

TINTORETTA

und der Reisenden-Sonderdienst des Norddeutschen Lloyd
1931–1939

VON URSULA FELDKAMP

Unter dem Titel »Acht Glas«¹ erschien im Jahre 1939 ein Buch über den legendären Kommodore Leopold Ziegenbein, der bis 1936 den Schnelldampfer BREMEN führte. Die Autorin, Gertrud Ferber, veröffentlichte 1959 – inzwischen verheiratet – unter dem Namen Becker-Ferber ein weiteres, in weiten Zügen autobiographisches Manuskript über ihre eigene Fahrtzeit auf der BREMEN als »Beauftragte des Reisenden-Sonderdienstes« in den Jahren 1931 bis 1939.² Darin vermischte sie ihre eigenen Erlebnisse mit Schiffsbiographien der Namensschwester »ihrer« BREMEN und beschreibt dort auch, wie die Einrichtung des von ihr betreuten Sonderdienstes zustande kam und welche Aufgaben er vorsah. Neben den Publikationen Gertrud Ferbers ist im Archiv des Deutschen Schifffahrtsmuseums ein Konvolut von Briefen³ erhalten, die sie in den Jahren 1936 und 1937 an Kommodore Ziegenbein mit der Schreibmaschine geschrieben hat. In diesen Briefen, die sie alle mit *Ihre Tintoretta* oder *Ihre Tinto* unterschrieb, informierte sie den zu der Zeit bereits pensionierten Ziegenbein über das Bordgeschehen, über besondere Vorfälle, Pannen oder Organisationsprobleme im Arbeitsalltag des Bordpersonals und bat ihn häufig auch um Rat, wenn sie neue Service-Leistungen für die Passagiere initiieren wollte. Die Briefe enthalten neben allerlei Bemerkungen über hochrangige Gäste der BREMEN – darunter natürlich eine Menge Klatsch – eine Fülle von Details zum Leben an Bord, über die Arbeitswelt der Stewards, des Kapitäns, der Offiziere und natürlich der Passagiere, mit denen »Tintoretta« befaßt war. Gemeinsam mit der Publikation »Fünf Dampfer BREMEN« läßt sich anhand der Briefe ein recht genaues Bild ihres Auftrags als Lloyd-Angestellte rekonstruieren. Darüber hinaus beschreibt Tintoretta Begebenheiten, welche die Einflußnahme der Nationalsozialisten auf den Bordalltag verdeutlichen. Zwar nimmt sie keinen Bezug auf Maßnahmen wie die 1935 vom Norddeutschen Lloyd veranlaßte Schließung der koscheren Küchen auf den Passagierdampfern, die Ziegenbein zu seiner vorzeitigen Pensionierung bewegt hatte, sie schildert aber das Auftreten von Parteigängern unter den Gästen, die sie abfällig *German Heinis* nennt. Aus zahllosen Bemerkungen in ihren Briefen wird überdies deutlich, daß Gertrud Ferber den Nationalsozialismus ablehnte.

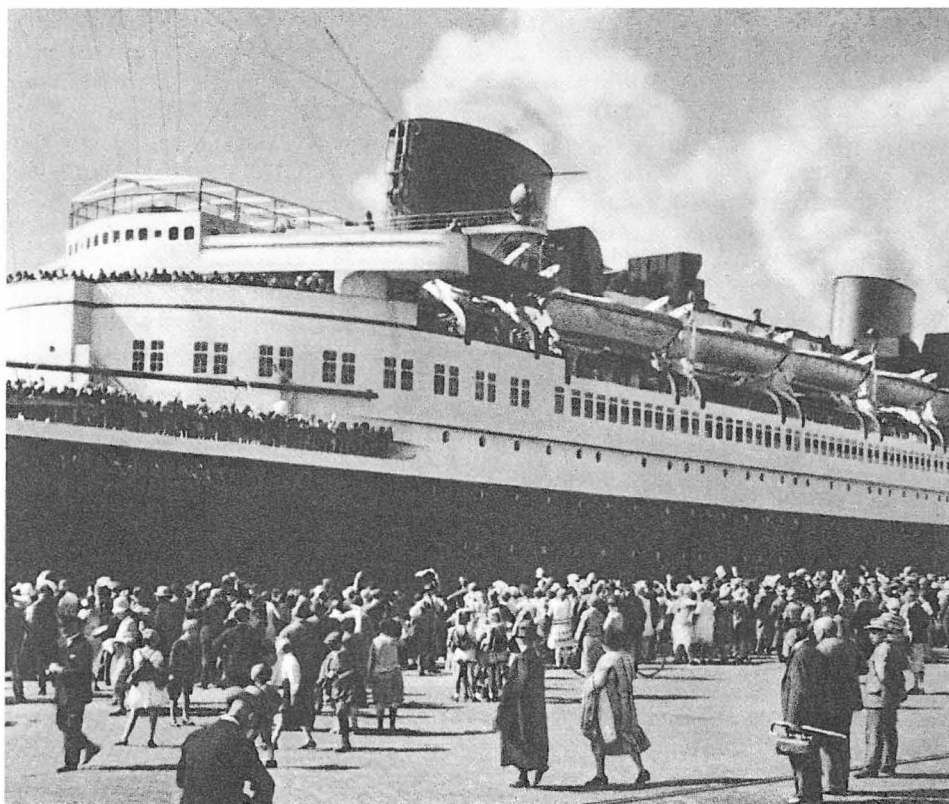
Die Idee für die Einrichtung eines Reisenden-Sonderdienstes stammte von ihr selbst, und Kommodore Ziegenbein von den vielfältigen Einsatzmöglichkeiten ihrer Person zu überzeugen, war ihr nicht nicht schwergefallen: *Eine besondere Vorschrift des NDL schrieb dem Kapitän vor, wenn die Wetterlage es erlaubte, täglich Runden durch alle Klassen zu machen und für alle Anliegen der Reisenden Zeit und Ohr zu haben. Aber immer und um alle, die dies brauchen, können sich die Kapitäne beim besten Willen und größten Interesse nicht kümmern. Dazu kam sehr bald die Tatsache der wachsenden Konkurrenz auf dem Nordatlantik, immer schwerere Arbeitsbelastung der einzelnen Abteilungen an Bord und die immer größeren Ansprüche des Reisepublikums.*⁴ Sie argumentierte, daß für einen Sonderdienst, wie sie ihn sich vorstellte, nur eine Frau in Frage käme, und zwar eine mit besonderem sozialen Engagement.

Damals waren Frauen als Mitglieder der Mannschaft an Bord von Passagierschiffen längst kein ungewohnter Anblick mehr. Der Passagier- und Auswandererverkehr nach den USA und die seit Beginn des 19. Jahrhundert stetig anwachsende Zahl von Frauen und Kindern, die mit den Schiffen in die USA reisten, hatte die Reedereien in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zur Anstellung sogenannter Aufwärterinnen für weibliche Passagiere veranlaßt. Bereits im Jahre 1902 gab es 91 Frauen, die als Stewardessen und Aufwärterinnen im Dienst der Hamburg - Amerika Linie beschäftigt waren.⁵ Allerdings wurden sie von ihrer Stellung in der Mannschaft und von ihrer Bezahlung her als »untere Bedienstete« geführt, und nur der Schiffsjunge hatte noch weniger zu melden. Während Frauen im 19. Jahrhundert ausschließlich für das Wohl der weiblichen Passagiere und Kinder zu sorgen hatten, gehörten sie auf den Passagierschiffen des beginnenden 20. Jahrhunderts zunehmend zum Bedienungspersonal für Passagiere beiderlei Geschlechts. Frauen fuhren als Wäscherinnen, Plätterinnen, *Restaurateurinnen* und Kassiererinnen, als Friseurinnen, als Gärtnerinnen und schließlich auch als Krankenschwestern, eine Position, in der sie mehr Ansehen genossen, aber nicht viel besser entlohnt wurden als ihre vorgenannten Kolleginnen.⁶

Mit der Bestellung einer Frau als Beauftragte für einen Reisenden-Sonderdienst hatte der Norddeutsche Lloyd einen Beruf an Bord von Seeschiffen eingerichtet, den es bis dahin nur an Land gegeben hatte und der überhaupt als Frauenberuf noch jung war.⁷ Auf dem Umweg des Sonderdienstes erhielt nämlich Kommodore Ziegenbein eine Sekretärin. Er hatte damit allen Grund, sich für die Einstellung von Gertrud Ferber bei der Reederei stark zu machen. Allerdings hätte ihm der NDL wohl kaum eine »Chefsekretärin« bewilligt. Für einen Extra-Service, der den Passagieren zugute kommen und möglicherweise zu einer besseren Auslastung der BREMEN führen konnte, hatte die Reederei schon eher ein offenes Ohr. Die seit dem Ende der 20er Jahre rückläufigen Passagierzahlen auf den deutschen Schnelldampfern waren mehr als besorgniserregend. Nicht nur hatte die allgemeine wirtschaftliche Rezession zu einem Einbruch der Passagierzahlen auf europäischen Passagierschiffen nach Nordamerika geführt, auch die Indienstellung großer neuer Luxusliner, der französischen ILE DE FRANCE und der italienischen CONTE DI SAVOIA und REX hatte den Konkurrenzkampf europäischer Reedereien untereinander verschärft.⁸ Die Direktion des NDL suchte nun durch allen erdenklichen Sonder-Service die Buchungszahlen zu verbessern.⁹ Dennoch erstaunt es, daß die Idee eines Reisenden-Sonderdienstes, der ja immerhin mit der Einrichtung einer neuen Stelle verbunden war, beim NDL auf fruchtbaren Boden fiel.

Im Februar des Jahres 1931 nämlich, als Gertrud Ferber – wenn auch vorerst auf Probe – eingestellt wurde, hatte die Geschäftsleitung aufgrund der schlechten Wirtschaftslage die Gehälter des Land- und Bordpersonals gekürzt.¹⁰ 1933 kam es gar zu Entlassungen, vor allem beim Bordpersonal.¹¹

»Tintoretta« muß gegenüber Ziegenbein und erst recht vor den NDL-Vertretern schon recht energisch aufgetreten sein, daß sie gerade in dieser kritischen Zeit, im Jahre 1931, ihre Anstellung erwirkte. Immerhin brachte sie zu ihrer beruflichen Qualifikation als Lehrerin und Hochschulabsolventin noch einige für Arbeitgeber sehr angenehme persönliche Qualifikationen mit. Sie war zum Zeitpunkt ihres Dienstantritts 43 Jahre alt, unverheiratet und kinderlos, dazu eine Frau mit wenigen wirklich privaten Interessen und ausgeprägten beruflichen Ambitionen, was sie für die Flexibilität erfordernde Arbeit an Bord eines Schiffes geradezu prädestinierte. Andererseits konnte eine Frau mit den Attributen ledig, kinderlos und »studiert« gerade in der Zeit des Nationalsozialismus nicht viel Staat machen; Gertrud Ferber paßte nicht so recht in das nationalsozialistische Weltbild mit seinem extrem familien- und mutterorientierten Weiblichkeitsideal. Bitterkeit spricht aus



Schnelldampfer BREMEN in Bremerhaven an der Columbuskaje. Aus: Norddeutscher Lloyd Bremen. Prospekt, ca.1933.

Tintoretta's Bemerkungen in einem Brief an Ziegenbein über einen Vertreter der »Nationalsozialistischen Juristen«, den sie bei dessen Organisation einer Gruppenreise beraten sollte. *Dr. Kirschbaum sagte, er sollte sich mit mir über seine Angelegenheit etwas näher unterhalten. Das wird ihm nicht sehr passen, denn in den Augen dieser Art Männer sind Frauen mit akademischen Titeln nur eine verborgene Angelegenheit, traurige Überbleibsel aus der verfluchten »Systemzeit« in der man noch nicht den einzig geltenden Frauenberuf, nämlich an der Wiege und in der Küche zu stehen, richtig erkannt hatte. Na, aber ich werde wohl auch trotzdem mit diesem Herrn der Schöpfung fertig werden.*¹²

Tintoretta's Unterstellung, die Nazis hätten gegen erwerbstätige Frauen Stimmung gemacht und sie auf die Aufgabenbereiche Küche und Kinder reduzieren wollen, stimmt aber nicht ganz. Auch nach Hitlers Machtergreifung blieb der prozentuale Anteil von erwerbstätigen Frauen hoch, ja – er stieg sogar an. Allerdings hatten die Nazis Vorbehalte gegen Akademikerinnen. 1933 wurden Frauen aus den Universitäten und von akademischen Berufen ausgeschlossen, und wenn auch diese Bestimmung 1935 wieder aufgehoben wurde, so zeigt eine solche Maßnahme doch die repressionsfreudige Einstellung der Nationalsozialisten gegenüber beruflich selbständigen intellektuellen Frauen.¹³

Gertrud Ferber hat sich weder in ihren Büchern noch in ihren Briefen an Kommodore Ziegenbein jemals als seine Sekretärin bezeichnet und wurde, wie bereits erwähnt, auch nicht als solche eingestellt, sondern als Beauftragte des Reisenden-Sonderdienstes (RS). Ihr

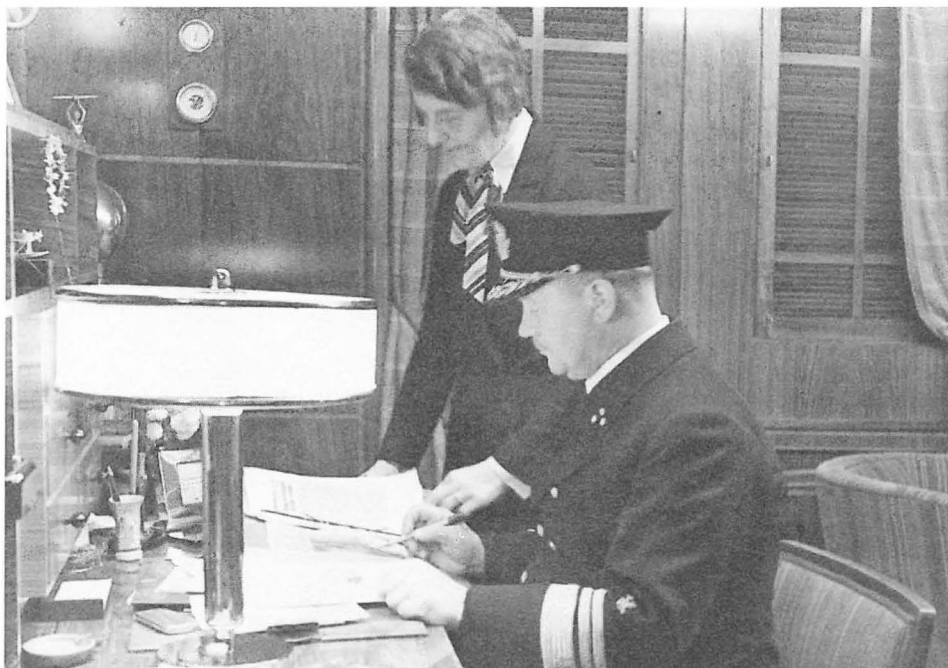
Aufgabenbereich entsprach aber in vielerlei Hinsicht dem einer Sekretärin. Wilhelm Bohling, ehemaliger Steward der BREMEN, antwortete auf die Frage, ob er Gertrud Ferber gekannt habe, spontan: *Ja, natürlich, sie war Ziegenbeins Sekretärin*. Daß Gertrud Ferber ihre Briefe an Ziegenbein mit »Tintoretta« unterschrieb, macht überdies ihre zusätzliche Funktion als seine Schreibkraft deutlich.¹⁴ Spätestens seit 1938 galt sie auch bei der Reederei als Sekretärin, wie die »Leistungsordnung für die Besatzungen der Schiffe der Transatlantischen Fahrt« vom 1. Januar 1938 belegt. Dort wird *Sekretärin für Kommando* als Dienstbereich aufgeführt, mit einem vergleichsweise fürstlichen Grundgehalt von 300 Reichsmark. Mehr verdiente selbst der »Politische Leiter« nicht.

Ein sehr großer Teil der Aufgaben Gertrud Ferbers bestand – wie schon erwähnt – in der Entlastung des Kommandores von seinen gesellschaftlichen Verpflichtungen, die nun sie geschickt organisierte und minimierte, indem sie anhand der Passagierliste Reisende ausmachte, von denen sie annahm, daß sie zueinander passen würden – seien es Jugendliche, Geisteswissenschaftler oder Ingenieure mit ähnlichen Fachrichtungen, alleinreisende Frauen und sonstige Gruppen und Grüppchen – und miteinander bekannt machte. Für ihre »gleichgesinnten Schützlinge« organisierte sie Tee-Parties oder Brückenbesichtigungen oder setzte sie bei den Mahlzeiten an einen Tisch. Auch die sogenannten VIPs (very important persons) machte sie – wenn es ihr passend schien – miteinander bekannt und lenkte sie damit von ihrer Aufmerksamkeit für den Kapitän ab.

In »Fünf Dampfer BREMEN« gibt Gertrud Ferber den Besuch eines Vertreters der Cunard-Linie wieder, dessen Fragen nach ihrer Arbeit sie gewissenhaft beantwortete und dem sie auch freimütig die anfänglichen Schwierigkeiten in der Zusammenarbeit mit dem übrigen Personal vermittelte. *Ich mußte sehr sorgfältig abtasten lernen, in welche Lücke der Passagierbetreuung ich hineinspringen konnte und durfte, um nicht ungewollt in das Revier eines anderen Schiffsangestellten zu kommen und damit eine Animosität gegen die neue Einrichtung zu schaffen*. Weiter erzählt sie: *Ich habe oft an den Ausspruch des Leitenden Zahlmeisters denken müssen, der durch seine jahrelange Erfahrung im Borddienst meine Schwierigkeiten voraussah, besonders, weil nun eine »Frauensperson« sich in dieses seit Bestehen der Schifffahrt rein männlich ausgerichtete Tätigkeitsgebiet hineindrängte*.¹⁵ Mit diplomatischem Geschick gelang es ihr, *Reibungspunkte zu vermeiden*, zum Beispiel mit dem Obersteward, den sie schon aus taktischen Erwägungen immer in ihre Arbeit einspannte und dies schließlich gar nicht mehr so ungern tat, weil sie *seine langjährige Erfahrung zu benutzen* wußte, wenn es beispielsweise darum ging, eine spezielle Feier zu arrangieren usw.¹⁶ Auch bei der Abgrenzung gegenüber anderen Sonderdiensten, die an Bord der BREMEN längst vorhanden waren, so zum Beispiel eine Kinderstewardedeß, die seekranken Müttern ihre Kleinen abnahm oder alleinreisende Kinder betreute, hieß es vorsichtig sein.

Allein wirkliche Sonderfälle und – in gewissem Rahmen – die sogenannten »very important persons« wurden von Gertrud Ferber betreut. Dazu zählten ungeschickte oder weltfremde Reisende der Touristenklasse ebenso wie Angehörige plötzlich Verstorbener oder etwa geistig behinderte Passagiere. Die Betreuung geistig Verwirrter war gar nicht so selten, wie Gertrud Ferber erläutert: *Solche Deutschen nämlich, die seit Jahren in den USA gelebt haben, ohne dort eingebürgert zu sein, müssen, wenn sie geisteskrank werden und die Behandlung in amerikanischen Heilanstalten keine Aussicht auf Besserung erwarten läßt, auf Anforderung des amerikanischen Staates mit deutschen Schiffen wieder in ihre Heimat zurückgebracht werden. Erschütternd ist oft das Wiedersehen dieser Kranken mit ihren Angehörigen, die zum Empfang im Anknunftshafen erscheinen*.¹⁷

Während ihr die Betreuung dieser Passagiere sicherlich von jedermann gerne überlassen wurde, gab es auch Erfreulicherer zu tun: *Soeben habe ich eine Gruppe junger Mädchen,*



Kommodore Ziegenbein und die Reisenden-Sonderdienstbeauftragte Dr. Gertrud Ferber.
Archiv DSM.

die zu den Ferien nach England fahren »wahrgenommen«, indem ich sie in die Halle zum Tee einlud, mit ihnen auf die Brücke ging, sie dort photographieren liess und sie nun zum Schluß des »treats« durchs Schiff führen liess.¹⁸ Allerdings bereiteten ihr gerade die ganz jungen Passagiere auch oft Streß. Tintoretta schreibt: Na, das war diesmal was auf dem Pier: all die vielen Neulinge, die zum grossen Teil kein Englisch konnten und zum anderen Teil aufgeregt waren und deshalb nichts verstanden, was sie von den Zollbeamten und Gepäckträgern gefragt wurden (und die Stewards natürlich gleich weg, wenn sie ihr Trinkgeld hatten!) na, kurz und gut, eine meiner Küken, A. V. [Abkürzung vom Verf.] (die Tochter von dem Lloydmenschen) hatte ihr Gepäck verloren, wir mussten durch den ganzen Londoner Zug, um die Stücke zu holen, wodurch der Zug warten musste, wodurch Bigby wütend wurde usw. usw. Und das Gepäck war doch nicht drin, sondern stand in einer Ecke beim Informations-Desk ...¹⁹

Nicht nur an Bord kümmerte sich Gertrud Ferber um ihre Passagiere, sie versuchte auch, ihnen nützliche Informationen für ihre Weiterreise an Land oder ihren Aufenthalt am Zielort an die Hand zu geben. Dabei holte sie durchaus auch Informationen bei den Passagieren ein, die sie aber erst prüfte, bevor sie sie weitergab. *In Bremen z.B. – so erzählte dieser Herr Schmidt mir heute – ist das YMCA-Heim die billigste Unterkunftsstätte für Durchreisende: 88 Pfennig pro Nacht! Ich will mir das Heim dort mal ansehen, man kann doch manchen hinempfehlen, wenn man es erst selbst gesehen hat.*²⁰

Wenn Gertrud Ferber in ihren Briefen an Ziegenbein über ihre Arbeit schreibt, wird immer wieder deutlich, wie arg sie – auch noch nach fünf Jahren Berufserfahrung – um die Anerkennung ihres Arbeitsbereichs durch die Kollegen zu kämpfen hatte, entweder in Form einer Klage über Diskriminierungen seitens der Passagiere, häufiger aber – wie im



*Tintoretta's Büro auf der
BREMEN. (Archiv DSM)*

hier zitierten Beispiel – in Form von Erfolgsmeldungen. *Vorher holte mich ein Funker, weil eine Dame oben sei und durchaus den Kapitän sprechen wollte und das ginge jetzt doch nicht (ich freue mich, dass sie jetzt scheinbar anfangen zu verstehen, dass sie dann in solchen Fällen zu mir kommen). Na, ich ging denn auch gleich hin, aber sie war in der Zeit schon wieder weggelaufen und sass mit einem – – – Pagen auf einem Deckstuhl und diktierte ihm einen Brief an den Kapitän. Zu mir sagte sie, sie müsse ihn sofort sprechen, denn sie würde schon seit Tagen als Spionin verfolgt, sie hätte deshalb schon ihre Passage von der BERENGARIA auf die BREMEN gewechselt, aber hier ginge es wieder los, na, kurz und gut, ich merkte gleich, dass bei der was nicht stimmte und holte unauffällig Dr. Fischer zu ihr, der nun jetzt noch mit ihr verhandelt, wahrscheinlich wird er sie ins Hospital nehmen müssen.*

Zum anderen holte mich ein Steward, sie ist eine ganz junge Frau und erwartet in 6 Wochen ihr erstes Kind, nun hat sie Kabine 18, wo's so schrecklich schüttelt! Sie sass ganz verzweifelt und weinte. Ich verstehe gar nicht, wie man sie in diesem Zustand so ganz alleine – zum ersten Male – losfahren lassen kann und ihr nicht einmal eine ordentliche Kabine sichert, ihr Mann ist Deutscher, dient augenblicklich in München, sie Amerikanerin, kein Wort Deutsch, fährt zur Mutter.²¹

Die Episoden, die Tintoretta Ziegenbein von Bord der BREMEN schilderte, beschränkten sich natürlich nicht nur auf ihren eigenen Aufgabenbereich, sie berichtete ihm über alle Vorfälle, die sie in irgendeiner Weise bewegten, die sie ärgerten oder auch amüsierten: *Ab Bremen unter der Besatzung und Passagieren nur ein Thema DUKE OF WINDSOR!!! Stewards werden abgeteilt, um den Hagenah bei seiner Bedienung in Kabinen 80/82 zu unterstützen, im Betriebsgang Anschläge mit Anweisungen, wie die HOHEN HERRSCHAFTEN anzureden sind: Royal Highness und Your Grace oder deutsch Kgl. Hoheit und Ihre Gnaden usw. usw. Tschira baut einen großen Filmapparat auf, denn er hat einen Kontrakt mit Paramount Firma, und das Hohe Paar soll nun während der Reise, wo es geht*



Kinder bei der Brückenbesichtigung mit Kommodore Ziegenbein. (Aus einer Lloydzeitung)

und steht, gefilmt werden. Ein Offizier ist extra abgeteilt, um den Fotoapparat hin- und herrollen zu lassen. – Vom Restaurantpersonal sind auch die besten abgeteilt, die die Menükarten reinbringen, halten, vorlesen sollen, andere, die die Speisen reinbringen, noch andere, die sie servieren sollen. Alle diese Auserwählten gehen mit hoherhobenem Haupt durch die Gänge! Ab und zu schleicht sich der eine und der andere – Besatzung und Passagier – an die auserwählte Suite und bestaunt die funkelnagelneue Aufmachung: alles neu vergoldet und hergerichtet, neue Teppiche, neue Steppdecken, neue Bezüge, neue Lampen – kurz alles neu – mit viel Geschrei! Auch im Restaurant sind Reparaturen gemacht und noch viel mehr als nötig, Reparaturen und Anschaffungen, die schon im Mai aufgegeben waren, aber nie berücksichtigt waren. – In dieser Stimmung der Erwartung und fiebrigen Aufregung platzt die Nachricht: »The Duke cancelled«. (ich dachte, ich platze vor Lachen!) Gerstung, der extra sechs neue Empfänger u.ä. hat einbauen lassen, blieb fast der Mund offen stehen! Überall lange Gesichter, – oder heimliches Grinsen. Ein Musiker rief durch die Gegend: »Nun hatte ich mir extra 24 neue Kragen mitgenommen, wollte jeden Tag mehrmals wechseln« – Ein Passagier rannte schnell zum Decksteward und bat um die Stühle, die für den Herzog und seine Frau reserviert worden waren – der wollte wenigstens was haben!! – Die rabiaten XY's schriean das ist nichts als politische Mache, er hat eben zu deutlich seine Sympathie für Deutschland gezeigt, nun wollen sie ihn dafür in Amerika erschießen. Bigby sagte mir, Mrs. Roosevelt [Verschreibung für Roosevelt, Anm. der Verf.] hätte sich geweigert, Mrs. Simpson zu empfangen, was mich auch gar nicht wundert, denn alle höher stehenden Amerikaner sprechen nur mit grosser Verachtung von dieser Mrs. Simpson. Hier kam per Post eine offene Karte an, adressiert: 'To Mrs. Simpson, Wife of the Duke of Windsor – You cherning Wretch [slang für »verwünschte Schuftin«] may the gangsters give you what you deserve: a bullet'. Der Kapitän zeigte mir diese Karte und erzählte uns auch noch, daß irgend ein frecher Journalist ihn um Mitternacht hätte herausholen lassen, weil er wissen



Gruppenbild der Bedienung für die Touristenklasse an Bord der EUROPA 1936, darunter zwei Frauen. (Archiv DSM)

wollte, was für Fahnen gesetzt würden usw. – Na, die Journalisten werden ja mit die am meisten Enttäuschten sein, wieviele Seiten hätten sie füllen können! Wir werden dadurch eine Menge Passagiere aus Cherbourg verlieren, denn von dort sollten ja auch noch eine Menge Journalisten mitkommen und das Gefolge ... fasste ja auch eine Anzahl Leute. – Wenn wir einen witzigen Menschen hier hätten, dann könnte er eine schrecklich komische Geschichte schreiben.²²

Neben Schilderungen solcher High Lights offenbaren die Briefe Gertrud Ferbers an den Kommodore, welchen Einfluß Ziegenbein auch nach seiner Pensionierung noch auf Entscheidungen hatte, zumindest sofern sie den Reisenden-Sonderdienst betrafen. In wichtigen Fragen konsultierte Frau Ferber Ziegenbein immer, ja – es scheint gerade so, als wäre er ihr Chef geblieben. In einem Brief vom 23. Juni 1937 erläutert sie dem Kommodore ihren Plan, Sprechstunden für die Passagiere einzurichten und zu diesem Zweck Informationskarten zu verteilen, und fragt im Anschluß: *Wie finden Sie die Idee? A. sagt ja bei allem: »wollen Sie noch mehr tun? Sie tun doch gerade genug« und bedenkt nicht, dass man nie stille stehen darf.* – Na, ich warte was Sie sagen.²³

Die Bemerkung von »A.« (gemeint ist Kapitän Ahrens, Ziegenbeins Nachfolger auf der BREMEN) bedeutet indes nicht, daß er den Reisenden-Sonderdienst (RS) nicht zu schätzen gewußt hätte. Auch dies ist in einem Brief Tintoretas an Ziegenbein dokumentiert. Nach einer Panne im Reisenden-Sonderdienst, die nicht näher erklärt wird, schreibt Gertrud Ferber über Ahrens: *Er nahm die Sache sowieso sehr leicht, weil er der Ansicht ist, dass viel mehr und viel wichtigere Leute einen richtigen Begriff von unserer Arbeit haben, sodass uns die Unkenntnis von L. nichts anhaben kann. Und eine Erweiterung des RS auf andere Schiffe wünscht er (A.) sehr und sehr nachdrücklich, Ich glaube nun, wir können ganz beruhigt sein.*²⁴

Das hier angedeutete Vorhaben, auch auf anderen Schiffen Reisenden-Sonderdienste einzurichten, scheint der NDJ zumindest in einem weiteren Fall in die Tat umgesetzt zu haben. In ihrem Brief vom 15. September 1937 erwähnt Tintoretta ein *Fr. Gruber*, das

*Schnelldampfer BREMEN
an der Columbuskaje.
(Photo: Bernd Engel-
meyer. Archiv DSM)*



überall sehr gelobt werde; *sie versteht es, glaube ich, sehr gut mit den Passagieren, muss sich nur noch an Bord energischer durchsetzen. Bei unserer Stellung kommt es viel mehr darauf an, sich Respekt als Freundschaft zu verschaffen.* Außerdem berichtet Tintoretta in demselben Brief von dem Besuch einer Dame, die auf Empfehlung von Kommodore Ziegenbein zu ihr gekommen sei, weil sie *auch RS machen* und sich bei Frau Ferber über die Aufgaben des Sonderdienstes informieren wollte. Ziegenbein hatte diesem *Frl. Dr. Herbst* geraten, sich bei Kommodore Kruse auf der EUROPA vorzustellen. Leider ist im Archiv von Hapag-Lloyd über die Schiffsbesetzungen der NS-Zeit und davor nichts mehr zu erfahren. Daß aber Kapitäne auf den riesigen Passagierschiffen ebenso wenig ohne eine Sekretärin auskommen konnten wie die Leiter größerer Betriebe an Land, hatte man beim Norddeutschen Lloyd durch die Praxis des Reisenden-Sonderdienstes anscheinend eingesehen, wie die oben erwähnte Aufnahme der Sekretärin in die Leistungsordnung des Norddeutschen Lloyd zeigt.

Als Beauftragte des Reisenden-Sonderdienstes betrachtete es Gertrud Ferber auch als ihre Aufgabe, jüdische Emigranten zu betreuen, *denen ich bei diesem, ihrem letzten Aufenthalt auf deutschem Boden, Kränkungen fernzuhalten und ihnen jeden Tag möglichst freundlich zu gestalten suchte.*²⁵ Allerdings finden sich nirgends Hinweise darauf, daß Juden oder Angehörige von Minoritäten an Bord der BREMEN vom Personals schlecht behandelt worden wären. Gekränkt wurden die Juden dort wohl eher durch die Nazis unter den Passagieren.

Gertrud Ferbers Briefe an den Kommodore enthalten etliche Passagen, in denen sie ihrer Empörung über den Antisemitismus Luft macht. Um nur ein Beispiel zu nennen, berichtete sie ihm am 3. Oktober 1936: *Nun muss ich noch mal zu Frl. Dr. Munk, die mit uns bis S.*

fährt, Sie besinnen sich sicher auf die Rechtsanwältin und frühere Landgerichtsrätin, die wegen nicht ganz rein arischer Abstammung aus Berlin musste? Sie ist inzwischen nun nochmals in Deutschland gewesen, hat ihre schwerkranke Mutter zwei Jahre lang gepflegt, bis jetzt zum Tode, nun will sie nach England, und dann in die USA, sich eine Stellung zu suchen. Schrecklich, bei dem Alter und nach so viel Jahren schwerster Arbeit und — erfolgreichem Tun als Jugendrichterin. Na, ja... Dieses ein Fall!²⁶ An anderer Stelle schreibt Tintoretta: *Es ist doch reiner Zufall, dass wir nun gerade 'arisch' sind. Daher bin ich immer besonders freundlich zu diesen per force Ausgestossenen, und ich denke immer, dass, wie jedes Unrecht, sich auch dieses mal rächen wird.*²⁷ Daß ihr das Schicksal der Jugendrichterin besonders *recht ans Herz greift*, verwundert nicht, zumal Frl. Munk – ein »Fräulein«, wie Tintoretta selbst – als promovierte berufstätige Frau um ihre Anerkennung hart kämpfen mußte.

Tintoretas Kritik am Nationalsozialismus ist aber nicht allein auf den Antisemitismus beschränkt, sie scheint eine emotional geleitete Antipathie gegen die Nazis überhaupt gehabt zu haben. Am 23. Juni 1937 schimpft sie über eine Anweisung aus Bremen, offensichtlich von der NDL-Direktion, die sie als Zitat zum Besten gibt: *»Unabhängig von diesen Gruppen reist Herr Dr. Porsche nebst Sohn und Sekretär. Wir bitten, Herrn Dr. P. der eine Sonderaufgabe des Führers hat, anzubieten, am Kapitänstisch zu sitzen« (er sitzt auch, ich dachte es hätte sich einer aus der Dritten Klasse verirrt!) Die anderen am K Tisch sehen etwas manierlicher aus, sind aber auch German Heinis.*²⁸

Auch Antipathie gegenüber der nationalsozialistischen Kunst ist in den Briefen an Ziegenbein dokumentiert: *Frl. Gruber... schreibt sehr witzig über die heutige Kunst, die artig und alles wie vorgeschrieben macht, aber keine persönliche Note mehr hat! Sie hat irgendwo eine Ausstellung dieser »modernen« Bilder gesehen: »SA Manns 70. Geburtstag« »Erbhofbäuerin an der Wiege ihres 20. Kindes'« »SS Trompeters Abschiedslied« und ähnliches.*²⁹

Diese Äußerungen scheinen zu einer Passage in ihrem Buch »Acht Glas«, das im Jahre 1940 veröffentlicht wurde, nicht so recht zu passen. Sie zitiert dort eine Rede Ziegenbeins, um – wie sie schreibt – zu dokumentieren, wie sehr er immer darauf bedacht gewesen sei, die gute Arbeit seiner Mannschaft hervorzuheben. Dort heißt es: *Ich will diese Erinnerungstage nicht vorübergehen lassen, ohne der gesamten Besatzung meinen aufrichtigsten Dank auszusprechen für dieses verständnisvolle Zusammenarbeiten. Wir wollen uns geloben, auch fernerhin in diesem echt nationalsozialistischen Geiste beieinanderzustehen zum Wohle unserer BREMEN, zum Nutzen des Norddeutschen Lloyd und zur Ehre unseres geliebten deutschen Vaterlandes! Heil Hitler.* Nun fragt sich ein unbeteiligter Leser, warum Gertrud Ferber ausgerechnet den *nationalsozialistischen Geist* hervorgehoben hat, wenn sie und der Kommodore Regime-Gegner gewesen sind. Die Erklärung liegt in dem Wörtchen *echt* und in den folgenden Zeilen, wo Tintoretta im Nazi-Jargon die faschistische Phrasendrescherei ad absurdum führt, indem sie – scheinbar aus Versehen – nicht die nationalsozialistischen Einflüsse, sondern Ziegenbein selbst für das Funktionieren der Bordgemeinschaft verantwortlich macht. Sie schreibt: *In dieser besonderen Atmosphäre des Vertrauens und gegenseitiger Achtung war es leicht, eine Bordgemeinschaft zu bilden und zu erhalten, von der die Auslandsorganisation der NSDAP in ihren »Ausführungsbestimmungen zu den Richtlinien für politische Leiter an Bord deutscher Schiffe« verlangte, daß sämtliche Besatzungsmitglieder zu einer wirklichen lebendigen Arbeitsgemeinschaft im Sinne der nationalsozialistischen Ideen erfaßt werden sollen. Kommodore Ziegenbeins stete Aufgeschlossenheit allem großen Neuen gegenüber hatte ihn in seiner Stellung als Schiffsführer zu einem weitblickenden und unerschrockenen Reformier gemacht.*³⁰

Es ist nicht unwahrscheinlich, daß Ziegenbein an der Formulierung gerade dieser Passage selbst mitgewirkt hat. Zum einen war er für seine Provokationen gegen die Nazis in den

Kreisen der Seeleute bekannt. Er hatte nach der Einführung des sogenannten Judenboykotts mit der Schließung der koscheren Küchen auf BREMEN und EUROPA im Jahre 1935 durch den Norddeutschen Lloyd seinen Dienst quittiert. Von seiner Villa in Bremerhaven aus ließ er jedesmal, wenn die BREMEN aus- oder einkam, vor seinem Haus die Hakenkreuzflagge verschwinden und dippte die alte Reichsflagge.³¹ Auch wußte Ziegenbein von Tintoretas Buchvorhaben »Acht Glas«, das offiziell eine Überraschung zu Ziegenbeins 60. Geburtstag sein sollte. Niemals nahm sie ein Projekt in Angriff, ohne Ziegenbein vorher nach seiner Meinung zu befragen. Wie der folgende Brief zeigt, segnete er das Manuskript sogar inhaltlich ab.

D. Bremen, den 16. Oktober 1938.

Lieber Kommodore!

Ich arbeite nun an dem Buch über Sie und schreibe Ihnen hier die Einteilung des Stoffes auf: (Es folgt eine zweiseitige Gliederung des Manuskriptvorhabens, die in wesentlich geraffter Form auch zur Umsetzung gelangte.)

Dieser Entwurf, den ich Ihnen beilege, ist natürlich noch ganz roh und bedarf vieler Ergänzungen, die ich vor allem natürlich von Ihnen selbst erbitte.

Für einzelne Kapitel, von denen ich keine Ahnung habe, werde ich mir Fachleute heranziehen, sodass wirklich alles Hand und Fuss kriegt, besonders werde ich Johannes Müller um seine Mitarbeit bitten.

Herr Memmen wird mir bei dem Kapitel: »Kommodore und seine Offiziere« helfen. Kempf vielleicht bei der Fracht-Geschichte.

»Kommodore und Passagierbetreuung« ist natürlich mein eigenes Gebiet und ich werde höchstens Pütz noch gebrauchen können. Jedenfalls soll jeder Ihrer langjährigen Mitarbeiter zu dem ganz bunten Strauss eine Blume hinzutragen, die ich dann mit einwinde.

Es soll keine Verhimmelung Ihrer Person werden, keine Verteidigungs- oder Anklageschrift, aber eine Rechtfertigung Ihrer besonderen Art und Methode. Und der Sinn des Ganzen soll sein: nur wer sein Bestes gibt und das Beste von anderen verlangt, kann aus dem Ganzen das Beste machen.

Der Titel wird entweder sein: »ACHT GLAS« oder »DER KOMMODORE«, das weiss ich noch nicht genau.

Bitte fördern und unterstützen Sie die geplante Arbeit, damit was wirklich Gutes draus wird, das Späteren zum Nutzen werden kann. Dieses Mal kann ich's ja wieder mit der kurzen Liegezeit nicht schaffen, aber vielleicht lassen Sie mich wissen, ob Sie es einrichten können, mir zum nächsten Mal für diese Arbeit einige Stunden zur Verfügung zu stellen.

Nicht nur ich, sondern alle Mitarbeiter an diesem Buch würden Ihnen dafür Dank wissen.

Mit herzlichen Grüßen

Ihre

Tintoretta

Aus heutiger Sicht betrachtet, ist »Acht Glas« doch eine kleine Verhimmelung von Kommodore Ziegenbein geworden, was allerdings diejenigen, die ihn noch gekannt haben, ganz anders sehen mögen.

Tintoretta beendete 1939 ihren Dienst als Angestellte des Nordeutschen Lloyd. Sie heiratete 1951, und zog mit ihrem Ehemann Rudolf Becker von Herford nach Göttingen. Dort scheint sie keinen Beruf mehr ausgeübt zu haben. Im Jahre 1961 zog Gertrud Becker-Ferber nach Bremen um und verstarb im Jahre 1968 in Berlin-Grunewald.³² Den Kontakt zu Leopold Ziegenbein hielt sie bis zu dessen Tod aufrecht.

Anmerkungen:

- 1 Ferber, Gertrud: »Acht Glas« Kommodore Ziegenbein – Wesen und Wirken eines deutschen Seemannes. Berlin 1940.
- 2 Becker-Ferber, Gertrud: Fünf Dampfer BREMEN. Berlin 1959.
- 3 Das Briefkonvolut im Archiv des Deutschen Schifffahrtsmuseums hat die Signatur III A 2410.
- 4 Becker-Ferber (wie Anm. 2), S. 16.
- 5 Heckscher, Siegfried: Die Lage der in der Seeschifffahrt Hamburgs beschäftigten Arbeiter. In: Die Lage der in der Seefahrt beschäftigten Arbeiter, Leipzig 1903, Bd. 2, S. 133ff.
- 6 Vgl. Verwaltungsbericht der Seeberufsgenossenschaft des Jahres 1913, der eine Klassen-Kategorie der Besatzung von Schiffen enthält.
- 7 Seit Beginn der 20er Jahre war vor allem die Zahl der Angestellten im Öffentlichen Dienst erheblich gestiegen, auch hatten Frauen als Kontoristinnen, Bürogehilfinnen und Schreibkräfte bei Banken, Versicherungen und in privaten Firmen die Männer zunehmend verdrängt. Neben Schreibarbeiten und monotonen Tätigkeiten wie »Ablage« usw. wurden ihnen immer häufiger auch organisatorische und selbständige Aufgaben übertragen. Der Beruf der Sekretärin entstand, die sogenannte »rechte Hand des Chefs« war geboren. Siehe Bock, Gisela: Nationalsozialistische Geschlechterpolitik und die Geschichte der Frauen. In: Duby/Perrot: Geschichte der Frauen. Frankfurt/Main-Wien 1995, Band 5: 20. Jahrhundert, S.183ff.
- 8 Kludas, Arnold: BREMEN und EUROPA. Höhepunkt und Ausklang einer Epoche. Herford 1993, S. 107ff.; ders.: Die Geschichte der deutschen Passagierschifffahrt, Hamburg 1990, Bd.V, S.24ff.
- 9 Norddeutscher Lloyd: Richtlinien für das Bedienungspersonal 1937. S. auch Kludas (wie Anm. 2), S. 41f.
- 10 *Seit einer bereits im Februar 1931 durchgeführten Kürzung der Gehälter der Landangestellten, dem eine erhebliche Senkung bis insgesamt 25% im November 1931 folgte, wurden die Bezüge des Schiffspersonals durch Schiedsspruch des Schlichters vom 2. Oktober 1931 um 13,6% gesenkt. Auf Grund der vierten Notverordnung erfolgte durch Schiedsspruch vom 18. Dezember 1931 eine Neufestsetzung der Bezüge des Seepersonals mit Wirkung ab 1. Januar 1932. Norddeutscher Lloyd Bremen: Jahresberichte 1927–1937. Bericht nebst Anlagen zur neunundsechzigsten ordentlichen Generalversammlung des Norddeutschen Lloyd am 28. Juni 1932, S. 5f.*
- 11 1933 entließ der Norddeutsche Lloyd 159 Personen aus dem Landpersonal und 688 aus dem Bordpersonal. Norddeutscher Lloyd: Jahresberichte (wie Anm. 10), Bericht nebst Anlagen am 29. Mai 1934.
- 12 Brief vom 27.7. 1937.
- 13 Bock (wie Anm. 7), S. 183ff.
- 14 Bei dieser Annahme setze ich voraus, daß die Bezeichnung Tintoretta von der Wortbedeutung her mit Tinte zu assoziieren ist und nicht mit dem Namen des italienischen Malers und Michelangelo-Schülers Tintoretto, auch wenn er bei der Wortschöpfung Tintoretta womöglich einen Wortspielanteil gehabt hat.
- 15 G. Becker-Ferber (wie Anm. 2), S. 17.
- 16 Ebd., S. 19.
- 17 Ebd., S. 83.
- 18 Brief vom 9.7. 1937.
- 19 Ebd.
- 20 Ebd.
- 21 Brief an Ziegenbein vom 13.8. 1937.
- 22 Brief an Ziegenbein vom 5.11. 1937
- 23 Brief an Ziegenbein vom 12.2. 1937.
- 24 Brief an Ziegenbein vom 2.10. 1936.
- 25 Becker-Ferber (Wie Anm. 2), S. 17.
- 26 Brief vom 3.10. 1936.
- 27 Brief vom 27.7. 1937.
- 28 Brief an Ziegenbein vom 23.6. 1937.
- 29 Brief vom 27. 7. 1937.
- 30 Ferber (wie Anm. 1), S. 38.
- 31 Freundliche Auskunft von Wilhelm Bohling, Bremerhaven, der in den 30er Jahren als Steward auf der BREMEN fuhr.
- 32 Freundliche Auskunft des Stadtarchivs Göttingen.

Tintoretta and the Passengers' Special Service of the Norddeutscher Lloyd, 1931–1939

Summary

This article is concerned with the publications and correspondence of Gertrud Ferber. An employee of the Norddeutscher Lloyd (NDL) she set up and conducted the so-called Passengers' Special Service on board the express liner BREMEN between 1931 and 1939. In her book "Fünf Dampfer BREMEN" (five steamers BREMEN) and in her letters to the BREMEN's captain – Commodore Ziegenbein – following his retirement in 1935, she describes the establishment of the special service and her duties in connection with it. The letters to Ziegenbein, signed "Your Tintoretta" or "Your Tinto", give evidence of the fact that in a roundabout way – through the Passengers' Special Service – the captain acquired a secretary. The purpose of the special service on the BREMEN was to attend to passengers who could not be cared for within the framework of previously existing passenger services, or whom the captain would otherwise have had to attend to himself.

In addition to all manner of entertaining details concerning everyday life on passenger ships, Tintoretta's letters, written between 1936 and 1937, provide insight into the presence of National Socialism and its influences on the working atmosphere on board. Yet apparently it was not so much the "political leader" found aboard every German express liner from 1933 on, nor any members of the crew, but rather the Nazis among the passengers who played a significant role in this respect. Tintoretta, like Commodore Ziegenbein an opponent of the regime, also alludes to her effort to shield Jewish passengers from offense.

As the agent of the Passengers' Special Service, Gertrud Ferber saw not only to the needs of VIPs. She was in charge of passengers in the tourist class, she helped solitary elderly travelers find their way about, she offered distraction to young people by organizing tea parties for them and she attended to mentally handicapped persons travelling alone. Furthermore, she introduced passengers with the same or similar professions – or those who she thought would have other things in common – to each other. Her guide in these matters was the passenger list. Still another of her tasks was to provide passengers with information concerning their further travels on land. In doing so she endeavoured to offer as much expertise as possible, for example, by providing a list of accommodations of every price class in the place of destination, or by researching and passing on information about bodies representing various interests, culture and the like, Tintoretta also took care of the captain's paper work, made his appointments and relieved him of his responsibilities toward the passengers.

The Passengers' Special Service of the Norddeutscher Lloyd was introduced at a time when European shipping lines were recording massive drops in passenger numbers. This development was caused in part by the general economic situation and in part by the growth of competition through the construction of new French and Italian luxury liners. Under these circumstances the Norddeutscher Lloyd attempted to increase its attractivity by offering its customers every extra service imaginable. Usually, however, no new personnel was employed for this purpose; here Gertrud Ferber was an exception. Having been recommended by Commodore Ziegenbein, she was first employed on a trial basis. Later – probably from 1938 on –, in accor-

dance with personnel regulations of the NDL, her position was not designated "Passengers' Special Service Agent" but rather "Secretary for the Command". In Tintoretta's letters to Commodore Ziegenbein she mentions proposals to set further special services on other passenger ships of the NDL. Whether or not these plans were ever realised remains a mystery, as no crew lists have survived. In any case, Gertrud Ferber was the first woman to work as a secretary on a German passenger ship.