

VOLKSKUNDE

FALLBEISPIELE AUS EINEM JAHRHUNDERT DER MITARBEIT VON FRAUEN AN BORD IM NORDSEE- UND OSTSEERAUM

VON HELGA RUDOLPH

Mit großer Wahrscheinlichkeit hat sich die Mitarbeit von Frauen auf den Schiffsfahrzeugen im Nordsee- und Ostseeraum – samt dem Hinterland dieser Küsten – in der niederländischen Fluß- und Küstenschifffahrt entwickelt, und zwar auf der Basis des Familienbetriebes. Das geschah möglicherweise erst im Laufe der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. An archivalischen oder literarischen Belegen, die eine exakte Datierung ermöglichen, mangelt es derzeit noch. Von den Niederlanden griff diese Entwicklung dann offenbar auf die Strom- und Küstenreviere in Nordwest- und Nordostdeutschland über. Dafür liegt ein früher und sehr schöner Beleg aus dem Spree/Havelrevier der Mark Brandenburg vor:

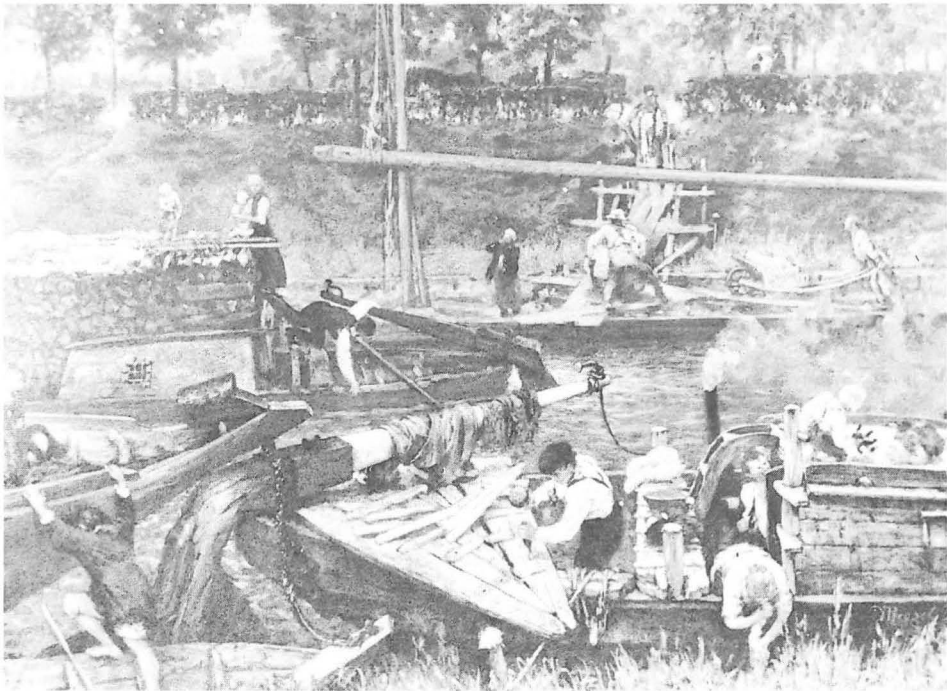


Abb. 1 *Auf dem Berliner Schiffsfahrtskanal. Ölgemälde von Adolf von Menzel (Ausschnitt), 1867. Repro aus Irmgard Wirth: Mit Adolf Menzel in Berlin. München 1965*

Adolf von Menzel malte 1867 Kahnschifferfrauen auf den Berliner Wasserstraßen (Abb. 1).

Aus den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts berichteten mecklenburgische Seeleute, die zu den Auskunftgebern des bekannten Volkskundler Richard Wossidlo gehörten, über die Holländerinnen an Bord von Küstenseglern: *De Hollanner-Frugens hadden Blomen vör't Finster von de Kajüt. De Maidjes spälten up't Deck ... De Hollanner Kuffen hebben jo meist de Fru un de ganze Fomilie mit an Buurd. So is dat to verstahn, wenn een seggt: Ik heff'n Hollanner kennt, dee wier achtzig Johr olt un hadd eenunachtzig Johr to See johren. As he noch bi sien Mudder wäst is (in'n Mudderliw'), hett he all mitfobrt un se hatt ok nahter ümmer mit de Kinner mit sägelt.*¹

Nicht unerwähnt bleiben sollte, daß diese Form der Frauenmitarbeit an Bord von Binnenschiffen in – mindestens – zwei Romanen Eingang gefunden hat: in Jochen Kleppers »Kahn der fröhlichen Leute«, der 1933 erschien und auf der Oder spielt, sowie in Gerhard Dallmanns »Kahnweib« (1977) von der vorpommerschen Boddenküste. Die Lebenswelt der Rheinschifferfrauen wurde durch Heinz Oskar Wuttigs Fernsehserie »MS Franziska« weithin bekannt gemacht. Stephanie Steppat legte 1987 in Mainz die Lebensberichte von 18 Schifferfrauen aus drei Generationen als volkskundliche Dissertation vor.

Die Frauen im familiären Schiffsfahrtsbetrieb auf Binnen- oder Küstengewässern haben eine andere Stellung als die in der maritimhistorischen Literatur ziemlich oft erwähnten mitreisenden Kapitänfrauen.² Sie waren und sind ordnungsgemäß angemusterte Mitglieder der Fahrzeugbesatzung, die an Bord wesentlich mehr als nur Hausarbeit verrichten. Sie halfen beim Laden und Löschen der Fracht ebenso wie beim An- und Ablegemanöver sowie beim Ankern der Fahrzeuge; wenn nötig, übernahmen sie auch das Ruder und die Segelschot. Selbst nach Einführung des maschinellen Betriebs an Bord und im Hafen änderte sich daran nichts Grundsätzliches. So wurden diese Frauen ihren Männern gleichwertige Partner in der Schiffsarbeit, bei der sich einer auf den anderen unbedingt verlassen muß. Von ähnlicher Struktur, möglicherweise aber älteren Ursprungs, war auch die gelegentliche Mitarbeit von Mädchen und Frauen auf Fischereifahrzeugen an verschiedenen



Abb. 2 Frauen von der Insel Runnö (im Kalmarsund, Schweden) rudern zum Melken auf die Außenschären (1916). (Foto: Statens Sjöhistoriska Museum, Stockholm)

Abb. 3 Spreewälderin beim Staken eines Kahnes (Lithographie, Mitte 19. Jh.). (Archiv des Verf.)



Küstenstrichen der Nordsee und Ostsee sowie das noch häufigere, nahezu selbstverständliche Mitwirken von Frauen bei Bootsfahrten im Betrieb kleiner Landwirtschaften auf den der Küste vorgelagerten Inseln: von den nordfriesischen Halligen bis zu den finnischen Schären – aber auch in solchen »Wasser«-Landschaften wie dem Spreewald oder dem Memeldelta am Kurischen Haff. Man betrachte dazu Eduard Hildebrandts Zeichnung »Familie im Heukahn« (um 1850) und lese Hermann Sudermanns Novelle »Die Reise nach Tilsit« (1917) (Abb. 2–4).

Fallbeispiel 1: Margot Treetz

Das Dörfchen Anklamer Fähre, einst eine Insel, ist erst 1939 durch einen Damm mit dem Festland verbunden worden. Der Weg in den fünf Kilometer entfernten Ort Bargischow stand aber auch in späteren Jahren noch jeden Herbst, Winter und Frühling unter Wasser. Zwar gehörte »die Fähre« nicht zur langen Reihe von Einzelgehöften in diesem vorpom-



Abb. 4 Familie im Heukahn. Bleistiftzeichnung von Eduard Hildebrandt, Mitte 19. Jh. (Staatliche Museen Preußischer Kulturbesitz Berlin, Sammlung der Handzeichnungen)

merschen Niederungsgebiet zwischen Peene und Haff, sondern wurde seit alters her von sechs bis acht Familien bewohnt, die sich von Weidewirtschaft und Kleinfischerei ernährten. Die Wiesen lagen auf dem Festland. Einkaufsmöglichkeiten gab es im Dorfe keine. Alle Besorgungen mußten entweder in Anklam oder im etwas größeren Nachbardorf Kamp, beziehungsweise auf der gegenüberliegenden Usedomer Seite – in Karnin – gemacht werden. Ebenfalls jenseits des Peenestromes lag in Mönchow die zuständige Kirche samt Friedhof. Wer in der »Fähre« einen Arzt, einen Veterinär oder den Pastor benötigte, mußte das Boot benutzen, das auch für das Übersetzen von Hochzeitsgesellschaften oder für Beerdigungen gebraucht wurde. Selbst Entbindungen im Boot hat es dort schon gegeben. So gehörten Schiffsfahrzeuge jeglicher Art als Selbstverständlichkeit zum Inseldasein der »Fährschen«, und zwar sowohl kleine Ruderboote, die man dort Heuer nennt, als auch größere Fischerboote – die Polten – sowie flachgehende Prähme, die geschleppt wurden, um Vieh, Baustoffe und Heizmaterial zu transportieren. Früher wurden die Heuer, von denen jedes Fährsche Haus mindestens einen besaß, gerudert oder gesegelt; seit Mitte der dreißiger Jahre hat man diese Boote dann motorisiert. Es war lebensnotwendig, daß auf dieser Insel jeder – ob Mann, Frau oder Schulkind – mit Ruder und Segel, später auch mit den kleinen Dieselmotoren umzugehen verstand.

In diese eigentümlichen Verhältnisse kam Margot, die aus einem Dorf im mittelpommerschen Binnenland stammte, Krankenschwester gelernt hatte und gegen Ende des Zweiten Weltkrieges aus einem Swinemünder Lazarett erst nach Dänemark, später nach Schleswig-Holstein evakuiert worden war. In Husum lernte sie ihren späteren Mann kennen, der sich dort in einem britischen Kriegsgefangenenlager befand. Die beiden heirateten, und Margot folgte ihrem Otto in dessen Heimat: zur Anklamer Fähre, wo die Familie Treetz schon seit langem ansässig war. Ihr Haus stand unmittelbar am Bollwerk der Insel. Im Stall gab es

fünf Milchkühe, zwei Mastbullen und ein Pferd. Fünf Hektar Weide mußten bewirtschaftet werden, dazu ein Stück Gemüseland und ein kleiner Garten zwischen Haus und Peenestrom. Bereits 1946 fuhr Margot mit ihrem Mann aber auch zum Fischen aufs Haff: Sie hatten sich am Betrieb eines großen Zuggarns beteiligt, mit einem Anklamer Stadtfischer als Partner. Die vier »Mann« waren stets zwei bis drei Tage an Bord der Polten. In dieser Fahrzeit lernte Margot außer den Strömungsrinnen und Untiefen des Haffs auch die Seekrankheit kennen. Zusätzlich zum Zuggarnbetrieb wurden von den Treetzens auch Angeln ausgelegt, Netze gesetzt und Reusen gestellt. Fischfang in jeglicher Form war in jenen Jahren für die Ernährung der Bevölkerung von großer Wichtigkeit.

Schon nach dem Ersten Weltkrieg hatten die Fährschen ein Motorboot von 10 m Länge für den Transport der Milch aus den Niederungsdörfern und Einzelsiedlungen zur Anklamer Molkerei benutzt. 1954 übernahm Otto die »Milchboot«-fahrt von seinem Vater. Er ließ dafür ein neues Fahrzeug bauen: Auf dieser PEENE war Margot dann der von den Behörden verlangte Bootsmann. Morgens zwischen sechs und sieben Uhr begann ihr Tagestörn an Bord. Auf dem Wege zur Stadt wurden die Milchkannen von den Bauern entgegengenommen, außerdem auch die abgehende Post. Margot fungierte jahrzehntelang nebenbei als Postangestellte und besorgte in Anklam auch die Gemeinschaftseinkäufe an Brot und Backwaren. Meist war diese »Milchtour« gegen zwei oder drei Uhr beendet.



Abb. 5 Margot und Otto Treetz auf dem Milchboot in Anklam. (Archiv des Verf.)



Abb. 6 Eine »Fährsche« (Christa Behrmann) beim Anwerfen des Dieselmotors in einem Heuer (1968). (Foto: Wolfgang Rudolph)

Dem Rhythmus des Bordlebens hatte sich die Hausarbeit, die Sorge um die drei Kinder sowie die Bestellung von Gemüseland und Obstgarten unterzuordnen. Nach besten Kräften half Margots Schwiegermutter; aber auch der Sohn und die älteste Tochter mußten tüchtig mit anpacken, zum Beispiel beim Melken und Tränken der Kühe, für die das Trinkwasser aus einem weit abseits vom Haus gelegenen Brunnen herangeschleppt werden mußte.

Im Sommer wurden mit der PEENE auch Passagierfahrten gemacht. Mitte der sechziger Jahre kauften die Treetzens ein neues Milchboot: die ELSE, nach der tüchtigen Oma genannt. Da Margots Mann durch seinen Kriegsdienst gesundheitlich geschädigt war, fiel ihm die Bootsarbeit immer schwerer. Seine Frau mußte von Jahr zu Jahr häufiger für ihn einspringen. Längst hatte sie vor dem Seefahrtsamt und bei der Wasserschutzpolizei die erforderliche Schifferprüfung abgelegt und durfte auf Grund einer Ausnahmeregelung das Milchboot sowie den Heuer samt Prahm steuern. Außer Margot gab es auf der Fähre noch eine zweite »patentierete« Schiffsführerin – aber »die Treetzsche« mußte sich als einzige auch mit dem Betrieb und der Wartung des schweren Glühkopfmotors befassen, der im Milchboot installiert war (Abb. 5–6).

Die siebziger Jahre brachten dann allmählich größere Veränderungen in Landwirtschaft, Siedlungsstruktur und Verkehrsverhältnissen dieser Gegend: Einige Einzelgehöfte wurden von den Bewohnern gänzlich aufgegeben, viele Bauern hatten sich – mehr oder weniger freiwillig – zur Landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaft Bargischow zusammengeschlossen, und der einstige Feldweg wurde zu einer festen Straße ausgebaut. Heute laufen Milchauto und Postauto täglich die beiden Ortsteile Kamp und Fähre an, und in Kamp wurde eine Lebensmittelverkaufsstelle eingerichtet. Das Milchboot benötigten die Fährschen nicht länger. Otto Treetz starb 1977. Wenig später verkaufte Margot die im ganzen Peenemündungsrevier bekannte ELSE. Sie wohnt aber auch weiterhin noch in ihrem Haus am Peeneufer und wird von vielen Vorüberfahrenden als Schifferkollegin mit Signal begrüßt.

Fallbeispiel 2: Edith Kapell

Für das Arbeitsleben einer pommerschen Kahnschifferfrau können die Auskünfte der 1923 geborenen Edith Kapell als beispielhaft gelten. Sie verlebte ihre Kindheit auf dem Kahn ihrer Eltern, wie das in Schifferfamilien üblich war. Schon ihre Großeltern hatten einen ungedeckten hölzernen Pommernkahn besessen, auf dem Ediths Mutter aufgewachsen war. Bei diesem Bordleben ging es seinerzeit sehr einfach zu: Der gesamte persönliche Besitz mußte auf engstem Raum untergebracht werden. Die Eltern schliefen in einer eisernen Bettstelle, das Kind auf dem Sofa. Die übrige Kajüteneinrichtung bestand aus den unumgänglich notwendigen Verwahrmöbeln zur Aufnahme von Wäsche und Vorräten. Viel Platz durfte auch die nebenan gelegene Kochstelle nicht einnehmen. Spielsachen gab es nur wenige: Edith erinnert sich an ihre Puppenstube, die unter das Bett geschoben werden konnte. Die Schifferkinder suchten sich ihre Beschäftigung meist draußen an Deck, wobei sie alle Handgriffe, die an Bord notwendig sind, spielend erlernten. Solange sie noch klein waren, wurden sie an Deck angeleint, oder man setzte sie in den offenen Laderaum, sofern dieser leer war. Probleme gab es erst, wenn die Kinder schulpflichtig wurden. Mit-

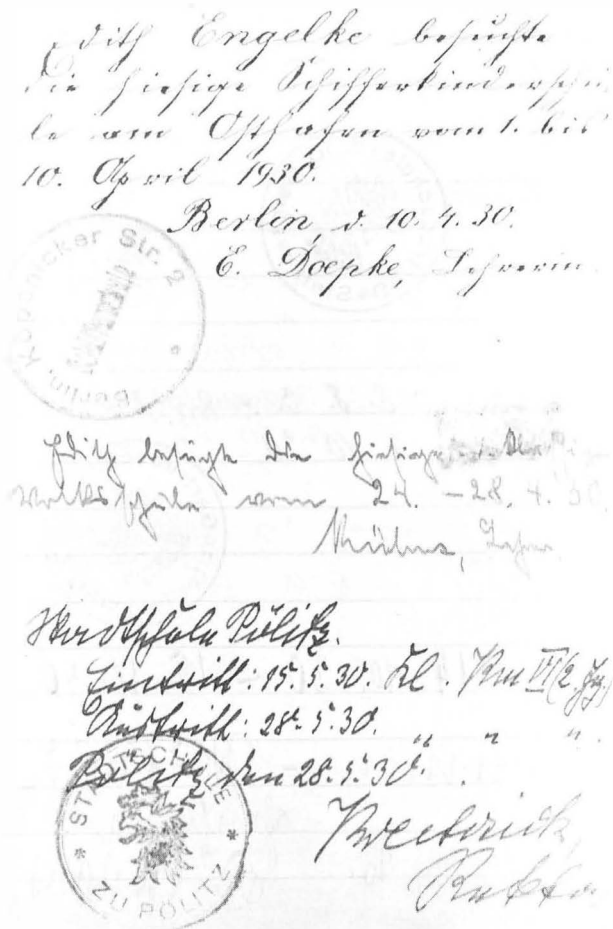


Abb. 7 Die erste Seite des Schulbesuch-Nachweisheftes von Edith Kapell, Ueckermünde (1930). (Archiv des Verf.)

unter konnten sie dann bei den Großeltern oder bei anderen Verwandten an Land untergebracht werden und die heimatliche Dorfschule besuchen. Sie konnten ihre Schulzeit aber auch in einem Schifferkinderheim verbringen und dann nur in den Ferien an Bord mitfahren. Ediths Eltern wählten die dritte Möglichkeit: Sie ließen ihre Tochter am jeweiligen Liegeplatz des Kahnés zur Schule gehen. Ein gut aufbewahrtes Heftchen gibt Auskunft über ihren ständig wechselnden Schulbesuch in den Hafestädten zwischen Stettin, Breslau, Berlin, Hamburg und Meißén, der von den Lehrern oder Schullektoren mit Unterschrift und Stempel bescheinigt wurde (Abb. 7). Am liebsten besuchte Edith die Schifferkinderschule am Berliner Osthafen, weil dort der Umgang mit den Kindern liebevoller als in anderen Stadtschulen war. Schifferkinder mußten oft in wenigen Tagen ein Pensum lernen, für das die ortsansässigen Schüler mehrere Wochen Zeit hatten. Schulbücher besaß Edith nur wenige; man konnte sie in manchen Schulen für zehn Pfennig pro Tag ausleihen. In diesen Verhältnissen absolvierte Edith acht Jahre Grundschulzeit.

Schiffermädchen erlernten früher nur selten einen Beruf. Auch Edith fuhr daher nach ihrer Konfirmation bei den Eltern mit an Bord. Dabei mußte sie alle notwendigen Schiffsarbeiten ausführen: zum Beispiel Festmachen, Verholen, Ankern, die Übernahme der Ladung kontrollieren, Reinschiff-Machen, den Vater am Steuer ablösen, der Mutter in der Küche helfen.

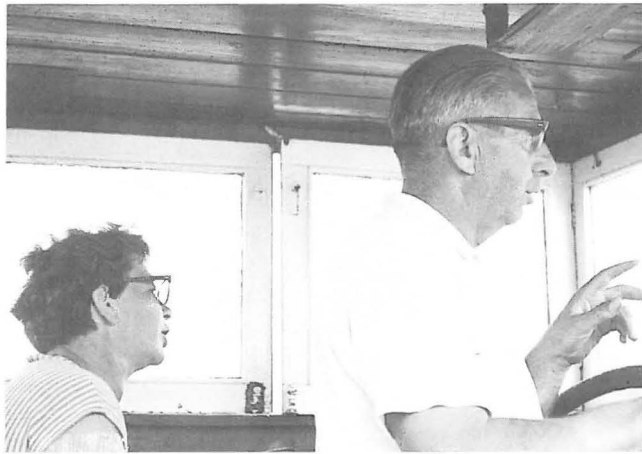
Anfang der dreißiger Jahre war die Situation in der deutschen Binnenschifffahrt – bedingt durch die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise – recht schwierig. Wie viele andere Kahnschiffer, die nach Auswegen aus der drückenden Notlage suchten, erprobte auch Ediths Vater etwas Neues: Er kaufte eine Schute, zimmerte einen Aufbau darauf und wurde »Unternehmer« eines schwimmenden Proviantladens am Berliner Osthafen. Mit einem kleinen Boot transportierte er die von den Kahn- und Dampferschiffen gewünschten Waren zu deren Fahrzeugen. Die Verkaufspreise der – auf den ostdeutschen Wasserstraßen »Budiker« genannten – ambulanten Schiffshändler waren im allgemeinen zwar etwas höher als im Laden an Land, doch die schwierige Vorratshaltung auf den Kähnen, aber auch die sehr spezifische Kommunikation zwischen Budiker und Schiffer machten den Handelsbetrieb recht beliebt. Man nutzte die Gelegenheit ja nicht bloß zur Ergänzung des Bordproviantes, sondern auch zum Einkauf von Bekleidung und Handarbeitsmaterial.

Später erwarben Ediths Eltern in Hamburg einen eisernen Frachtkahn und kauften 1937 den NEPTUN, ein Motorgüterschiff von 33 m Länge und 5 m Breite, das 1928 in Swinemünde erbaut worden war. Den Antrieb besorgte ein 70 PS-Diesel.

Anfang der vierziger Jahre lernte Edith – gewissermaßen von Bord zu Bord – ihren späteren Mann kennen. Auch er stammte aus einer pommerschen Schifferfamilie und fuhr wie Edith mit den Eltern. Er besaß bereits den Befähigungsnachweis eines Schiffsführers für Haff und Bodden, für die Oder sowie für die mecklenburgischen und märkischen Wasserstraßen, dazu die Seemotorenführer-Berechtigung. 1943 wurde geheiratet. Das junge Paar fuhr zunächst bei den Eltern Kapell auf deren Schleppkahn mit, der noch Mast und Segel besaß. Sie nutzten daneben aber auch ein kleines spezielles Motorboot zum »Stoßen« des Kahnés. Als Ediths erster Sohn geboren wurde, blieb sie zunächst an Land, wo die Familie eine Wohnung im Haffdorf Mönkebude zugewiesen bekommen hatte. Nach Kriegsende übernahmen die jungen Kapells den NEPTUN von Ediths Eltern und setzten damit die Schifffahrt zwischen pommerscher Küste und Elbe/Oder fort. 1947 wurde der zweite Sohn geboren. Beide Kinder blieben an Bord, bis sie schulpflichtig wurden. Um die Schule regelmäßig besuchen zu können, wohnten die Kinder bei der Großmutter.

Die Wohnverhältnisse auf dem NEPTUN waren komfortabler als auf den älteren Kähnen. Durch die eingebaute Maschinenanlage ergab sich eine räumliche Dreiteilung für den Kajütengrundriß: Um den Maschinenschacht herum gab es eine Küchenstrecke mit Kohle-

Abb. 8 *Edith und Willi Kapell im Ruderhaus des NEPTUN (1969). (Foto: Wolfgang Rudolph)*



herd; daran schloß sich eine gemütliche Wohncke mit Kleiderschrank, Kommoden und Nähmaschine, mit Sofa, Tisch und Stühlen an. Dahinter, der Küche gegenüber und von dieser durch die Maschinenschotten getrennt, lagen die Schlafgelegenheiten. Es war auch Platz für ein Vogelbauer mit dem sprechenden Wellensittich »Mäcki« und für eine Strickmaschine größerer Abmessung. Edith machte, wenn es ihre Zeit und die Bordverhältnisse erlaubten, viel Handarbeit und bastelte gern: zum Beispiel Schiffswandbildchen aus Strohhalmstreifen, oder Mobiles und Tierfiguren. Den NEPTUN fuhren Kapells bis 1979 – Edith nunmehr als Matrose der Binnenschiffahrt. Dann zwang eine schwere, anfänglich lebensbedrohlich erscheinende Krankheit sie zur Aufgabe ihres Berufes. Willi Kapell vercharterte das Fahrzeug als Getreidelager, um in der Nähe seiner Frau leben und sie pflegen zu können. Erst fünf Jahre später gaben beide den Schiffahrtsbetrieb endgültig auf, leben aber noch immer in ihrer Heimathafenstadt Ueckermünde (Abb. 8).

Fallbeispiel 3: Marie Siebke

Anders verlief das Leben der Schifferfrau Marie, die an Bord eines Evers auf der Niederelbe arbeitete. Sie wurde 1904 in der Wilstermarsch als Tochter eines Küstenschiffers geboren. Marie konnte nur vier Jahre die Dorfschule besuchen, weil ihr Lehrer bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges zum Militärdienst einberufen wurde. Im Ort fand danach kein Unterricht mehr statt. Marie Bösch heiratete mit 18 Jahren den Everschiffer Johannes Wicht. 1922 wurde ihre Tochter geboren. Vier Jahre später erwarb das Ehepaar den Ever MELPOMENE, der 1895 in Boizenburg an der Elbe gebaut worden war. Das 18,5 m lange eiserne Fahrzeug besaß einen Groß- und einen Besanmast. Sein flacher Holzboden und sein geringer Tiefgang boten gute Voraussetzungen für das Befahren der schmalen Nebengewässer der Niederelbe, die – wie der Hauptstrom – gezeitenabhängig sind. Bis 1929 wurde der Ever gesegelt. Dann ließen die Wichts einen 12 PS-Glühkopfmotor einbauen – bei gleichzeitigem Aufbau eines Ruderhauses. Die Schifferfrau interessierte sich sofort für die Wartung und Bedienung der Maschine und erlernte rasch die notwendigen Hantierungen. Auf der ersten Reise nach dem Umbau des Schiffes erkrankte Maries Mann bei einem Bordunfall. Für ihn sprang nun zunächst der Vater ein, doch hatte dieser segelgewohnte Mann nichts mit dem Motor im Sinn, so daß Marie mit vielem allein fertig werden mußte. 1931 heiratete sie wieder, und zwar den Everschiffer Emil Hasch. In den folgenden Jahren trans-



Abb. 9 Marie Siebke nimmt das Ruderhaus der MELPOMENE vor einer Brückendurchfahrt ab. (Archiv des Verf.)

portierten die beiden alles, was in ihrem Fahrtrevier an Fracht anfiel: landwirtschaftliche Produkte und Futtermittel ebenso wie Baumaterial und Brennstoffe. Ende der dreißiger Jahre hatten sie eine Havarie an der Mündung der Stör in die Elbe: Der Ever war auf der Reise von Hamburg nach Otterndorf im Sturm auf Grund geraten, und es gelang nicht, mit Hilfe der zu schwachen Maschine wieder flott zu kommen. Von Brechern überspült, schlug das Fahrzeug voll und sank. Frierend und völlig durchnäßt kamen die Schifferleute mit dem Beiboot ans Ufer. Die Wewelsflether Feuerwehr konnte später den Havaristen bergen, doch hatten Kojen, Spinde, Klappkästen und alle anderen Möbel durch das Wasser sehr gelitten. Es kostete viel Mühe, die alte Behaglichkeit auf der MELPOMENE wieder herzustellen.

Bei Ausbruch des Zweiten Weltkrieges wurde Schiffer Hasch zum Wehrdienst einberufen; er kehrte erst 1947 krank aus der Gefangenschaft heim und verstarb 1952. Damals beschloß Marie – eine kräftige, robuste Frau von 48 Jahren, die stets fröhlich war –, selbst die Führung ihres Schiffes zu übernehmen. Sie kannte ihre Fahrwasser, wußte die Lage jeder Tonne, jedes Feuers am Wege. Alle an Bord notwendigen Handgriffe waren ihr vertraut. Nur das vorgeschriebene Patent fehlte. So bereitete sie sich gründlich auf das Examen vor und bestand die Prüfung als Steuermann für kleine Küstenfahrt. Auch in die Schiffergilde »Eintracht« in Wilster wollte Marie aufgenommen werden, weil diese die Funktion eines Versicherungsvereins auf Gegenseitigkeit wahrnahm. Den Ever MELPO-

Abb. 10 Gildebrief der
Schiffergilde Wilster für Marie
Siebke (verwitw. Hasch)
(1954). (Archiv des Verf.)

Nr. 10.

Gilde-Brief

der
Schiffergilde der Stadt Wilster

Errichtet am 16. Januar 1860 || Allerhöchst konfirmiert am 19. Januar 1861

Die am 16. Januar 1860 errichtete und am 19. Januar 1861 Allerhöchst konfirmierte
Schiffergilde der Stadt Wilster
genannt

„Die Eintracht“

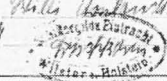
Beschreibt hiermit, daß der Schiffseigentümer Marie Hasch
wohnhaft in Wilster führend das Fahrzeug M/S
„Melpomene“ Netto-Raumgehalt 50 T. cbm, zu ihrem Gilde-Interessenten
aufgenommen ist.

Die Versicherungssumme von Meerzweifel des Wertes, zu
welcher dieses Fahrzeug in der Gilderolle Nr. 10. aufzeichnet steht, beträgt
(schwebt) Neuntausend (9.000) R-Mark Pfg.
(Der volle Wert des Schiffes beträgt 10.000 DM)
für welche Summe die ganze Interessenschaft, den Gildeartikeln gemäß, haftet

Wilster, den 24. Febr. 19 54.

Der p. t. Vorstand:

<u>Wolli Sjögers</u>	Abermann
<u>Wolli Spohr</u>	
<u>Wolli Weigs</u>	
<u>Wolli Bilschlag</u>	
<u>Wolli Borch</u>	Reisitzer
<u>Wolli Hasch</u>	
<u>Wolli Hasch</u>	
<u>J. A.</u>	Schriftführer



Buchbinderei Hof. Henschel, Wilster, Düsternstr. 21

MENE wollten die Gildebrüder wohl versichern, aber eine Frau als Gildemitglied, das paßte vielen nicht. Doch die Abstimmung darüber ergab schließlich eine knappe Mehrheit für Marie (Abb. 9 – 10).

Sie war und blieb damals die einzige weibliche Everführerin auf der Niederelbe. Ihr Betrieb hatte sich nicht verändert: Aus der fruchtbaren Marsch wurden landwirtschaftliche Produkte nach Hamburg gebracht und als Rückfracht Kohlen oder Zement geladen. Jährlich machte Marie an die 35 Reisen zwischen Hamburg und Elmshorn, Uetersen und Glückstadt. Sie war stolz, alles allein zu meistern: Sie bediente die Maschine, malte und teerte ihren Ever. Viele Stunden war sie einsam unterwegs: Für die Strecke von der Mündsterdorfer Schleuse bis Hamburg brauchte die MELPOMENE zehn Stunden. Da konnte es unterwegs nur kaltes Essen geben, das vorher zubereitet worden war. Bei den Brückendurchfahrten mußte das Ruderhaus des Evers abgebaut werden, wofür Marie ihre eigene sinnreiche Technik entwickelt hatte. Lebhaftes Treiben herrschte jedoch an Bord, wenn die Tochter, später dann auch die Enkeltochter mitfuhren und die Schiffsarbeit aufgeteilt werden konnte. Erst mit 58 Jahren gab Marie das Leben auf dem Wasser auf. Sie heiratete zum dritten Male und blieb danach an Land. Das Fahrzeug wurde verkauft. Es fährt aber noch immer im alten Revier – heute allerdings als der Oldtimer EULE, mit einem Schiffsliebhaber am Ruder. Marie Siebke verstarb im Januar 1988.



Abb. 11 »Dampfbootmädchen«: Darstellung einer norwegischen Stewardess aus den sechziger Jahren des 19. Jhs. Zeichnung von C.F. Diriks. (Archiv des Verf.)

In der Seeschifffahrt steht die berufsmäßige Beteiligung der Frauen in engem Zusammenhang mit der Entwicklung des Schiffsantriebs durch moderne Dampfmaschinen und des Einsatzes weiterer technischer Hilfsmittel an Bord. Sie setzte erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts richtig ein und könnte von skandinavischen Dampferlinien ausgegangen sein, die auch in Nachtfahrt betrieben wurden – zum Beispiel zwischen Bornholm und Kopenhagen. Von dieser Linie heißt es in einer Schilderung um 1880: *Abends vor der Nachtruhe wurde im Speisesalon ein kaltes Büffet serviert. Man mußte etwas Trinkgeld für die Kabinestewardess geben, aber dafür bekam man auch etwas: die Stewardessen putzten über Nacht die Schuhe, wie in einem Hotel.*³ Aus der norwegischen Routenfahrt entlang der Küste belegt eine Zeichnung in C.F. Diriks »Skizzen vom Reiseleben in Norwegen«, die zwischen 1865 und 1868 entstanden sind, den Einsatz servierender »Dampfbootmädchen« aus noch etwas früherer Zeit (Abb. 11). Im Dezember 1886 havarierte der schwedische Salondampfer ZEPHIR auf der im Jahr zuvor eröffneten Schnelldampferlinie Stockholm–Oslo in der Nähe von Göteborg. Dabei wurde die Rettung der Bord-Restauratrice ausführlich erwähnt.⁴ In der deutschen Nordatlantikfahrt soll 1881 auf der ELBE erstmals eine Stewardesse gemustert worden sein. Ein Crewfoto von der 1897 in Dienst gestellten PENNSYLVANIA der HAPAG zeigt unter den Männern auch vier Frauen als Besatzungsmitglieder. Das ständig wachsende Fahrgastaufkommen verlangte einen gut funktionierenden Dienst-

8

Inhaber hat sich zum Schiffsdienste auf dem Segel-Schiffe
Dampf-Schiffe

— Heimathshafen —
geführt von
für die Reise

gegen eine Heuer von monatlich
als

verheuert und sich verpflichtet, am
zur Anmusterung in zu erscheinen.
den ten 18

Unterschrift des Schiffers: Unterschrift des Verheuereten:

Inhaber ist angemustert als *H. Richter*
auf dem Dampf-Schiffe *Saale*

— Heimathshafen *Bremen*
geführt von *Capt. H. Richter*
gegen eine Heuer von *35* Mark monatlich
für die Reise *nach Newyork*
Just Must. grade

Derselbe ist verpflichtet an Bord zu gehen am *sofort*
Bremenhaven den *13* ten *Januar* 18 *90*

Das Seemannsamt.
DER WASSERSCHOUT

Vinsing

WASSERSCHOUT
BREMEN

9

Inhaber hat auf dem Segel-Schiffe
Dampf-Schiffe

während der Reise von *Bremen*
nach *New York & zurück*

in der Zeit vom *13. Januar 1890*
bis zum *26. Juli 1890*

[Dienstzeit: *6 Monate 16* Tage]
als *2. Steward* gedient.
Bremenhaven, den *26* ten *Juli* 18 *90*

Unterschrift des Schiffers:
M. Schwöbmann

Die vorstehende Unterschrift wird beglaubigt und die erfolgte
Abmusterung hiermit verneckt.

BREMENHAVEN, den *26* ten *Juli* 18 *90*

Das Seemannsamt.
DER WASSERSCHOUT

Vinsing

WASSERSCHOUT
BREMEN

Abb. 12 Aus dem Seefahrtsbuch der Stewardess Wilhelmine Schwöbmann, Bremerhaven, gemustert auf der SAALE, 1890. (Archiv DSM)

leistungssektor, der sich den Frauen als Betätigungsfeld in der Seefahrt anbot: gleich, ob im Rügenbäderdienst via Stettin oder in der Hamburger bzw. Bremer Transatlantikfahrt. Auf Deutschlands Riesenschiff, der IMPERATOR, die 4600 Passagiere befördern konnte, taten kurz vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges unter 1180 Besatzungsmitgliedern bereits mehr als 40 Stewardessen und Friseurinnen Dienst. Ferner gab es Kombüsegehilfinnen und Krankenschwestern, später auch Floristinnen (Abb. 12).⁵

Ihrem Borddienst stand das Rollenverständnis der damaligen bürgerlichen Gesellschaft entgegen, das aber gegen Frauen als Heizerinnen auf den deutschen Erdampfern im Ersten Weltkrieg nichts einzuwenden wußte. Sie wurden übrigens auf dem eben erwähnten, in Hamburg aufliegenden Schiffsriesen IMPERATOR von chinesischen Heizern ausgebildet und haben nach Aussagen der Kapitäne ihren Dienst vollauf zur Zufriedenheit versehen.⁶ In den zwanziger Jahren eroberten sich junge Skandinavierinnen erstmals die Funkkabinen auf einigen Seeschiffen in der europäischen Fahrt, während die deutsche Seebereifungsgenossenschaft noch 1934 in ihren »Bemannungsrichtlinien für seegehende Schiffe« vorschrieb: *Weibliche Personen dürfen nicht beschäftigt werden. In der kleinen Küstenfahrt wird die Ehefrau des Schiffseigner-Kapitäns bis auf weiteres als Ersatz für einen Jungen noch zugelassen, wenn sie ordnungsmäßig angemustert und augenscheinlich fähig ist, Bordarbeit auszuführen.*⁷ Erst nach dem Zweiten Weltkrieg wurden in Deutschland die Seefahrtsberufe für Frauen allgemein zugänglich gemacht. Die Rostocker »Deutsche Seereederei« stellte 1960 erstmals Frauen für Bordarbeiten (Stewardessen, Köchinnen, Bäckerinnen, Zahlmeisterinnen, Funkerinnen und Schiffsärztinnen) ein. 1975 arbeiteten 700

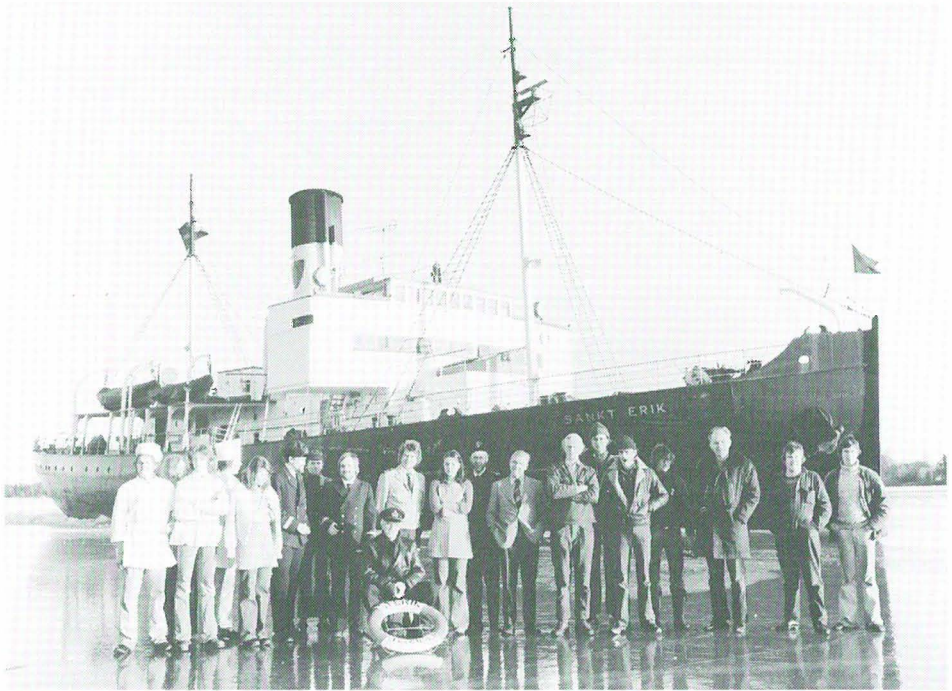


Abb. 13 Die Crew des Eisbrechers SANKT ERIK, Stockholm, 1976. (Foto: Statens Sjöhistoriska Museum, Stockholm)

Frauen in der Handelsflotte der DDR. In der Seeschifffahrt der alten Bundesländer Deutschlands gab es im gleichen Jahr etwas mehr als 1100 Frauen: Das waren 3% aller damals gemusterten westdeutschen Seeleute.⁸

Fallbeispiel 4: Die Frauen vom Eisbrecher SANKT ERIK

In den fünfziger, sechziger Jahren gehörten fünf Frauen zur Besatzung des schwedischen Eisbrechers SANKT ERIK, der von Stockholm aus operierte: eine Salonstewardesse zur Betreuung von Kapitän, Erstem Steuermann und Chef-Maschinist, zwei Stewardessen für die Offiziers- und Mannschaftsmessen sowie eine Köchin und die verantwortliche Wirtschaftsleiterin (Abb. 13).

Wera Mamlin, eine der Stewardessen, hatte als junges Mädchen im Kiosk ihrer Mutter, und später jahrelang als Serviererin auf Passagierdampfern des Stockholmer Schärenverkehrs gearbeitet. 1955 galt sie – fünfzig Jahre alt – als eine erfahrene »Servitrice«. Als sie eines Tages ihr Überstundengeld im Kontor der Schären-Reederei abholen wollte, traf sie dort auf den Kapitän des Eisbrechers, der die anwesenden Schiffer fragte, ob ihm jemand eine tüchtige Stewardesse vermitteln könnte. *Du kannst Wera heuern*, erhielt er Bescheid, *wenn du versprichst, sie am 15. April wieder rauszurücken*. So kam Frau Mamlin auf den Eisbrecher und blieb ihm 15 Winter lang treu.

Nach ihren Angaben wechselten sich die Stewardessen mit dem Frühdienst ab. Eine mußte immer schon um sechs Uhr mit der Arbeit beginnen; die anderen fingen erst eine Stunde später an. Als erstes wurden die Kabinen aufgeklart. Es folgte das Frühstücksser-

vieren, danach das gründliche Reinigen der Kammern. Um elf wurde das zweite Frühstück aufgetischt. Anschließend waren Reinigungs- und Pflegearbeiten zu erledigen. Das Geschirr mußte gespült werden, der Kühlschrank war zu säubern. Kleinere Wäsche wurde an Bord gewaschen, während man die großen Stücke in eine Stadtwäscherei gab. Um 15 Uhr begann die Kaffeezeit. Nach einer kurzen Pause war das Abendessen vorzubereiten und zu servieren und danach noch das Essen für die Nachtschicht anzurichten. Erst dann war Feierabend, den jeder nach Gutdünken nutzte. Die Frauen spielten in ihrer Freizeit gern Karten oder machten Handarbeiten.

Auch die Köchin, Helga Svensson, hatte schon an Bord von Passagierbooten im Stockholmer Schärenverkehr gearbeitet, bevor sie in den fünfziger Jahren auf SANKT ERIK anmutterte. Sie erfuhr als Smutje die Tücken der Eisbrecherfahrt auf besondere Weise. Bekanntlich können sich diese Schiffe auf Grund ihrer speziellen Bugform auf den Rand der Eisfläche aufschieben, um dann mit ihrem Gewicht die Eiskanten einzudrücken und abzubrechen. *Mitunter, wenn gegenan gedampft wurde – mit allem, was der ERIK in sich hatte – da schüttelte der Kasten so doll, daß ich meine Steaks nicht umzuwenden brauchte*, erzählte Helga Svensson. *Da ist mehr als einmal unser Porzellan aus dem Spind gefallen*. Wenn auch die Ökonomin für den täglichen Speiseplan verantwortlich zeichnete, so gab Helga doch ihre Bestellungen bei den Lieferanten selbst auf. Der Proviant wurde zum jeweiligen Liegeplatz beordert und kam dann zunächst in die Kühllast. Um Hilfe bei der Kombüsenarbeit brauchte der Smutje nicht lange zu bitten: *Da fanden sich immer ’paar Kerle ... Bei uns ging das ohne großes Gewese!* Die Helfer füllten beispielsweise das Eis im Kühlraum auf, oder sie schrubbten den Kombüsenfußboden. Zu den Aufgaben der Köchin gehörte die Zubereitung der warmen Speisen, das Backen von Brot, Brötchen und Kuchen, das Anrichten der Salate und der Aufbau des in Skandinavien so sehr beliebten kalten Büffets für Frühstück und Abendessen: Da gab es sieben Sorten »Kaltes« – *aber nicht etwa daselbe wie morgens!* Helgas Spezialität war ein Rollomelett, gefüllt mit Fleisch und Räucherschinken – die Scheiben in Butter gebraten und mit Spargel und Gemüse dargereicht. An Feiertagen wurde auf dem Eisbrecher auf Silberplatten serviert: oft gekochter Lachs in Majonnaise, mit Salzkartoffeln.⁹

Fallbeispiel 5: Bärbel Schwalbe

Bärbel wurde 1943 in Berlin geboren, lernte – nach achtjährigem Schulbesuch – Damenmaßschneiderin und besuchte eine Zuschneideschule. Für ihren Berufswechsel gab der Freund den Anstoß, der 1961 zur See ging, als Bärbel ihn eben kennengelernt hatte. Zuerst suchte sie sich eine Arbeit an der Küste, um dem Freund nahe zu sein, wenn er auf Landurlaub kam. So wurde sie Serviererin in einem Ferienheim in Kühlungsborn. Dort erfuhr sie, daß die Rostocker Seereederei für ihre Handelsschiffe Stewardessen suchte. Daraufhin bewarb sie sich. Ihre Gründe waren die gleichen wie seinerzeit bei vielen jungen Menschen in der DDR: Sie wollte ein Stück von der Welt kennenlernen, was »normalerweise« auf Schwierigkeiten stieß. Der gute Verdienst lockte zusätzlich. Bärbel wurde als eine der ersten Unverheirateten eingestellt und musterte im Oktober 1962 als Stewardess auf dem Tanker LEUNA I an. Später wechselte sie auf das Fracht- und Ausbildungsschiff J.G. FICHTE über. Ihre Reisen führten sie nach Rußland, nach Polen und nach Kuba.

Ein Übergang vom Landleben zur Arbeit an Bord verläuft selten problemlos. Da muß meist die Seekrankheit überstanden werden. Bei Bärbel machte sie sich bemerkbar, als die Teller in den Regalen zu klirren begannen und nur die Schlingerleisten an den Tischkanten das Geschirr vor dem Herunterrutschen bewahren konnten. Ihre Kollegin hatte sich gleich

beim ersten Anzeichen von Übelkeit krank gemeldet, aber Bärbel hielt durch. Der nächste Morgen bescherte ihr jedoch einen Schock: Während der Nacht waren beim Schlingern des Schiffes mehrere Gefäße in der Kombüse ins Rutschen geraten. Eine glitschige gelbbraune Masse überzog den Fußboden und die Scherben. Der Mostrichvorrat für die ganze Reise war hin! Der Kapitän war wütend, die Matrosen amüsierten sich, und die Stewardess mußte die Kombüse – allein – in kürzester Zeit wieder aufklaren. Das war eine Lehre für das ganze Bordleben.

1964 heiratete Bärbel einen Schiffsmaschinisten. Im gleichen Jahr wurde auch ihr erster Sohn geboren. Damit wäre ihre Fahrzeit beinahe zu Ende gewesen. Doch sie erhielt einen Kinderheimplatz, und ihre Eltern nahmen sich des Kleinen an den Wochenenden an. So konnte Bärbel noch bis Ende 1967 als »Springer« weiterfahren, und zwar auf den Küstenmotorschiffen FALKE und FLAMINGO. Die Kurzreisen erlaubten es ihr, den Jungen oft zu besuchen. Nun lernte sie die Häfen von England, Belgien und Holland kennen. Es kam jedoch im Laufe der Zeit zu ernststen Differenzen mit ihrem Manne, der wünschte, daß seine Frau die Seefahrt des Kindes wegen aufgeben solle. Dazu war sie aber nicht bereit. Die Ehe wurde geschieden. 1968 heiratete Bärbel zum zweiten Male: einen Nautiker der Rostocker Reederei. Als sie wieder schwanger wurde, musterte sie endgültig ab und nahm ihren erlernten Beruf wieder auf. Ihr Mann wechselte zur Binnenschifffahrt über, zur Berliner Fahrgastflotte.

Fallbeispiel 6: Die Heringsmädchen von Hangö

Selbst vielen Fachleuten der maritimen Volkskunde war bislang die Vorgeschichte einer speziellen Art der Frauenarbeit an Bord unbekannt. Auf der Tagung zum Thema »Sjökvinor« (Seefrauen) der Åbo Akademie im finnischen Åbo/Turku berichtete die Museumsleiterin Birgitta Ekström aus Hangö erstmals über die Frauen an Bord der Elfvingschen Heringsfischereiflotte von Hangö. Der Reeder Henning Elfving ließ 1930 den Dampfer



Abb. 14 Gruppe von »Heringsmädchen« des finnischen Fischerei- und Fabriksschiffes PETSAMO, Hangö, 1930. (Foto: Museum Hangö/Hanko)

PETSAMO (125 m Länge, 7300 BRT) zum Fabrikschiff umrüsten. Zur Fischsuche gab es sogar ein Flugzeug an Bord. Erstmals wurden Kühlanlagen in größeren Dimensionen installiert. Auf dem Dampfer befand sich ein Ambulatorium mit OP-Raum. Im Jahre 1933 fuhren auf der PETSAMO fünfzig Frauen mit, auf dem anderen Fabriktrawler, der ASTREA, waren es an die zwanzig. Sie waren die ersten »Seefrauen« Finnlands und kamen teils aus den landseitigen Fischfabriken der Reederei Elfving, teils aus südfinnischen Fischerfamilienbetrieben. Auch ein paar Studentinnen nutzten in den Semesterferien diese Gelegenheit zum Geldverdienen.

Auf der PETSAMO gab es fünf Produktionsstrecken. Außer der eigentlichen Schleppnetz-fischerei gab es den Verarbeitungstrakt mit einem Köpfmaschinenband, eine Strecke zur Innereibeseitigung, ein Verpackungsband und ein Konservierungsband. Die Arbeit an diesen Bänderstrecken war während der Hauptfangzeit sehr anstrengend, wurde allerdings im Leistungslohn und mit Anteilen am Fangerlös auch recht ordentlich bezahlt. Weniger beliebt waren die schwachen Fangzeiten. Dann mußten die »Heringsmädel« (Abb. 14) auch andere Bordarbeit verrichten. Dazu gehörte die Wartung der Verarbeitungsma-schinen und der Transportbänder, auch mußten sie backen oder Wäsche waschen, was wegen der geringen Frischwasserzuteilung keinen Spaß machte. Der Einsatz der Schiffe (im Nordatlantik) dauerte von Anfang Juni bis Ende September. Abfahrt und Heimkehr der Elfvingischen Flotte wurden in Hangö stets festlich begangen. Die Schiffe waren der Stolz der kleinen Hafenstadt. Ihre Besatzungen stammten jedoch auch aus anderen Orten. Obwohl viele aus den schwedischsprachigen Landesteilen kamen, war die Bordsprache doch finnisch.

Für das Leben auf PETSAMO und ASTREA galt ein strenges Regime. Die Frauen lebten *bei-nabe klösterlich*. Ihre Kajüten lagen weit von denen der Männer entfernt, und es galt ein absolutes Besuchsverbot. Dennoch sollen die Männer über ihre »Heringsmädel« recht erfreut gewesen sein. Für deren Aufsicht sorgte – sozusagen als »Mädchengeneral« – eine Frau Saarnio. *Sie hatte die Haltung eines Generals und die Sinnesart eines Schiffskapitäns*, hieß es von ihr. *Ihr Wort galt als Befehl. So wie diese Saarnio, so hab' ich mir immer die Amazonen vorgestellt*, meinte einer der Auskunftgeber, *oder vielleicht eine Äbtissin im Kloster*. Für die geistliche Betreuung der »Seefrauen« fuhr eigens eine Diakonin mit.

Höhepunkt der Fangsaison war für die Männer der Landgang zur Mittsommernacht, in Norwegen. Die Frauen mußten dabei an Bord bleiben. Als Ausgleich wurde für sie ein eigenes Bordfest veranstaltet, und es gab auch ein großes Fest für alle zum Abschluß der Arbeit. Da wurde dann zu den Klängen der Ziehharmonika kräftig das Tanzbein geschwungen. Nur den Offizieren und dem Kapitän war es erlaubt, daß ihre Frauen gelegentlich für eine Fangsaison anmusterten. Frau Saarnios Mann war der Funkoffizier an Bord der PETSAMO. Die Frau des Schiffsarztes fuhr als Proviantverwalterin mit. Selbst die Frau des Reeders hat einmal »auf Probe« an den Bändern der Verarbeitung mitgeholfen.

In Finnland wurde jedoch schon 1937 per Gesetz die Frauenarbeit in der Seeschifffahrt verboten. Reeder Elfving mußte danach auf seinen Schiffen ausschließlich Männer beschäftigen. Auf den Fabrikfahrzeugen von Hangö ist aber vermutlich der erste Versuch un-ternommen worden, in der Hochseefischerei mit einer Besatzung zu arbeiten, die aus Frauen und Männern zusammengesetzt war.

Heute ist das allgemein nicht mehr üblich, war aber nach dem Zweiten Weltkrieg noch durchaus gang und gäbe. So wurde in Rostock das erste Fang- und Verarbeitungsschiff im Jahre 1960 in Dienst gestellt. Die BERTOLD BRECHT war 86 m lang und etwa 13 m breit. Ihre Laderäume faßten 650 t Fischprodukte. Sehr viel Wert war auf die Ausstattung der Besatzungsunterkünfte gelegt worden. Auf der ersten Reise befanden sich zwanzig Fischfach-arbeiterinnen an Bord, die die Fänge mit Hilfe von Filetiermaschinen zerlegten, verpackten

und einfroren. Der Fischabfall wurde zu Fischmehl verarbeitet, wobei gleichzeitig auch Fischöl gewonnen wurde.¹⁰

Fallbeispiel 7: Ingrid Richter

Ihr Vater war Kapitän auf Großer Fahrt. Seine Arbeit hat vermutlich den Anstoß für die Berufswahl der Tochter (Jahrgang 1949) gegeben: Schon von früher Kindheit an äußerte sie den Wunsch, später in der Schifffahrt arbeiten zu wollen, und betrieb daher ihre Ausbildung sehr zielstrebig. Sie nahm die Möglichkeit des »Abiturs mit Facharbeiterabschluß« wahr und absolvierte eine Lehre im Schaltanlagenbau des Rostocker Werkes für Rundfunk- und Fernmeldetechnik. 1968 meldete sie sich bei der »Deutschen Seereederei« für die Funkerausbildung an, bestand die Aufnahmeprüfung bei der Seefahrtsschule in Wustrow und studierte dort drei Jahre. Sehr zugute kam ihr dabei, daß sie schon in der Schule die naturwissenschaftlichen Fächer bevorzugt hatte und daß sie einen Lehrberuf gewählt hatte, der zu ihrer Studienrichtung einige Beziehungen besaß.

In den sechziger Jahren waren in Mecklenburg nur wenige Mädchen zu Funkoffizieren ausgebildet worden. Auch in Ingrids Jahrgang waren es nur zwei. Nach dem Praktikum auf dem MS J.G. FICHTE konnte sie ihr Examen machen. Ab 1972 mußte sich Ingrid zunächst auf Holzfrachtern im Bordalltag bewähren. Diese Reisen auf der Nordroute nach Murmansk oder Archangelsk waren noch verhältnismäßig kurz, so daß sie immer nur ein paar Tage in ihrer kleinen Funkerkabine still zu sitzen brauchte, die eben Platz für die Geräte bot. Daß der Funker eines Schiffes ein vergleichsweise einsamer Mensch ist, da er seine Arbeit allein und in einem abgesonderten Raum ausübt, lernte Ingrid bereits damals kennen. Die nächsten Reisen führten sie dann weiter in die Welt hinaus: Zunächst ging es ins Mittelmeer und nach Westafrika, wobei sie meist zwei Monate Borddienst tat. Dann begann die große Fahrt, im Einsatzbereich Asien/Afrika, in dem sie hauptsächlich auf MS HALBERSTADT gearbeitet hat.

1976 heiratete Ingrid. Ihr Mann ist Kapitän auf Großer Fahrt. Er bejaht die Mitarbeit von Frauen an Bord, was längst nicht von allen Nautikern gesagt werden kann. Daß Frau Richter dennoch ihren Beruf nicht mehr viel länger ausübte, hatte verschiedene Gründe. *Mein Ausscheiden aus der Seefahrt hing auch mit der Versorgung meiner Tochter zusammen. Ich konnte ab 1976 nur noch sporadisch mit meinem Mann gemeinsam zur See fahren, schrieb sie. Das war mir von der Reederei erlaubt worden, damit ich mein Patent erhalten konnte. Als meine Tochter meiner Obhut nicht mehr bedurfte, wäre ich gern wieder gefahren, natürlich zusammen mit meinem Mann auf demselben Schiff. Dem standen leider innerbetriebliche Regelungen entgegen, so daß ich seit meiner letzten Reise als Funkoffizier (1980/81) nur noch die Möglichkeit hatte, in bestimmten Abständen als mitreisende Ehefrau meinen Mann zu begleiten – für jeweils eine Reise. Das habe ich erstmals 1983 gemacht, und stellte dabei fest, daß man doch Probleme hat, sich an ein solches »Passagierdasein« zu gewöhnen, wenn man zuvor lange Zeit selbst als Besatzungsmitglied mit festen Aufgaben und Verantwortungen zur See gefahren ist.* Zusammen mit ihrem Manne wurde Ingrid Richter im Jahre 1979 übrigens als »Bruder« in die Stralsunder Schifferkompanie aufgenommen, nachdem eine Änderung der Statuten es ermöglicht hatte und nicht mehr nur Kapitäne Mitglied dieser Traditionsvereinigung werden dürfen.

Fallbeispiel 8: Marta Klaassen

Einen ungewöhnlich beschwerlichen Weg mußte Marta Klaassen (Jahrgang 1931) gehen, bis sie ihr Berufsziel – Nautischer Offizier – verwirklichen konnte. Sie wurde in Ostpreußen geboren. Ihr Vater war Kapitän. Beide Eltern verstarben sehr früh: So wurde Marta schon mit neun Jahren Waise, mit langem Aufenthalt in Kinderheimen verschiedener Art. Sie erhielt, nach der Aussiedlung, eine Schlosser-Lehrstelle in den Halleschen Maschinenwerken, in Sachsen-Anhalt. Die Arbeit gefiel ihr, war aber letztlich auch nicht das, was Marta sich als Lebensberuf wünschte: Sie wollte zur See fahren. Das erschien jedoch damals noch als ziemlich aussichtslos.

Unter den politischen Neuerungen in der DDR hatte es gleich zu Anfang eine gegeben, die für die Frauen besonders bedeutsam war: das Gesetz über ihre Gleichberechtigung in allen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens. Darauf nahm Marta Bezug, als sie an den damaligen Staatspräsidenten, Wilhelm Pieck, schrieb und ihn um Unterstützung bei ihrem Berufsvorhaben bat. Auf Grund dieser Eingabe wurde sie zur Seefahrtsschule Wustrow bestellt. Dort bestätigte man ihr die Anmeldung, meinte aber einschränkend, daß die Seefahrtsschüler auf einer Versammlung selbst bestimmen sollten, ob ein Mädchen mit ihnen zusammen zum Steuermann ausgebildet werden könnte. Die Abstimmung ergab eine knappe Mehrheit für Marta. In der folgenden Ausbildungszeit mußte sie viele Schwierigkeiten meistern, da sie, im Unterschied zu anderen Schülern, die zuvor schon an Bord von Fahrzeugen praktisch gearbeitet hatten, keinerlei seemännische Erfahrung besaß. Doch mit Beharrlichkeit erreichte Marta das selbstgesteckte Ziel und begann ihre Seefahrtzeit im

	<p>Personalbeschreibung Personal particulars</p> <p>Familienname / Surname: <i>geb. Waitkus, Klaassen</i></p> <p>Vorname / Christian Name: <i>Marta, Linda</i></p> <p>Geburtsdatum / Date of Birth: <i>9. September 1931</i></p> <p>Geburtsort / Place of Birth: <i>Kartelbeck Str. Memel</i></p> <p>Staatsangehörigkeit / Nationality: <i>Deutschland</i></p>
<p>Es wird bescheinigt, daß der Inhaber die durch das obenstehende Lichtbild dargestellte Person ist und die darunter befindliche Unterschrift eigenhändig vollzogen hat.</p> <p>Rostock, den <i>26. 9.</i> 1953</p> <p>ABTEILUNG FÜR ARBEIT Seemannsamt I. A. <i>Bünger</i></p>	<p>Фамилия Имя День рождения Место рождения Подданство</p> <hr/> <p>Haare <i>blond</i> Augen <i>blaugrau</i></p> <p>Besondere Kennzeichen: <i>keine</i></p> <p>Familienstand nach der Steuerkarte: <i>ledig</i></p>

Abb. 15 Aus dem Seefahrtsbuch von Marta Klaassen, geb. Waitkus, Rostock 1953. (Archiv des Verf.)

August 1951 auf dem Stralsunder Tonnenleger MÖWE. In dieser einjährigen Assistentenzeit erhielt sie von den Männern des Wasserstraßenamtes den Spitznamen »Max« – eine Anerkennung ihrer Arbeitsleistung. Seit 1952 fuhr sie dann in der Fangflotte des Fischkombinates Rostock, und zwar als 2. Steuermann. Ihr Arbeitsplatz waren Logger, für den Heringsfang bestimmte Schiffe von 38 m Länge, die während der Monate April bis Juni auch zum Rotbarschfang in der Barentsee eingesetzt wurden. Dem Zweiten obliegt traditionell die Ladung – in diesem Falle der Fisch. Außenstehende können sich die Schwerarbeit der Hochseefischer in arktischen Breiten schwer vorstellen. Marta hat diese Strapazen lange Zeit durchgestanden. Am schwersten fiel ihr dabei, daß man beim »Holen« mitunter 24 Stunden lang – manchmal auch noch länger – ununterbrochen bei Sturm, Regen und Kälte an Deck stehen mußte, um die »Hieven« anzunehmen. Außerdem fiel ihr noch eine Nebenbeschäftigung zu, woran sie aber selbst Schuld trug: Sie hatte aus eigener Initiative bereits 1955 die Berechtigung zum Bedienen der Bord-Sprechfunkanlage erworben. Als der eigentlich zum Funkdienst ausersehene Kollege bei seiner Prüfung scheiterte, sprang sie ein und konnte die Besatzung sehr rasch davon überzeugen, daß sie als Frau mit dieser Technik umzugehen verstand.

Als Marta im Jahre 1957 ihr Befähigungszeugnis als Kapitän II in der Großen Hochseefischerei (B 4) ausgehändigt erhielt, war sie bereits verheiratet. Sie blieb an Land, weil sie inzwischen ihre erste Tochter geboren hatte, der später ein Sohn und noch eine zweite Tochter folgten. Die Entwicklung ihrer Kinder zu erleben, war für Marta – als Waise und Heimkind – von vorrangiger Wichtigkeit. Ihr Mann, der ebenfalls Kapitän in der Hochseefischerei war, teilte ihre Ansicht. Mir war es vergönnt, zweimal mit Marta Klaassen über ihr bewegtes Leben zu sprechen, das sicher Stoff für eine spannende Biographie gegeben hätte. Noch während meiner Vorarbeiten zu diesen Fallstudien ist Marta im Oktober 1986 in Rostock verstorben.

Anmerkungen:

- 1 Wossidlo, Richard: Reise, Quartier, in Gottesnaam. Das Seemannsleben auf den alten Segelschiffen, im Munde alter Fahrensleute. Bd. 1. Rostock 1940, S. 138–143.
- 2 Über Kapitänsfrauen: Greenhill, Basil, und Ann Gifford: Women under Sail. Newton Abbott 1970; Leverkus, Inge und Ernst: Eine Frau fuhr mit. Norderstedt 1981; Rosenberger, Eugenie: Auf Großer Fahrt. Berlin 1899. Über Frauen in der Binnenschifffahrt: Duhr, Charlotte: Mädchen- und Frauenjahre an Bord. In: Mitteilungen Museum der deutschen Binnenschifffahrt, 1985/86, S. 45–75; Kaspereit, Edith: Aus dem Leben einer ostpreußischen Schifferfamilie. In: Ebd., S. 5–44; Kreschel, Katharina, und Ulrich Buchholz: Stromauf & Stromab. Zur Geschichte der Havel-schifffahrt. Brandenburg 1982; Oehmig, Edith: Von Land an Bord. In: Mitteilungen Museum der deutschen Binnenschifffahrt, 1985/86, S. 75–84; Rudolph, Wolfgang: Frauenbesatzung auf Schiffsfahrzeugen im Oderhaff. In: Greifswald-Stralsunder Jahrbuch 10, 1972/73, S. 325–340; Steppat, Stephanie: Schifferfrauen auf dem Rhein. Mainz 1987.
- 3 Koefoed, H.A.: Auf Reisen nach Bornholm. Rönne 1992, S. 20.
- 4 Kolltveit, Bård: Kystrutene Oslo-Stockholm. In: Norsk Sjøfartsmuseums Årsberetning 1987, S. 137.
- 5 Arbeitsplatz Schiff. Hrsgg. von K.-P. Kiedel, U. Schnall, L. U. Scholl. Hamburg 1987, S. 194; Gade, Käthe: Als Schiffsschwester auf Amerikafahrt. In: Koehlers Flottenkalender 33, 1935, S. 198–201; (Anonym): Als Gärtnerin auf einem Hapagdampfer. In: Ebd. 36, 1938, S. 181–182.
- 6 Herbert, Carl: Kriegsfahrten deutscher Handelsschiffe. Hamburg 1934, S. 130.
- 7 Wie Anm. 5 (Arbeitsplatz Schiff), S. 203 f.
- 8 Ebd., S. 204; Beiträge zur Geschichte der Seeverkehrswirtschaft der DDR. Rostock 1981 (Nr. 14, S. 6); Born, C., und U. Schwitala: Frauenbeschäftigung an Bord von deutschen Seeschiffen. In: Schiff & Hafen 35, 1983; Rogacki, B.: Die Stellung der berufstätigen Frau in unserer Seeschifffahrt. In: Der Seeverkehr, 1965, Heft 3, S. 148–149.
- 9 Björklund, Anders: Wera Mamlin/Helga Svensson. In: Sjöhistoriska Årsbok, 1981/82, S. 112–115.

10 Ekström, Birgitta: Kvinnorna i den Elfvingska sillfiskeflottan. In: Skärgård 18, (Åbo) 1985, S. 13–17; Scherzer, Landolf: Fänger und Gefangene. Rudolstadt 1983.

Women working on board in the North and Baltic Sea regions during the last hundred years. Eight case studies

Summary

The author worked from 1958 to 1978 as a deckhand aboard a trawler used by the Akademieinstitut für Deutsche Volkskunde to take inventory of maritime culture along the coast of Mecklenburg/Western Pomerania. Among the main tasks of this project was the extensive survey of the region's typical fishing boats and small freighters, as well as a study of the traditional organization of the crews and their working conditions. The participation of skippers' and fishermen's wives in the work on board was quite customary in this coastal region, and has already been the subject of scientific research – a study of "Female crews on vessels in the Oder Haff" by Wolfgang Rudolph was published in 1973.

The special research of the work of women on board was carried on independently by the author of the present article. By uncovering obscure literary and pictorial sources she has succeeded in dating and substantially clarifying the historical development of women's work aboard watercraft in the above-mentioned region. This report presents the studies of eight cases which can be regarded as typical for the circumstances prevailing in the past decades:

1) Margot Treetz (born 1924), from a family of rural tradespeople in Eastern Pomerania. As a young woman she trained as a nurse. Following her marriage to a fisherman and farmer from Anklamerfähre (at the mouth of the Peene on the Oder Haff) she worked as boatswain on the family's mail and cargo boat. After her husband was taken ill, she skippered the boat until 1978.

2) Adith Kapell (born 1923), the daughter of a Pomeranian bargeman from Uecker-münde on the Oder Haff. She married a bargeman from the same area and served as boatswain from 1943 to 1979 on the motor barge owned by her husband and herself.

3) Marie Siebke (1904–1988), the daughter of an "Ever" skipper from the Wilster Marsh in Holstein. (The "Ever" is a small fishing and transport vessel.) She married an Ever skipper from the Elbe and went to work on her husband's boat. Following the death of her second husband in 1952 she skippered the Ever on her own until 1960, licensed with the mate's certificate for low-speed coastal shipping.

4) The women of the icebreaker SANKT ERIK. Altogether five women worked on this well-known Swedish icebreaker in the 1950s and 60s. Among them were Wera Mamlin of Stockholm (born 1905) who served as saloon stewardess, and Helga Svensson, ship's cook. Both had previously worked as waitresses for many years on small pas-

senger steamers in the skerry traffic. Their detailed accounts of board duty on the SANKT ERIK are of particular interest.

5) Bärbel Schwalbe (born 1943), a trained tailoress from Berlin. Because her fiancé was a sailor based in Rostock she sought employment as a stewardess. From 1962 until the birth of her second child (1968) she worked on various freighters of the "Deutsche Seereederei" in Rostock.

6) The herring girls of Hangö. In 1930 the Finnish shipowner Elfving put the fishing and factory ship PETSAMO and ASTREA into operation in Hangö. For the first time in the Baltic Sea region two crews of 50 and 20 women respectively worked on the on-board processing, canning and packing production lines. In 1937 the Finnish government abolished this type of women's labour in deepsea fishing.

7) Ingrid Richter (born 1949), the daughter of a captain of Rostock. In 1968 she began training as a signal officer and worked until 1981 on various freight motor ships of the "Deutsche Seereederei" of Rostock.

8) Marta Klaassen (1931–1986). The daughter of an East Prussian captain from the Neman region, she was orphaned at an early age. Following her expatriation she completed training as a mechanical engineer in Halle (on the Saale). From 1950 on, however, she managed to practice the vocation of her choice – to be a sailor. After attending navigation school from 1951 to 1957 she worked as helmsman, first aboard a buoy-laying vessel and then, until the birth of her daughter, as second officer on luggers belonging to the deep-sea fishing fleet of Rostock.