmte und dabei nicht selten den eher zurückhaltenden Stimming überspielte. Vor allen anderen fühlte sich Glässel durch die ab Mitte der 1920er Jahre freundlichere Gesamtkonjunktur, die für die Nachwelt das problematische Schlagwort der »goldenen Zwanziger Jahre« prägte, bestätigt. Amerikanische Kredite flossen nach Deutschland und wurden auch vom NDL in Anspruch genommen, seit 1926 war das Unternehmen wieder dividendenfähig. Stimming hatte in zeitüblicher Diktion bereits in einem Geleitwort zum Lloydjahrbuch 1925 geschrieben: »Und doch darf und soll die wirtschaftliche Wetterschau auch einmal den Blick auf Stellen richten, wo das Gewölk etwas lichter zu werden scheint.«⁴ Die Flottenstärke wies zum 1. Januar 1927 132 Seeschiffe mit einem Rauminhalt von 742 360 BRT auf, zusammen mit den Schleppern, Seebäderschiffen und kleineren Einheiten kam man auf 421 Fahrzeuge von insgesamt 803 145 BRT, hatte also den Vorkriegsstand in etwa wieder erreicht. Neben dem Wiederaufbau der eigenen Flotte ging der Lloyd auf Expansionskurs und übernahm eine ganze Reihe von Reedereien. 1929 nannte er 28 Tochterfirmen sein Eigen. Zwar standen in der damaligen, immer wieder von Krisen heimgesuchten deutschen Schifffahrt die Zeichen allgemein auf Fusion und Konzentration – nicht zuletzt unter maßgeblichem Einfluss der Finanzwelt –,

im Ersten Weltkrieg und der Nachkriegsinflation, in: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 3/2018, S. 365–390.

3 Arnold Rehm, Das Columbus-Abkommen vom 5. August 1921, in: Brem. Jb. 49, 1964, S. 210–218; Hans Georg Prager, COLUMBUS. Welch ein Klang ... Das glückhafte Schiff und seine Nachfolger, Hamburg 1998, S. 77–86.

4 NDL, Jb. 1925, Bremen 1926, S. 3.

aber die expansive Geschäftspolitik des NDL war an der deutschen Küste höchst umstritten. Ein Betriebsvertrag (1926) mit dem 1847 gegründeten Dauerkonkurrenten Hamburg-Amerika Linie (Hapag) trug nicht weit, nicht zuletzt wegen dieses Expansionskurses.

Im Zuge einer solchen dynamischen Entwicklung plante man ab 1926 einen wagemutigen Neuansatz für den Nordatlantikverkehr, als im Dezember in jenem Jahr eine Bauorder platziert wurde. Schon vor 1914 hatte die britische und Hamburger Konkurrenz mit ihren Transatlantiklinern den Lloyd bei den publikumswirksamen Schiffsgößen, allerdings nicht bei den nach wie vor eindrucksvollen summarischen Transportzahlen, in den Schatten gestellt. Nun strebte man mit zwei spektakulären Neubauten wieder die Führung an.⁵ Die BREMEN (51656 BRT, 1929) entstand bei der AG »Weser« in Bremen, die damals dem bremischen Bankier Johann Friedrich Schröder (1879–1933) gehörte. Dieser hatte die Werft in Gröpelingen zum Mittelpunkt eines umstrittenen Schiffbautrusts, der Deutschen Schiffs- und Maschinenbau AG (Deschimag), gemacht, die eine Reihe von Werften an der deutschen Nord- und Ostseeküste aufkaufte und die AG »Weser« auf deren Kosten sanierte.

- 5 Zeitgenössische Veröffentlichungen zur EUROPA: NDL (Hrsg.), BREMEN/EUROPA. Die kommenden Großbauten des Norddeutschen Lloyd Bremen, Zwickau [1928]; Wilhelm L. Ehlers, Die Schnelldampfer BREMEN und EUROPA (Meereskunde Bd. VII, Heft 8), Berlin 1930. In der Bibliothek des Deutschen Schiffahrtsmuseums befinden sich zwölf offiziöse Druckschriften des NDL zur EUROPA (1928–1937). Eine spätere populäre Veröffentlichung: Otto Mielke, Schnelldampfer EUROPA. Allen Stürmen zum Trotz (SOS-Heft Nr. 12), München 1953. Zur wichtigsten neueren Literatur über BREMEN und EUROPA (Auswahl): Eberhard Mertens, Der Ozean-Express. Turbinenschnelldampfer BREMEN des Norddeutschen Lloyd 1929–1941, Hildesheim 1973 (unter Verwendung eines teilweisen Reprints einer zeitgenössischen Veröffentlichung). Das Grundwerk über diese beiden Schiffe stammt von Arnold Kludas, Die Schnelldampfer BREMEN und EUROPA. Höhepunkt und Ausklang einer Epoche, Hamburg 1993. Vgl. ders., Die Geschichte der deutschen Passagierschifffahrt. Bd. IV. Vernichtung und Wiedergeburt 1914 bis 1930 (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums Bd. 21), Hamburg 1989, S. 86–107. Einige umstrittene Aspekte werden beleuchtet bei Georg Bertram, Aus der Zeit der großen Schnelldampfer. Mit der Größe wuchsen auch die Probleme. Eine Nachlese aus der Geschichte der Passagierschifffahrt zwischen den Kriegen, Bremen 1997. Eine Auseinandersetzung mit früheren Thesen Bertrams (Schiff und Zeit, 33/1991, S. 25–34) führt Arnold Kludas, BREMEN und EUROPA. Kritisches zu einer »kritischen Studie«, in: Deutsches Schiffahrtsarchiv 14/1991, S. 133–138. Die Bordatmosphäre wird eingefangen in zwei Fotobänden von Klaus-Peter Kiedel, Fernwehbilder. Hans Engelmeier/Bordphotograph auf Passagierschiffen des Norddeutschen Lloyd/1930 bis 1939 (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums Bd. 25), Hamburg 1989 (Mit Sigrid Kiedel); Eine Million Seemeilen. Mit dem Bordfotografen Hanns Tschira über die Meere der Welt 1927–1939 (Schifffahrt und Fotografie Bd. 1, Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums Bd. 81), Wiefelstede 2010. Ein Sonderkapitel, das Bordflugwesen von BREMEN und EUROPA, behandelt Dirk J. Peters, Vom Schiff in die Luft. Die Bedeutung der transatlantischen Katalpflüge zwischen den beiden Weltkriegen für die deutsche Schifffahrts- und Luftfahrtgeschichte, in: Jb. der Männer vom Morgenstern 76/1997, S. 247–276.

Dagegen wurde die EUROPA bei der 1877 gegründeten Hamburger Großwerft Blohm & Voss (Bau-Nr. 479) erbaut, denn dieses Unternehmen hatte damals im Turbinenbau eine führende Stellung inne. Eine Geschäftsverbindung zum NDL hatte es bereits in der Vergangenheit gegeben. Von 1894 bis 1900 waren sechs Fracht- und Passagierschiffe für den Lloyd erbaut worden, denn weder spielten hier falsche lokalpatriotische Sentimentalitäten eine Rolle, noch hatten in Bremen und Hamburg die Reedereien Berührungsängste, Werften auch im jeweils anderen Revier mit Aufträgen zu bedenken. Die EUROPA bildete den Höhe- und Schlusspunkt dieser Beziehung, gleichzeitig kamen 1929 noch die beiden Frachter ERLANGEN und GOSLAR (6040 BRT, Bau-Nr. 484–485) zur Ablieferung.⁶ Hinzu kam, dass 1929 die COLUMBUS bei Blohm & Voss eine neue Antriebsanlage erhielt. Die bisherigen Kolbendampfmaschinen wurden durch Turbinen ersetzt, der Kabinenbereich der I. Klasse wurde umgebaut und das äußere Erscheinungsbild des Schiffes etwas modernisiert, so dass fortan der NDL die COLUMBUS mit den beiden größeren Linern gemeinsam werblich vermarktete.⁷

Lloydinterne Überlegungen im März 1928, den bei Blohm & Voss entstehenden Großliner der Hapag zur Bereinigung des wieder einmal angespannten Verhältnisses zu überlassen, wurden alsbald nicht mehr verfolgt. Am 15. August 1928 lief die EUROPA in Hamburg, tags darauf die BREMEN in Gröpelingen vom Stapel. Alles erschien vom Ablauf her perfekt aufeinander abgestimmt. Ein Großbrand auf der an der Ausrüstungspier liegenden EUROPA am 26. März 1929 warf jedoch die Indienstellungsplanung des zweiten Liners um ein Jahr zurück. Zwar hatte sich der Rumpf durch das Feuer und seine Auswirkungen verzogen, doch die Werft konnte mit ihrem technischen Können diese Schäden beseitigen und schließlich ein neuwertiges Schiff abliefern.⁸ Nachdem die BREMEN am 5. Juli 1929 vom NDL übernommen

6 Es waren dies die Fracht- und Passagierschiffe WITTEKIND (4997 BRT) und WILLEHAD (4998 BRT, 1894, Bau-Nr. 100–101), BARBAROSSA (10769 BRT, 1897, Bau-Nr. 115), COBLENZ (3169 BRT, 1897, Bau-Nr. 121), RHEIN (10058 BRT, 1899, Bau-Nr. 137) und MAIN (10067 BRT, 1900, Bau-Nr. 138). Der Ostasien-schnelldampfer POTSDAM (17518 BRT, 1935, Bau-Nr. 497) war noch von der Hapag bestellt worden, ging aber schließlich im Rahmen staatlicher Entflechtungsmaßnahmen als letzter Neubau von Blohm & Voss an den NDL als Kunden. s. Hans Georg Prager, Blohm + Voss. Schiffe und Maschinen für die Welt, Herford 1977, S. 233–249 (Schiffsliste). Zwei Artikel der Bauwerft über die EUROPA: Unsere EUROPA, in: B & V-Werftzeitung 4/1930, S. 2–5; 5/1930, S. 1–5; Wilhelm Süchting, Die Jungfernnreise der EUROPA, in: B & V-Werftzeitung 5/1930, S. 5 f.

7 Kludas, Passagierschiffahrt (wie Anm. 5), S. 107–108; Hans Jürgen Witthöft, Tradition und Fortschritt. 125 Jahre Blohm + Voss, Hamburg 2002, S. 189. Zwei Beispiele der gemeinsamen Vermarktung der drei Schiffe präsentiert Wiborg, Reedereigeschichte im Plakat (wie Anm. 1), S. 96–97.

8 Zum Brand auf der EUROPA s. Prager (wie Anm. 6), S. 133–138; Kludas, BREMEN und EUROPA (wie Anm. 5), S. 21, 24–26, Manfred Gihl, Harry Braun, Feuerwehr im Hafen. Die Geschichte der Hamburger Feuerlöschboote (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums Bd. 28), Hamburg 1991, S. 55–62; Witthöft (wie Anm. 7), S. 186.

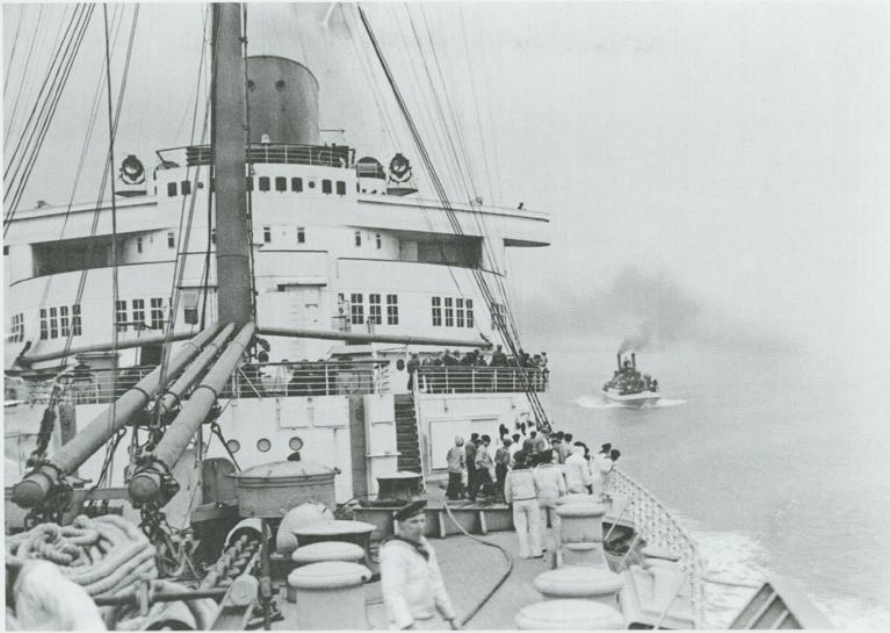


Abb. 1: Die EUROPA in der Wesermündung, rechts der Fährdampfer OLDENBURG (1927), der zwischen Blexen und Geestemünde verkehrte (Archiv Deutsches Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven)

worden war, konnte die EUROPA am 17. März 1930 an den NDL übergeben und wie ihr Schwesterschiff in den Transatlantikdienst zwischen Bremerhaven und New York eingestellt werden.

Diese beiden Turbinenschiffe sind ohne Übertreibung als technikgeschichtliche Höhepunkte der Lloydgeschichte anzusehen. Der zeitgenössische Expressionismus hatte bei der Innen- und Außengestaltung Pate gestanden und dafür gesorgt, dass die BREMEN und EUROPA eine kleine Revolution im ansonsten eher konservativen Schiffsdesign auslösten. Sie wirkten als Trendsetter für eine Reihe größerer und kleinerer Folgebauten der internationalen Konkurrenz. Zunächst sind die beiden in Größe und Gestaltung den Lloyd-Schiffen nicht unähnlichen italienischen Liner REX (51 062 BRT) und CONTE DI SAVOIA (48 502 BRT) von 1932 zu nennen. Frankreich überflügelte 1935 alle Konkurrenten mit der in jeder Hinsicht avantgardistischen NORMANDIE (78 280 BRT). In Großbritannien antwortete Cunard ein Jahr später mit der ähnlich großen und schnellen, aber äußerlich konventionellen QUEEN MARY (80 774 BRT) sowie 1939 mit der nicht so großen MAURETANIA (35 738 BRT). Die Niederlande stellten 1938 die NIEUW AMSTERDAM (36 247 BRT) in Dienst. Auch andere Seefahrtsnationen ließen moderne Tonnage auf Werften in Italien, Deutschland und den Niederlanden erbauen: Polen 1935–1936 die PILSUDSKI (14 294 BRT) und BARTORY (14 287 BRT), Norwegen 1938

die OSLOFJORD (18 673 BRT), Schweden plante für 1939 eine neue STOCKHOLM (28 000 BRT), die aber, wie ihr gleichnamiger Ersatzbau, nie in Dienst kam. Weiter in die Zukunft wiesen Cunards QUEEN ELIZABETH (83 673 BRT, 1940) sowie die AMERICA (26 454 BRT, 1940) der United States Lines.⁹ Die Relation zwischen Nationalprestige und Rentabilität bildete wohl bei diesen ästhetisch so ansprechenden Schiffen in jenen Jahren ein Grundproblem, denn diese zahlreichen Neuzugänge bedeuteten für den Lloyd vor allem eines: Bei einer sich nur allmählich erholenden Weltwirtschaft war die gegenseitige Konkurrenz auf dem Nordatlantik schier übermächtig geworden.

Zunächst aber nahmen die bremischen Liner flugs der britischen MAURETANIA (1907) das über 20 Jahre gehaltene legendäre »Blaue Band«, den Geschwindigkeitsrekord auf dem Nordatlantik, ab.¹⁰ Die für die beiden Spitzenschiffe des Lloyd ausgelegte Abfertigungsanlage der 900 Meter langen Columbuskaje in Bremerhaven (1924–1928) war direkt am Weserstrom gelegen, im zeitgemäßen Bauhausstil gestaltet und wurde 1944 zerstört.¹¹ Der Lloyd dampfer gleichen Namens hatte bei der Benennung Pate gestanden. Ferner ist die benachbarte Nordschleuse (1927–1931)¹² zu nennen. Beide Projekte bedeuteten nur logische hafenbautechnische Konsequenzen aus der Indienststellung der beiden Schnelldampfer.

Zu den wichtigsten Daten der EUROPA: Rauminhalt 49 745 BRT, 20 308 NRT, 56 390 t maximale Wasserverdrängung, Länge über alles 285,52 m, Breite auf Spanten 31,00 m, Tiefgang 10,25 m. Die Antriebsanlage bestand aus 24 Wasserrohrkesseln sowie acht Getriebeturbinen, stammte von der Bauwerft und konnte bis zu 136 400 wPS auf vier Schraubenwellen leisten, wodurch das Schiff maximal 29 Knoten lief. Bis zu 990 Besatzungsmitglieder kümmerten sich um das Schiff und seine 2 265 Fahrgäste (860 I. Klasse, 500 II. Klasse, 305 Touristenklasse, 600 III. Klasse).¹³ Beide Schiffe waren prinzipiell nach demselben Entwurf erbaut und gestaltet worden, in manchen Details gab es jedoch Unterschiede, die bei genauer Betrachtung auch äußerlich ein wenig auffielen, so etwa die Fensterkonfiguration im vorderen Promenadendeck. Zunächst führte der Lloydkapitän Nikolaus Johnsen (1869–1932) die EUROPA und erhielt dafür den Ehrentitel Kommodore. Nach seinem Tod in einem

9 Arnold Kludas, *Die großen Passagierschiffe der Welt. Eine Dokumentation*. Bd. III: 1924–1935, Oldenburg und Hamburg 1973, S. 192, 194, 210, 216, 230; ebd. Bd. IV: 1936–1950, Oldenburg und Hamburg 1974, S. 27, 42, 50, 52, 55, 66, 84.

10 Generell dazu das Grundwerk von Arnold Kludas, *Das Blaue Band des Nordatlantiks. Der Mythos eines legendären Wettbewerbs*, Hamburg 1999.

11 Harald Focke, Dirk J. Peters, *Die Columbuskaje in Bremerhaven*, Erfurt 2015. In zweiter Linie Arno Hartog, *Bremerhavens Tor zur Welt. 80 Jahre Columbuskaje Bremerhaven*, Bremen 2008.

12 Dirk J. Peters, *Planung, Bau und Betrieb der Nordschleusenanlage in Bremerhaven von den Anfängen bis heute*, in: *Jahrbuch der Männer vom Morgenstern* 82/2003, S. 91–119; ders., *Ein europäisches Highlight der Hafengeschichte. Die Nordschleuse feiert Geburtstag*, in: Hartmut Bickelmann, Dirk J. Peters, *Vier- und fünfzigmal Bremerhaven. Miniaturen zur Geschichte von Stadt und Hafen* (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven Bd. 22), S. 113–116.

13 Angaben nach Kludas, *BREMEN und EUROPA* (wie Anm. 5), S. 72–73.

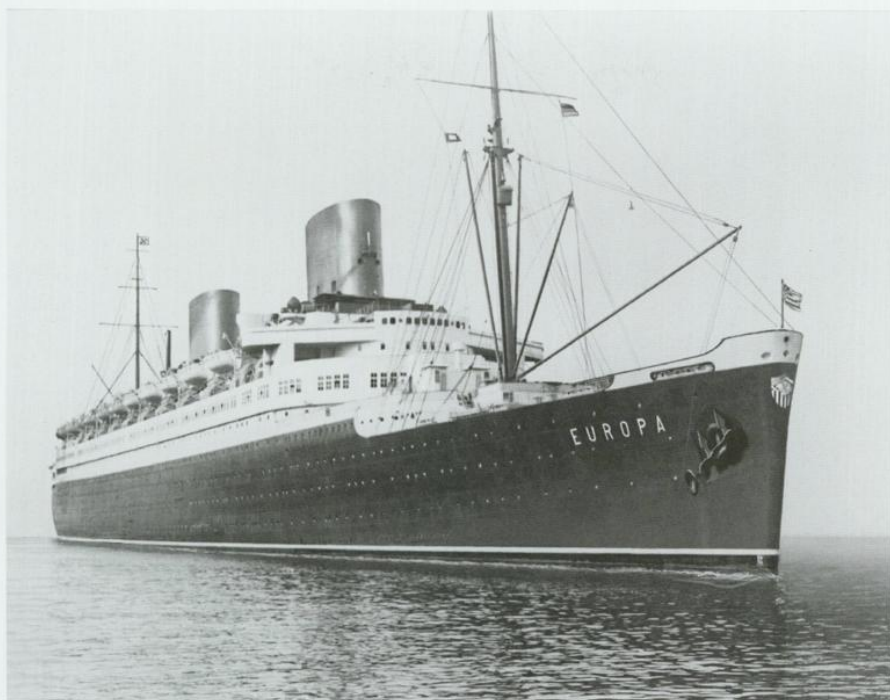


Abb. 2: 1930 änderte sich das Erscheinungsbild der EUROPA und BREMEN, als die Schornsteine erhöht wurden, um die Fahrgäste an Deck vor Rauchschwaden zu verschonen (Archiv Deutsches Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven)

New Yorker Krankenhaus übernahm Kapitän Oskar Scharf (1886–1953) das Kommando und behielt es bis zum Krieg.¹⁴

Neben anderen technischen Leistungen wie etwa dem Luftschiff GRAF ZEPPELIN (1928) und dem Flugboot Dornier DO-X (1929) sowie mancherlei kulturelle Akzentsetzungen (Bauhaus) symbolisierten die beiden Schiffe eine Aufbruchsstimmung, die mit der glücklichsten Phase der Weimarer Republik in der zweiten Hälfte der 1920er Jahre verknüpft war.¹⁵ Doch alle diese Hoffnungen sollten bitter enttäuscht werden. Die aberwitzige wie unverantwort-

14 Dirk J. Peters, Erinnerungen an EUROPA-Kapitän Oskar Scharf, in: Deutsches Schifffahrtsarchiv 18/1995, S. 25–34. Über Johnsen s. den biographischen Artikel von Eberhard Nölke, in: Hartmut Bickelmann (Hrsg.), Bremerhavener Persönlichkeiten aus vier Jahrhunderten. Ein biographisches Lexikon (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven Bd. 16), Bremerhaven 2003², S. 151–152.

15 Bremer Landesmuseum für Kunst und Kulturgeschichte (Hrsg.), Experiment Moderne. Bremen nach 1918. Bremen 2018. Erwähnung der BREMEN auf S. 7, 130–131, 174–176, 179–181. Übergreifend: Heinrich August Winkler, Weimar 1918–1933. Die Geschichte der ersten deutschen Demokratie, München 1994².

liche Hyperspekulation in den USA während der »roaring twenties« mündete in den Börsencrash an der New Yorker Börse am so genannten »Schwarzen Freitag« im Oktober 1929. Damit nahm die Weltwirtschaftskrise mit ihrer nachfolgenden jahrelangen Depression ihren Anfang, die letztlich die ohnehin ständig gefährdete Weimarer Demokratie in den Untergang führte.

Der Lloyd zahlte 1930 zum letzten Mal für lange Zeit eine Dividende, geriet aber unmittelbar darauf in den Strudel von Krise, Deflation, Bankzusammenbrüchen und den kollabierenden Schifffahrtsmärkten, die nicht zuletzt der erhofften Rentabilität von BREMEN und EUROPA den Garaus machten. Hapag und NDL schlossen im März 1930 einen Unionsvertrag (Hapag-Lloyd Union), der eine weitgehende Zusammenarbeit anstrebte, eine formale Fusion jedoch vermied. Dennoch geriet der Lloyd 1932 in die roten Zahlen, gut ein Drittel der Mitarbeiter wurde in die Arbeitslosigkeit entlassen. Wer bleiben durfte, hatte bis zu einem Viertel an Gehaltskürzung in Kauf zu nehmen. Die Fahrpläne wurden ausgedünnt, etliche Schiffe aufgelegt, an Neubauten war zunächst nicht mehr zu denken. Beiden Großreedereien drohte noch 1932 die Illiquidität, was die Berliner Politik zum Eingreifen trieb und einen Treuhänder für beide angeschlagenen Unternehmen einsetzen ließ. Auch nach der Machtergreifung der NSDAP gingen die einschlägigen Bemühungen um die Stabilisierung weiter, nunmehr im Zeichen eines zunehmenden Dirigismus durch Staat und Partei. Der Unionsvertrag von 1930 wurde 1935 durch eine Betriebsgemeinschaft abgelöst. Der inzwischen defizitäre Nordatlantikdienst beider Reedereien war bereits 1933 herausgelöst und in der Nordatlantik-Gemeinschaft Hapag-Lloyd (Norda) zusammengefasst worden, die zur Abrechnung der aus politischen Prestigegründen für unerlässlich betrachteten Subventionen aus Berlin zweckmäßig war. Da die an diesem Dienst beteiligten Schiffe nach wie vor im Eigentum der jeweiligen Reederei verblieben und allein schon aus Werbegründen weiterhin unter den traditionellen Farben fuhren, blieb diese eher finanztechnische Maßnahme der breiteren Öffentlichkeit verborgen. 1935 übernahm das Reich das volle finanzielle Risiko, den Kapitaldienst dieses Dienstzweiges sowie die Abschreibungen der Lloyd dampfer BREMEN, EUROPA, COLUMBUS und BERLIN. Währenddessen wurden auch auf dem Nordatlantik die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise allenthalben nur allmählich überwunden. Das große Umorganisieren bei Hapag und Lloyd ging auch nach dem Kriegeausbruch weiter und erreichte erst im Februar 1942 einen Abschluss, als mit Hilfe des Hamburger Zigarettenindustriellen Philipp F. Reemtsma (1893–1959) beide Reedereien reprivatisiert wurden.¹⁶

Bremen war selbstverständlich der Heimat- und Registerhafen auch der beiden Liner BREMEN und EUROPA, Bremerhaven jedoch der Basishafen. Dort ergaben sich schließlich einige kommunalpolitische Änderungen. 1924 waren die beiden Bremerhaven umgebenden preußischen Ortschaften Lehe und Geestemünde zur Stadt Wesermünde zusammengefasst worden. Eine umfassendere Lösung schälte sich schließlich nach der NS-Machtergreifung heraus, wobei innerhalb der nationalsozialistischen, von der Forschung

16 Ostersehle, Soll und Haben (wie Anm. 1), S. 224–237.

nachträglich so charakterisierten »Polykratie« hinter den Kulissen heftig gestritten wurde. Schließlich erfolgte, analog zu den bremischen Eingemeindungen, zum 1. November 1939 die Eingliederung Bremerhavens in Wesermünde. Die stadtbremischen Häfen in Bremerhaven waren vorher schon zum 30. März 1938 unter ihrem angestammten Ortsnamen ausgegliedert und der Hansestadt zugeschlagen worden. Der bisherige Wesermünder Oberbürgermeister, Dr. Walter Delius (1884–1945), war an dieser Lösung maßgeblich beteiligt und trat an die Spitze der neugebildeten Kommune. 1947 wurde schließlich aus Wesermünde Bremerhaven als nunmehriger Teil des Landes Bremen.¹⁷

Der Kriegsausbruch bedeutete für die beiden Prestigeschiffe des NDL das sofortige Ende ihres Nordatlantikdienstes. Am 29. August 1939 erreichte die EUROPA Bremerhaven und legte an der Columbuskaje an.¹⁸ Zwar hatte der NDL zunächst eine weitere Ausreise, die 181., geplant, doch wegen des Kriegsausbruchs am 1. September gerieten diese Pläne zur Makulatur.¹⁹ Als sich die internationalen Spannungen schon auftürmten, erreichte BREMEN unter dem Kommando von Kapitän Adolf Ahrens (1879–1957) am Abend des 28. August New York und lief dort am 30. August ohne Passagiere wieder aus. Sie gelangte am 6. September in den sowjetischen Nordmeerhafen Murmansk, denn diese Zufluchtsmöglichkeit war nunmehr durch den berühmtenberühmten Hitler-Stalin-Pakt vom 23. August 1939 gegeben. Von dort aus wurden große Teile der Besatzung nach Hause geschickt, Anfang Dezember durch 57 Mann seemännisches Personal wieder aufgestockt. Am 10. Dezember lief die BREMEN wieder aus, entging vor der südnorwegischen Küste einem britischen U-Boot und lief am 13. Dezember in Wesermünde ein. Ahrens wurde ob dieser geglückten Heimkehr vom NDL zum Kommodore ernannt und ging schließlich 1941 in Pension.²⁰

17 Burchard Scheper, Die jüngere Geschichte der Stadt Bremerhaven, Bremerhaven 1977, S. 305–318, 378–406. Zu Delius, der vor 1933 der Deutschen Volkspartei (DVP) angehörte und sich als ausgewiesener Verwaltungsfachmann nach 1933 den neuen Herren andiente s. den biographischen Artikel von Heinrich Brandt in: Bickelmann (wie Anm. 14), S. 73–74.

18 Staatsarchiv Bremen (StAB) 4,72/2-56.

19 Kludas, BREMEN und EUROPA (wie Anm. 5), S. 183.

20 Ebd., S. 175–183. Von Ahrens selbst (und einen Ghostwriter) stammen mehrere Bücher zum Thema: Die Siegesfahrt der BREMEN, Berlin 1940; Die BREMEN, Essen 1957, Rostock 1957, die den Variationen des Zeitgeistes Rechnung tragen. Zu Ahrens die biographischen Übersichten von Gerhard Lohmnitz, in: Historische Gesellschaft zu Bremen, Staatsarchiv Bremen (Hrsg.): Bremische Biographie 1912–1962, Bremen 1969, S. 10–11, und Eberhard Nölke, in: Bickelmann (wie Anm. 14), S. 16–18. Zur letzten Fahrt der BREMEN existiert eine mit zahlreichen Fehlern behaftete amerikanische Veröffentlichung von Peter A. Huchthausen, *Shadow Voyage. The Extraordinary Wartime Escape of the legendary SS BREMEN*, Hoboken NJ 2005 (Rezension von Lars U. Scholl in *International Journal of Maritime History* 27 2/2005, S. 476–478). Ferner ein Artikel und ein Aufsatz von Klaus-Peter Kiedel, Aus dem Tagebuch: Die letzte Fahrt der BREMEN, in: *Deutsche Schifffahrt* 2/1979, S. 27–29, und Imke Schwarzrock, Die 187. Rundreise

*Auflieger in Bremerhaven, Umbau- und Einsatzplanungen:
Die EUROPA 1939–1942*

Abgesehen von zwei noch zu behandelnden Fahrten nach Hamburg 1940 blieb die EUROPA für die gesamte Kriegsdauer in Wesermünde/Bremerhaven. Sie lag zunächst an der verwaisten Columbuskaje. Ein Aufenthalt vom 14. Dezember 1940 bis zum 6. März 1941 im Kaiserdock II des Technischen Betriebs des NDL (gängige lloydinterne Abkürzung TB) ist in den Quellen bezeugt. Dies blieb ihre einzige Dockung während der Kriegszeit.²¹ Das Kaiserdock II war 1905 bis 1913 erbaut, 1929 bis 1931 um 67 Meter auf 335 Meter verlängert worden, um BREMEN und EUROPA aufnehmen zu können, und lehnte sich in seiner Bauform ursprünglich an das benachbarte und etwas kleinere Kaiserdock I (1899) an.²² Im April 1942 wurde die EUROPA durch die Nordschleuse in den Kaiserhafen III verlegt, der bis zum September 1945 ihr Aufenthaltsort blieb. Hierfür wurde Liegegeld gezahlt.²³

Aufgrund von Querelen mit der NSDAP wurde Oskar Scharf am 18. März 1940 als Kapitän der EUROPA abgelöst und erhielt als Strafversetzung das Kommando über den wesentlich kleineren Frachtdampfer ALSTER (8 514 BRT, 1928 Vulcan, Hamburg), der am 10./11. April 1940 von der Royal Navy vor Narvik aufgebracht wurde. Sechs Seeleute starben dabei, Scharf und die übrige Besatzung gerieten in Gefangenschaft. Ende Juni 1940 wurde der Lloydkapitän in ein kanadisches Lager verlegt, in dem er eine Leitungsfunktion übernahm, Konflikte mit NS-gläubigen Mitgefangenen waren die Folge.²⁴ Ersetzt wurde Scharf auf der EUROPA durch Kapitän Hermann Klare. Dieser hatte bis 1939 den Motorfrachter MARBURG (ex SAALE, 7 564 BRT, 1928 Schichau, Danzig) geführt, der im Mittelmeer vom Kriegsausbruch überrascht wurde und in Italien Zuflucht fand.²⁵ Klare hatte bis zum Sommer 1944

der BREMEN (IV). Die außerordentlichen Entscheidungen der Schiffsleitung und ihre literarische Verarbeitung, in: Deutsches Schiffsarchiv 30/2007, S. 69–97.

21 StAB 4,72/2-56; ADSM III A 03453. Die Eindocking trägt die Nummer II 0559. Zum TB s. den Artikel von Dirk J. Peters: Von der Reparaturwerkstatt zur Lloyd Werft. Die Geschichte eines einzigartigen Schiffbauunternehmens, in: Bickelmann, Peters (wie Anm. 12), S. 195–199 (mit weiterführenden Literaturangaben). In zweiter Linie Hans Jürgen Witthöft, Lloyd Werft. 150 Jahre Schiffbaugeschichte, Hamburg 2007.

22 Marc Fisser, Seeschiffbau an der Unterweser in der Weimarer Zeit (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven Bd. 10), Bremerhaven 1995, S. 110, 112. Vgl. Dirk J. Peters, Ein unverwüstliches technisches Ensemble. Kaiserdock I mit Maschinenhaus 100 Jahre in Betrieb, in: Bickelmann, Peters (wie Anm. 12), S. 123–128. Bis zum Abschluss der Dockerweiterung wurden die BREMEN und EUROPA bei Blohm & Voss eingedockt, s. Kludas, BREMEN und EUROPA (wie Anm. 5), S. 116–117, 120–123.

23 StAB 4,72/2-56.

24 Peters (wie Anm. 14), S. 30–31. Daten zur ALSTER bei Kludas, Seeschiffe des NDL (wie Anm. 1), Bd. 2, S. 64.

25 Reinhold Thiel, Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd 1857–1970. Bd. IV 1920–1945, Bremen 2004, S. 309. Daten zur MARBURG bei Kludas, Seeschiffe des NDL (wie Anm. 1), Bd. 2, S. 64.

das Kommando auf der EUROPA inne.²⁶ Im April desselben Jahres wurde Scharf von den kanadischen Gewahrsamsbehörden entlassen und gelangte schließlich nach Deutschland, wo er zum 1. Juli 1944 wieder die Schiffsführung der EUROPA übernahm.²⁷ Klare vertrat ihn im November noch einmal wegen einer Urlaubsreise, ging aber im selben Monat endgültig von Bord. Scharf scheint dann weitgehend permanent in seiner Funktion geblieben zu sein. Anlässlich einer Dienstreise zur Kriegsmarinedienststelle (KMD) Hamburg am 11. Oktober 1944 vertrat ihn Kapitän Hans Meschonat, der seit dem 1. September an Bord war²⁸ und bei Kriegsausbruch mit dem Frachtdampfer DESSAU (ex WIDO, 5942 BRT, 1923 Germaniawerft, Kiel) Deutschland noch rechtzeitig erreicht hatte.²⁹

Im Oktober 1939 übernahm die Kriegsmarine die EUROPA als Wohnschiff, am 18. Juni 1940 auch die BREMEN.³⁰ Die statische Rolle, die diese beiden großen und prominenten Schiffe inmitten des schließlich immer totaleren Kriegsgeschehens einnahmen, mag auf den ersten Blick überraschen, doch war das kein Einzelfall im geostrategisch von den Weltmeeren zumindest partiell abgeschnittenen Deutschland. Eine Zählung der größten deutschen Passagierschiffe aus der Kriegszeit über 10 000 BRT umfasst insgesamt 32 Einheiten (einschließlich BREMEN und EUROPA) von einer Größe von 11 254 und 51 656 BRT, die zivil dem NDL, der Hapag, der Hamburg-Süd, der Deutschen Arbeitsfront und der Deutschen Ost-Afrika-Linie (DOAL) gehörten. Von ihnen dienten im Verlauf des Krieges 29 zumindest zeitweise als stationäres Wohnschiff, ehe das Gros von ihnen 1945 für Flüchtlingstransporte reaktiviert wurde.³¹

Am 18. Juni 1940 wurden die BREMEN und EUROPA als Truppentransporter für die geplante Landung in Großbritannien, die »Operation Seelöwe«, eingeteilt.³² Die Planungen hierfür hatten schon im ersten Kriegswinter 1939/40 begonnen und konkretisierten sich nach dem deutschen Sieg über Frankreich im Juli 1940. Hitler gab am 16. Juli mit seiner Weisung Nr. 16 den eigentlichen Startschuss. Die Planungen sahen das Übersetzen von zunächst 40 Divisionen vor, doch zunächst war die Luftherrschaft über den britischen Luftraum zu erringen, was im Rahmen der legendären »Luftschlacht um England« im Spätsommer (August) 1940 misslang. Am 17. September wurde die

26 ADSM III A 04113-018.

27 Peters (wie Anm. 14), S. 31.

28 ADSM III A 04113-018.

29 Thiel (wie Anm. 1) Bd. 4, S. 304–305, 317, 333. Daten zur MARBURG bei Kludas, Seeschiffe des NDL (wie Anm. 1), Bd. 2, S. 46.

30 Erich Gröner, Dieter Jung, Martin Maass, Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945. Band 5: Hilfsschiffe II: Lazarettsschiffe, Wohnschiffe, Schulschiffe, Forschungsfahrzeuge, Hafenbetriebsfahrzeuge (I), Koblenz 1988, S. 72–73; Kludas, BREMEN und EUROPA (wie Anm. 5), S. 183.

31 Diese Zählung basiert auf Arnold Kludas, Die großen Passagierschiffe der Welt. Eine Dokumentation. Bd. II: 1913–1923, Oldenburg/Hamburg 1973², S. 190–231; ebd. Bd. III (wie Anm. 9), S. 19–229; ebd. Bd. IV (wie Anm. 9), S. 22–45.

32 Gröner (wie Anm. 30), S. 72–73; Kludas, BREMEN und EUROPA (wie Anm. 5), S. 183.

Operation auf unbestimmte Zeit verschoben und schließlich größtenteils aufgegeben, zumal im Denken Hitlers zunehmend der bevorstehende Angriff auf die Sowjetunion in den Mittelpunkt rückte.³³ Die Erfolgsaussichten von »Seelöwe« werden in der historischen Literatur eher skeptisch beurteilt³⁴, auch wenn es in der militärischen Fachwelt nach 1945 Stimmen gab, die eine gelungene Landung im Nachhinein nicht für unmöglich hielten.³⁵ Insgesamt wurde eine zusammengewürfelte Armada aus 155 Dampfern, 2000 Prähmen, 470 Schleppern sowie 1200 Motorbooten und Küstenmotorseglern bereitgestellt.³⁶ Darunter befanden sich etliche Binnenkähne³⁷, die in Nordsee- und

- 33 Eine kurze Übersicht bei Hans-Jürgen Witthöft, *Lexikon zur deutschen Marinegeschichte* Bd. 2 Buchstabe N–Z, Herford 1978, S. 72, 74. Weitere Literatur s. Karl Klee, *Das Unternehmen »Seelöwe«*. Die geplante deutsche Landung in England 1940, Göttingen 1958 (mit Dokumentenband); Erich Förste, *Der »Seelöwe« im Lichte neuerer Fachliteratur*, in: *Marine-Rundschau* 1/1960, S. 19–35; Pierre Hervieux, *Operation Seelöwe*, in: *Warship* 18/1981, S. 86–95; Peter Schenk, *Landung in England. Das geplante Unternehmen »Seelöwe«. Der Beginn der amphibischen Grossunternehmen*, Berlin 1987; Egbert Kieser, *»Unternehmen Seelöwe«*. Die geplante Invasion in England 1940, Esslingen 1987. Eine neuere populäre Übersicht findet sich bei Guntram Schulze-Wegener, *Vor 80 Jahren. Unternehmen »Seelöwe«. Die geplante Landung*, in: *Schiff Classic* 5/2020, S. 70–77.
- 34 Hans Umbreit, *Deutsche Pläne und Vorbereitungen für eine Landung in England*, in: *Militärgeschichtliches Forschungsamt (Hrsg.), Das Deutsche Reich und der Zweite Weltkrieg*. Bd. 2. Die Errichtung der Hegemonie auf dem europäischen Kontinent, Stuttgart 1979, S. 368–374; Karl Dietrich Erdmann, *Der Zweite Weltkrieg* (Gebhardt Handbuch der deutschen Geschichte Bd. 21), München 1980, S. 54–55; Elmar B. Potter, Chester W. Nimitz, Jürgen Rohwer, *Seemacht. Eine Seekriegsgeschichte von der Antike bis zur Gegenwart*, Herrsching 1982, S. 500, 502; Michael Salewski, *Die deutsche Seekriegsleitung 1935–1945*. Bd. 1: 1935–1941, Frankfurt/Main 1970, S. 257–261; ders., *Deutschland und der Zweite Weltkrieg*, Paderborn 2005, S. 145–156; Gerhard P. Groß, *Mythos und Wirklichkeit. Geschichte des operativen Denkens im deutschen Heer von Moltke d. Ä. bis Heusinger* (Zeitalter der Weltkriege Bd. 9), Paderborn 2012: »Die geplante Landung in Großbritannien, »Unternehmen Seelöwe«, erwies sich spätestens nach der deutschen Niederlage in der »Luftschlacht um England« als undurchführbar« (S. 217). Die überaus skeptische Einschätzung der Historiographie spiegelt sich bei dem Historiker und Kapitän zur See Dr. Jörg Hillmann in einem Interview wider (Schulze-Wegener, wie Anm. 33, Textkasten S. 75).
- 35 So der damals als Hauptmann i. G. an der Planung beteiligte spätere Bundeswehr- und NATO-General Johann Adolf Graf von Kielmansegg (1906–2006): »... denn, die hatten nichts. Natürlich war an der Küste irgendwas und sie hatten ihre homeguards; da wäre was gewesen, was geschossen hätte. Aber nur für relativ kurze Zeit« (Zitiert bei Karl Feldmeyer, Georg Meyer, Johann Adolf Graf von Kielmansegg 1906–2006. *Deutscher Patriot – Europäer – Atlantiker*, Hamburg, Berlin, Bonn 2007, S. 13).
- 36 Der Versuch einer Gesamtaufstellung der beteiligten Fahrzeuge findet sich bei Erich Gröner (fortgeführt und hrsg. von Dieter Jung und Martin Maass), *Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945*. Bd. 6, *Hafenbetriebsfahrzeuge (II: Bagger, Bergungs- und Taucherfahrzeuge, Eisbrecher, Schlepper, Verkehrsfahrzeuge)*,

Kanalhäfen zusammengezogen wurden. Auf diese kleinen Einheiten hätten die auszuschießenden Truppen von der EUROPA auf Reede unter sicherlich nicht gerade einfachen Bedingungen umsteigen müssen, denn jederzeit musste insbesondere in der oft stürmischen Nordsee auch im Sommer mit schlechtem Wetter gerechnet werden. An der Eignung dieser zweckentfremdeten Schiffstypen für eine amphibische Landung darf gezweifelt werden.³⁸ Am reellsten hätten sich hierfür spezielle Landungsboote mit einer vorderen absenkbaren Rampe geeignet, durch die Soldaten und Material am Strand direkt angelandet werden konnten. Die deutsche Seite verfügte nur begrenzt über kleinere Einheiten dieses Typs wie etwa die in der Truppe so bezeichneten Siebelfähren.³⁹ Große Landungsschiffe, wie sie Amerikaner und Briten vor allem in der zweiten Kriegshälfte in großseriengefertigter Stückzahl mit Erfolg an den europäischen Fronten und im Pazifik einsetzten⁴⁰, fehlten gänzlich im Bestand der Kriegsmarine, vom quantitativ mächtigen Umfang der späteren alliierten Landungsflotten einmal ganz abgesehen.

Bereits am 20. April 1940 lief die EUROPA mit Bestimmungshafen Hamburg aus.⁴¹ Auch die BREMEN wurde an die Elbe beordert. Dort begannen im Waltershofer Hafen die Umbauarbeiten. Die beiden Liner sollten nicht nur Soldaten, sondern auch Panzer befördern. Diese schweren Kettenfahrzeuge waren wegen ihrer Größe nur in den oberen Gesellschaftsräumen unterzubringen, weshalb Schiffbaufachleute vor Topplastigkeit und dem Verlust der Stabilität und damit der Seetüchtigkeit warnten. Die Heeresoffiziere zeigten sich zunächst harthörig gegenüber diesen Einwänden, so dass für die Panzer

Yachten und Avisos, Landungsverbände (I), Koblenz 1989, S. 220–246 (Landungsprähme »Seelöwe«), 247–252 (Schlepp- und Stoßfahrzeuge »Seelöwe«). Die Gesamtzahlen sind entnommen von Schulze-Wegener (wie Anm. 33), S. 72.

37 Adalbert Nieser, Am Unternehmen »Seelöwe« beteiligte Fahrzeuge der Binnenschiffahrt 1940, in: Tausch- und Sammler-Journal 23/1990, S. 4–8. Ein besonders entlegenes Beispiel waren 50 Binnenkähne von der Saar, die 1940–1942 mit ihren Besatzungen eingezogen wurden und dafür extra über ein Stauwehr gebracht und dabei beschädigt wurden, s. Herbert Primm, Die Güterschiffahrt nach 1800 auf der Saar, in: Bernd Röder, Bärbel Schulte, Karl-Heinz Zimmer (Hrsg.), 2000 Jahre Schifffahrt auf der Mosel. Vom römischen Transportweg zum einenden Band Europas (Katalog zur Ausstellung im Stadtmuseum Simeonstift Trier 18. Mai 2014 bis 1. März 2015), Regensburg 2014, S. 185.

38 Gerade die Binnenkähne verfügten über eine nur geringe Längsfestigkeit, so dass sich die Frage stellt, ob sie auf See, vor allem unter schwierigen Wetterbedingungen, überhaupt hätten verwendet werden können.

39 Gröner (wie Anm. 36), S. 206–219; Erich Gröner (fortgeführt und hrsg. von Dieter Jung und Martin Maass), Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945. Bd. 7, Landungsverbände (II): Landungsfahrzeuge i.e.S. (Teil 2), Landungsfähren, Landungsunterstützungsfahrzeuge, Transporter; Schiffe und Boote des Heeres, Schiffe und Boote der Seeflieger/Luftwaffe, Kolonialfahrzeuge, Koblenz 1990, S. 26–58.

40 James A. Mooney (Hrsg.), Dictionary of American Naval Fighting Ships – Tank Landing Ships, Washington DC 1981; Richard Wheeler, A special valor. The U.S. Marines and the Pacific War, Annapolis MD 2006.

41 StAB 4,72/2-56.

große Öffnungen in die Brückenfronten der Wintergärten geschnitten wurden. Doch Krängungsversuche bewiesen die Richtigkeit der Vermutungen der Schiffbaufachleute. Nun konzentrierten sich die Arbeiten auf die Unterbringung von Truppen nur noch mit leichteren Fahrzeugen.⁴² Im Archiv des Deutschen Schifffahrtsmuseums haben sich ein »Merkblatt für die Truppeneinschiffung auf Schiff 802 u. 803«, ein »Not-Merkblatt für Schiff 802 und 803« sowie ein »Ausschiffungs-Merkblatt für Schiff 802 und 803« für die einzuschiffenden Soldaten erhalten, das über das Verhalten an Bord, während der Ausschiffung sowie im Seenotfall informierte.⁴³

Am 7. September 1940 legte die inzwischen der KMD Bremen unterstellte EUROPA an der Columbuskaje an. Doch lange sollte dieser Aufenthalt nicht dauern, denn am 29. Oktober lief das Schiff erneut mit Fahrtziel Hamburg aus, war aber am 5. November bereits wieder zurück.⁴⁴

Beim Umbau in Hamburg 1940 waren BREMEN und EUROPA mit einem Tarnanstrichmuster versehen worden.⁴⁵ Dieses wird in der angelsächsischen Literatur als »dazzle paint« bezeichnet und wurde in beiden Weltkriegen von der alliierten und schließlich auch der deutschen Seite in den unterschiedlichsten Variationen verwendet.⁴⁶ Spätestens im November 1940 war die KMD Hamburg für die EUROPA zuständig geworden, ehe sie am 3. Mai 1941 wieder in die Hände des NDL gelangte.⁴⁷

Mittlerweile hatte ein tragisches Geschick das Schwesterschiff BREMEN getroffen. Am 16. März 1941 legte ein Schiffsjunge wohl aus rein persönlichen Motiven ein Feuer, das nicht mehr unter Kontrolle gebracht werden konnte. Bis zum 18. März brannte die BREMEN aus und geriet zum Totalverlust. Die Gestapo witterte ausländische Sabotage, was aber nie bewiesen wurde und deswegen unwahrscheinlich ist. Der Delinquent wurde zum Tode verurteilt und hingerichtet. Das Wrack der BREMEN wurde noch am 16. März von der Kriegsmarine angekauft, im Kaiserhafen ab 1942 verwertet und zum größten Teil abgewrackt. 1946 wurden bei Nordenham die letzten Doppelbodensektionen abgesetzt, die bei Niedrigwasser noch heute zu sehen sind.⁴⁸

Während die EUROPA weiterhin in Bremerhaven auflag und der erste als Neubau geplante deutsche Flugzeugträger, die GRAF ZEPPELIN, in Kiel nicht fertig wurde, verfolgte die Kriegsmarine 1942 Planungen zum Umbau des Schnelldampfers in einen Hilfsflugzeugträger. Insgesamt wurden 1942/43 fünf derartige Projekte betrieben, nämlich WESER (Kreuzer SEYDLITZ),

42 Kludas, BREMEN und EUROPA (wie Anm. 5), S. 184.

43 ADSM III A 892-18.

44 StAB 4,72/2-56.

45 So die zeitliche Einordnung bei Kludas, BREMEN und EUROPA (wie Anm. 5), S. 184. Bildbelege ebd. S. 183.

46 David Williams, *Liners in Battledress. Wartime Camouflage and Colour Schemes for Passenger Ships*, London 1989.

47 StAB 4,72/2-56.

48 Kludas, BREMEN und EUROPA (wie Anm. 5), S. 184–185; Scheper (wie Anm. 17), S. 323–324; Jochen Brennecke, *Luxusliner BREMEN brennt!* Herford 1973.

JADE (NDL-Ostasiendampfer GNEISENAU), ELBE (NDL-Ostasiendampfer POTSDAM) sowie der Umbau des französischen Kreuzers DE GRASSE. Keines dieser Vorhaben wurde verwirklicht.⁴⁹

Der Amtsentwurf für die EUROPA sah keine Panzerung, aber ein Flugdeck von einer Länge von 276 und einer Breite von 30 Metern, eine Bewaffnung von 58–66 Geschützen unterschiedlichen Kalibers, zwei Katapulte, die Stationierung von 18 Maschinen des Typs Junkers Ju 87 und 24 des Typs Messerschmidt (Bf) 109 G sowie den Einbau von vier Sätzen Getriebeturbinen von Blohm & Voss (100 000 wPS) vor. Für den Umbau war denn auch die Bauwerft in Hamburg auserkoren worden. Der »Gröner«, das mehrbändige Standardwerk über die deutschen Kriegsschiffe bis 1945, vermerkt kritisch: »Aufgrund der Geschwindigkeit, Größe und Raumunterteilung der Maschinenanlage leistungsfähigster der geplanten Umbauten. Jedoch Festigkeitsprobleme: Halle musste in Hauptfestigkeitsdeck eingesenkt werden! Großer Treibstoffverbrauch. Stabilitätsprobleme trotz vorgesehenen Wulstanbaus. Die Summe dieser Probleme führt zur Aufgabe dieses Projekts nach Durchkonstruktion – kein Umbaubeginn!«⁵⁰

Im Mai 1942 war mit diesen Planungen begonnen worden, ein halbes Jahr später wurden sie am 25. November 1942 aufgegeben, weitere Pläne zum Truppentransporter für Panzerverbände und die Installation von Ladegeschirr (80 t) blieben Makulatur.⁵¹ Doch erst am 24. Juli 1944 teilte die Kriegsmarine in einem Schreiben offiziell mit, dass eine Verwendung der EUROPA nicht mehr beabsichtigt sei.⁵² Die Mühlen der Militärbürokratie drehten sich auch hier langsam.

Während man bei der Kriegsmarine plante, berechnete und wieder verwarf, lag die EUROPA im Kaiserhafen auf, und an Bord hatte längst der Alltag des Krieges an der »Heimatfront« mit seinen Abläufen, Entbehrungen, Gefährdungen und Zerstörungen Einzug gehalten.

Im »totalen Krieg«:

Schlaglichter zum Bordalltag auf der EUROPA 1942–1945

Die schiffbiographischen Rahmendaten der EUROPA aus der Kriegszeit sind seit langem in der Literatur bekannt. Eine weiterführende Frage stellt sich dagegen nach den Bedingungen an Bord während der Auftriebsphase. Hierzu hat sich im Archiv des Deutschen Schifffahrtsmuseums in Bremerhaven ein Aktenstück angefundenes, das im November 2019 aus einem Rückstaubestand eingearbeitet wurde (ADSM III A 04113-018). Die Laufzeit geht von 1942 bis

49 Erich Gröner, Dieter Jung, Martin Maass, Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945. Band 1: Panzerschiffe, Linienschiffe, Schlachtschiffe, Flugzeugträger, Kreuzer, Kanonenboote, München 1982, S. 103–106.

50 Ebd., S. 101. Vgl. den Artikel von Horst Glaser, Umbauprojekt EUROPA. Vom Schnelldampfer zum Flugzeugträger – allerdings nur als 1:1250-Modell, in: Hamburger Rundbrief 2/2017, S. 74–84.

51 Gröner (wie Anm. 49), S. 101.

52 ADSM III A 04113-018.

1945. Neben Banalitäten wie den Bezug von Versorgungsgut wie Batterien und anderer Dinge vermitteln die in der Akte enthaltenen Korrespondenzen aufschlussreiche Einblicke in den mehr oder weniger tristen Kriegsalltag an Bord des Liners und dessen Probleme. Mitunter schimmern sogar der Zeitgeist und das Zeitempfinden durch. Fotos aus dieser Phase haben sich leider nicht anfinden lassen, was wohl nicht zuletzt an der Kriegszensur lag.

Zunächst aber ist über eine organisatorische Umorganisation zu berichten. Der Nordatlantikdienst beider Großreedereien stand zwar wegen des Krieges nur auf dem Papier, wurde aber im Zuge der Privatisierung mit Reemtsma organisatorisch ausgegliedert. Zunächst wurde die für den Nordatlantikdienst zuständige Norda organisatorisch verselbstständigt und rückwirkend zum 1. Januar 1941 eine in Bremen eingetragene Gesellschaft mit einem Grundkapital von 40 Millionen RM gegründet, die Deutsche Nordatlantik-Linie. Das Reich hielt die Hälfte der Aktien, Lloyd und Hapag je ein Viertel.⁵³

Ab Mitte März 1942 firmierte in den schriftlichen Quellen die bisherige Deutsche Nordatlantik-Linie Hamburg-Bremen GmbH als Deutsche Amerika-Linie GmbH (DAL)⁵⁴ mit Sitz in Bremen und einer Niederlassung in Hamburg. Bereits am 23. Dezember 1941 waren die EUROPA und der Lloyd-dampfer BERLIN, wenige Tage später, am 31. Dezember 1941 von der Hapag die Passagierschiffe NEW YORK, HAMBURG, DEUTSCHLAND, HANSA und ST. LOUIS käuflich erworben worden. Als Geschäftsführer fungierte der 42-jährige Dr. Walter Voss, der bisherige Direktor des Nordatlantikdienstes der Hapag.⁵⁵ Als sein Stellvertreter fungierte Friedrich Leopthien. Beide wurden in der damaligen Terminologie als »Betriebsführer« bezeichnet. Voss oblagen vor allem Passagefragen und Verwaltungsangelegenheiten, Leopthien das Frachtgeschäft und reedereitechnische Dinge. Der Verwaltungsapparat bestand neben den beiden Geschäftsführern aus vier weiteren Prokuristen und zwei Betriebsobleuten. Möglicherweise teilweise identisch mit ihnen arbeiteten jeweils drei Mitarbeiter in Bremen und Hamburg. An der Elbe besorgte der 66-jährige⁵⁶ Kapitän und Oberinspektor Wilhelm Witt die nautische und technische Inspektion. Dieser von seinem Umfang her überschaubare Apparat kümmerte sich ferner um die Ressorts Personen- und Frachtverkehr, Verwaltung, Personal, Buchhaltung und Finanzen sowie Kontrolle und konnte unproblematisch in den jeweiligen Hauptverwaltungen vom Lloyd in Bremen (Papenstraße 5–13) und der Hapag in Hamburg (Alsterdamm 25) untergebracht werden. Der Reedereibetrieb dürfte in seinem Umfang nicht mit einem friedensmäßigen Tagesgeschäft zu vergleichen

53 Grundsätzlich hierzu: Arnold Kludas, Die Geschichte der deutschen Passagierschifffahrt. Bd. V. Eine Ära geht zu Ende 1930 bis 1990 (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums Bd. 22), Hamburg 1990, S. 148–150; Kiekel (wie Anm. 1), S. 124–129.

54 ADSM III A 04113-018. Für den Juli 1943 vermerkt in StAB 4,72/2-56.

55 Geburtsdatum und Ort: 14. 4. 1901 in Harburg, am 2. 2. 1944 angegeben in ADSM III A 04113-018. Einige wenige biographische Angaben bei Kiekel (wie Anm. 1), S. 474.

56 Geburtsdatum und Ort: 4. 4. 1877 in Riebnitz/Mecklenburg, am 2. 2. 1944 angegeben ADSM III A 04113-018.

gewesen sein. Der vorläufige Charakter kam in einem Schreiben vom 17. März 1942 zum Tragen: »Die NDL-Flagge soll weitergeführt werden, bis wir uns eine eigene Flagge geschaffen haben.«⁵⁷ Einfluss und Zugriff des NDL auf das Schiff blieben indes erhalten, zumal für den alltäglichen Dienstbetrieb auf der EUROPA sich zunächst nicht viel änderte. Das Schiff war mit- samt dem Inventar, ausgenommen Gegenstände mit Lloydemblem, sowie den Ansprüchen des NDL an die Kriegsmarine zur Wiederherstellung des früheren Zustands von der DAL übernommen worden. Die Besatzung wechselte einschließlich ihrer Sozialleistungen durch eine Beurlaubung zum nunmehrigen Eigner, wobei der Lloyd der DAL bei Ausrüstung und Instandhaltung zumindest für eine Übergangszeit unter die Arme griff.⁵⁸

Über die Anzahl der an Bord verbliebenen Besatzung existieren bruchstückhafte Angaben, die aber auf eine personelle Ausdünnung allein schon aus Kriegsgründen schließen lassen.⁵⁹ Im April 1942 befand sich an Bord der EUROPA eine ständige Wache an Deck von 40, in der Maschine von 22 Mann. Außer der Wache wohnten etwa 20 unverheiratete Besatzungsmitglieder an Bord. Dabei dürfte es sich nur um eine Rumpfbesatzung gehandelt haben. Eine Liste mit Urlaubsansprüchen vom 19. Mai 1942 führt namentlich 104 Mannschafts- und Bootsmannsdienstgrade auf. Noch im gleichen Monat wurde jedoch die Reduzierung um zwei Mann Kombüsenpersonal und vier bis sechs Stewards erwogen. Im Juni wurde von der DAL die Mindestanzahl an Bereitschaftswachen auf 61, der personelle Gesamtetat des Schiffes auf 165 Mann festgelegt. Inzwischen waren einzelne Besatzungsmitglieder mit dem Einverständnis der Schiffsleitung von der KMD Hamburg abkommandiert worden. Das hatte offenbar auf Seiten der Marine weitere Begehrlichkeiten geweckt, doch die DAL hatte schließlich mit der militärischen Gegenseite vereinbart, dass keine weiteren Besatzungsmitglieder angefordert würden, bevor nicht Ersatz gestellt werden konnte. Auf diese Thematik wird noch zurückzukommen sein. Zum 1. Dezember 1944 betrug die Besatzung laut einer Inventarliste 132 Mann, anstelle einer früher vorhandenen Flakbesatzung wurde der Vermerk »keine«⁶⁰ eingetragen.

Auch ein stillliegendes Schiff, zumal von dieser Größe, benötigte ein seemännisch einwandfreies Reglement, um zumindest einen betriebs- und konservierungstechnischen Minimalzustand aufrechtzuerhalten. So blieb die für sicherheitstechnische Fragen verantwortliche See-Berufsgenossenschaft (SBG) auch weiterhin für die Sicherheit an Bord zuständig. Ihre Inspektionen gingen auch unter Kriegsbedingungen weiter, so etwa in Gestalt einer außerordentlichen Besichtigung am 8. April 1942. Noch kurz vor Kriegsende wurden vom 21. bis 26. März 1945 durch einen an Bord gekommenen Instrukteur

57 Ebd.

58 Ebd.

59 Die Musterrolle der EUROPA (StAB 4,24-2197) wurde am 21. November 1941 zunächst abgeschlossen und erst 1945 wieder geführt. Der Grund für diese Lücke in der Überlieferung liegt allem Anschein nach an der Unterstellung des Schiffes durch die Kriegsmarine.

60 ADSM III A 04113-018.

alle Sicherheits- und Feuerlöscheinrichtungen überprüft, der EUROPA-Crew Instruktionsstunden gegeben und Feuerlöschübungen durchgeführt.⁶¹

In einem Bericht der Schiffsleitung Ende Mai 1942 wurde die tägliche Dienstzeit an Bord der EUROPA umrissen: »Die Tagesarbeiten beginnen 6 Uhr morgens mit einer zusammenhängenden 2-stündigen Arbeitspause und enden 19 Uhr.«⁶² Das Wachsystem an Bord gestaltete sich damals an Deck und Maschine in Wachen und Bereitschaftsdiensten zu jeweils 32 Mann. Nach einer geänderten Personalaufstellung noch im gleichen Monat wurden zwei Wachen mit je 23 Mann Wachdienst, 23 Mann Arbeitsdienst (8.00–16.30 Uhr), zwölf Mann Sicherheitsdienst (16.30–00.00 Uhr) und 11 Mann Sicherheitsdienst 00.00–08.00 Uhr eingeteilt. Insgesamt kamen dabei jeweils acht Stunden Arbeitsdienst, Sicherheitsdienst sowie Bereitschaft mit Schlafmöglichkeit heraus. Bei Flieger- und Feueralarm waren selbstverständlich alle Mannschaften zur Stelle. Die hauptsächlichen Aufgaben der Tagwächter bestanden aus Backschaft (Essensausgabe) sowie der Reinigung der Mannschaftsräume und Sanitäreinrichtungen.⁶³

Eine nach wie vor umfangreiche Besatzung musste auch unter Kriegsbedingungen sachgemäß verwaltet werden. Manches entsprach noch einem routinemäßigen Friedensbetrieb, auch wenn die allgemeine Not dieser Zeit immer wieder durchschimmerte. So teilte die Reederei der Schiffsleitung am 17. Juni 1942 mit, dass für einen 32-jährigen Matrosen keine Kostgelderhöhung, aber eine Beihilfe von 50 RM aus der Wohlfahrtskasse möglich sei. Der Betreffende war seit März 1928 beim Lloyd, war vom Juli 1940 bis Januar 1941 vorübergehend (ob als Soldat oder Zivilist, ist unbekannt) bei einem Marine-Sperrzeugamt und hatte am 8. Januar 1941 wieder auf der EUROPA angemustert. Zwei Tage später antwortete die Schiffsleitung zustimmend mit der Bemerkung, der Matrose hätte »... sich stets als fleissiger, williger und zuverlässiger Mann gezeigt.«⁶⁴ Die übliche Altersgrenze galt auch noch im Krieg, so wurde im Juni 1943 die Pensionierung eines Steuers in die Wege geleitet, der im März 65 Jahre alt geworden war.⁶⁵

In der Nacht vom 14. zum 15. Juli 1943 begann eine Serie von besonders verheerenden britischen Bombenangriffen auf Hamburg unter dem zynischen Namen »Operation Gomorrha«, die in mehreren Wellen bis zum 3. August umfangreiche und großflächige Zerstörungen anrichteten, geschätzt bis zu 40 000 Todesopfer forderten und als »Hamburger Katastrophe« in die Geschichte eingegangen sind.⁶⁶ Die Auswirkungen erreichten auch die EUROPA.

61 Ebd. Zur SBG im Zweiten Weltkrieg s. Lars U. Scholl, 100 Jahre See-Berufsgenossenschaft 1887–1987, in: Klaus-Peter Kiedel, Uwe Schnall, Lars U. Scholl (Hrsg.), Arbeitsplatz Schiff. 100 Jahre See-Berufsgenossenschaft 1887–1987, hier S. 38–42. Im II. Teil (S. 98–291) beschreiben insgesamt 13 Artikel die gesamte Palette an Aufgaben der SBG auf dem Gebiet Unfallverhütung und Schiffssicherheit.

62 ADSM III A 04113-018.

63 Ebd.

64 Ebd.

65 Ebd.

66 Renate Hauschild-Thiessen (Bearb.), Die Hamburger Katastrophe vom Sommer 1943 in Augenzeugenberichten (Veröffentlichungen des Vereins für Hamburgi-

Die Bezirksgruppe Bremen der Fachgruppe Reeder, wie man inzwischen den gleichgeschalteten Verband Deutscher Reeder nannte⁶⁷, versendete am 28. August ein Rundschreiben, in dem es hieß: »Während der Terrorangriffe auf Hamburg sind verschiedentlich Besatzungsmitglieder von Bord der Schiffe gegangen, um Angehörige in Sicherheit zu bringen. Es ist festgestellt worden, dass in vielen Fällen die Seeleute nicht wieder an Bord zurückgekommen sind. Die Reichsverkehrsgruppe Seeschifffahrt bittet, sofort an die Personaleinsatzstelle Hamburg, Bei den Mühren 46, aufzugeben, welche Besatzungsmitglieder in Frage kommen. Soweit sich noch Seefahrtsbücher an Bord befinden, sollen diese an die Seeberufsgenossenschaft eingesandt werden.«⁶⁸ Ein zeittypisches Vorkommnis, wobei offen bleiben muss, ob auch konkrete Einzelschicksale von Besatzungsmitgliedern der EUROPA damit gemeint waren.

Trotz oder vielleicht gerade wegen einer immer schlimmeren und zutiefst deprimierenden Kriegsrealität auch an der »Heimatfront« wurden auch im positiven Sinne eingefahrene Gewohnheiten unter diesen Bedingungen beibehalten. So bedankte sich der Bezirksverein an der Unterweser der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) in Wesermündemitte am 27. September 1943 bei der Schiffsleitung der EUROPA für eine Spende: »Wir bestätigen hiermit den Empfang von RM 383,50, danken Ihnen sehr für diese Spende, den erneuten Beweis Ihres großen Interesses an dem Küstenrettungswerk, und bitten Sie, unseren herzlichen Dank allen Beteiligten zu übermitteln.«⁶⁹ Friktionen im Verwaltungsalltag blieben auch nicht aus, so teilte am 23. November 1943 die in ihrem Bürostab begrenzte DAL entnervt der Schiffsleitung mit: »In der letzten Zeit mehren sich die Fälle, dass Besatzungsmitglieder sich in irgend einer Angelegenheit schriftlich an uns wenden. Wir sind davon überzeugt, dass Sie in der Lage sind, viele Wünsche direkt zu erledigen und halten es daher für erforderlich, dass jedes Gesuch etc. welches für uns bestimmt ist, vorerst Ihnen zur Gegenzeichnung vorgelegt wird. Wir bitten darauf hinzuweisen, dass alle Anfragen, die Ihnen nicht vorgelegen haben, zur Gegenleistung zurückgegeben werden.«⁷⁰ Aus einem Friedensbetrieb her geläufige disziplinäre Querelen setzten sich auch im Krieg fort. So zerbrach im Februar 1944 ein 16-jähriger Decksjunge »durch Unvorsichtigkeit und Nachlässigkeit als Backschafter 20 dem Schiff gehörige Steingutteller«⁷¹ und wurde mit einer Geldstrafe von 20 Reichsmark belegt, die von der Heuer einbehalten und dem Seemannsamt überwiesen

sche Geschichte, Bd. 38), Hamburg 1993. Ergänzend hierzu ein Zeitungsartikel des renommierten Hamburger Journalisten Theo Sommer, Das Hamburger Inferno. Eine Stadt verbrennt im Feuersturm: Vor 60 Jahren zerstörten englische und amerikanische Bomber die Hansemetropole, in: Die Zeit, 24. 7. 2003.

67 Kiekel (wie Anm. 1), S. 28–55.

68 ADSM III A 04113-018.

69 Ebd. Zum damaligen Spendenwesen der DGzRS Christian Ostersehlte, Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums Bd. 26), Bremerhaven/Hamburg 1990, S. 33–34.

70 ADSM III A 04113-018.

71 Ebd.

wurden. Der Delinquent wurde noch im selben Monat auf den Lloydampfer BERLIN versetzt.⁷² Seit 1939 war dieses Schiff als Lazarettsschiff im Einsatz, ehe es am 31. Januar 1945 vor Swinemünde auf zwei Minen lief und unterging.⁷³

Der Ausbildungsbetrieb lief, wenn auch wohl mit Einschränkungen, weiter. Ein Rundschreiben der Bezirksgruppe Bremen der Fachgruppe Reeder vom 5. Juni 1944 ging auch der EUROPA zu und beschäftigte sich mit der Zulassung zur Steuermannsprüfung. Im folgenden Monat erhielten vier Decksjungen und ein Bedienungsjunge im Alter zwischen 14 und 15 Jahren Ausbildungsverträge.⁷⁴

Die kriegsbedingte Ordensflut erreichte auch die EUROPA. Der Seeschiffahrtsbevollmächtigte Bremen, Kapitän Carsten Rosenhagen, übersandte im Namen des »Führers« und des Großadmirals Dönitz am 28. September 1944 drei Kriegsverdienstkreuze 2. Klasse mit Schwertern mit der Bitte um Aushängung »in würdiger Form«⁷⁵ an drei Besatzungsmitglieder der EUROPA, einem 24-jährigen Matrosen, einem 25-jährigen Ingenieuroffiziersanwärter und einem 43-jährigen Heizer für nicht näher beschriebene Einsätze auf den Frachtdampfern PUTZIG (ex SALMONPOOL), eine 1940 in Norwegen aufgebrachte Kriegsbeute britischer Provenienz (4 803 BRT, erbaut 1924 in West Hartlepool) und SPREE (2 867 BRT, 1930 DESCHIMAG/AG »Weser«, Bremen).⁷⁶

Mitte Oktober 1944 überwies die Inspektion des Kajütdienstes des NDL einen Bedienungsjungen, der auf dem Lloydampfer und nunmehrigen Verwundetentransporter STEUBEN (ex GENERAL VON STEUBEN, ex MÜNCHEN, 14 690 BRT, 1923 Stettiner Vulcan) gewesen war und nunmehr auf der EUROPA untergebracht wurde. Der Hintergrund wurde in einem Schreiben an die Reichsverkehrsgruppe Seeschiffahrt/Berufsausbildung in Hamburg-Altona vom 16. Oktober wie folgt angedeutet: »...und bitten, über denselben zu verfügen. Auf Grund seiner wiederholten Disziplinarvergehen lehnen wir eine Fortsetzung des Lehrverhältnisses ab und bitten um weitere Veranlassung. – Es handelt sich im vorliegenden Falle um einen früheren Decksjungen, welchen wir seiner guten Führung wegen s.Zt. mit Ihrer Genehmigung zur Abteilung Bedienung übernahmen; schon nach kurzer Zeit pflegte der Junge Umgang mit einem wegen Wehrzersetzung bestraften Soldaten, welcher einen unheilvollen Einfluss auf den Jungen ausübte.«⁷⁷

72 Ebd.

73 Rudolf Schmidt, Arnold Kludas, Die deutschen Lazarettsschiffe im Zweiten Weltkrieg, Stuttgart 1978, S. 13–15, 18, 24, 26, 31–32, 36, 43, 48, 97, 100–101, 152. 1948 hoben die Sowjets das Schiff und ließen es bis 1957 in Warnemünde wiederherstellen. Als Passagierschiff ADMIRAL NAKHIMOV sank das Schiff am 31. 8. 1986 nach einer Kollision im Schwarzen Meer mit 423 Toten (Kludas, Seeschiffe des NDL (wie Anm. 1), Bd. 2, S. 26).

74 ADSM III A 04113-018.

75 Ebd.

76 Ebd. Schiffsdaten Kludas, Seeschiffe des NDL (wie Anm. 1), Bd. 2, S. 88, 106.

77 ADSM III A 04113-018. Schiffsdaten STEUBEN bei Kludas, Seeschiffe des NDL (wie Anm. 1), Bd. 2, S. 24.

Auch als alles schon dem Ende entgegen ging, blieb immer noch Raum für Fürsorgliches und Zeremonielles. Ein 64-jähriger Erster Bootsmann hatte im Juli 1944 sein 40-jähriges Jubiläum begangen und war vom Dampfer BERLIN auf die EUROPA versetzt worden, worauf der NDL am 15. März 1945 an die Schiffsleitung schrieb: »Wir bitten Sie, dem Jubilar nachträglich die allerherzlichsten Glückwünsche des Norddeutschen Lloyd und der Deutschen Amerika Linie für seine langjährigen treuen Dienste zum Ausdruck zu bringen. Eine Jubiläumsgratifikation in Höhe einer doppelten Monatsheuer wird unsere Heuerabrechnungsstelle in Bremerhaven [...] gutbringen. Das sonst bei solcher Gelegenheit übliche Diplom und ebenfalls die goldene Jubiläumsnadel sind zur Zeit leider nicht zu beschaffen. Sobald die Zeitumstände es erlauben, werden diese Auszeichnungen nachgeliefert werden.«⁷⁸

Doch ging es an Bord der EUROPA nicht nur um Personalführung, sondern auch um Versorgung, vor allem mit Bekleidung. Dies bereitete zunehmend Sorgen. Ein Rundschreiben der DAL vom 17. Juni 1942, in dem es um leichteres Schuhwerk ging, berichtet von knapper werdenden Ressourcen: »Die Reichsstelle für Lederwirtschaft hat [...] mitgeteilt, dass nach ihrer Ansicht das Bedienungspersonal der deutschen Handelsschiffe mit Strassen- bzw. Berufsschuhwerk auskommen könne...«⁷⁹ Diese Tendenz setzte sich fort. Am 26. März 1943 bezog sich die Fachgruppe Reeder in Hamburg auf ein Rundschreiben vom 8. Dezember des vergangenen Jahres und teilte mit: »Die mit diesem Schreiben von der Reichsverkehrsgruppe Seeschifffahrt angekündigte, von der Reichsstelle für Kleidung und verwandte Gebiete bereits unter dem 18. 11. 42 freigegebene Meterware für Flanellwäsche für die Besatzungsmitglieder deutscher Seeschiffe konnte einerseits wegen grösserer Materialbeschaffungsschwierigkeiten und zum anderen infolge übermässiger Belastung der Tuchfabriken mit SS-Winteraufträgen zur Versorgung der Truppen im Osten erst jetzt in Arbeit genommen werden.«⁸⁰

Im Juni 1943 war der Kleidungsanschub so kritisch geworden, dass ab dem 1. Juli neue Uniformen nur noch bei Totalverlust oder Neueinstellungen auszugeben waren. Man hoffte, sich in absehbarer Zeit aus Beständen der Kriegsmarine bedienen zu können. Ende April 1944 wurde die Uniformsperre wieder aufgehoben. Im November desselben Jahres wurde bekanntgegeben, dass aufgrund einer Entscheidung des »Führers« Handelsmarine und Kriegsmarine bei der Versorgung von Kleidungsstücken und Ausrüstungsgegenständen gleichgestellt würden. Doch damit war die Mangelwirtschaft nicht aus der Welt geschafft. Vielmehr hieß es Mitte Dezember 1944, dass wie früher schon bei Uniformen für Offiziere nur noch bei Totalverlust Ersatz gestellt werden könne.⁸¹ Da der NDL traditionell aus Imagegründen auf eine akkurate Uniformierung seiner Besatzungen Wert legte, dürfte zu dieser Zeit das äußere Erscheinungsbild der Crew nicht mehr einem friedensmäßigen Standard entsprochen haben.

78 ADSM III A 04113-018.

79 Ebd.

80 Ebd.

81 Ebd.

Urlaub war erst recht im Krieg ein Zauberwort und Sehnsuchtsbegriff. Im Mai 1942 existierten laut einer bereits erwähnten Liste noch Urlaubsansprüche, doch noch im selben Monat hieß es, dass ein Jahresurlaub nicht mehr möglich sei. Im November 1942 war Urlaub offenbar nur noch für Schwerbeschädigte des Ersten Weltkrieges möglich, wobei Inhaber des Frontkämpfer-Ehrenkreuzes einen Tag mehr zugestanden bekamen. Doch wurden Anfang 1944 die Ansprüche des Vorjahres für 28 Mann des Maschinen- und zwölf Mann des Kombüsenpersonals noch einmal aufgelistet, desgleichen Ende April 1944 für den 1. Offizier, je einen Matrosen, Lagermeister und Heizer für den Zeitraum bis zum 31. März. Im Juni desselben Jahres ging es um den Jahresurlaub eines 56-jährigen Heilgehilfen, der sich auf 13 Werktage belief. Da dieser als Sanitäter an Bord nicht entbehrt werden konnte, wurden ihm die Urlaubsansprüche ausbezahlt. Im September 1944 war von einer Urlaubssperre die Rede, nur Ernteurlaub, eine auch aus der militärischen Sozialgeschichte her bekannte Einrichtung, konnte noch gewährt werden. Dies dürfte für die Masse der unteren und mittleren Dienstgrade an Bord gegolten haben. Anfang Oktober genehmigte Scharf trotz der Urlaubssperre einem Jungmann und einem Decksjungen Sonderurlaub, der nur noch wegen Bombenschadens oder wegen des soeben erwähnten Erntegrunds gewährt werden konnte. Vor diesem Hintergrund muss die bereits an anderer Stelle erwähnte Gewährung eines Urlaubs an Scharf noch im November 1944 als absoluter Ausnahmefall betrachtet werden, wobei der genaue Hintergrund offen bleiben muss. Jedenfalls bedankte sich Scharf dafür ausdrücklich bei der DAL. Um Weihnachten 1944 herum versuchte der Kapitän für einen Steward, der seinen schwer erkrankten Vater in Krefeld besuchen wollte, zwei Tage Urlaub unter Gestellung eines Ersatzmanns genehmigen zu lassen, wobei die wachfreie Zeit für diese Reise verwendet werden sollte.⁸²

Der Ungeist jener Zeit, der sich aus Überzeugung und Verblendung, Angst und Anpassung zusammensetzte, blieb auch im alltäglichen Dienstbetrieb der EUROPA nicht außen vor, zumal im von den NS-Machthabern mittlerweile ausgerufenen »totalen Krieg«. Am 18. Dezember 1943 richtete die DAL einen mit dem damals durchgängig üblichen »Heil Hitler« unterzeichneten Weihnachts- und Neujahrsgruß an Kapitän Klare: »...die vor uns liegenden Feiertage geben uns willkommenen Anlass, Ihnen und allen Gefolgschaftsmitgliedern auf unserem Dampfer EUROPA unsere kameradschaftlichen Grüsse zu übermitteln. Wir hoffen, dass Sie und Ihre Besatzung das fünfte Kriegsweihnachtsfest in Ruhe und Gesundheit erleben können. Zum Jahreswechsel entbieten wir jedem einzelnen Mitarbeiter an Bord unsere besten Wünsche in der festen Zuversicht, dass das Jahr 1944 den deutschen Waffen den Sieg bringen und der Wiederaufnahme unseres friedlichen Verkehrs den Weg ebnen möge.«⁸³ Dieselbe Tendenz wies ein Weihnachtsgruß vom 21. Dezember einer Ehefrau eines Schiffsausrüsters aus Wesermünde-Mitte auf, deren Mann mittlerweile an der Front war: »Da mein Mann inzwischen zur Wehrmacht einberufen ist, erlaube ich mir, zum bevorstehenden Weihnachts-

82 Ebd.

83 Ebd.

fest herzliche Grüsse zu übersenden. Ich wünsche Ihnen für das neue Jahr 1944, welches uns hoffentlich den ersehnten Endsieg bringen wird, alles Gute.«⁸⁴ An dessen Ende richtete die Reederei am 19. Dezember 1944 im Zeichen der letzten, wohl auch tristesten Kriegsweihnacht folgenden Gruß an Kapitän Scharf und damit auch an die Mannschaft der EUROPA: »Zu den vor uns liegenden Feiertagen übermitteln wir Ihnen und allen Mitarbeitern an Bord unsere Grüsse in der Hoffnung, dass Sie und alle Besatzungsmitglieder die Weihnachtstage in Ruhe erleben können. Zum 6. Mal während dieses Völkerringens steht das Deutsche Volk an der Jahreswende. Ein Jahr voller schwerer Schicksalsschläge liegt hinter uns, möge das Jahr 1945 unserem geliebten Vaterlande das siegreiche Ende des Kampfes um die Freiheit unseres Volkes bringen. In dieser Hoffnung begrüßen wir Sie und alle Gefolgschaftsangehörige an Bord mit Heil Hitler!«⁸⁵

Die Gebrochenheit jener Zeit äußerte sich auch in der Haltung von Kapitän Scharf zum Regime. In der NS-Zeit hatte der politische Druck auch beim Lloyd rasch unerträgliche Ausmaße angenommen.⁸⁶ Scharfs Kapitänskollege von der BREMEN, Kommodore Leopold Ziegenbein (1874–1950), war als Rotarier und Freimaurer diesen Umständen schließlich durch seine Pensionierung aus gesundheitlichen Gründen 1936 entwichen.⁸⁷ Auch auf den bekennenden Katholiken Scharf lastete dieser Druck. Schon am 1. Juli 1933 hatte er in Bremerhaven eine Rede am »Tag der deutschen Seefahrt« zu halten, die ihm von der NDL-Verwaltung vorgegeben war und mit der er sich nach eigener Aussage inhaltlich nicht identifizieren konnte. Querelen mit dem NS-Ortsgruppenleiter an Bord kamen hinzu. Schließlich trat er 1934 der NSDAP bei. Über seine Versetzung 1940 wurde bereits berichtet. Als alles vorbei war, erfolgte 1947 bei seinem Entnazifizierungsverfahren seine Einstufung als Mitläufer.⁸⁸

Das Thema Sicherheit stand, insbesondere in Kriegszeiten, auch an Bord der EUROPA an erster Stelle, wie bereits am Beispiel der SBG erläutert. Das jahrelange Stillliegen des Schiffes führte zu einem Schwund an Rettungsmitteln. Bei Kriegsausbruch befanden sich 26 Groß-Rettungsboote und vier Barkassen an Bord. Dieser Bestand war im Mai 1942 durch Abgaben an die Kriegsmarine und durch den Kriegsverlust durch Bombentreffer eines Bootes auf 18 Großboote, zwei Barkassen sowie ein vom Helgolanddampfer GLÜCKAUF ausgeliehenes Ruderboot geschrumpft. Zum 1. Dezember 1944 umfasste der Bestand wieder 19 Motorrettungsboote (Länge 11,5 m, Kapazität 145 Personen), ein weiteres Ruderrettungsboot (Länge 7,5 m, Kapazität 40 Mann) sowie zwei Barkassen (Länge 8,5 m, Kapazität 25 Mann). Schlauchboote waren keine vorhanden, dafür elf Rettungsflösse.⁸⁹

84 Ebd.

85 Ebd.

86 Zum vielschichtigen Komplex NDL und Nationalsozialismus ein Schlaglicht bei Ostersehlte, Zwischen den Zeiten (wie Anm. 1), S. 68–69.

87 Dirk J. Peters, Leopold Ziegenbein, in: Bickelmann (wie Anm. 14), S. 384–385.

88 Peters (wie Anm. 14), S. 29–30, 32; ders., Oskar Scharf, in: Bickelmann (wie Anm. 14), S. 289–290.

89 AD SM III A 04113-018.

Bei dem inaktiven Schiff konzentrierten sich die Bemühungen vor allem auf den Luft- und Brandschutz und mögliche Sabotage. Für die alliierten Bomberflotten stellte die EUROPA prinzipiell ein wichtiges Ziel dar. Am 8. April 1942 wurde an Bord des Schiffes außerplanmäßig unter Aufsicht der SBG eine Luftschutzübung durchgeführt, von der sich ein anschaulicher Bericht erhalten hat, der zumindest eine Ahnung von der Komplexität der Brandschutzaufgaben auf diesem großen Schiff vermittelt: »Es wurde von der Brücke aus die Fliegeralarmglocke betätigt und von dem Kapitän in Begleitung des 1. Sicherheitsoffiziers Herrn Hoppe und uns ein sofortiger Rundgang durchs Schiff angetreten. Die Bereitschaftswachen und Feuerstosstrupps wurden in der vorgesehenen Stärke auf ihrem Posten im Betriebsgang mittschiffs, im Vorraum der III. Klasse beim Zahlmeisterbüro und beim Maschinenbüro für Maschine vorgefunden. Die erforderlichen Werkzeuge und Ausrüstungen lagen in genügender Anzahl vor. In dem als Luftschutzraum hergerichteten Speisesaal 1. Klasse fand sich in mehreren Abteilungen die nicht unmittelbar der Bereitschaft dienende Besatzung vollzählig vor.

Nach dem Fliegeralarm wurde 1/4 Std. später im Vorraum zum Spillmaschinenraum im C-Deck durch Einschlagen eines Feuermelders Feuersalarm gegeben. Innerhalb von 2 Minuten erschienen bereits die ersten Leute des Feuerstosstrupps. 2 Minuten später wurde[n] mit 5 Schläuchen bereits Wasser gegeben. An einer zweiten angenommenen Brandstelle im Sonnendeck im Restaurant war ebenfalls ein zweiter Stosstrupp schnell mit mehreren Feuerschläuchen zur Stelle. Eine weitere Abteilung brachte in kurzer Zeit einen transportablen Schaumgenerator mit mehreren Dosen Schaumpulver zum angenommenen Brandherd. Ausser den Stosstrupps sind ständige Wachen in den einzelnen Gängen und Abteilungen gut verteilt untergebracht. Die Feuerschotten werden geschlossen gehalten bis auf die Türen 12, 11, 10, 9 und 6 die in den Maschinen- und Heizräumen zwecks Bedienung der Hilfsmaschinen und Kessel offen gehalten werden und geschlossen werden wenn die Notwendigkeit vorliegt. Die Maschinenwache bleibt in den unteren Räumen und kann als Notausgang den Ölübernahmerraum benutzen. Ausser dem allgemeinen Langangsteg [sic] können als weitere Notausgänge die Gepäckporten benutzt werden. Leitern und Schwimmwesten liegen an diesen Stellen klar zur Benutzung.«⁹⁰ Mit dem Ablauf der Übung war man zufrieden: »Die Gesamte [sic] Übung, die gänzlich unvermutet durchgeführt wurde, ging in aller Ordnung und Ruhe vor sich. Es zeigte sich, dass die Leute gut informiert waren und jeder wusste was seine Pflicht im Ernstfall ist.«⁹¹ Spätestens Ende Mai lagen Alarmpläne nicht nur für Feuer-, sondern auch für Fliegeralarm vor.

Ein Schmorbrand eines Elektrokabels konnte am Morgen des 1. Mai 1942 rasch lokalisiert und gelöscht werden. Für etwaige Notfälle lag der damals noch sehr moderne und leistungsfähige Lloydschleppdampfer LÖWE (1200 PSi, 1939 Schiffbaugesellschaft Unterweser, Wesermünde) mit seiner Schlauch-ausrüstung bereit.⁹²

90 Ebd.

91 Ebd.

Inzwischen wurde eine Reihe von Verordnungen für den Ernstfall von verschiedenen Stellen dem Schiff zugeleitet. Eine »Abschrift aus dem Geh. Ostseetagesbefehl v. 27. Nov. 1943« hatte »Aussenbordsbeleuchtung zur Sabotageabwehr«⁹³ zum Thema. Am 8. Dezember 1943 informierte die Nautische Abteilung des NDL in Bremen über Hinweise der SBG zum Verladen von Munition, der Außenbordsbeleuchtung zur Sabotageabwehr und über Abwehrmaßnahmen bei Unterwasserschäden. Dieselbe Stelle beschäftigte sich in einem weiteren Rundschreiben vom 26. Januar 1944 mit Lecksicherheit für fahrende und nicht fahrende Schiffe.⁹⁴ Eine ausführliche Luftschutzverordnung über drei Seiten vom 31. Dezember 1943 wurde an Bord der EUROPA am 13. März des folgenden Jahres bekannt gemacht. Ein Rundschreiben der Fachgruppe Reeder vom 22. Februar 1944, von der DAL an die Schiffsführung weitergeleitet, beschäftigte sich mit der Ausrüstung mit Luftschutzapotheken, denn auch auf Kleinigkeiten musste bei der einschlägigen Ausrüstung geachtet werden. Ein Rundschreiben der Bezirksgruppe Bremen der Fachgruppe Reeder vom 3. Juni 1944 wies auf die Einhaltung des Rauchverbots an Deck hin, weil angenommen wurde, dass die Ultrarotgeräte der angreifenden Bomber die glühenden Zigarettenspitzen ausmachen konnten. Dasselbe Gremium befasste sich am gleichen Tag mit der Tarnung von Handelsschiffen.⁹⁵

Bei den Bombenangriffen, die Wesermünde im immer verheerenderen Maß heimsuchten, ist die EUROPA letztlich ungeschoren davongekommen und dürfte durch die leidgeprüfte Bevölkerung ringsum als eine Art Oase wahrgenommen worden sein. Ein Groß-Motorrettungsboot wurde zwar am 11. September 1940 durch einem Bombentreffer zerstört, doch die näheren Umstände müssen offen bleiben.⁹⁶

Der erste britische Bombenangriff auf Wesermünde fand am 16. Oktober 1940 statt, weitere vier Angriffe, wohl eher Notabwürfe britischer Flugzeuge, folgten bis August 1941 und forderten die ersten Todesopfer, waren aber noch keineswegs mit den späteren Verheerungen zu vergleichen. 1942 und 1943 blieb es noch relativ ruhig im Luftraum über der Unterweser, weil die britischen und nunmehr auch amerikanischen Bomberflotten andere Ziele im Reich aufs Korn nahmen. Am 3. Februar 1944 erfolgte ein Bombardement durch die USAAF (United States Army Air Forces) auf die südlichen Stadtteile mit 32 Todesopfern und 30 zerstörten Wohnhäusern. Die nächste und wesentlich intensivere Angriffswelle kam im Juni, ging über etliche Tage und verursachte insgesamt 432 Todesopfer, 608 Schwer- und Leichtverletzte, 317 zerstörte und 281 beschädigte Häuser und Wohnungen. Am 10. Septem-

92 Ebd. Zu den Daten der LÖWE s. Reinhart H. Schnake, *Geschichte der Schleppschiffahrt*. Bd. 3. *Schlepper des Norddeutschen Lloyd 1857–1970*, Hapag-Lloyd, Transport & Service 1970–1994, Hamburg 1995, S. 70.

93 ADMS III A 04113-018.

94 Ein banales Detail belegt die kriegsbedingte Mangelwirtschaft: Für beide Rundschreiben wurde Werbepapier aus Friedenszeiten verwendet, mit bildlichen Darstellungen des Kreuzfahrtschiffes STEUBEN und der Firth of Forth Bridge bei Edinburgh.

95 ADMS III A 04113-018.

96 Ebd.

ber fiel eine Minenbombe auf die Seeberufsfachschule und tötete 13 Menschen.⁹⁷

In den Abendstunden des 18. September 1944 starteten im englischen Swindby/Lincolnshire insgesamt 206 Bomber des Typs Avro 683 Lancaster und sieben des Typs De Havilland DH.98 Mosquito der 5. Bomberflotte der Royal Air Force mit Angriffsziel Wesermünde, wo um 20 Uhr Luftwarnung ausgegeben wurde. Ab 21.58 Uhr fielen insgesamt 480 Sprengbomben, 420 000 Thermitbrandbomben und 31 Minenbomben auf die Stadt. Bereits um 22.20 Uhr war der Angriff beendet. Die deutsche Flugabwehr schoss je eine Lancaster und eine Mosquito ab, der Rest des Verbands nahm wieder Kurs auf die heimatlichen Fliegerhorste.

Unzählige Menschen hatten in Wesermünde ihr Heim verloren und irrten zum größten Teil in der Nacht inmitten der Trümmerlandschaft umher, weil die Behörden erst tags darauf halbwegs einen Überblick bekommen konnten, ehe Hilfskräfte eintrafen.⁹⁸ Burchard Scheper bilanzierte 1977 in seiner Bremerhavener Stadtgeschichte: »Der Angriff forderte 618 Tote und 1193 Schwerverletzte. – Die Obdachlosen wurden zunächst durch Großküchen versorgt. Trümmer und Mauerreste töteten und verletzten noch Zivilisten und Soldaten. Etwa 70 000 Menschen lebten noch nach diesem Angriff in der Stadt. Der Rest der Bevölkerung fand vornehmlich im Landkreis Zuflucht. 2670 Gebäude (darunter 6 Kirchen und 14 Schulen) wurden völlig zerstört, 369 schwer und 1491 Gebäude leicht beschädigt. Der Zerstörungsgrad in Wesermünde-Mitte betrug 97 %, in Geestemünde 75 % und in Lehe 12 %. Die Anlagen des Fischereihafens wurden zu 60 % vernichtet. Im Alten Hafen sowie ebenfalls im Neuen Hafen brannten alle Schuppen ab. Unter den zerstörten Gebäuden und Einrichtungen befanden sich die Stadthalle, das Stadttheater, das Morgensternmuseum, die Stadtbibliothek, das Nordseeaquarium mit einem Teil der Tiergrotten. Auch die städtischen Versorgungsbetriebe hatten schwere Schäden und Ausfälle zu beklagen. Die Überseehäfen blieben weitgehend verschont, ausgenommen freilich der Columbusbahnhof.«⁹⁹

Aus Sicht der neueren Bremerhavener Stadthistoriographie hat Hartmut Bickelmann eine historische Einordnung der Ereignisse vorgenommen: »Für die Bevölkerung und für das Alltagsleben bedeutete der 18. September vielmehr einen tiefen Einschnitt, der weit gravierender war als das Kriegsende am 8. Mai 1945 und der seine Wirkungen bis weit in die Nachkriegszeit entfaltete. Denn jetzt begann die Zeit der Wohnungsnot, der Umquartierungen und der Evakuierungen aufs Land, der drastischen Einschränkungen des täglichen Lebens und der vielfältigen Provisorien. Mit dem städtischen Lebensraum waren auch wichtige Teile der kommunalen Infrastruktur getroffen. Ein Drittel der Gebäude war zerstört, 30.000 Menschen wurden obdachlos und mussten notdürftig untergebracht werden, so dass die Zahl der Einwohner von 112.000 auf etwa 70.000 sank. Die Stadtmitte war faktisch nicht mehr bewohnbar. Die Straßenbahn als wichtigstes öffentliches Verkehrsmittel konnte

97 Scheper (wie Anm. 17), S. 331–332.

98 Ebd., S. 332–333.

99 Ebd., S. 334.

lediglich in den Außenbezirken verkehren; die Wasser-, Strom- und Gasversorgung war stark beeinträchtigt und konnte nur mühsam wieder in Gang gebracht werden. Die Stadtverwaltung war ebenfalls zum Teil ausgebombt und wurde in die Pestalozzischule verlegt. Auch das kulturelle Leben erfuhr weitere Auszehrung, da das Stadttheater und die Kinos, bis auf zwei Spielstätten in Lehe, ebenfalls betroffen waren. Unter den Bedingungen des fort-dauernden Krieges war weder an Trümmerbeseitigung – außer zum Freiräumen einiger wichtiger Straßenzüge oder zur notdürftigen Wiederherstellung von Versorgungseinrichtungen – noch an einen Wiederaufbau zu denken. Das von den Alliierten beabsichtigte Ziel der Flächenbombardements, die Moral der Bevölkerung zu brechen, wurde allerdings nicht erreicht, weder in Wesermünde noch anderswo. Eher stärkten sie den Durchhaltewillen, auch wenn vielen der Glaube an den »Endsieg« insgeheim abhanden kam. Wesermünde blieb bis zum Kriegsende von weiteren großen Luftangriffen verschont, aber dies konnte vorher niemand wissen, so dass Verdunkelung und Fliegeralarm bis zum Ende zum Alltag gehörten.«¹⁰⁰

Bleibt die Frage, was auf der EUROPA während des Infernos des 18. September vor sich ging. Hierüber hat sich ein Bericht erhalten: »Am 18.9.44 wurde um 21-32 Fliegeralarm gegeben. Die Feuerstosstrupps I, II, und III waren in wenigen Minuten auf ihren Stationen, die übrige Mannschaft klar zur Verfügung im Luftschutzraum Speisesaal 1. Kl. – Die Dieselmotoren waren betriebsklar und wurden um 22-10 angestellt. Um 22-19 fiel Strom und Licht von Land aus, es wurde sofort Licht von Bord gegeben. Wasser von Land fiel ebenfalls aus. Die Aussendecks wurden laufend auf Brandbomben und sonstige Beschädigungen überholt, gleichfalls war die Flakbedienung angewiesen, etwa beobachtete Schäden oder Feuer sofort zu melden. Die Innenräume wurden durch laufende Ronden unter Beobachtung gehalten. Auf den Decks wurden 5 Brandbomben gefunden, die nicht gezündet hatten und sofort nach Auffinden über Bord geworfen wurden. Das Schiff ist bei dem Angriff unbeschädigt geblieben. Die beiden Flakgeschütze auf D. EUROPA gaben zusammen 495 Schuss ab, davon das Vordere 250 Schuss. Um 23-30 wurde Entwarnung gegeben. Das Schiff wurde nach der Entwarnung nochmals eingehend auf Spreng- und Brandbomben durchsucht. Es wurden Massnahmen durchgeführt, um ein Übergreifen des Feuers von Land aus auf das Schiff bei dem aufkommenden Feuersturm zu verhindern.«¹⁰¹

Während also an diesem verheerenden Tag das alte, ab 1827 historisch gewachsene Bremerhaven und Geestemünde¹⁰² weitgehend in Schutt und Asche

100 Hartmut Bickelmann, Zwischen Kriegsende und Neubeginn. Bremerhaven vor 60 Jahren, in: Bickelmann, Peters (wie Anm. 12), S. 80. Eine weitere Veröffentlichung zum 18.9.1944 stammt von Manfred Ernst, Als die Stadt brannte. Der 18. September 1944 in Bremerhaven-Wesermünde, Bremen 2014².

101 Bericht Scharf an DAL Bremen, 19.9.1944 in: ADSM III A 04113-018.

102 Über dessen Entstehung und Herauskristallisierung informieren mit vielen Bildquellen anschaulich Herbert und Inge Schwarzwälder, Bremerhaven und seine Vorgängergemeinden. Ansichten – Pläne – Landkarten 1575 bis 1890 (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven Bd. 2), Bremen 1977. Vgl. Burchard Scheper, Bremerhaven – so wie es war, Düsseldorf 1991.

versank, war die EUROPA noch einmal davon gekommen. Eine Wiederholung konnte aber keineswegs ausgeschlossen werden, die allgemeine Schiffssicherheit mit ihren unabweisbaren Anforderungen tat ein Übriges. Gut zwei Monate später wurde auf einer Liste vom 30. November die umfangreiche Feuerlöschhausrüstung, zumindest, was die Abteilung Maschine anbetraf, aufgelistet.¹⁰³

Nach jenem 18. September erfolgten nur noch ganz vereinzelte Angriffe. Die schaurige Bilanz von insgesamt 52 Angriffen auf Wesermünde belief sich schließlich auf 2366 Spreng-, 424 353 Brand- und 32 Minenbomben, die über das Stadtgebiet abgeworfen wurden. Sie verursachten insgesamt 1142 Todesopfer, 2038 Verletzte, und von 32 242 Wohnungen wurden 11 943 vernichtet.¹⁰⁴

Das glimpfliche Schicksal der EUROPA in diesen Jahren führte zu charakteristischen Weiterungen. Angesichts der zunehmenden Zerstörungen an Land und einer sich immer weiter verschärfenden kriegsbedingten Mangelwirtschaft muss der unbeschädigte Liner von der geplagten Umgebung nicht zuletzt als eine logistische »Insel« und Option für verschiedenerlei Begehrlichkeiten wahrgenommen worden sein. Die Rede ist nun von Einzelvorgängen, die für sich genommen zwar reichlich banal wirken, in denen aber zeittypisch Symptomatisches und damit historisch Relevantes steckt.

Bereits Ende November 1942 wurde, womöglich vorsorglich, eine Aufstellung aller acht Schreibmaschinen an Bord des Liners angefertigt. Doch erst nach dem 18. September 1944 wurden von außen Wünsche an das Schiff herangetragen. Nur wenige Tage später ließ man der örtlichen Kühlhaus »Frigus« GmbH ein Atemschutzgerät der Marke Dräger aus, um einen durch neun Brandbomben ausgelösten Torfmüllbrand auf einem Kühlhausboden zu löschen, wodurch das Gebäude vor Totalschaden bewahrt wurde.¹⁰⁵

Kurz danach kamen Anfragen vom NDL in Bremen, denn am 6. Oktober war das von 1901 bis 1910 im repräsentativen Neorenaissancestil errichtete Lloydgebäude in der Bremer Altstadt durch einen Bombenangriff ausgebrannt und teilweise zerstört worden.¹⁰⁶ Auch die DAL war davon betroffen, und in einem Brief des Prokuristen Waldemar Klose an Scharf vom 10. Oktober hieß es: »Hier sieht es entsetzlich aus, ich schreibe dies zwischen Trümmern.

103 33 Wasserschläuche, 30 Schaumschläuche, 56 Perkeol-Löscher, vier Totallöscher, 25 Sandkisten, 12 Strahlrohre für Schaum, 28 Strahlrohre für Wasser, vier Atmungsgeräte (Fabrikat Dräger), zwei Flottenatmer, vier Schaumgeneratoren, elf (?) Kalipatronen, sechs Sauerstoffflaschen, zwölf Gasmasken (ADSM III A 04113-018). Vgl. eine Inventarliste vom 1. 12. 1944 ebd.

104 Scheper (wie Anm. 17), S. 335.

105 Ebd. Zur örtlichen Kühlwirtschaft s. Peter Dittrich, Eiswerke und Kühlhäuser in den Bremerhavener Fischereihäfen, Bremerhaven 2012. Eine Zuordnung des Gebäudes war nicht möglich.

106 Wilhelm Ehlers, Das Verwaltungsgebäude des Norddeutschen Lloyd in Bremen. Erbaut in den Jahren 1901–1910 von Architekt Johann Georg Poppe, Bremen um 1912, vgl. Herbert Schwarzwälder, Bremen im Wandel der Zeiten. Die Altstadt, Bremen 1970, S. 123, 284–285. Zum Bombenangriff am 6. 10. 1944 Fritz Peters, Zwölf Jahre Bremen 1933–1945, Bremen 1951, S. 266.

Wir ziehen in Kapt. Dähnes¹⁰⁷ Wohnung in der Gepäckabteilung und nehmen noch einen Raum der früheren Abfertigung hinzu. Herzliche Grüße von Ihrem Waldemar Klose.«¹⁰⁸ In einer Zeit, wo nicht nur in der vorliegenden Akte »Heil Hitler« zum ideologisch vorgegebenen Standard gehörte, fällt diese Grußformel auf, ohne etwas hineingeheimnissen zu wollen. Bereits einige Tage zuvor hatte die DAL die Verlegung ihrer Räumlichkeiten in die Gepäckabteilung am Bremer Hauptbahnhof (Gustav-Deetjen-Allee 6) vorgenommen, wenn auch zunächst keine Telefonanschlüsse vorhanden waren.¹⁰⁹ Dieses Gebäude war 1913 als Gepäckabteilungs- und Auswandererbahnhofsgebäude erbaut worden und sollte nach dem Krieg die Hauptverwaltung des NDL beherbergen.¹¹⁰

Ebenfalls am 10. Oktober 1944 fragte Dr. Johannes Kulenkampff (1901–1987), 1933 bis 1968 Vorstandsmitglied des NDL¹¹¹, bei Scharf nach der Borddruckerei der EUROPA, denn an Land hatte der Lloyd inzwischen Schwierigkeiten, selbst Drucksachen herzustellen. An Bord des Schiffes war sogar noch der Borddrucker greifbar, und so beriet sich Scharf mit ihm und einem Obersteward. Das Ergebnis war, dass zwar Druckarbeiten durchgeführt werden konnten, aber Papier an Bord fehlte, was durch den NDL beizusteuern war.¹¹²

Am 17. Oktober schrieb die Nautische Abteilung des NDL an Scharf: »Sie werden gehört haben, dass unser schönes Lloydgebäude ein Opfer des Fliegerangriffs am 6. ds. Mts. wurde. Fast sämtliche Akten sind mitverbrannt, sodass wir uns z.Zt. bemühen, das unbedingt Notwendigste für den täglichen Arbeitsgebrauch wieder zusammen zu sammeln. Dazu gehören auch die seit Kriegsanfang von der Nautischen Abteilung herausgegebenen Rundschreiben, die meines Erachtens auf der EUROPA als Liegeschiff ohne grossen

107 Diese Wohnung war damals verwaist. Kapitän Wilhelm Daehne (1892–1966) hatte bis 1936 den Ostasienschnelldampfer POTSDAM (1935) geführt, ehe er das Kommando auf dem Transatlantikliner COLUMBUS (1924) übernahm. Er übte es bis zur Selbstversenkung des Schiffes vor der nordamerikanischen Ostküste am 17. Dezember 1939 aus. 1945 kehrte er aus amerikanischer Internierung zurück und wurde zunächst in der Weserhafenbehörde eingesetzt, ehe er 1950 bis 1962 bei der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft (BLG) als Vorstandsmitglied tätig war (StAB 9, S 3-916 Daehne, Wilhelm, Kapitän; Prager, wie Anm. 3, S. 129–144).

108 ADMS III A 04113-018.

109 Ebd.

110 Erwähnt in Carl Thalenhorst (Hrsg.), *Bremen und seine Bauten 1900–1951*, Bremen 1952, S. 350; Harald Focke, 1945–1970: »Wieder auf allen Meeren«; Rolf Kirsch, *Das ehemalige Gepäckabteilungs- und Auswandererbahnhofsgebäude des NDL in Bremen*, in: Peters, *Global Player* (wie Anm. 1), S. 76, 94, 119–126.

111 Ostersehlte, *Soll und Haben* (wie Anm. 1), S. 237, 248. Biographische Angaben bei Kiekel (wie Anm. 1), S. 420–421.

112 ADMS III A 04113-018. Über den Betrieb von Borddruckereien beim NDL und Hapag-Lloyd nach dem Krieg berichtet Harald Focke, *Seemann oder Setzer? Drucken auf der BREMEN und EUROPA*, in: *Jahrbuch der Männer vom Morgenstern* 85/2006, S. 183–194.

Nachteil entbehrt werden könnten, von uns aber dringend gebraucht werden. Notfalls können Sie dieselben ja schliesslich immer bei dem einen oder anderen dort liegenden Schiffe – vielleicht besser noch auch auf der Geschäftsstelle Bremerhaven – einsehen. Wir wären Ihnen dankbar, wenn Sie uns diese Rundschreiben überlassen möchten.«¹¹³

In Friedenszeiten war die bordeigene Schuhmacherwerkstatt der EUROPA an einen Pächter vergeben worden. Nach Kriegsausbruch hatte es ihn in die Kriegsmarine verschlagen, wo er in der Kaserne Wesermünde-Mitte in der Kaiserstraße als Meister der dortigen Werkstatt vorstand. Am 23. November 1944 erinnerte er sich an sein altes Schiff und schrieb an die DAL: »Da der Arbeitsanfall, nicht zuletzt durch Bombenschäden, immer grösser geworden ist, bitte ich, mir die auf D. EUROPA befindliche Ausputzmaschine leihweise oder käuflich zu überlassen. Es war mir nicht möglich, über den Maschinenausgleich eine solche Maschine zu bekommen und da die Maschine auf D. EUROPA immer noch ungenutzt steht, hoffe ich auf zusagenden Bescheid.«¹¹⁴ Zu diesem Zweck hatte er einen Oberleutnant (Ing.)¹¹⁵, den Chef der 3. Kompanie der 4. Marine-Kraftfahrabteilung für seine Sache gewinnen können, der mitunterzeichnete. Um Stellungnahme gebeten, wehrte Scharf in einem Brief an Inspektor Witt am 5. Dezember ab: »Ich bedauere, den Vorschlag betr. Überlassung der Ausputzmaschine grundsätzlich ablehnend gegenüber zu stehen. Geben wir erst eine Maschine an Private, schaffen wir damit einen Präzedenzfall, dessen Folgen darin bestehen, dass D. EUROPA immer wieder zu solchen Hilfsmassnahmen herangezogen wird. Gerade weil über den Maschinenausgleich heute keine oder kaum Spezialmaschinen zu erhalten sind, bin ich dafür, unsere Maschinen dann gegebenenfalls lieber für den T.B. zu reservieren als sie an irgend welche Private abzugeben.«¹¹⁶ Schriftliche Aufzeichnungen von Bord der EUROPA fanden auch anderswo Interesse. Mitte Januar 1945 bat die DAL um eine Angabe über sämtliche Personen- und Lastenaufzüge an Bord, da die entsprechenden Unterlagen des zuständigen Aufsichtsamts für Dampfkessel und Maschinen verbrannt waren. Auf der EUROPA machte man sich an die Arbeit und übersandte eine Aufstellung über die insgesamt 22 Aufzüge an Bord.¹¹⁷

Zwei Monate vor Kriegsende warf die Kriegsmarine begehrlische Blicke auf das unversehrte Schiff und seine Bestände. Am 3. März 1945 hieß es in einem Brief der örtlichen Standortverwaltung an die DAL: »Für die Ausstattung einer Offiziersmesse einer Dienststelle im Standort Wesermünde (U.-Stützpunkt) benötigt die Verwaltung dringend 20 Stück Sessel und falls möglich 4 kleine Tische, da eigene Bestände nicht mehr vorhanden sind. Es handelt

113 ADSM III A 04113-018.

114 Ebd.

115 Technische Laufbahn, im Gegensatz zur klassischen Seeoffizierslaufbahn, wo die Rangbezeichnung »Oberleutnant zur See« lautete (Werner Bräckow, Die Geschichte des deutschen Marine-Ingenieur-Offizierskorps, Oldenburg/Hamburg 1974, hier S. 227–245).

116 ADSM III A 04113-018.

117 Ebd.

sich darum den von langer Feindfahrt zurückkommenden Offizieren während der Werftliegezeiten, soweit unter den augenblicklichen Verhältnissen möglich, einen angenehmen, behaglichen Speise- und Aufenthaltsraum zu schaffen. Die Verwaltung bittet um Nachricht, unter welchen Bedingungen die o.a. Möbelstücke aus Beständen des Dampfers EUROPA abgegeben werden könnten. Die Sessel des Speisesaales oder Rauchzimmers der Touristenklasse wären für den gedachten Zweck sehr geeignet.«¹¹⁸ Fünf Tage später antwortete die DAL: »Wie Ihnen bekannt ist, sind wesentliche Teile der Einrichtung dieses Schiffes ausgelagert und zurzeit nicht für uns verfügbar. Bei den gegenwärtig noch an Bord befindlichen Möbeln handelt es sich nur noch um für das grosse Schiff verhältnismässig sehr geringe Bestände, die wir an sich für das Schiff zur Verfügung halten müssen. Trotzdem sind wir bereit, Ihnen bei der besonderen Sachlage zu helfen und Ihnen Möbel der erbetteten Art zu leihen unter der Voraussetzung, daß Sie für ihre gute Erhaltung sorgen.«¹¹⁹ Schließlich entschied man sich dafür, der Marine 20 Sessel und vier kleinere Tische mietfrei gegen Quittung auszuleihen. Auch andernorts wurde nachgefragt: Ende März 1945 installierte der TB zwei Lichtaggregate, die vom Liner stammten, auf dem Saugbagger WREMEN. Im gleichen Monat fand Inventar (Teppiche, Segel, Bootsbezüge, Schwimmwesten und Tauwerk) vom inzwischen gesunkenen Lloydampfer BERLIN in Luke I Platz.¹²⁰

Denn die EUROPA war inzwischen auch als Unterbringungsmöglichkeit interessant geworden. Die Bordkinoanlage des aufgelegten Liners hatte man am Anfang des Krieges ausgebaut und zur Einlagerung nach Bremen gebracht. Dies erschien wohl zu unsicher, vermutlich wegen des zunehmenden Bombenkrieges, weswegen die Anlage in acht Kisten am 25. März 1944 an Bord zurückgebracht wurde, doch im Dezember desselben Jahres war eine Auslagerung nach Cuxhaven vorgesehen. Weitere Begehrlichkeiten häuften sich vor allem nach jenem fatalen 18. September 1944. Am 27. September trafen sich Kulenkampff, Voss, die Kapitäne Scharf und Witt mit zwei anderen Mitarbeitern an Bord der EUROPA. Dabei ging es um eine vorläufige Unterbringung von 100 ausgebombten Betriebsingenieuren, Meistern und Mitarbeitern des TB in Kabinen der III. Klasse auf dem D-Deck mittschiffs und achtern. In einer Zweibettkabine waren je eine, in einer Vierbettkabine je zwei Personen (mit Ausnahmen) unterzubringen. Der NDL übernahm die Versorgung mit Bettzeug, Geschirr, Besteck und offenbar auch Verpflegung, denn bordseitig sollte nur Morgenkaffee ausgeschenkt werden. Für die Kabinenreinigung war die DAL, für die Aufsicht ein älterer Lloydsteward zuständig. Als Aufenthaltsraum wurde der Speisesaal der III. Klasse zugewiesen. Ein seefahrtübliches Bordreglement galt auch für diese Gäste: Besuch durfte nicht empfangen werden, die disziplinäre Aufsicht oblag der Schiffsführung. Für die folgende Woche war die Ankunft des Kontingents angekündigt, was wohl dann geschah. Am 17. Oktober übernachteten drei Mitarbeiter, offenbar der Verwaltung des NDL oder vielleicht auch der DAL,

118 Ebd.

119 Ebd.

120 Ebd.

an Bord. Im Dezember 1944 waren auf dem Schiff 42 Lloydbedienstete und sechs Angehörige des TB untergekommen.¹²¹

Einige Wochen vorher war die Kriegsmarine in Wesermünde auf die EUROPA zugegangen, wenn es auch um eher Zeremonielles im Sinne der allmächtigen NS-Ideologie ging. 1944 war die 8. Sperrbrecherflottille vom niederländischen Vlaardingen bei Rotterdam nach Wesermünde verlegt worden.¹²² Scharf schrieb am 6. November 1944 an die DAL: »Das Kommando der 8. Sperrbrecher-Flottille, Kapt. Zur See Michartsch¹²³, hat mich gebeten ihm zur Gedenkfeier der Gefallenen der Bewegung¹²⁴ am Sonntag, den 12. Nov. 44 einen Raum an Bord der EUROPA zur Verfügung zu stellen. Ich beabsichtige den Speisesaal der Touristenklasse hierfür zur Verfügung zu stellen und bitte um Ihre Zustimmung. Heil Hitler!«¹²⁵ Die Zustimmung aus Bremen wurde prompt am nächsten Tag erteilt. Dieser Vorgang wiederholte sich noch zweimal, zum einen aus Anlass eines weiteren Termins am Silvestermorgen und noch einmal Ende Januar, als es um die »Abhaltung einer militärischen Feierstunde am Dienstag, den 30. Januar 1945«¹²⁶ ging. Gleichzeitig hatte ein Marinestabsarzt um eine Räumlichkeit zu Unterrichtszwecken gebeten. Die DAL stimmte beidem zu.¹²⁷ Am 30. Januar 1945 jährte sich bekanntlich die Machtergreifung der NSDAP zum zwölften Mal, und bei diesen Veranstaltungen haben wir es mit einer typischen Anpassung der Kriegsmarine an die NS-Machthaber in der Spätphase des Krieges zu tun, zumal ihr Oberbefehlshaber, Großadmiral Karl Dönitz, an seiner »Führertreue« keinen Zweifel ließ.¹²⁸

121 Ebd. Im Stadtarchiv Bremerhaven befindet sich eine Einwohnermeldekartei über das Hafengebiet, das auch die dort aufgelegten Schiffe umfasst (E-Mail Uwe Jürgensen, Stadtarchiv Bremerhaven, 23. 6. 2020).

122 Helmut Krummel, Reichsmarine und Kriegsmarine, in: Jörg Owen, Karlheinz M. Reichert (Hrsg.), *Marine an der Unterweser*, Bremerhaven 2004², S. 95.

123 In der Akte tauchen zwei Schreibweisen in Schriftstücken der DAL auf: Michartsch und Michatsch.

124 Dies hatte mit dem am 9. November 1923 gescheiterten Hitlerputsch vor der Münchener Feldherrnhalle zu tun, der ab 1933 propagandistisch ausgeschlachtet wurde.

125 ADSM III A 04113-018.

126 Ebd.

127 Ebd.

128 Michael Salewski, *Die deutsche Seekriegsleitung 1935–1945*. Bd. II: 1942–1945, München 1975, S. 432–448 (Der 20. Juli 1944: Marine und Nationalsozialismus). Die Haltung von Dönitz zum NS-Regime in der Spätphase des Krieges ist nicht nur von der Geschichtswissenschaft wiederholt und hinlänglich herausgearbeitet worden, sondern war schon damals wegen (halb-) öffentlicher Ansprachen des Großadmirals zumindest wehrmachtsbekannt, wie der Wehrmachtsmajor sowie spätere Bundeswehr- und NATO-General Gerd Schmückle (1917–2013) einmal festgestellt hat: »Er besaß die richtige Vorstellung deutscher seestrategischer Möglichkeiten: die U-Boot-Waffe. Doch galt er im Heer als Nazi-Admiral und als ein Offizier, der gegen den militärischen Grundsatz verstieß, seine Aufgabe mit möglichst wenig Menschenverlusten zu erfüllen« (Gerd Schmückle, *Ohne Pauken und Trompeten. Erinnerungen an Krieg und Frieden*, München 1982, S. 240).

Eine andere Frage nach einer Nutzung der Raumkapazität der EUROPA wurde möglicherweise damals bei den Verantwortlichen in Bremen und Wesermünde aufgeworfen. In den vorliegenden Quellen findet sich zwar kein Hinweis darauf, aber sie stellt sich umso mehr aus der Rückschau: Als Anfang 1945 die große Fluchtbewegung vor der anstürmenden Roten Armee aus den deutschen Ostgebieten einsetzte, ging diese auch über die Ostsee und führte zu einer riesigen Seetransportaktion mit tragischen Schiffsverlusten wie dem der WILHELM GUSTLOFF am 30. Januar 1945 mit rund 9 000 Toten. Ungeachtet dieser schrecklichen Ereignisse kann diese Aktion, die über zwei Millionen Flüchtlinge in Sicherheit nach Westen brachte, wohl insgesamt als Erfolg gewertet werden.¹²⁹ Hier war jeglicher Schiffsraum gefragt, und die EUROPA wäre an sich dafür prädestiniert gewesen. Doch aus verschiedenen Gründen kam das Schiff nicht zum Einsatz.

Konteradmiral Conrad Engelhardt (1898–1973) war als Chef der Schiffsabteilung im Oberkommando der Kriegsmarine (OKM) gleichzeitig »Seetransportchef der Wehrmacht« und residierte Anfang 1945 in einer ehemaligen Panzerkaserne in Eberswalde bei Berlin. Ab dem 15. Januar stellte sein Stab eine Transportflotte für die Flüchtlingstransporte zusammen. Das Augenmerk richtete sich aber von vornherein auf Schiffe, die bereits in den Ostseehäfen lagen, darunter auch solche, die stationär als Wohnschiffe verwendet wurden.¹³⁰

Doch gab es auch noch andere Gründe. Selbstverständlich wäre damals wegen der alliierten Luftherrschaft der Weg um das Kap Skagen für die EUROPA viel zu riskant gewesen, so stellt sich die Frage nach dem damaligen Kaiser-Wilhelm-Kanal als Alternative. Zwar hätten dessen Schleusen in Brunsbüttel und Holtenau, die nach der großen Kanalerweiterung 1907–1914 Abmessungen von 330 x 45 m und eine an der Schwelle des oberen Schleusentores gemessene Drempeltiefe von 14 m unter NN aufwiesen¹³¹, die EUROPA theoretisch aufnehmen können, doch für das allgemeine Profil der Kanalstrecke war der Schnelldampfer zu groß. Die heutige Maximalgröße für Schiffe, die den Kanal noch passieren können, liegt bei einer Länge von 235 m, einer Breite von 32,5 m sowie einem Tiefgang von 9,5 m für kleinere und 7 m für größere Einheiten. Die maximale Masthöhe zum Unterqueren der Kanalbrücken beträgt 40 m.¹³² Ohne den damaligen Zustand der

129 Anstelle einer ausführlicheren Bibliographie zwei gängige Titel: Fritz Brustat-Naval, *Unternehmen Rettung. Letztes Schiff nach Westen*, Herford 1970; Heinz Schön, *Ostsee 45. Menschen, Schiffe, Schicksale*, Stuttgart 1996 (6. Auflage) sowie die Übersicht bei Potter, Nimitz, Rohwer (wie Anm. 34), S. 618–622.

130 Schön (wie Anm. 129), S. 73–76. Vgl. Douglas C. Peifer, *Drei Deutsche Marinen. Auflösung, Übergänge und Neuanfänge* (Kleine Schriftenreihe zur Militär- und Marinegeschichte Bd. 14), Bochum 2007, S. 46–48.

131 Ulrich Troitzsch, *Die Baugeschichte des Kaiser-Wilhelm-Kanals 1887–1945*, in: Rainer Lagoni, Hellmuth St. Seidenfus, Hans-Jürgen Teuteberg (Hrsg.), *Nord-Ostsee-Kanal 1895–1945*, Neumünster 1995, S. 145.

132 Frank Behling, Burkhard Hackländer, Thomas Lange, *Kiel-Canal. 100 Jahre Nord-Ostsee-Kanal*, Kiel 1995, S. 17. Diese Zahlen sind auch im Internet zu finden.

Maschinenanlage beurteilen zu können, darf die kurzfristige Fahrbereitschaft des Liners noch aus anderen Gründen angezweifelt werden. Nachdem die EUROPA am 1. September 1931 zum ersten Mal in das nunmehr erweiterte Kaiserdock II eingedockt worden war, hatte es das Schiff 1932 bis 1938 zwei- bis dreimal im Jahr aufgesucht. Noch im Frieden erfolgte von Januar bis März 1939 eine weitere Dockung, dann der bereits erwähnte Aufenthalt erst wieder 1940/41. Da weitere Dockaufenthalte, wie erwähnt, unterblieben¹³³, dürfte das Schiff einen Bewuchs am Unterwasserschiff gehabt haben, der sich zumindest hemmend auf die Fahrteigenschaften ausgewirkt hätte, auch wenn Scharf nach Kriegsende feststellte, dass sich dieser in Grenzen gehalten hatte.¹³⁴

Doch mit der Flüchtlingstragik geriet die EUROPA auf andere Weise in Berührung, als im Februar 107 deutsche Zivilflüchtlinge, überwiegend Mitarbeiter der beiden Werftbetriebe von Schichau in Danzig und Elbing, relativ komfortabel in den Kabinen des Schnelldampfers untergebracht wurden.¹³⁵ Ende März waren es 120 Schichau-Leute, die für den TB dienstverpflichtet waren. Sie verpflegten sich morgens und abends selbst, mittags stand eine Kantine des TB zur Verfügung. Ab dem 1. März kamen 132 Arbeiter und Angestellte der DESCHIMAG an Bord, weitere 200 sollten Ende des Monats folgen. Dieses Kontingent wurde im Gegensatz zu den geflüchteten Schichau-Kollegen vom Schiff beköstigt. Um den 20. April herum betrug die Anzahl der DESCHIMAG-Angehörigen rund 240 Personen, hinzu stammten 186 Mann von Schichau in Danzig und 115 Mitarbeiter vom Zweigbetrieb in Elbing.¹³⁶ Interessant erscheint die Tatsache, dass immer noch nach den inzwischen unerreichbar verlorengegangenen Betriebsteilen dieser einst bedeutenden Werft im deutschen Osten unterschieden wurde.

Seit dem 7. Februar 1945 war die EUROPA offiziell Kasernenschiff der Standortverwaltung in Wesermünde. Während die Zivilisten mittelschiffs untergebracht waren, waren Vor- und Achterschiff für die militärische Belegung vorgesehen. In zwei Küchen erfolgte die Zubereitung der Wehrmachtsverpflegung für die Soldaten. Ein Kapitänleutnant wurde als Wohnschiffs-offizier von der Standortverwaltung bestimmt, der die Schiffsleitung bei Ordnungs- und Sicherheitsaufgaben unterstützte und mit dieser eine Wohnschiffsordnung festlegte. Für die Reinhaltung der Quartiere der Offiziere und Portepeeunteroffiziere mussten Stewards des NDL erhalten, die aber seitens der Kriegsmarine von drei Stewards und drei Frauen verstärkt wurden. Unter der militärischen Belegung herrschte ein Kommen und Gehen. Ein Marinekontingent vom als Verwundetentransporter eingesetzten Hamburger Afrikadampfer UBENA (9 532 BRT, 1928 Blohm & Voss) ging am 14. April wieder von Bord, dafür rückten rund 300 Mann anderer militärischer

133 ADSM III A 3453.

134 Bericht Scharf an DAL Bremen, 28.6.1945 in: ADSM III A 04113-018.

135 Uwe Weiher, Die Eingliederung der Flüchtlinge und Vertriebenen in Bremerhaven 1945–1960 (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven, Bd. 8). Bremerhaven 1992, S. 21; Kludas, BREMEN und EUROPA (wie Anm. 5), S. 185.

136 ADSM III A 04113-018.

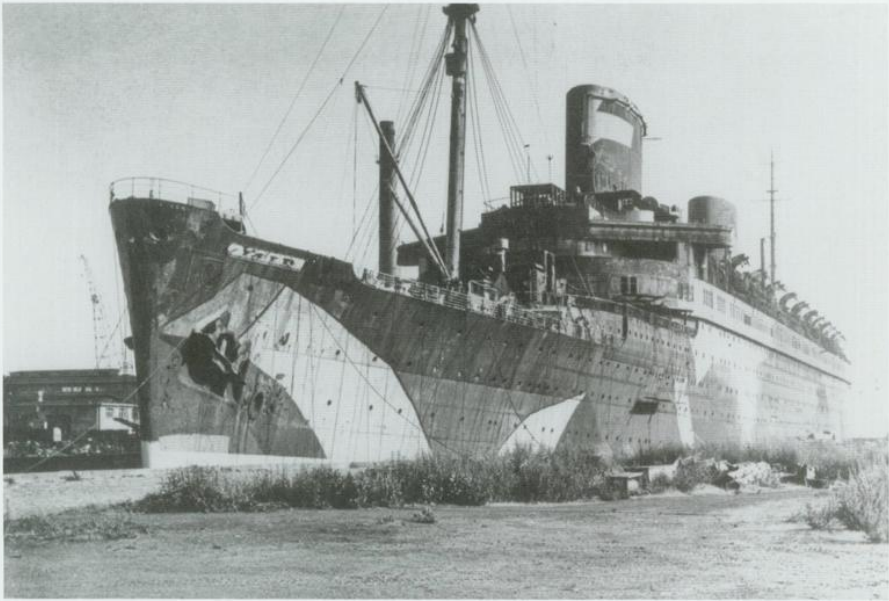


Abb. 3: Die EUROPA vermutlich im Frühjahr 1945 (Archiv Deutsches Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven)

Einheiten ein. Insgesamt betrug die Belegung der EUROPA am 20. April etwa 1030 Personen.¹³⁷ Bis Kriegsende dauerte die Fluktuation an: »Vom 20. April 45 bis zum 7. Mai 45 war D. EUROPA mit etwa 1030–1300, einschliesslich etwa 140 Mann Besatzung belegt. Die Anzahl der Belegschaft wechselte täglich.«¹³⁸

Die letzten Kriegsmonate standen im Zeichen immer knapperer Ressourcen. Ende November 1944 stand eine Änderung in der Verpflegung an, doch nach Rücksprache mit dem örtlichen Wirtschaftsamt konnte Scharf die Beibehaltung der bisherigen Regelung erreichen. Im Dezember wurde es mit der Kohlenversorgung zu Heizzwecken offenbar problematisch, doch konnte sie zumindest minimal sichergestellt werden. Die Dampfheizung lief nur noch von 17–21 Uhr, doch hoffte man, Kohleöfen zu beschaffen. Ende März 1945 betrug der Kohlenvorrat zu Heizzwecken noch 40 Tonnen, reichte aber nur noch bei sparsamsten Verbrauch bis zum 9. April, weiterer Nachschub war zu diesem Zeitpunkt fraglich geworden. Einige Wochen später drehte es sich um die eigentliche Banalität einer Verpackung von Geschirr und Glas der BREMEN und EUROPA, doch berichtete Scharf am 20. April an die DAL: »Um das vorhandene Geschirr u. Glas sachgemäss einpacken zu können,

137 Gröner (wie Anm. 30), S. 73; ADSM III A 04113-018. Zur UBENA Schmidt, Kludas (wie Anm. 73), S. 11, 95, 103, 105, 139–140.

138 Bericht Scharf an DAL Bremen, 28.6.1945 in: ADSM III A 04113-018.

wären 150–200 starke Kisten erforderlich, zu deren Herstellung uns das nötige Holz und die nötigen Nägel völlig fehlen. Versuche, das Material zu bekommen, waren erfolglos.«¹³⁹

Die lange Liegezeit dürfte sich auch noch anderweitig bemerkbar gemacht haben, wie Scharf am 11. Dezember 1944 an die DAL schrieb: »Da in der letzten Zeit die Rattenplage auf D. EUROPA immer mehr überhand nimmt und die 3 vorhandenen Rattenfallen somit nicht mehr genügen, bitte ich Sie mir die 20 Rattenfallen u. 5 Pakete Rattengift (siehe beiliegenden Bedarf-Schein) zu bewilligen. – Die an Bord befindlichen 5 Pakete Rattengift ›Ratotox‹, sind wirkungslos und werden die ausgelegten Rattengift-Brocken von den Ratten unberührt gelassen. Es wurden in den letzten Wochen 8 Ratten gefangen.«¹⁴⁰

Das »Auskämmen« aller möglichen Personalreserven für den »Endkampf« des in seinen letzten Zuckungen liegenden Dritten Reichs betraf auch die EUROPA, zumal viele Angehörige der Kriegsmarine nicht mehr an Bord eingesetzt wurden, sondern infanteristisch in Bodenkämpfen an Land.¹⁴¹ Ab Oktober 1944 wurden auch in Wesermünde die nicht zum Kriegsdienst verwendeten 16- bis 60-jährigen zum Volkssturm eingezogen.¹⁴²

Am 9. März 1945 führte Scharf ein Telefonat mit der KMD Bremen »betreffs Austausch jüngerer Besatzungsmitglieder gegen ältere«¹⁴³. Ein nachfolgendes, noch am gleichen Tag aufgesetztes Schreiben Scharfs an diese Dienststelle ist von dem Bemühen geprägt, die bisherige Besatzung zusammenzuhalten und nicht mehr einem sinnlosen Zweck zu opfern, wobei er wohl jedes denkbare Argument und alle möglichen Referenzen heranzog. Der Kapitän der EUROPA beschrieb die Wachpläne (48 Stunden Dienst, 24 Stunden wachfrei) und betonte die Notwendigkeit eines Minimums an Überwachung zur notwendigen Sicherheit: »Der jetzige Besatzungsetat und der auf D. EUROPA gehandhabte Dienstplan sind seiner Zeit nach dem Brande des D. BREMEN unter Berücksichtigung der dort gemachten Erfahrungen durch die Reederei, die Deutsche Amerika-Linie, im Benehmen mit den zuständigen Reichsbehörden (Geheime Staatspolizei Wesermünde u. Sondertreuhänder für die Seeschifffahrt) festgelegt worden. D. EUROPA wurde am 3. Januar 1944 von den zuständigen Behörden als besonderes Schutzobjekt erklärt und steht in der Bewachungsliste I.«¹⁴⁴ Das vorsichtige Vorgehen Scharfs in dieser

139 AD SM III A 04113-018.

140 Ebd.

141 Nur als ein Beispiel unter vielen hierfür soll der Zeitzeugenbericht eines Marineoffiziers zitiert werden, der an der Marineschule Mürwik bei Flensburg im März 1945 seinen Fähnrichsjahrgang verabschiedete: »Einige Tage später zogen sie von dannen, zu den Schiffen, zu den im Kampf stehenden Matrosendivisionen, zur Heeresgruppe Schörner im Süden« (Karl Peter, Fähnrichsausbildung während des Zweiten Weltkrieges, in: Deutsches Marine-Institut [Hrsg.], Marineschule Mürwik, Herford 1985, S. 153). In den Endkämpfen 1945 stellte die Kriegsmarine schließlich zwei Matrosendivisionen, s. Salewski (wie Anm. 128), S. 531. Vgl. Peifer (wie Anm. 130), S. 48.

142 Scheper (wie Anm. 17), S. 335–336; Bickelmann (wie Anm. 100), S. 81.

143 AD SM III A 04113-018.

144 Ebd.

delikaten Angelegenheit kommt in den Schlusspassagen des Schreibens zum Ausdruck: »Für die Sicherheit des Schiffes ist es erfahrungsgemäß aber erforderlich, daß eine einsatzfähige und geschulte Mannschaft zur Verfügung steht, die mit dem Schiff und seinen Einrichtungen gut vertraut ist.

Weiter bitte ich zu beachten, daß bei den großen Abmessungen des Schiffes im Katastrophenfall die Durchführung der zu treffenden Maßnahmen von der Schnelligkeit und Gewandtheit der Mannschaft abhängt. Mit nur alten und gebrechlichen Leuten, welche außerdem schiffsunkundig sind, ist die Sicherheit des Schiffes nicht genügend gewährleistet. Zu dem bisherigen Sicherheitsdienst kommt nach Erfassung des Schiffes durch die Kriegsmarine die zusätzliche Belastung besonders des Bedienungspersonals durch Belegung des Schiffes mit Marine und Werftarbeitern. Die Gefahrenmomente, wie z. B. Ausbruch eines Feuers, sind dadurch zur Zeit an Bord größer als bisher. Ich bitte, meine Darlegungen bei weiterem Austausch des Personals berücksichtigen zu wollen.«¹⁴⁵ In einem Schreiben an die Inspektion der DAL in Hamburg sprach Scharf am 27. März die Thematik vorsichtig an: »Nach der Erfassung des Schiffes wurde durch die Kriegs-Marine Dienststelle Bremen eine Anzahl von Mannschaften ausgetauscht mit der Absicht, jüngere Leute durch ältere zu ersetzen. Die Kriegs-Marinedienststelle Bremen hat mich aufgefordert, die Besatzungsverhältnisse auf D. EUROPA klarzulegen. Diesem Ersuchen bin ich nachgekommen.«¹⁴⁶ Scharf bewegte sich auf einem nicht gerade ungefährlichen Terrain, denn zu dieser Zeit konnte man schnell vor ein Erschießungskommando der SS geraten, wenn man sich einer Einberufung zu entziehen versuchte: »Mit solchen Gestellungsbefehlen war Anfang 1945 nicht zu spaßen.«¹⁴⁷

Mitte März 1945 waren die Verkehrsverbindungen durch den Bombenkrieg bereits so gestört, dass ein Offiziersanwärter des Segelschulschiffes KOMMODORE JOHNSEN nicht mehr mit der Bahn nach Flensburg geschickt werden konnte, sondern auf der EUROPA vorübergehend Quartier nehmen und in Bremerhaven Bekleidung empfangen musste, was aber auf Schwierigkeiten stieß. Inspektor Witt in Hamburg ging in einem Brief an Scharf vom 3. April 1945 auch auf die Verkehrsunterbrechungen ein: »Gern hätte ich selber Sie einmal wieder besucht, aber entweder kam etwas dringliches dazwischen, oder die Verkehrsverhältnisse liessen es nicht zu. Hoffentlich ist bald alles normal, dann werde ich sofort die Reise nach Wesermünde unternehmen.

Auf baldiges Wiedersehen ...«¹⁴⁸

Kurz vor Kriegsende, am 20. April 1945, wurde es noch einmal gefährlich für die EUROPA. Um 3.40 Uhr fing außenbords eine Öllache an zu brennen.

145 Ebd.

146 Ebd.

147 So der Völkerrechtler und spätere Bonner Spitzendiplomat Wilhelm G. Grewe (1911–2000), der sich im März 1945 einer Einberufung entzog und das Kriegsende in der Illegalität in Thüringen und Schwaben abwartete (Wilhelm G. Grewe, Rückblenden 1976–1951, Frankfurt/Main, Berlin, Wien 1979, S. 181, 311).

148 ADMS III A 04113-018.

Ein Feuerwehrmann bemerkte auf seiner Ronde den Brand und löste durch seine Meldung an die Brücke umgehend Feueralarm aus. Die Brandbekämpfung wurde von verschiedenen Punkten aus mit sieben Rohren aufgenommen. Um 4 Uhr war das Feuer zwar gelöscht, aber bis 4.30 Uhr wurde die Bordwand vorsorglich gekühlt. Um 6 Uhr war die Gefahr vorbei. Das Öl stammte vermutlich von in der Nähe liegenden U-Booten, möglicherweise hatte Funkenflug von einem Schornsteinrohr eines Hilfskochkessels auf der EUROPA das Feuer ausgelöst. Die Brandschäden hielten sich in Grenzen: Ein angekohltes Rettungsboot an Steuerbord, die zerstörte Telefonleitung zum Land hin und ein paar Brandstellen an der Außenbordfarbe. Es gab noch unter Beteiligung der Gestapo eine behördliche Untersuchung, bei der auch auf Sabotage geprüft wurde, doch kam dabei nichts mehr heraus.¹⁴⁹

Ausblick: Unter »Stars and Stripes« und der Trikolore

Noch am 7. April 1945 war Wesermünde mit anderen Marinehäfen zur Festung erklärt worden. Im Gegensatz zum NS-Kreisleiter Harry Greuel, der mit Durchhalteparolen um sich warf, trieben der örtliche Kommandant, Kapitän zur See Werner Peters, und Oberbürgermeister Dr. Walter Delius die Sache nicht auf die Spitze, sondern zeigten Bereitschaft, die Waffen strecken zu lassen. Die Teilkapitulation der deutschen Truppen in Norddeutschland gegenüber Feldmarschall Montgomery bei Lüneburg am 4. Mai sorgte für endgültige Gewissheit und Erleichterung. Einen Tag später trat dieser regionale Waffenstillstand in Kraft.¹⁵⁰

Das Dritte Reich endete in Wesermünde am 7. Mai durch das Einrücken britischer Truppen. Sie wurden bereits am 20. Mai von der US Army als Besatzungsmacht abgelöst.¹⁵¹ Zu diesem rückschauend zu Recht oder zu Unrecht als »Stunde Null« bezeichneten epochalen Einschnitt noch einmal Hartmut Bickelmann: »Das Ende des Krieges bedeutete für die Menschen zunächst einmal eine große Erleichterung. Weder Luftangriffe, noch politische Verfolgung waren zu befürchten, und man konnte, sofern Angehörige nicht gefallen waren, wieder auf ein geregeltes Familienleben hoffen. Allerdings herrschte Ungewissheit über das Kommende, insbesondere bei denen, die in der NS-Zeit politisch verantwortlich gewesen waren. Als Befreiung werden den 8. Mai 1945 nur diejenigen empfunden haben, die, wie zahlreiche Sozialdemokraten, selbst zu den Verfolgten des Regimes zählten. Eine

149 Ebd.

150 Herbert Schwarzwälder, Bremen und Nordwestdeutschland am Kriegsende 1945 (Bd. 3). Vom Kampf um Bremen bis zur Kapitulation (Bremer Veröffentlichungen zur Zeitgeschichte Heft 7), Bremen 1974, S. 119–126; Scheper (wie Anm. 17), S. 338–341; Bickelmann (wie Anm. 100), S. 82.

151 Scheper (wie Anm. 17), S. 341–345; Lothar Wolf, Das Kriegsende und die Nachkriegszeit, in: Owen, Reichert (wie Anm. 122), S. 113–142; Rüdiger Ritter, Vorort von New York? Die Amerikaner in Bremerhaven. Ergebnisse einer Studie am Museum der 50er Jahre in Bremerhaven, Bremerhaven 2010, S. 51–55; Bickelmann (wie Anm. 100), S. 82.

wirkliche Befreiung aber war es für die Tausenden in der Stadt lebenden Zwangsarbeiter.«¹⁵²

Auf der EUROPA kam am 7. Mai um 16.30 Uhr ein britisches Kommando mit einer Stärke von zwei Offizieren und 20 Mann an Bord, verließ aber das Schiff bereits eine Stunde später. Dafür rückten noch am gleichen Tag sowie in der folgenden Nacht darauf rund 2000 deutsche Soldaten aller Waffengattungen ein, die bis dahin in der Marineschule in Geestemünde einquartiert gewesen waren und nun auf der EUROPA auch noch verpflegt wurden.¹⁵³ Sie sollten allerdings nicht lange an Bord bleiben.

In Wesermünde war, wie innerlich, vor allem durch die schweren Angriffe vom 18. September 1944 der Fischereihafen im Ortsteil Geestemünde erheblich zerstört worden. In den Überseehäfen waren trotz vieler vernichteter Gebäude die eigentlichen Hafenanlagen so intakt geblieben, dass sie schnell wieder in Betrieb genommen werden konnten. Diese hatten die Westalliierten bewusst ausgespart, denn am 12. September 1944 waren von den USA, Großbritannien und der UdSSR im Londoner Protokoll die künftigen Besatzungszonen festgelegt, auf der nachfolgenden Konferenz von Quebec am 15./16. September den USA Bremen und Bremerhaven als Nachschubhäfen und Enklaven innerhalb der britischen Besatzungszone zugestanden worden. Am 6. Juni 1945 lief der amerikanische Frachter (Standardtyp C2-S-AJ1) BLACK WARRIOR als erstes Handelsschiff die Columbuskaje an. Unverzüglich stationierten die USA auch Einheiten der US Navy in Bremerhaven. In den kommenden Jahren wurde die Unterweserstadt ein von amerikanischen Truppentransportern ständig angelaufener »Port of Disembarkation« für die US-Truppen in Süddeutschland und bis zum Staatsvertrag 1955 ebenso für Österreich. Bei NATO-Übungen wird Bremerhaven heute noch benutzt.¹⁵⁴

Auch nach dem Einzug der US-Truppen trug die EUROPA zunächst noch ihren Tarnanstrich der Kriegsmarine.¹⁵⁵ Am 9. Mai um 12 Uhr mittags befahlen die Amerikaner, das Schiff bis auf die Zivilbesatzung zu räumen, am

152 Ebd. Vgl. das Resümee bei Scheper (wie Anm. 17), S. 342.

153 Bericht Scharf an DAL Bremen, 28.6.1945 in: ADSM III A 04113-018. Zur EUROPA ab 1945 s. Arnold Kludas, Neustart als LIBERTÉ. Das Nachkriegsschicksal des NDL-Schnelldampfers EUROPA, in: Oceanum 05 (2020), S. 250–261.

154 Andreas Röpcke, Entstehung, Status und Verwaltung der amerikanischen Enklave Bremen, in: Brem. Jb. 66, 1988, S. 423–452; Karl Marten Barfuß, Der Wiederaufbau der bremischen Häfen nach dem Zweiten Weltkrieg aus technischer, hafenwirtschaftlicher und hafenpolitischer Sicht, in: Brem. Jb. 69, 1990, S. 203–272. Vgl. Fritz Peters (wie Anm. 106), S. 16; Scheper (wie Anm. 17), S. 345–378; Harry Gabcke, Renate Gabcke, Herbert Körtge, Manfred Ernst, Heinrich Schulte am Hülse, Willy Wolff, Bremerhaven in zwei Jahrhunderten, 1919–1947. Bremerhaven 1991, S. 129–151, dies.: Bremerhaven in zwei Jahrhunderten, 1948–1991. Bremerhaven 1992, S. 12–13; Ritter (wie Anm. 151), S. 59–68, 71–75; Wolf (wie Anm. 151); Bickelmann (wie Anm. 100), S. 80.

155 Zwei Bildbelege bei Williams (wie Anm. 46), Frontispiz, S. 135; Kludas, BREMEN und EUROPA (wie Anm. 5), S. 186–187. Weitere Bildbelege im Internet: www.navsource.org/archives/09/22/22177.htm.

gleichen Tag kam ein Kommando der US Navy aus zwei Offizieren und 20 Mann an Bord, die US-Flagge wurde gesetzt. Tags darauf reduzierte man die deutsche Besatzung von 149 auf 110 Mann. Da aber die Amerikaner eine Instandsetzung des Schiffes beabsichtigten, wurde die EUROPA-Crew unter Vermittlung des Heuerbüros des NDL bis zum 28. Juni auf 185 Mann wieder aufgestockt. Zu dieser Zeit befand sich ein US Navy-Kommando aus drei Offizieren und 100 Mann an Bord, die von deutscher Seite bekocht und bedient wurden. Am 29. Mai hatte der TB mit den Instandsetzungsarbeiten begonnen,¹⁵⁶ die sich in verschiedenen Etappen bis Anfang September hinzogen. Bereits nach ihrem ersten Kontakt mit der EUROPA hatten die Amerikaner wichtige Dokumente an sich genommen: »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 Prisenoffizier 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.«¹⁵⁷

Kurz nach der Kapitulation war der amerikanische Schwimmbagger WILLIAM L. MARSHALL des in den USA für Wasserbauaufgaben mancherorts zuständigen Army Corps of Engineers eingetroffen, baggerte die Hafenbecken aus und befreite gleichzeitig die EUROPA aus ihrer schlammigen Umklammerung.¹⁵⁸

Bis zum 6. Juni wurden alle noch an Bord befindlichen Boote zur Reparatur abgegeben. Im Auftrag des TB führten die örtliche Unterweserwerft und die Rickmers Werft diese Arbeiten durch.¹⁵⁹ Vom 16. Mai, nach anderen, vermutlich

156 Bericht Scharf an DAL Bremen, 28. 6. 1945 in: ADSM III A 04113-018. Vgl. einen späteren Bericht Scharfs vom 11. 1. 1946 bei Peters (wie Anm. 14), S. 32.

157 Bericht Scharf, 11. 1. 1946, bei Peters (wie Anm. 14), S. 32.

158 Ritter (wie Anm. 151), S. 65. Wolfgang Ehrecke, Bagger WILLIAM L. MARSHALL im Kampf gegen den Schlick, in: 8. Mai 1945 – 60 Jahre später, Bremerhaven 2005 (Nordsee-Zeitung Spezial Nr. 1), S. 22–23. Dieser Einsatz eines US-amerikanischen Dienstfahrzeugs in einem besetzten Gebiet ist insofern bemerkenswert, weil sonst die amerikanischen wie britischen Besatzungsbehörden vorzugsweise die Ämter der einstigen Reichswasserstraßenverwaltung sowie anderer deutscher Behörden und Institutionen auf pragmatischer Grundlage weiterarbeiten ließen. So unterstützte die US Navy noch 1945 die Zuweisung des Tonnenlegers LANGEORG aus einem Kriegsmarine-Bestand an die Weser. Vgl. hierzu Christian Ostersehlte: Die bremischen Seezeichendampfer, in: Brem. Jb. 76, 1997, S. 187, 190. Die britische Besatzungsmacht ließ in ihrer Zone die DGzRS weiterarbeiten (Ostersehlte, wie Anm. 69, S. 46).

159 Bericht Scharf an DAL Bremen, 28. 6. 1945 in: ADSM III A 04113-018. Zum Neubeginn bei Rickmers Jörn Lindner, Schifffahrt und Schiffbau in einer Hand. Die Firmen der Familie Rickmers 1918–2000 (Deutsche Maritime Studien Bd. 9), Bremen 2009, S. 162–165; ders., Technische Innovation als Schutz vor wirtschaftlichem Niedergang? Die Entwicklung der Rickmers Werft von 1945 bis zum Ende der 1960er Jahre, in: Zeitschrift für Unternehmensgeschichte 2/2020, S. 200–203.

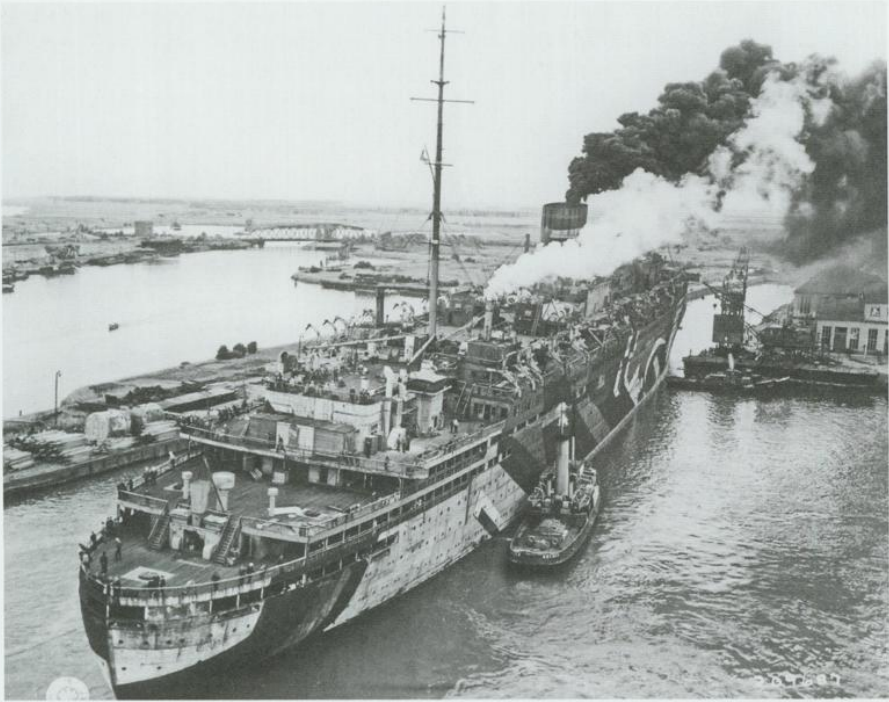


Abb. 4: Die EUROPA beim Eindocken am 16. Juni 1945 (Foto: US Signal Corps/ Historisches Museum Bremerhaven)

stichhaltigeren Angaben, vom 16. Juni¹⁶⁰ bis zum 17. Juli 1945 lag die EUROPA zum ersten Mal seit 1941, aber auch zum letzten Mal überhaupt im Kaiserdock II des TB.¹⁶¹ Das Eindocken erfolgte mit Schlepperhilfe und dauerte rund drei Stunden.¹⁶² Die amerikanischen Absichten wurden von Scharf mit Stand vom 28. Juni 1945 wie folgt beschrieben: »Das Schiff wird einer gründlichen Reparatur und Instandsetzung unterzogen, soweit Material und Arbeitskräfte zur Verfügung sind. D. EUROPA soll als Truppentransporter

160 Scharf nennt den 16. Mai, die andere Quelle (ADSM III A 03453, freilich ein Transkript), den 16. Juni. Ein amerikanischer Bildbeleg (www.navsource.org/archives/09/22/22177.htm), ein Foto des US Army Signal Corps (# SC-208780), zeigt das Schiff nach wie vor im Kaiserhafen mit dem Tarnanstrich der Kriegsmarine, datiert auf den 11. 6. 1945.

161 ADSM III A 03453 (Dockung Nr. II 0665). Scharf nennt als Datum des Ausdockens den 18. Juli (Bericht Scharf, 11.1.1946, bei Peters (wie Anm. 14), S. 32).

162 »Um 8 Uhr 43 verliess das Schiff seinen bisherigen Liegeplatz und war um 11 Uhr 48 im Trockendock fest. Es herrschte West Wind, Stärke 4–6, böiges Wetter. Um 18 Uhr 50 lag das Schiff trocken« (Bericht Scharf an DAL Bremen, 28. 6. 1945 in: ADSM III A 04113-018).

für etwa 10 000 Mann¹⁶³ hergerichtet werden.«¹⁶⁴ Dazu gehörte die Beseitigung von Flakständen und Umbauten, die noch aus der »Seelöwe«-Planung herrührten.¹⁶⁵ Und ferner führte Scharf aus: »Soweit ich unterrichtet bin und annehmen darf, wird die deutsche Besatzung, voraussichtlich zumindest die ersten Reisen, an Bord behalten werden. Wie weit die Besatzung im Gegensatz zu dem früheren Besatzungsetat aufgefüllt wird, ist mir noch nicht bekannt.«¹⁶⁶ Wegen der Erreichung der Altersgrenze der Betroffenen war auf deutscher Seite in der Maschinenleitung ein Revirement und damit eine Verjüngung vorgenommen worden.¹⁶⁷ In der nachfolgenden Zeit war das deutsche Besatzungskontingent einer enormen Fluktuation unterworfen. Zunächst erhöhte sich seine Stärke auf 400, weil diese Crew bei den Arbeiten benötigt wurde. Am 25. August musste sie bis auf einen Rest von zehn Mann wieder abgemustert werden.¹⁶⁸

Sicherheit wurde auch unter den neuen Verhältnissen groß geschrieben, plagte die Amerikaner doch ein rezentes Trauma: »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.«¹⁶⁹ Und: »Es sind seitens des amerikanischen Hafenkommandanten und auch des an Bord befindlichen Wachkommandos zusätzliche Vorsichtsmassnahmen gegen Feuersgefahr getroffen. Es ist mir wiederholt gesagt worden, dass sich der Fall D. NORMANDIE nicht wiederholen wird.«¹⁷⁰ Damit war der einstige Stolz der französischen Handelsflotte gemeint, der als amerikanischer Truppentransporter USS LAFAYETTE im Februar 1942 in New York bei Umbauarbeiten ausgebrannt und durch unsachgemäße Feuerlöscharbeiten gekentert war sowie später als Totalverlust abgeschrieben werden musste.¹⁷¹

Neben der mehr als überfälligen Untersuchung und Reinigung des Unterwasserschiffes sowie sonstiger Überholungsarbeiten wich der Tarnstrich der Kriegsmarine einem einheitlichen grauen Farbkleid. Auf US-Seite war die Operations and Disarmament Division der US Naval Advance Base/Weser

163 Zum Vergleich: Die QUEEN MARY und QUEEN ELIZABETH konnten jeweils eine US-Division an Bord nehmen. Jahreszeitlich schwankte die Kapazität zwischen 10 000 und 15 000 Mann (Robert Lacy, *The Queens of the North Atlantic*, 1973, S. 82–93; Suzanne Tarbell Cooper (u.a.), *Images of America. RMS QUEEN MARY*, Charleston SC (u.a.) 2010, S. 81–96.

164 Bericht Scharf an DAL Bremen, 28. 6. 1945 in: ADSM III A 04113-018.

165 Kludas (wie Anm. 153), S. 252.

166 Bericht Scharf an DAL Bremen, 28. 6. 1945 in: ADSM III A 04113-018.

167 Ebd.

168 Bericht Scharf, 11. 1. 1946, bei Peters (wie Anm. 14), S. 32. Vgl. die Musterrolle der EUROPA (StAB 4,24-2197). Sie verzeichnet insgesamt 347 Abmusterungen zwischen dem 11. 6. und 8. 10. 1945 und wurde am 14. 1. 1946 endgültig abgeschlossen.

169 Bericht Scharf, 11. 1. 1946, bei Peters (wie Anm. 14), S. 32.

170 Bericht Scharf an DAL Bremen, 28. 6. 1945 in: ADSM III A 04113-018.

171 Eine Schilderung dieser Vorgänge findet sich bei Melvin Maddocks, *Die großen Passagierschiffe (Time-Life)*, Amsterdam 1979, S. 110–113.

River/Germany (USNAB), federführend¹⁷², auf deutscher Seite der TB, der aber einige Arbeiten als Unteraufträge an andere Betriebe im Unterweserraum (darunter auch der Bremer Vulkan, vgl. den Beitrag von Harald Wixforth in diesem Band) und sogar an Blohm & Voss in Hamburg weitergab.¹⁷³ Hierzu gehörte auch die an der Geeste gelegene Rickmers Werft, die bald nach Kriegsende unter amerikanischer Aufsicht ihren Betrieb wieder aufgenommen hatte und nun sogar Sonntagsschichten anordnete.¹⁷⁴ Die Rickmers-Arbeiter dürften zum TB abgeordnet gewesen sein.

Inzwischen wieder ausgedockt, wurde am Spätnachmittag des 21. Juli das Schiff von zwei Schleppern, dem älteren NDL-Dampfschlepper CENTAUR (520 PSt, 1913 Atlaswerke, Bremen), dem relativ neuen Motorschlepper ALBERT (400 PSt, 1944 Hamburg) der Unterweser Reederei AG (URAG) und vermutlich noch durch weitere, in der Quelle unerwähnte Schlepper bugsiert, aber nur über eine kurze Distanz.¹⁷⁵

In dieser Zeit reiste eine amerikanische Delegation unter dem Marineminister (Secretary of the Navy/SECNAV) James A. Forrestal (1892–1949) nach Deutschland und hielt sich am 30. Juli in Wesermünde/Bremerhaven auf. Mit von der Partie war ein junger Reporter, der im Zweiten Weltkrieg bei der Schnellbootwaffe der US Navy im Pazifik gedient hatte und später US-Präsident wurde: John F. Kennedy (1917–1963). Die EUROPA fiel ihm auf, und über Scharf hatte er erstaunlich präzise Informationen bekommen. In seinem Tagebuch notierte er: »Im Hafen von Bremerhaven lagen unzählige erbeutete Schiffe. Als wir ankamen, wurde auf der EUROPA gerade ordentlich Dampf aufgemacht, da sie nächsten Monat auslaufbereit sein soll, um in Amerika zu einem Truppentransporter umgebaut zu werden. An Bord befinden sich nach wie vor Besatzungsmitglieder, die schon bei früheren Transatlantikfahrten dabei waren, sowie der alte Kapitän. Die Briten hatten ihn beim Überfall auf Narvik gefangen genommen, in Kanada interniert und 1944 zurückgebracht. Seitdem ist er auf dem Schiff, wo man ihn zusammen mit vielen alten Maschinisten wohl behalten wird, da sie allesamt qualifiziert

172 Wolf (wie Anm. 151), S. 129, 132. Ein amerikanischer Bildbeleg (www.navy.mil/photos/09/22/22177.htm), ein ursprünglich von der US Navy aufgenommenes Foto aus dem US Nationalarchiv (RG-80-G, photo # 80-G-352259) ist auf den 11. 9. 1945 datiert und zeigt das Schiff im neuen Anstrich beim Ablegen von der Columbuskaje. Ein Seitenriss mit diesem Anstrich findet sich bei Kludas, BREMEN und EUROPA (wie Anm. 5), S. 35.

173 Bericht Scharf an DAL Bremen, 28. 6. 1945 in: ADSM III A 04113-018.

174 Lindner, Schifffahrt und Schiffbau (wie Anm. 159), S. 162, 356. Zum Wiederbeginn im Bremerhavener Schiffbau allgemein: Ralf Graikowski, Schiffbau in Bremerhaven in der Nachkriegszeit von 1945 bis 1949. Aus den Trümmern ins »Wirtschaftswunder«, in: Peter Kuckuk (Hrsg.), Unterweserwerften in der Nachkriegszeit. Von der »Stunde Null« zum »Wirtschaftswunder« (Beiträge zur Sozialgeschichte Bremens Heft 20), Bremen 1998, S. 162–194, eine Erwähnung der EUROPA S. 166.

175 StAB 4,72/2-332. Daten zu den beiden Schleppern bei Reinhart H. Schnake, Geschichte der Schleppschifffahrt. Bd. 1. 100 Jahre Unterweser Reederei, Herford 1990, S. 67; ders. (wie Anm. 92), S. 64.

sind, Englisch zu sprechen und keine engen Verbindungen zu den Nazis gehabt zu haben scheinen.«¹⁷⁶

Währenddessen wurden auf der EUROPA weitere Reparaturarbeiten durchgeführt, denn am 7. August schrieb Hafenkapitän Bohn an seinen US-amerikanischen Vorgesetzten (USNAB Port Director): »As long as the repairing-work on the EUROPA will last, the BRAKE¹⁷⁷ and the EUROPA will occupy the Bananaplace¹⁷⁸. After the EUROPA will be finished the BRAKE prob[ab]ly will sail to U.K. and the PORTA¹⁷⁹ can be moored to the Northgerman Lloyd repairquay, where the repairs can be completed.«¹⁸⁰

Die bereits erwähnte Instandsetzung der vorhandenen Rettungsboote reichte nicht für den neuen Zweck aus. Vielmehr wurde ein 8-Meter-Rettungsboot bei der Boots- und Yachtwerft Fr. Lürssen in Bremen-Vegesack Ende August 1945 geordert und auch sogleich an den direkten Auftragnehmer, die Yacht- und Bootswerft Burmester in Bremen-Burg, geliefert.¹⁸¹ Insgesamt lieferte Burmester vier Boote dieser Größe an die US Navy für die EUROPA.¹⁸² Die Bootswerft Havighorst in Rönnebeck, die bereits 1928 ein stählernes 11,5 m-Probeboot für den Liner gebaut hatte, lieferte 1945 ein zweites Boot dieses Typs.¹⁸³ Da, wie bereits dargestellt, der Bestand an Rettungsbooten dezimiert worden war, jetzt aber für die Masse der einzuschiffenden GIs ausreichend Rettungsmittel zu beschaffen waren, mögen diese Beispiele aus den verfügbaren Quellen und der Literatur nicht die einzige Bootsergänzung gewesen sein. Allem Anschein nach hat man, einer typischen amerikanischen Praxis entsprechend, diesen Bestand mit Rettungsflößen ergänzt, die an Deck gelagert waren.¹⁸⁴

Die Amerikaner wollten sich eine offizielle Übernahme schließlich nicht nehmen lassen: »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 militärischen Handlung durchgeführt. (Das bisherige Prisenkom-

176 In deutscher Übersetzung in: John F. Kennedy (Hrsg. Oliver Lubrich), *Unter Deutschen. Reisetagebücher und Briefe 1937–1945*, Berlin 2013) S. 185–186.

177 Ein Kühltampfer der Union Handels- und Schifffahrtsgesellschaft mbH, Bremen (5347 BRT, 1920).

178 Damit war die Bananenumschlaganlage gemeint, die sich seit 1926 im Kaiserhafen III befand (Lars U. Scholl, *Bremerhaven. Ein hafengeschichtlicher Führer*, Bremerhaven 1984², S. 138).

179 Ein NDL-Frachter mit Turbinenantrieb (4162 BRT, 1922).

180 STAB 4,72/2-332. Eine amerikanische Quelle, das erste amerikanische Kriegstagebuch (KTB) der EUROPA, spricht von Reparaturarbeiten bis zum 31. August: National Archives at College Park MD (NACP) RG 38 Micro Serial Number 14430, National Archives Identifier 77515364, Container Identifier Roll A1899 (USS EUROPA – War Diary 8/25/45 to 9/30/45).

181 Historisches Archiv Fr. Lürssen Werft (HAFLW) 156-4.

182 Klaus Auf dem Garten, *Yacht- und Bootswerft Burmester, Bremen 1920–1979. Ein bedeutendes Kapitel Bootsbau- und Segelsportgeschichte*, Bremen 2002, S. 132, 231.

183 Ders., *Boote, Yachten und Kleinschiffe aus Bremen. Ein (fast) vergessenes Kapitel Industriegeschichte 1847–1997*, Bremen 2012, S. 107.

184 Bildbeleg bei: www.navsource.org/archives/09/22/22177.htm.

mando wurde von Bord kommandiert.)¹⁸⁵ Am 7. September wurde zwischen 10.30 und 14.17 Uhr die USS¹⁸⁶ EUROPA unter Lotsenassistenten an die Columbuskaje verlegt und blieb dort bis zum 11. September. Am Nachmittag jenes Tages lief das Schiff um 15.16 Uhr leer nach Southampton aus. An Bord befanden sich zwei britische Lotsen des Trinity House.¹⁸⁷ Scharf kommentierte später: »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.«¹⁸⁸ Dabei handelte es sich um die HMS ONYX und HMS MANDATE.¹⁸⁹ Sie gehörten zu einem in großer Stückzahl in Großbritannien und Kanada erbauten Typ (ALGERINE-Klasse) und waren 1943 bzw. 1945 in Dienst gestellt worden.¹⁹⁰ Dieses Sicherungsgeleit war unumgänglich, denn: »Vor den europäischen Küsten waren aber im Verlauf des Krieges etwa 600 000 Ankertau- und Grundminen geworfen worden, von denen eine unbekannte Zahl den Schiffsverkehr nach wie vor gefährdete, zum Teil sogar verhinderte. Zwei Drittel davon lagen im englischen Kanal, der südlichen Nordsee und der westlichen Ostsee. Auch war die Lage der im Laufe des Krieges immer mehr von Flugzeugen geworfenen Minen nur sehr ungenau erfaßt worden, so daß das freizuräumende Gebiet aus Sicherheitsgründen erheblich zu erweitern war.«¹⁹¹

Die amerikanische Besatzung des Liners bestand aus 11/18 Offizieren sowie 50/53 Unteroffizieren und Mannschaften der US Navy bzw. der US Army. Das deutsche Kontingent umfasste neben Scharf den I. Offizier Weitzel, den Leitenden Ingenieur (LI) Rase, sechs weitere Ingenieure und Offiziere sowie sieben Techniker von Blohm & Voss als für die amerikanische Seite unverzichtbare Experten.¹⁹² Zwar hatte laut einem Bericht der »New York Times« (10. Juni 1945) die amerikanische Seeleutegewerkschaft National Maritime Union in einem Brief an Präsident Truman eine mögliche Anheuerung deutscher Besatzungsmitglieder »als eine Verletzung des Andenkens unserer ehrwürdigen Gefallenen bezeichnet.«¹⁹³ Damals lag das Schiff, wie erinnerlich, mit deutschen Besatzungsmitgliedern an Bord noch in Bremerhaven. Zu einer

185 Bericht Scharf, 11.1.1946, bei Peters (wie Anm. 14), S. 32. Die Zeremonie fand am Nachmittag statt (NACP RG 38 14430/77515364 Roll A1899).

186 United States Ship: Dieses offizielle Kürzel wird allen aktiven Einheiten der US Navy dem Schiffsnamen vorangestellt.

187 NACP RG 38 14430/77515364 Roll A1899; StAB 4,72/2-56 (dort Übereinstimmung in der Liegezeit).

188 Bericht Scharf, 11.1.1946, bei Peters (wie Anm. 14), S. 32.

189 NACP RG 38 14430/77515364 Roll A1899. HMS: Her Majesty's Ship.

190 H. T. Lenton, *British & Empire Warships of the Second World War*, London/Annapolis MD 1998, S. 260–261.

191 Reinhart Ostertag, *Deutsche Minensucher. 80 Jahre Seeminenabwehr*, Herford 1986, S. 128.

192 NACP RG 38 14430/77515364 Roll A1899; Peters (wie Anm. 14), S. 32; Kludas (wie Anm. 153), S. 254. Die amerikanische Quelle führt »7 German civilians aboard as passengers«, womit die Abordnung von Blohm & Voss gemeint ist. Das übrige deutsche Kontingent bleibt unerwähnt.

193 Zit. nach Kludas, *BREMEN und EUROPA* (wie Anm. 5), S. 186.

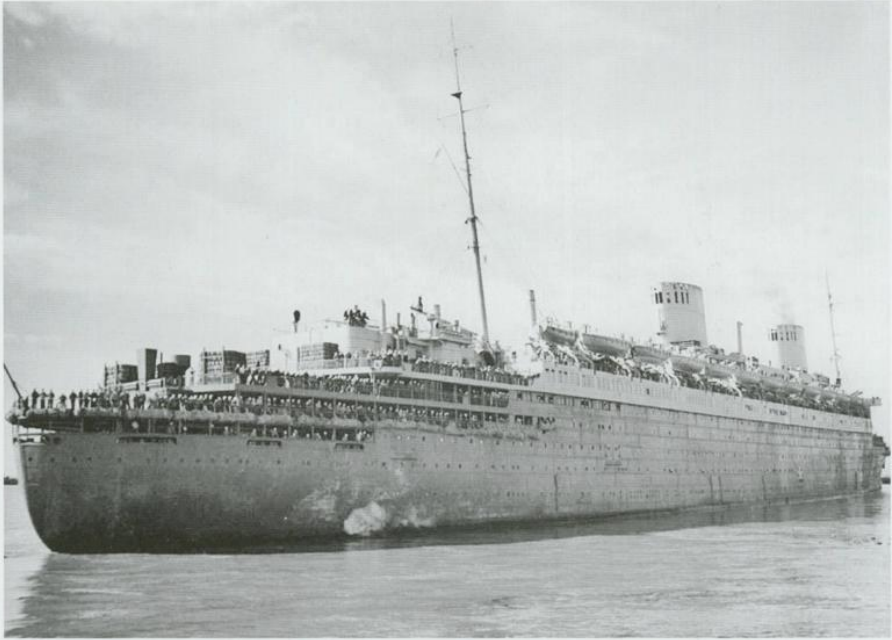


Abb. 5: USS EUROPA beim Ablegen in Bremerhaven am Nachmittag des 11. September 1945 (Foto: US Navy No. 80-G352259, US National Archives, Washington)

Zeit, in der das von der Besatzungsmacht verhängte Fraternisierungsverbot noch galt, war die auf der EUROPA verfolgte Praxis vom pragmatischen Eigeninteresse diktiert. Wie gleich noch zu zeigen sein wird, stand in anderen Fällen eine vorübergehende Anheuerung deutscher Besatzungsmitglieder auf US-Beuteschiffen grundsätzlich nichts im Weg, von den nach 1945 unter dem Kommando der US Navy weiterbeschäftigten ehemaligen Kriegsmarineangehörigen ganz zu schweigen.¹⁹⁴ Ein wenn auch nur vorübergehender Job bei den Siegermächten bedeutete für nicht wenige ihrer deutschen Beschäftigten ein Strohalm in Zeiten allgemeiner Ungewissheit, nach dem man allein schon aus existentiellen Gründen griff.

Bereits einen Tag nach dem Auslaufen konnten in der Nordsee am 12. September die beiden britischen Minensucher entlassen werden, während die USS EUROPA wegen der Minenlage ihren Kurs rund um die britischen Inseln nahm. Am Abend des 15. September erreichte das Schiff den Solent, das Fahrwasser vor Southampton, und ankerte dort. Am nächsten Morgen konnte schließlich angelegt werden. Am Vormittag des 18. September verließ die USS EUROPA Southampton wieder. Eingeschifft waren »17 Navy Officers, 50 Navy enlisted men, 413 Army Officers, 67 Army nurses, 3855 enlisted

¹⁹⁴ Hierzu etwa Wolf (wie Anm. 151), S. 113–141.

men and 13 civilians aboard as passengers.«¹⁹⁵ Der US-Kreuzer USS PHILADELPHIA (1937, BROOKLYN-Klasse) geleitete das Schiff über den Atlantik bis vor die US-Ostküste.¹⁹⁶ Zwar war der Krieg vorbei und damit auch die Gefährdung durch deutsche U-Boote, doch dürfte diese Maßnahme symptomatisch für eine Übergangszeit vom Krieg in den Frieden gewesen sein. Am Abend des 24. September erreichte die USS EUROPA New York und legte an der Pier 88 am Hudson an. Noch am gleichen Tag wurde das Schiff von einem amerikanischen Prisengericht (US Marshal) beschlagnahmt.¹⁹⁷

Hier handelte es sich um einen seltenen Fall eines deutschen Beuteschiffes, das von den USA zumindest zeitweise übernommen und eingesetzt wurde.¹⁹⁸ Die Siegermächte hatten den ihnen zugefallenen Bestand deutscher Kriegs-

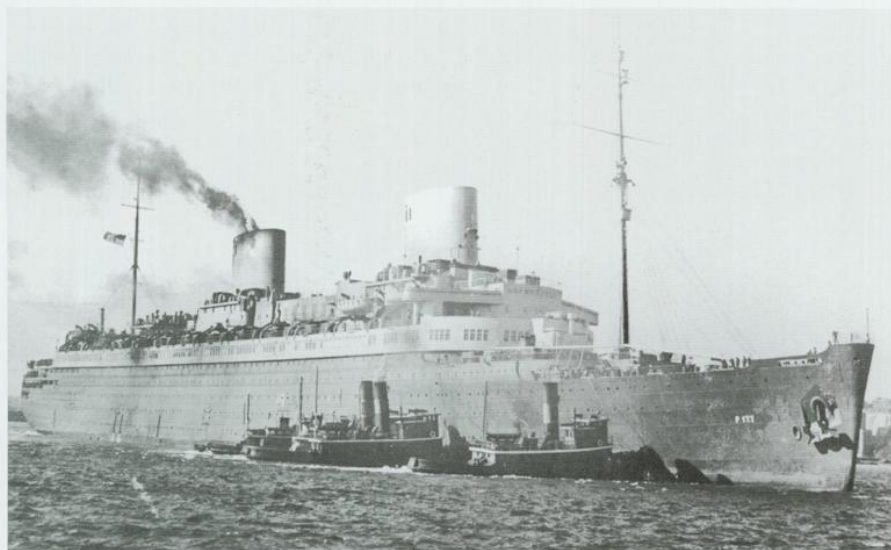


Abb. 6: Der Truppentransporter USS EUROPA 1945/46 in New York. Die amerikanischen Schlepper in ihrer charakteristischen Bauweise bewegen die Seeschiffe meist mit ihrem besonders stark gefenderten Bug (Archiv Deutsches Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven)

195 NACP RG 38 14430/77515364 Roll A1899.

196 Ebd. Zur USS PHILADELPHIA: Stefan Terzibaschitsch, *Die Kreuzer der US Navy 1942–1975*, Oldenburg/Hamburg 1975, S. 10, 15, 16; M.J. Whitley, *Cruisers of World War Two. An International Encyclopedia*, London 1996², S. 248–253.

197 NACP RG 38 14430/77515364 Roll A1899.

198 Ein historisches Parallelbeispiel war der Transatlantikdampfer IMPERATOR (1913) der Hapag, der vom Mai bis August 1919 als USS IMPERATOR als Truppentransporter für die US Navy fuhr, bevor er nach einer Auliegezeit im Februar 1920 endgültig an Großbritannien ging. Einer damals üblichen Praxis entsprechend fuhr das Schiff zunächst weiter unter seinem deutschen Namen, bis die Reederei Cunard im Februar 1921 es übernahm und es bis 1938 als

und Handelsschiffe unter sich aufgeteilt, gingen aber sehr unterschiedlich mit diesem Erbe um. Die vom Krieg ausgezeehrte Sowjetunion war angesichts einer relativ geringen eigenen Schiffbaukapazität bei gleichzeitig vorhandenen maritimen Ambitionen besonders darauf aus, jedes verfügbare ex-deutsche Kriegs- und Handelsschiff wieder in Fahrt zu bringen, wobei man sogar Wracks vom Grund der Ostsee heben ließ und relativ bald die Gründung von Schiffbaubetrieben in der damaligen sowjetischen Besatzungszone veranlasste, während in der britischen Besatzungszone noch Werften demontiert wurden. Dagegen verfahren Briten, Franzosen und Westeuropäer bei Kriegsschiffen wesentlich selektiver, nur bei Handelsschiffen griff man großzügiger zu. Im Gegensatz dazu konnten die USA bei Kriegs- wie bei Handelsschiffen auf einen riesigen Bestand aus eigener hochentwickelter Kriegsproduktion zurückgreifen, der für die eigenen Bedürfnisse in den nun anbrechenden Friedenszeiten vollauf genügte. Hierfür stehen die legendären Liberty-Schiffe – nur einer von etlichen anderen Standardschiffstypen – lediglich als ein Synonym.¹⁹⁹ Hinzu kam, dass der amerikanische Schiffbau bis heute protektionistisch abgeschirmt ist und ein eher introvertiertes Dasein unter einem weitgespannten Subventionsschirm der Bundesregierung in Washington fristet. Die traditionell massive Staatsunterstützung der amerikanischen Handelsschiffahrt als strategische Transportreserve tat und tut ein Übriges. Mancherlei technische Lösungen in Amerika unterscheiden sich von europäischen schiffbaulichen Usancen. Einzelne Beuteschiffe aus dem Bestand der Kriegsmarine waren für die Amerikaner eher als wehrtechnische Studienobjekte interessant²⁰⁰, kamen aber für eine dauerhafte Übernahme in die US Navy nicht in Frage.

BERENGARIA einsetzte (Kludas, wie Anm. 31, Bd. II, S. 8; Les Streater, BERENGARIA. Cunard's »Happy Ship«, Stroud 2001, S. 52–55). Im Gegensatz zu der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg übernahmen 1917 die USA eine größere Anzahl deutscher Beuteschiffe (auch des NDL), die auch nach dem Krieg dauerhaft unter ihrer Flagge fuhren (Ostersehlte, wie Anm. 2, S. 183–184).

199 Zum Umgang der Siegermächte mit dem Schiffsmaterial der Kriegsmarine s. Peifer (wie Anm. 130), S. 57–60 (Die Aufteilung und Zerstörung des Materials der Kriegsmarine). Über die US-Serienschiffe haben die beiden britischen Autoren L. A. Sawyer und W. H. Mitchell gearbeitet: *The Liberty Ships. The History of the »Emergency« Type Cargo Ships Constructed in the United States During World War II*, Newton Abbot 1973²; *Victory Ships and Tankers. The History of the »Victory« Type Cargo Ships and of the Tankers Built in the United States of America During World War II*, Newton Abbot 1974; *From AMERICA to UNITED STATES. The History of the long-range Merchant Shipbuilding Programme of the United States Maritime Commission* (3 Bde.), Kendal 1979–1983.

200 Diese Tendenz findet sich dokumentiert bei Henry A. Schade (Commodore US Navy), *German Wartime Developments*, in: *The Society of Naval Architects and Marine Engineers (SNAME) Transactions* Vol. 54 1946, S. 83–111. Ins Bild passt, dass die USA aus ihrer Kriegsbeute Schnellboote an Norwegen und Dänemark weitergaben, während die UdSSR ihre Boote in der Nordmeerflotte in Murmansk weiter einsetzte (Peter Gerhard, LAXEN (P 503), ein S-Boot der dänischen Flyvefisker-Klasse, die 1954/55 nach veränderten deutschen S-100-Plänen auf dänischen Werften gebaut wurde. Teil 1, in: *Das Logbuch* 1/2021, S. 4–11).

Und doch stieß die US-Besatzungsmacht 1945 gerade in Wesermünde auf einige wenige Ausnahmen, welche, wenn auch meist nur vorübergehend, die sonst gültige Regel bestätigten. Vom 14. Dezember 1945 bis zum 12. Januar 1946 lag der Schwere Kreuzer PRINZ EUGEN (1940) im Kaiserdock II²⁰¹ und lief gleich danach, am 13. Januar mit einer deutsch-amerikanischen Überführungsbesatzung im Verhältnis von 500 zu 40 Mann unter dem Kommando eines US-Marineoffiziers aus. In den USA erfolgten Schießübungen und andere Auswertungen, schließlich musterte die deutsche Crew in San Diego ab, und in der zweiten Jahreshälfte 1946 wurde der Kreuzer für Atomversuche im Pazifik benutzt und schließlich versenkt,²⁰² also auch in diesem Fall nicht gerade eine längerfristige Verwendung durch die US Navy. Der Januar 1944 eingesetzte letzte deutsche Kommandant, Kapitän zur See Hansjürgen Reinicke (1902–1978), war noch bis zum Mai 1946 an Bord und assistierte den Amerikanern.²⁰³ Ferner wurden eine Reihe kleinerer Einheiten der Kriegsmarine, vor allem Minensucher und Schlepper, von der US Navy für den Dienst in Bremerhaven im Rahmen der späteren Labor Service Unit/LSU (B) übernommen und mit deutschen Besatzungen bemannt. Jahre später fanden diese Einheiten eine weitere Verwendung bei der ab 1956 neu aufgebauten Bundesmarine.²⁰⁴

Zwei Segelschulschiffe der Kriegsmarine, die ebenfalls in Wesermünde vorgefunden wurden, fanden auch das erhöhte Interesse der US-Besatzer. Nach einigen Arbeiten auf der Rickmers Werft lag die HORST WESSEL (1936) vom 7. Mai bis zum 19. Mai 1946 im Kaiserdock I, wurde an die US-Küstenwache übertragen und verließ im gleichen Monat mit einer amerikanisch-deutschen Besatzung (62 Amerikaner / 49 Deutsche) Wesermünde. Noch heute dient sie als Segelschulschiff EAGLE für die Kadettinnen und Kadetten der US Coast Guard Academy in New London/Connecticut.²⁰⁵ Die ALBERT LEO

201 Dockung II 0673 (ADSM III A 3453).

202 Wolf (wie Anm. 151), S. 129, 131; Gröner (wie Anm. 49), S. 93–96; Paul Schmalenbach, Kreuzer PRINZ EUGEN unter drei Flaggen, Herford 1978; Terzibaschitsch (wie Anm. 196), S. 137.

203 »Reinicke übergab die [...] PRINZ EUGEN in San Diego dem amerikanischen Full Captain Graubart, der das Schiff bis zu seiner spektakulären Versenkung bei einem Atombombenversuch in Bikini führte. Übrigens wurden Reinicke und Graubart, der über hundert Jahre wurde, Freunde für's Leben! Dass Reinicke seine Besatzung auch dann nicht verlassen hat, als ihn die Verteidiger von Raeder und Dönitz in Nürnberg aufforderten, sich als Zeuge zur Verfügung zu stellen, trug ihm die Liebe der Besatzung und den Zorn der ehemaligen Kriegsmarine ein« (Michael Salewski, Marine und Geschichte – eine persönliche Auseinandersetzung, Bonn 2011, S. 83). Zu den biographischen Eckdaten Reinickes s. Witthöft (wie Anm. 33), S. 42.

204 Owen, Reichert (wie Anm. 122), S. 117–141. Zur LSU (B) Hans Jürgen Witthöft, Lexikon zur deutschen Marinegeschichte Bd. 1 A–M, Herford 1977, S. 173; Salewski (wie Anm. 128), S. 568–569; Peifer (wie Anm. 130), S. 158–167. Vgl. Gerhard Koop, Siegfried Breyer, Die Schiffe, Fahrzeuge und Flugzeuge der deutschen Marine von 1956 bis heute, Bonn 1996, S. 179–196, 377–378.

205 Dockung I 2482 (ADSM III A 3453); Wolf (wie Anm. 151), S. 129, 131; Lindner (wie Anm. 159, Technische Innovation), S. 201; Otmar Schäffelen, Die letzten großen Segelschiffe, Bielefeld 1994, S. 328–329. Über die EAGLE existiert

SCHLAGETER (1937), die vom 4. bis 11. Juni 1948 im Kaiserdock I lag, ging schließlich als GUANABARA an das seit 1942 verbündete Brasilien, wurde 1961 nach Portugal verkauft und segelt für die dortige NATO-Marine noch heute als SAGRES II.²⁰⁶ Zu dieser mehr als exklusiven Auswahl zählte auch der ehemalige Lloyd-Schnelldampfer.

Am 26. September verholte die USS EUROPA in einen Zweigbetrieb der Marinewerft New York in Bayonne/New Jersey, wo weitere Umbau- und Reparaturarbeiten erfolgten.²⁰⁷ Nach Kriegsende wurden die US-Streitkräfte von einer riesigen Demobilisierungswelle erfasst, und die EUROPA war nur ein Rädchen in dieser Maschinerie. Auf zwei Reisen brachte das Schiff GIs, die wohl in ihrer übergroßen Mehrzahl ihrer anstehenden Entlassung und der Rückkehr in den Zivilberuf und zur Familie erwartungsvoll entgegen-sahen, von Southampton wieder in die heimischen Staaten. Der Truppen-transporter trug seit seiner Übernahme die taktische Nummer AP 177. Am 9. Februar 1946 erfolgte ein Kommandowechsel, als Kapitän zur See Benjamin Franklin Perry durch den gleichrangigen Adolph Wilhelm Madox abgelöst wurde. Am 15. März 1946 verließ das Schiff New York und legte am 24. März wieder an der Columbuskaje an.²⁰⁸ Damit endete die Fahrtzeit des einstigen Lloydliners unter »Stars and Stripes«.

Scharf war in New York am 25. Oktober 1945 von Bord »seiner« EUROPA gegangen. Einen Tag später hatte er sich auf dem Liberty-Frachter JAMES M. WAYNE eingeschifft und war am 11. November 1945 wieder in Weser-münde angelangt. Dort erfolgte nur wenige Tage später, am 16. November, die Kündigung seines Arbeitsverhältnisses durch die DAL, ein Schicksal, das damals viele qualifizierte Seeleute und Nautiker traf. Doch konnte er seine Karriere an Land fortsetzen. 1945–1947 wirkte er als Assistent des amer-ikanischen Hafendirektors, danach kurzzeitig als Hafenmeister im Fischerei-hafen, schließlich bis zu seinem Tod 1953 als hochangesehener Bremerhavener Hafenkapitän.²⁰⁹

eine Schilderung der Übernahme und Überführungsfahrt vom ersten ame-rikanischen Kommandanten: Gordon McGowan, *The Skipper & the EAGLE*, Peeskill/NY 1998. Dieser berichtet von einem guten Verhältnis zwischen den amerikanischen und deutschen Besatzungsteilen. Vom 2.–6. Juni 2005 be-suchte die EAGLE das erste Mal seit 1946 wieder Bremerhaven (Christian Os-tersehle, *Zu Besuch in Bremerhaven*. Schulschiff EAGLE der US Coast Guard, in: *Heimat Nordseeküste* 2007, S. 105–106).

206 Dockung I 2607 (ADSM III A 3453). Wolf (wie Anm. 151), S. 129, 131; Schäuf-felen (wie Anm. 205), S. 249.

207 NACP RG 38 14430/77515364 Roll A1899.

208 StAB 4,72/2-56; Williams (wie Anm. 46), S. 136; Kludas, *BREMEN und EUROPA* (wie Anm. 5), S. 190; ders. (wie Anm. 153), S. 254–255. Der Kommandowechsel ist vermerkt bei www.navsource.org/archives/09/22/22177.htm, dort auch zwei Bildbelege von der Ankunft (US Army Signal Corps photos # SC-232106, # SC-232108). Beide Fotos befinden sich heutzutage im Bestand des US Naval History and Heritage Command. Die taktische Nummer wird geführt in: NACP RG 38 14430/77515364 Roll A1899.

209 Peters (wie Anm. 14), S. 32. Zwei Nachrufe aus der Presse in: StAB 9, S 3-4731 Scharf, Oskar, Kapitän.

Die EUROPA war am 2. Mai 1946 von der US Navy außer Dienst gestellt worden. Als Ersatz für die wesentlich größere, legendäre NORMANDIE wurde im Juni das Schiff Frankreich als Kriegsentschädigung zugesprochen. Laut Literatur verholte die EUROPA erneut am 8. Juni 1946 an die Columbuskaje und lief am 11. Juni endgültig nach Frankreich aus. Der neue Besitzer war die traditionsreiche, 1861 als eine charakteristische Unternehmungsgründung der Ära Napoleons III. aus der Taufe gehobene französische Reederei Compagnie Générale Transatlantique (C.G.T.). Sie war eines der führenden kontinentaleuropäischen Schifffahrtsunternehmen auf dem Nordatlantik und ließ den ex-deutschen Liner gründlich umbauen, was auch eine grundlegende Umgestaltung der Inneneinrichtung nach französischem Geschmack bedeutete. Diese Arbeiten wurden von einer der Hauswerften der C.G.T., Penhoët in St. Nazaire, durchgeführt. Mit diesem Schiffbauunternehmen bestand seit 1865 eine rege Geschäftsverbindung, so waren die großen Flaggschiffe der Reederei, die FRANCE (23 666 BRT, 1912), PARIS (34 569 BRT, 1921), ILE DE FRANCE (43 153 BRT, 1927) und schließlich die NORMANDIE dort entstanden. Eine Grundberührung des früheren NDL-Schnelldampfers in Le Havre mit dem Wrack der 1939 ausgebrannten PARIS nach dem Losreißen durch einen Sturm im Dezember 1946 sowie ein Großfeuer im Oktober 1949, das einen erheblichen Teil der Kabineneinrichtung zerstörte, sorgten für jahrelange Verzögerungen. Schließlich konnte der Liner unter dem Namen

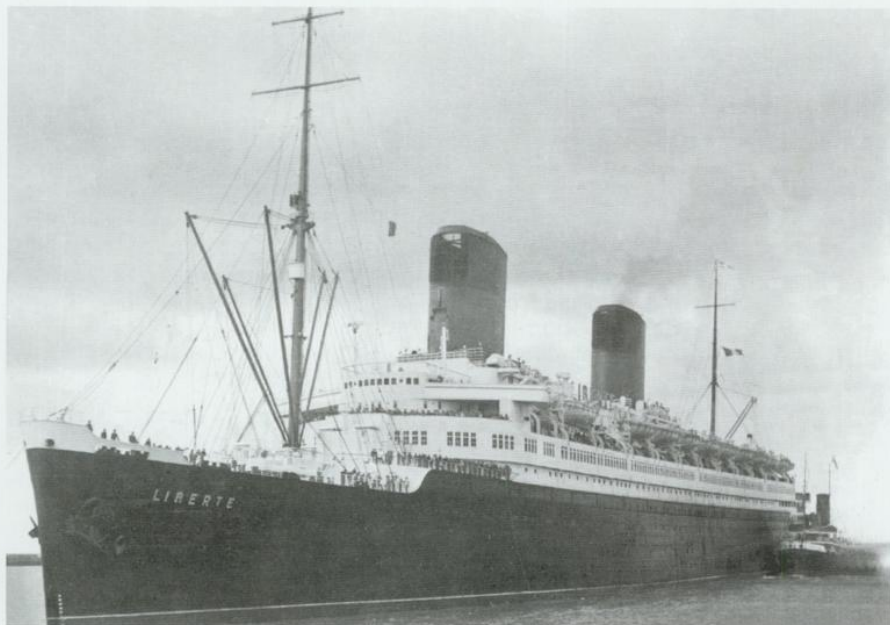


Abb. 7: LIBERTÉ ex EUROPA (Archiv Deutsches Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven)

LIBERTÉ im August 1950 zu seiner ersten Atlantikreise unter der Trikolore auslaufen. Alternativ war zuvor der Schiffsname LORRAINE erwogen worden. Bis November 1961 verband das Schiff, gemeinsam mit dem bis 1958 im Dienst befindlichen Kompanieschiff ILE DE FRANCE, Le Havre mit New York. 1962 wurde die einstige EUROPA im italienischen La Spezia abgewrackt. Als Ersatz für die beiden Liner aus der Zwischenkriegszeit lieferte Penhoët 1962 als letztes Prestigeschiff für den französischen Transatlantikdienst die FRANCE (66 348 BRT) ab. Sie lief ab 1971 auch einige Male Bremerhaven an. Schließlich strich 1974 die französische Regierung die Subventionen, so dass das Schiff an den norwegischen Reeder Kloster verkauft wurde. Dieser ließ die FRANCE 1979–1980 bei der Hapag-Lloyd Werft in Bremerhaven, dem einstigen TB, zum Mega-Kreuzfahrtschiff NORWAY umbauen.²¹⁰

Wie schon nach 1918, hatte währenddessen in der Nachkriegszeit der NDL einen Wiederaufstieg wie Phönix aus der Asche mit weltumspannenden Liniendiensten vollbracht, sogar in der Passagierschiffahrt, ehe Bremens führende Großreederei 1970 mit der Hapag zum Schifffahrtskonzern Hapag-Lloyd AG fusionierte, der noch heute in Hamburg residiert.²¹¹

210 Wolf (wie Anm. 151), S. 132; Kludas, BREMEN und EUROPA (wie Anm. 5), S. 190–195; ders. (wie Anm. 153), S. 254–261. Zur weiteren Literatur über die LIBERTÉ (Auswahl): Duncan Haws, *Merchant Fleets. The French Line (Compagnie Générale Transatlantique)*, Crowborough 1996, S. 26, 68–69, 92, 103–105, 117–121, 150–152, 172, 174. Einige Bildbelege zur LIBERTÉ bietet William H. Miller, *Picture History of the French Line*, Toronto 1997, S. 70–78. Eine knappe Darstellung aus französischer Sicht: Léonce Peillard, *Auf den Straßen des Ozeans. Die Geschichte der internationalen Passagierschiffahrt 1830 bis 1972*, Oldenburg/Hamburg, S. 255–256.

211 Zur Nachkriegsgeschichte sind, neben den bereits erwähnten allgemeinen Darstellungen, in erster Linie die Arbeiten von Harald Focke zu nennen, u. a.: *Bremens letzte Liner. Die großen Passagierschiffe des Norddeutschen Lloyd nach 1945*, Bremen 2002; *Mit dem Lloyd nach New York. Erinnerungen an die Passagierschiffe BERLIN, BREMEN und EUROPA*, Bremen 2004; *Im Liniendienst auf dem Atlantik. Neue Erinnerungen an die Passagierschiffe BERLIN, BREMEN und EUROPA des Norddeutschen Lloyd*, Bremen 2006; *Gute Schiffe, schlechte Zahlen? Zur Rentabilität der Transatlantik-Liner des Norddeutschen Lloyd nach dem Zweiten Weltkrieg*, in: *Deutsches Schifffahrtsarchiv* 31/2008, S. 125–184; Projekt 6/53. *Ein gescheiterter Passagierschiffsentwurf des Bremer Vulkan für den Norddeutschen Lloyd*, in: *Brem. Jb.* 88, 2009, S. 207–234; *Der Norddeutsche Lloyd 1945 bis 1970*. Wiefelstede 2019; *Die Fusion. Wie der Norddeutsche Lloyd und die HAPAG zusammenfanden*, Wiefelstede 2020. Ein nützlicher »Steinbruch« für weiter zu verarbeitende Informationen ist Reinhold Thiel, *Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd 1857–1970*. Bd. V 1945–1970, Bremen 2006. Das Selbstverständnis des NDL in der Nachkriegszeit kommt bei Bessel (wie Anm. 1), S. 175–190 zum Ausdruck.