

SOZIALGESCHICHTE

DIE ERSTEN STEWARDESSEN AUF BREMISCHEN PASSAGIERSCHIFFEN

VON URSULA FELDKAMP

Einen kleinen Einblick in das Leben einer Stewardess im 19. Jahrhundert erhalten wir durch die Witwe Leontine Wilhelmine Schwöbmann aus Zeven. Sie hinterließ das älteste bekannte Seefahrtsbuch dieses Arbeitsbereichs über ihre Dienstzeit im Service auf Passagierschiffen des Norddeutschen Lloyd von 1890 bis 1914. Als ihr Mann, Heinrich Christian Schwöbmann, 1884 starb, war sie erst 30 Jahre alt und blieb mit sechs Kindern nahezu mittellos zurück. Sie hatte neben den eigenen vier Kindern, von denen das jüngste gerade 1½ Jahre alt war, noch zwei Stiefkinder, die nun bei den Großeltern aufwachsen mußten. Den Unterhalt für sich und ihre vier Kinder versuchte Wilhelmine Schwöbmann durch Zimmervermietung zu erwirtschaften. Als dies nicht gelang, vermittelte der Vormund ihrer Kinder sie 1890 als Stewardess auf den Passagierdampfer SAALE. *In ihrem Hause [Wohnung?] überließ sie ihre vier Kinder der Obhut und Erziehung ihres (Dienst)mädchens Gretchen Kleinhans, die aus Bücken Krs. Hoya stammte und wohl nicht viel jünger als sie selbst war,* berichtet die Enkelin Wilhelmine Schwöbmanns, Doris Förster. *Die*



Die Schiffsstewardess Wilhelmine Schwöbmann – Jugendbildnis.

Erziehung war zu ihrer Zufriedenheit. Der älteste Sohn starb früh; die drei anderen erhielten eine gute Ausbildung und haben es im Leben zu etwas gebracht. Während ihrer Zeit als Stewardess in den 1890er Jahren muß das Schiff auf der Rückfahrt aus den Vereinigten Staaten bei »Land's End« [Cornwall] eine Havarie gehabt haben, denn, wie uns ein alter Bekannter in den 1950er Jahren berichtete, sei er bei dieser Havarie an Bord gewesen und er entsänne sich einer Stewardess, die sich enorm eingesetzt und um alle gekümmert habe.¹

Vermutlich hat sich der Berichterstatter nicht mehr genau an den Zeitpunkt der Havarie erinnert. Gemeint war offensichtlich der Unfall des ND-L-Dampfers KRONPRINZ WILHELM am 8. Oktober 1902 bei Beachy Head. Als das Schiff bei dichtem Nebel den kleinen Kohlenfrachter ROBERT INGHEIM rammte, war Wilhelmine Schwöbmann auch an Bord. Der Frachter zerbrach in zwei Teile und sank innerhalb von vier Minuten. 13 von 15 Seeleuten konnten gerettet werden.²

Die Fahrtzeiten von Wilhelmine Schwöbmann nach ihren Seefahrtsbüchern 1890 bis 1914³:

Datum	Schiff	Kapitän	Stellung	Heuer RM
1. Buch				
13.01.90–26.07.90	SAALE	Richter	2. Stewardess	33,-
27.07.90–20.01.91	SAALE	Richter	2. Stewardess	35,-
07.02.90–29.06.91	FULDA	Ringk	2. Stewardess	40,-
30.06.91–01.03.93	FULDA	Ringk	Stewardess	40,-
17.05.93–13.06.93	EMS	Reimkasten	Aufwärterin	40,-
09.08.93–29.11.93	EMS	Reimkasten	Stewardess	40,-
15.12.93–15.02.94	EMS	Reimkasten	Stewardess	40,-
14.03.94–11.05.94	EMS	Reimkasten	Stewardess	40,-
04.07.94–05.09.94	EMS	Reimkasten	Stewardess	40,-
06.09.94–07.11.94	EMS	Reimkasten	Stewardess	40,-
07.12.94–18.03.95	EMS	Reimkasten	Stewardess	40,-
3. Buch				
06.09.01–15.01.02	KRONPRINZ WILHELM	Störmer	Stewardess	35,-
10.02.02–07.08.02	KRONPRINZ WILHELM	Richter	Stewardess	35,-
08.08.02–23.12.02	KRONPRINZ WILHELM	Richter	Stewardess	40,-
09.04.03–03.09.03	KAISER WILHELM II.	Högemann	Stewardess	40,-
4. Buch				
04.09.03–24.12.03	KAISER WILHELM II.	Högemann	Stewardess	40,-
08.01.04–06.02.04	KAISER WILHELM II.	Högemann	Stewardess	40,-
26.02.04–18.08.04	KAISER WILHELM II.	Högemann	Stewardess	40,-
22.08.04–23.12.04	KAISER WILHELM II.	Högemann	Stewardess	40,-
28.03.05–08.03.06	KAISER WILHELM II.	Högemann	Stewardess	40,-
08.03.06–20.04.07	KAISER WILHELM II.	Högemann	Stewardess	40,-
25.04.07–21.06.07	KAISER WILHELM II.	Cüppers	Stewardess	40,-
01.08.07–04.12.08	KRONPRINZESSIN CECILIE	Högemann	Stewardess	40,-
28.01.09–20.08.09	KRONPRINZESSIN CECILIE	Högemann	Stewardess	40,-
28.08.09–23.12.09	KRONPRINZESSIN CECILIE	Högemann	Stewardess	40,-
04.3.10–24.11.10	KRONPRINZESSIN CECILIE	Högemann	Stewardess	40,-
5. Buch				
12.04.11–13.01.12	KRONPRINZESSIN CECILIE	Högemann	Stewardess	40,-
23.04.12–23.12.12	KRONPRINZESSIN CECILIE	Högemann	Stewardess	40,-
15.01.13–11.12.13	KRONPRINZESSIN CECILIE	Högemann	Stewardess	40,-
02.01.14–09.03.15	KRONPRINZESSIN CECILIE	Polack	Stewardess	40,-

Leider ist das zweite Seefahrtsbuch von Wilhelmine Schwöbmann verloren gegangen. Es läßt sich deshalb nicht nachvollziehen, ob sie – wie auf allen hier notierten Fahrten – auch in der Zeit von 1895 bis 1901 auf der Bremerhaven–New York–Route fuhr. Der Passagierdampfer EMS fuhr ab 1896 über Genua nach New York, eine Route, die die Stewardess von ihren Reisen mit der FULDA bereits kannte. Möglicherweise hatte sie aber von FULDA auf SAALE gewechselt, weil sie sich den längeren Weg über Genua ersparen wollte, um ihre Kinder häufiger sehen zu können. Sie brauchte ein Schiff, das oft und regelmäßig Bremerhaven anlief. Längere Reisen, etwa nach Ostasien oder Australien, Ziele also, die eine ungebundene Stewardess sicherlich gereizt hätten, kamen für sie nicht in Frage.

Gleich als KRONPRINZ WILHELM in Fahrt gesetzt wurde, ging auch Wilhelmine Schwöbmann als Stewardess an Bord. Die Jungferreise auf diesem Schiff blieb nicht ihre einzige.

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

— Heimathshafen
 geführt von
 für die Reise

gegen eine Feuer von monatlich

als

verheuert und sich verpflichtet, am

zur Anmusterung in zu erscheinen.

den ten 18

Unterschrift des Schiffers: Unterschrift des Verheuerers:

Inhaber ist angemustert als *2. Mannsch.*

auf dem ~~Segel-~~ Dampf-Schiffe **Saale**

— Heimathshafen **Bremen** —

geführt von **Capt. H. Richter**

gegen eine Feuer von **Mark 35** monatlich

für die Reise nach New-York

laut Musterrolle

Derselbe ist verpflichtet an Bord zu gehen am **sofort**

Bremerhaven, den **4.** ten **Juli** 18 **99**

Das Seemannsamt.

DER WASSERSCHOUT.

Winters

Inhaber hat auf dem ~~Segel-~~ Dampf-Schiffe

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

in der Zeit vom *27 Juli 1899*

bis zum *20 Januar 1899*

[Dienstzeit: *5* Monate *24* Tage]

als *2. Stewardesse* gebietet

Bremerhaven, den *20* ten *Januar* 18 *99*

Unterschrift des Schiffers:

M. Richter

Die vorstehende Unterschrift wird beglaubigt und die erfolgte Anmusterung hiermit vermerkt.

BREMERHAVEN, den *20* ten *Jan* 18 *99*

Das Seemannsamt.

DER WASSERSCHOUT.



Winters

4 W

Aus dem ersten Seefahrtsbuch von Wilhelmine Schwöbmann. (Archiv DSM)

Nach einem knappen Jahr wechselte sie – gemeinsam mit Kapitän Högemann – auf die brandneue KAISER WILHELM II., die sie ebenfalls auf der Jungferreise begleitete. Offenbar hat sie mit Kapitän Högemann gut kooperiert, denn er nahm sie fast zehn Jahre lang auf seinen Reisen für den Norddeutschen Lloyd als Stewardess mit.

Wilhelmine Schwöbmann war auf den Schiffen, auf denen sie arbeitete, nicht die einzige Stewardess. In der Regel arbeiteten auf den Passagierschiffen des Norddeutschen Lloyd seit den 70er Jahren fünf Stewardessen, zwei Erste Stewardessen, zwei Zweite und eine Zwischendecksstewardess. Dazu wurden beispielsweise auf KAISER WILHELM II. ein Obersteward und zwei Zweite Stewards beschäftigt, dazu 33 Kellner und sieben Zwischendecksstewards.⁴

Ihre letzten Dienstjahre bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs erlebte Wilhelmine Schwöbmann auf KRONPRINZESSIN CECILIE, deren Jungferreise sie ebenfalls mitmachte. Sie war dabei, als Kapitän Polack mit 1216 Passagieren sowie Gold- und Silbermünzen im Wert von 15 Mio. Dollar an Bord die KRONPRINZESSIN »außerplanmäßig« – um einer Aufbringung zu entgehen – auf einen unüblichen Kurs brachte und vor dem kleinen Ferienort Bar Harbor in Maine ankerte.⁵ Es war ihre letzte Reise und die einzige, die sie nicht nach New York führte. Ihrem Seefahrtsbuch entnehmen wir, daß sie am 15. März 1915 nicht in Bremerhaven, sondern in Boston abgemustert wurde. Wie sie von dort nach Deutschland zurückkam, ist nicht bekannt.

Das aufregende und unstete Leben auf See mag Wilhelmine Schwöbmann gefallen haben, die permanente Trennung von den Kindern sicherlich nicht. Auf einer Ansichtskarte, die sie 1902 an *Fräulein Moran* – offenbar eine Passagierin des NDL, mit der sie sich angefreundet hatte – schickte, schreibt Wilhelmine Schwöbmann: *Bitte ich Sie nur noch herzlich im Fall daß Sie mit einem anderen Dampfer fahren, nicht über meine Familienverhältnisse zu sprechen. ... Ich bin in solchen Familien Angelegenheiten sehr diskret bei fremden Menschen.*⁶ Selbstverständlich mußte einer Stewardess ein untadeliger Ruf vorausgehen. Ihre persönlichen Belange hatte sie zurückzustellen, um während ihrer Reisen voll und ganz für die Passagiere dazusein.

Die Stewardessen der 1850er Jahre

Waren es immer Notlagen, die Frauen auf Passagierschiffen anheuern ließen, oder gingen sie auch aus freien Stücken zur See? Ab wann konnten sie überhaupt auf Schiffen anheuern? Bildgraphiken aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts führen kaum weiter. Dennoch liegt auf der Hand, daß in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts Auswandererschiffe, die in der Regel mit 300 bis 600 Passagieren beladen waren, auf die Dauer nicht ohne Frauen im Service auskommen würden. Unterwegs wurden Kinder geboren, brachen Krankheiten aus, starben Menschen. Jung und Alt lebten im Zwischendeck auf engstem Raum zusammen, mittschiffs die Familien, vorn und achtern alleinreisende Männer und Frauen, getrennt nach Geschlecht. Welch eine Überwindung mag es die Seeleute, die Offiziere und den Kapitän gekostet haben, die Frauenabteilung zu betreten, um einen Krankenbesuch zu machen, den Bereich nach Ordnung und Sauberkeit zu inspizieren oder einen Streit zu schlichten. Getreu dem seemännischen Prinzip, Frauen in der Besatzung nicht zu dulden, scheint man dennoch lange auf Frauen im Service auf Passagierschiffen verzichtet zu haben. Die ersten bekannten Darstellungen von Stewardessen sind Zeichnungen von Otto Bollhagen⁷ 1886 und von C.W. Allers⁸ 1900, die ahnen lassen, wie wir uns eine Stewardess beim Norddeutschen Lloyd vorzustellen haben: ältlich, streng, aber mütterlich, energisch und tüchtig zupackend. Noch bis in die 60er Jahre unseres Jahrhunderts sagte man dem NDL nach, daß dort keine ganz jungen Frauen als Stewardessen eingestellt würden. Dies war in den Anfangsjahren der Reederei offenbar anders.

Zur Frauenlohnarbeit⁹ förderte eine Durchsicht der Mannschaftslisten im Staatsarchiv Bremen Überraschendes zutage: Bereits in den 50er Jahren des 19. Jahrhunderts fuhren Frauen als Stewardessen auf Passagierdampfern, ja auch auf Auswandererschiffen, zur See, einige wenige sogar unter Segel. Generell ist festzustellen, daß mit der Einrichtung der ersten deutschen Passagierdampferlinien nach New York Frauenlohnarbeit auf Schiffen eingeführt wurde.

Eine Durchsicht des bremischen »Verzeichniß der Seeleute«¹⁰ ab 1846 nach in der Seefahrt beschäftigten Frauen brachte bis 1852 keine Ergebnisse. Gleich auf den ersten deutschen Transatlantikdampfern, den hölzernen Raddampfern GERMANIA und HANSA, die für Sloman und Fritze 1853 nach New York in Fahrt gesetzt wurden, kamen jedoch Stewardessen an Bord. Auf der ersten Reise der GERMANIA Mitte Juli 1853 fuhren zwei Frauen mit, die 28jährige Adelheid Wicke aus Ottersberg mit 10 rs Heuer als Kammermädchen und die um ein Jahr jüngere Minchen Seager aus Bremen für 15 rs als Köchin. Minchen Seager ist allerdings im Bremer Zivilstandsregister nicht zu finden. Seager klingt englisch und war möglicherweise der Name ihres amerikanischen (?) Ehemannes. Es blieb Minchens einzige Reise auf einem Bremer Schiff. Hat sie nach den USA nur »übergearbeitet« oder gefiel ihr die Arbeit nicht? Denkbar ist beides. Immerhin konnte die GERMANIA 500 Passagiere



Die Oberstewardess auf dem NDL-Dampfer BARBAROSSA, 1900. Zeichnung von C.W. Allers.



Die Kinderstewardess in ihrem Wirkungsbereich, dem Kindersalon, auf dem Reichspostdampfer PREUSSEN. Nach einer Zeichnung von Otto Bollhagen, 1886. (Aus: Witthöft, Norddeutscher Lloyd, 1997)

beherbergen, davon 450 im Zwischendeck, darunter viele Frauen, die es zu betreuen galt.

Die Erfahrungen der Reederei mit den ersten Stewardessen müssen überzeugend gewesen sein. Als einen Monat später das Dampfschiff HANSA im Liniendienst nach New York eingesetzt wurde, waren sechs Frauen mit von der Partie.¹¹ Als Köchin fuhren die 46jährige Maria Rüssen aus Bruchhausen für 16 rs und die 44jährige Anna Gädeke für 10 rs Heuer. Desweiteren wurden vier *Kellnerinnen* beschäftigt:

- Margarethe Kröger, 33 Jahre, aus Neudorf (Niendorf),
- Marie Coumkamp (?), 22 Jahre, aus Rothenburg für 8 rs,
- Gerhardine Witte, 32 Jahre, aus Bremerhaven für 16 rs,
- Louise Sorn, 31 Jahre, aus Ellinghausen für 10 rs.¹²

Offenbar hatte man sich dafür entschieden, die streng hierarchisch organisierte Rangfolge der Bordsbesatzung auch auf die Frauen anzuwenden. Maria Rüssen war, ihrem Verdienst nach zu urteilen, wohl die Vorgesetzte von Anna Gädeke, und Gerhardine Witte, die, verglichen mit den anderen Kellnerinnen, eine recht fürstliche Heuer bezog, wird Erste Stewardess gewesen sein. Auf den folgenden Reisen sowohl der GERMANIA wie auch der HANSA ließen die Reeder jedoch gar keine Frauen mehr mitfahren. Hatten sich die allein

reisenden Stewardessen schlecht benommen? Waren sie den Zudringlichkeiten der Passagiere oder der männlichen Kollegen zu arg ausgeliefert? Hatte man ihre Unterbringung kritisiert, oder störte sich die Öffentlichkeit – in diesem Falle die Passagiere – daran, daß Frauen ohne die Begleitung eines Ehemannes, Bruders, Vaters oder wenigstens einer Gesellschafterin oder Gouvernante auf Reisen gingen, in nächster Umgebung männlicher Kollegen arbeiteten und wohnten und damit eine Freiheit genießen konnten, wie sie an Land sonst nur Männern zugestanden wurde? Solcherlei Frauenarbeit und das Leben auf engem Raum mit vielen Herren von zweifelhaftem Umgangston und -art barg ja die Möglichkeit moralischer Verführung, ein Einwand, der erwerbstätigen Frauen an Land vorgehalten wurde, die unter weitaus besser kontrollierbaren Verhältnissen in Nacharbeit in der Industrie beschäftigt waren.¹³

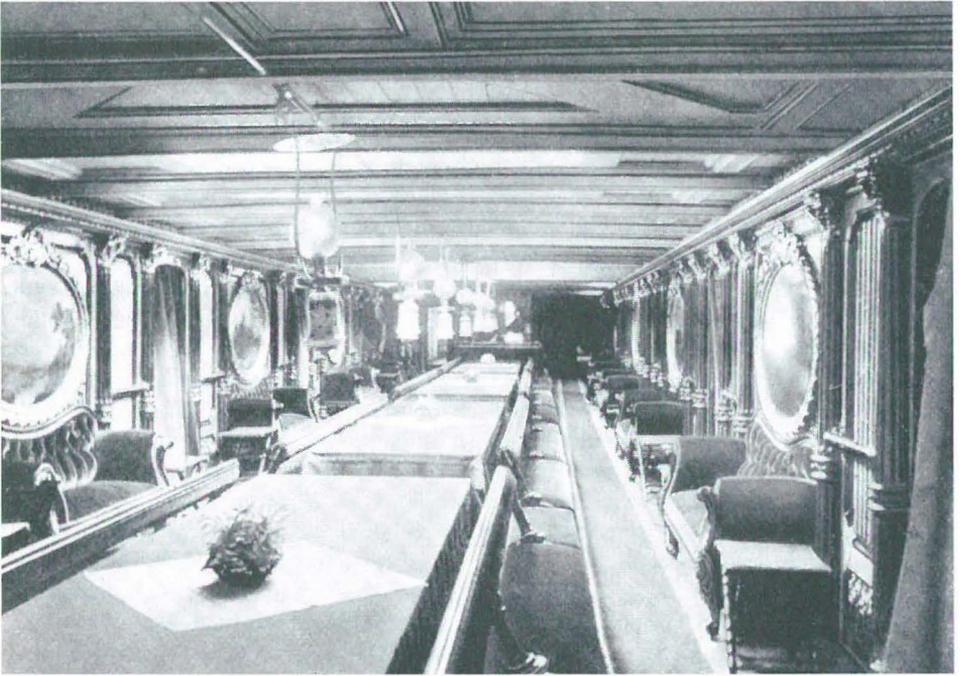
Erst im folgenden Jahr, am 16. August 1854, lief die GERMANIA wieder mit weiblichem Service aus. Man hatte sich diesmal auf das Engagement nur einer Kellnerin, der 30jährigen Lisette Stöhrmann aus Münster¹⁴, beschränkt. Sie verdiente bescheidene 10 rs. Auch auf der HANSA durften 1854 wieder zwei Kellnerinnen mitfahren. Die von der HANSA-Besatzung schon bekannte Margarethe Kröger¹⁵ erhielt eine zweite Chance und verdiente nun 12 rs, 2 rs mehr als auf ihrer ersten Reise. Zweite Stewardess war die 27jährige Louise Schönfeld aus Schwerin, die für 10 rs arbeitete. Danach vergingen wieder zwei Jahre, in denen Dampfschiffpassagiere auf den Service von Frauen verzichten mußten. Erst 1857 wurde auf der HANSA wieder eine Frau engagiert, die 25jährige Rosina Mühlenhausen aus Drangstedt bei Bremerhaven. Auf der nächsten Reise war Rosina als Kellnerin wieder dabei.

Im selben Jahr, am 6. Oktober, finden wir auf dem Dampfer GERMANIA auch die inzwischen 37jährige Margarethe Kröger wieder, die dort als einzige Kellnerin fuhr und offensichtlich einen verantwortungsvollen Posten einnahm. Sie verdiente 15 rs, während die anderen Kellner lediglich zwischen 8 und 12 rs verdienten.

Eine ungewöhnliche Reise erlebte 1858 die 23jährige Stewardess Helene Mory aus Bremerlehe. Sie heuerte am 8. September 1858 auf der Schonergalio WILHELM, einem Segler von 83 Last, an, der nach England fuhr. Obwohl das Schiff recht klein war, hatte es 30 Mann Besatzung an Bord, darunter neun Stewards und einen Arzt. War das Personal für von England ausgehende Dampfer bestimmt? Auf dem Schiff dürften die vielen Menschen recht beengt gelebt haben, was besonders für die Frau hart gewesen sein muß.

Ab November 1858 fuhr Helene Mory als Stewardess auf dem neuen NDL-Schraubendampfer WESER, der am 4. Dezember zu seiner Jungferreise nach New York auslief. Die WESER, die mit einer Besatzung von 22 Mann von Kapitän Gätjen geführt wurde und mit 22 Kajütspassagieren und 93 Fahrgästen nicht ausgelastet war, kam jedoch nicht weit. Sie geriet in so schweres Wetter, daß sie mit Sturmschäden Cork in Irland anlaufen mußte, wo das Schiff repariert wurde.¹⁶

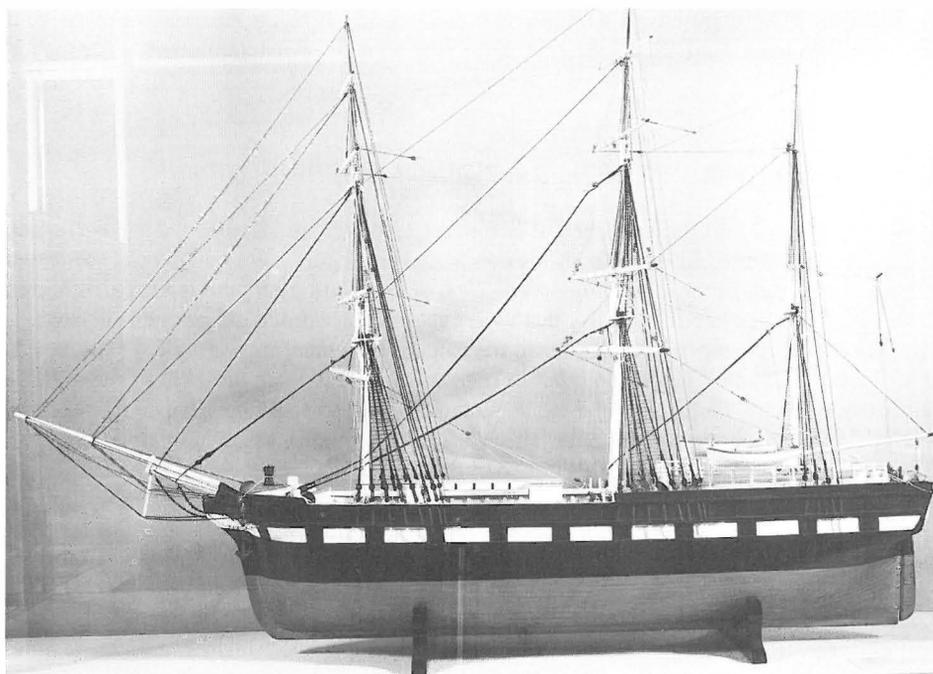
Am 19. Juni 1858 lief der neue NDL-Dampfer BREMEN zu seiner ersten Ozeanreise aus. Daß keine Stewardessen an Bord waren, mag mit der mangelnden Auslastung des Dampfers auf dieser Fahrt zu tun gehabt haben. Neben 150 Tons Frachtgütern wurden 22 Kajüts- und 93 Zwischendeckspassagiere nach New York befördert.¹⁷ Im Jahre 1859 fuhren auf den neuen Schraubendampfern des Norddeutschen Lloyd, BREMEN und NEW YORK, je zwei Stewardessen, außerdem waren auf der BREMEN erstmals Aufwäscher dabei. Daß es Männer waren, deutet darauf hin, daß die Reederei noch immer männliche Besatzung vorzog und auch typische Frauenarbeiten lieber von Männern ausführen ließ, als eine Frau anzustellen. Dies änderte sich bis zur Jahrhundertwende nicht. Im Jahre 1860 wurde auf beiden Schiffen nur jeweils eine Stewardess eingesetzt. Schnelldampfer BREMEN konnte in der 1. Kajüte 60 Personen, in der 2. Kajüte 10 Personen und im Zwischendeck 401 Personen aufnehmen. Der Dampfer verfügte neben dem obligatorischen Rauchsalon, in dem sich die



Typischer Salon der ersten Dampfer des Norddeutschen Lloyd. Aus: 50 Jahre Norddeutscher Lloyd, 1907.

Herren trafen, bereits über ein *elegantes Damenzimmer*. Doch hier mußten die Damen zuweilen Herren Eintritt gewähren, wenn sie dort bedient werden wollten. Schnelldampfer BREMEN lief 1860 noch zweimal ohne Stewardessen nach New York.

Mit den neuen Schraubendampfern des NDL NEW YORK und AMERIKA in den 1860er Jahren und analog zu der steigenden Anzahl der insgesamt beförderten Passagiere setzte sich der Beruf der Stewardess an Bord von Passagierschiffen endgültig durch. Wie dem Seeleuterverzeichnis (Band 6) zu entnehmen ist, fuhren noch immer Schiffe ohne weiblichen Service, jedoch waren solche Reisen eher die Ausnahme. Ein Indiz für die zunehmende Akzeptanz der Stewardessen ist der Umstand, daß sie nun auch auf Auswanderersegeln anzutreffen waren. Auf dem Auswanderersegler EDMUND fuhr 1860 und 1862 die Stewardess Doris Holm mit. Sie war die Ehefrau des dortigen Bootsmanns und Proviantmeisters Jürgen Holm. Mag sein, daß der Kapitän einem verdienten Seemann einen Gefallen tun wollte und deshalb seine Ehefrau mitnahm. Jedoch war sie auf dem Schiff – wenn auch für die geringe Heuer von 5 rs – als Stewardess gemustert. Später wurde es üblich, daß mitreisenden Kapitänsfrauen ein Seefahrtsbuch ausgestellt wurde und sie formal als Mitglied der Besatzung reisten. Allerdings erhielten sie dann keinen Lohn. 1861 fuhr die Stewardess Wilhelmine Kiffmeyer, geb. Ripke, wohnhaft in New York, auf dem Vollschiff GÖSCHEN nach Sandy Hook. Als Stewardess hatte sie bereits Erfahrungen gesammelt, so auf dem Dampfer BREMEN, wo sie 1859 anheuerte. Mit dabei war ihr Ehemann, der Obersteward Joh. Hendrikus Kiffmeyer. Vermutlich hatte sie ihrem Mann den Job zu verdanken. Daß sie auf dem Schiff zur Besatzung gehörte, steht außer Frage, denn sie verdiente 12 rs. Hinzu kommt, daß es auf Seglern nicht üblich war, Ehefrauen von Mannschaftsmitgliedern mitreisen zu lassen. Nicht einmal der Erste Steuermann besaß ein solches Privileg, und bei vielen Reedereien auch der Kapitän nicht. Auch der Segler HERZOGIN VON BRABANT, ein



Der Bremer Auswanderersegler EDMUND (Ausstellung DSM, Foto: Marburg)

371 Last großes Schiff, das unter Kapitän Anton Behling nach New York segelte, mochte ab 1861 nicht mehr auf den Einsatz einer Stewardess verzichten, konnte man doch so wenigstens in diesem Punkt mit den schnellen Dampfschiffen mithalten. Zu diesem Zeitpunkt hatten die Reedereien in der Auswandererbeförderung unter Segel bereits starke Einbußen zu verzeichnen.

In der Seemannsordnung finden die Stewardessen noch keine Beachtung. Wahrscheinlich besaßen sie bis etwa zur Reichsgründung nicht einmal ein Seefahrtsbuch. Im bremischen Seeleute-Register, das die Fahrzeiten der bremischen Seeleute nach den Einträgen in den Seefahrtsbüchern verzeichnet¹⁸, sind keine Frauen zu finden. Auch wurden keine besonderen Vorschriften zu ihrer Unterbringung erlassen. Dabei war das Verhalten des Dienstpersonals sonst bis ins kleinste durchorganisiert und vorgeschrieben. Neubaur preist die modernen sanitären Anlagen für das Personal des NDJ auf den Passagierschiffen, auf denen die Bäder nach dem Muster der Volksbäder eingerichtet worden seien und wo *Matrosen, Heizer, Kohlenzieher und Bedienungspersonal völlig getrennt wohnten* und die Kleidung des Bedienungspersonals bestimmte *Vorschriften* zu erfüllen hatte *insofern, als die gelieferten Uniformstücke so und so oft gewechselt werden müssen. Selbst die Erneuerung der Wäsche war – so Neubaur – geregelt.*¹⁹ Über weibliches Personal und deren besondere Bedürfnisse wird in seinen Ausführungen über personelle Belange beim Norddeutschen Lloyd hingegen nichts gesagt.

Erst in der Seemannsordnung von 1902 werden Frauen erwähnt. Lapidar heißt es: *Auch die weibliche Angestellte hat die Rechte und Pflichten des Schiffsmanns.* Ab 1905 genießen die Frauen bei der ärztlichen Untersuchung vor ihrer Einstellung einen gewissen Sonder-schutz: Die Untersuchung weiblicher Angestellter nämlich darf nur durch den Arzt erfolgen. *Auf Wunsch des Arztes oder der zu Untersuchenden ist eine andere weibliche Person*

zuzuziehen.²⁰ Die männlichen Kollegen müssen sich dagegen im Ausland – sofern kein Arzt da ist – vom Kapitän im Beisein eines Beamten des Seemannsamtes untersuchen lassen.²¹

Die Stewardessen – Witwen, Halbweisen und Bürgerinnen

Woher kamen nun die Frauen, die auf Schiffen gearbeitet haben? Die wenigsten reisten unter der Obhut ihres Ehemannes oder eines Verwandten, die Mehrzahl der Stewardessen war unverheiratet, unter ihnen nicht wenige zwischen 30 und 45 Jahren alt. Auch hatten einige junge Frauen bereits den Tod des Vaters erlebt und wurden offenbar durch finanzielle Not dazu gezwungen, ihren Lebensunterhalt zu verdienen, wieder andere betrieben in ihrer Heimatstadt ein Gewerbe, waren Bürgerinnen. Viele Frauen machten nur eine Reise auf einem Bremer Dampfschiff und tauchen dann in den Seeleute-Registern nicht mehr auf. Einige aber fuhren bereits in den 50er Jahren des 19. Jahrhunderts fünf Jahre und länger zur See. Es war zu der Zeit noch sehr selten, daß bürgerliche Frauen Lohnarbeit verrichteten. Wenn Frauen dies taten, gehörten sie in der Regel unteren Schichten an. Es war durchaus üblich, daß Frauen vom Lande sich in einem bürgerlichen Haushalt als Dienstmädchen verdingten. Von ihnen wurde *uneingeschränkte Arbeitsbereitschaft* gefordert. Ungehorsam gegen die Herrschaft wurde polizeilich geahndet, und von Freiheit durch wirtschaftliche Unabhängigkeit konnte bei einem äußerst geringen Verdienst keine Rede sein.²² Hingegen war es durchaus nicht ungewöhnlich, wenn eine Frau nach dem Ableben ihres Ehemannes dessen Geschäft weiterführte. Als Geschäftsfrau besaß sie weitaus mehr Freiheiten und Macht, als dies üblicherweise Frauen zukam. Auf den Schiffen war das Leben der Stewardessen vermutlich ähnlich dem der Dienstmädchen an Land reglementiert. An Bord waren die Frauen durch ihre Arbeit sehr eingespannt, selbstverständlich unterstanden sie, wie alle Seeleute, der Befehlsgewalt des Kapitäns. Inwieweit er die Stewardessen aus Gründen der Moral und des guten Rufes der Reederei auch in ihrer Freizeit bevormundete, ist nicht überliefert. Zurück in der Heimat werden sie dennoch von ihren Geschlechtsgenossinnen sehr bewundert und beneidet worden sein. Welche Frau reiste im 19. Jahrhundert schon nach New York, noch dazu, wenn sie arm war und sich durch Arbeit ihren Unterhalt verdienen mußte?

Mit Hilfe des Bremer Zivilstandsregisters und Adressbüchern konnten Fragmente der Biographien einiger Stewardessen recherchiert werden.²³

Die Bremerin Louise Buschmann, die 18jährig im Jahre 1859 zu ihrer ersten Seereise auf dem Dampfer NEW YORK unter Kapitän von Santen aufbrach, wurde im Reisejahr Halbwaise. Als ihr Vater, der Schuhmacher Friedrich Buschmann, starb, mußte ihre Mutter, Justine Catharine Dorothea geb. Strauß, die Wohnung in der Großen Johannesstraße aufgeben. Laut Bremer Adressbuch wohnte sie 1860 in der Kahlenstraße 7 und ab 1862 in der Faulenstraße 68.

Auch in der Familie Kolckmann gab es Veränderungen, bevor die 23jährige Tochter Anna 1861 als Stewardess auf Dampfern des Norddeutschen Lloyd zu arbeiten begann. 1855 ist ihr Vater, Johann Peter Kolckmann, als Urmacher mit Laden und Werkstatt in der Wachtstraße 5 und als *Gastwirth einer Kaffee- und Weinschenke* in der Utbremer Straße eingetragen. 1858 besaß er nur noch eine Bierhalle in der Wachtstr. 9, und 1859 wohnt er – offenbar arbeitslos oder erwerbsunfähig – am Neuenmarkt 14 B. Im folgenden Jahr ist er nicht mehr verzeichnet. Seine Frau, eine geborene Imhorst, arbeitete laut Bremer Adressbuch von da ab als Friseurin an der Bonuspforte 4. Es war wohl finanzielle Not, welche die 23jährige Anna Kolckmann zur Seefahrt brachte.

Sophie Milster, die 1861 im Alter von 21 Jahren als Stewardess auf den Dampfer BREMEN kam, war Tochter von Bernhard Milster, der 1855 nach Bremerhaven zog, dort seitdem in der Carlsburg 10 wohnte und im Bremer Adressbuch als *Polizeidragoner* und *Gefängniswärter* registriert war.

Anna Moritz, die 1862 38jährig als Stewardess für 12 rs auf dem Passagierdampfer HANSA anheuerte, führte gemeinsam mit Betty Moritz am Neuen Markt 29 in Bremen ein *Putzgeschäft*. Sie wird im Mannschaftsverzeichnis ausdrücklich als *Bürgerin* geführt. Hat sie womöglich gelegentlich »rübergearbeitet«, um in New York für ihr Geschäft erlesene Modewaren einzukaufen, während (ihre Mutter oder Schwester?) Betty in Bremen die Stellung hielt? Es blieb nicht ihre einzige Reise als Stewardess, und geschäftstüchtig wäre eine solche »Dienstreise« im doppelten Sinn allemal zu nennen.

Auch die 1815 in Bremen geborene Auguste Lampe war Bürgerin, als sie am 13. Juni 1865 auf der HERZOGIN VON BRABANT als Stewardess für 6 rs anheuerte. Für eine Einkaufspartie in New York brauchte sie den Segler wohl nicht. Laut Bremer Adressbuch desselben Jahres betrieb sie in Bremen, Balgebrücke 33, ein Gewerbe als *Gartinenaufsteckerin*. Vielleicht hat sie als »Überarbeiterin« einen in die USA ausgewanderten Verwandten besucht. In den folgenden Jahren blieb sie als Gewerbetreibende registriert.

Der Vater der 22jährigen Stewardess Dorothee Hedwig Gesine Waltemath, die 1864 auf dem Segler HERZOGIN VON BRABANT für 7 rs anheuerte, war *Arbeitsmann*. Im Bremer Adressbuch von 1855 ist er als Zigarrenmacher angegeben und wohnte im Wendtsgang 4.

1864 ging Bertha Köhnen im Alter von 22 Jahren auf der HANSA zur See, weil sie offensichtlich ihren Lebensunterhalt verdienen mußte. Bei ihrer Geburt war der Vater schon recht alt, 51 Jahre, und als *Ökonom des Krameramtsbhauses* beschäftigt. Ab 1858 war er als Inhaber eines Band- und Kurzwarengeschäfts im Bremer Adressbuch eingetragen, 1859 starb er. Seine Frau, die um 16 Jahre jüngere Sophie Adolphine Mathilde Bertha geb. Ludwig, zog in den folgenden Jahren mit ihren Kindern häufig um.

Auf dem Dampfer AMERICA finden sich 1863 zwei Stewardessen gleichen Nachnamens, offensichtlich Mutter und Tochter. Die 45jährige Sophie Drape, aus Hannover gebürtig, wurde für 12 rs als Stewardess engagiert, ihre 19jährige Tochter für 10 rs. Sie waren die beiden einzigen Stewardessen an Bord.

Die Stewardess Catharine Curn aus Bremerhaven führte in der Grabenstraße 29 eine Porzellan- und Glaswarenhandlung, die sie von ihrem verstorbenen Ehemann übernommen hatte. Ihr Geschäft ist in Bremerhaven erst seit 1863 aufgeführt. Catharine war bereits 43 Jahre, als sie auf dem Dampfer BREMEN für 10 rs anheuerte. Auch sie wird als *Bürgerin* im Mannschaftsverzeichnis geführt.

1859 fuhr auf dem Dampfer BREMEN unter der Führung von Kapitän Wessels die 1826 geborene Maria Brennecke aus Flensburg als Erste Stewardess mit. Im Volkszählungsregister der Stadt Flensburg des Jahres 1845 wird eine 22jährige Näherin Maria Brennecke aufgeführt, die mit ihren Eltern, dem 59jährigen Riemermeister Julius Brenneke, seiner Frau Anna Cath., 63 Jahre, und ihrer 30jährigen Schwester Anna Christine nebst unehelichem zweijährigen Töchterchen in der Angelsburger Straße unter einem Dach wohnte und mit der Stewardess Maria Brennecke identisch sein könnte.²⁴

Anhand des bremischen Registers der gemusterten Seeleute²⁵ lassen sich die beruflichen Werdegänge der Stewardessen leider nicht nachzeichnen. Während die Laufbahn eines jeden Seemanns anhand der Musterungsverzeichnisse nachvollzogen werden kann, hat man bei Frauen auf derlei Aufstellungen verzichtet. Nur in den nach Schiffen geführten Mannschaftslisten, die bis zur Reichsgründung chronologisch geführt wurden, tauchen auch die Stewardessen bzw. »Kellnerinnen« auf. Wie schon erwähnt, ist damit fraglich, ob weibliche Arbeitskräfte damals bereits ein Seefahrtsbuch besaßen.

Die Aufgaben der Stewardessen

Während in den ersten Jahren der deutschen Passagierschiffahrt unter Dampf Frauen nur zur Betreuung von Frauen und Kindern eingesetzt wurden und nur solche Aufgaben erledigten, die für einen Mann unziemlich erschienen wären, änderte sich dies mit zunehmender Größe der Schiffe und ihrer Aufnahmekapazität für Passagiere, vor allem aber mit dem Komfort, der ihnen geboten wurde.

Auf den ersten Schraubendampfern im Linienverkehr nach Übersee hatten selbst Passagiere I. Klasse nur wenig Möglichkeiten, sich voneinander zu separieren. Ihre Kabinen waren um den Salon herum gruppiert und überdies so klein, daß sie als Rückzugsmöglichkeit kaum in Frage kamen. Man oder Frau kletterte morgens aus dem Bett, zwängte sich am Waschtisch vorbei, öffnete die Kabinentür und stand schon am Frühstückstisch. 80 bis 120 Kajütpassagiere mußten sich mit einem, höchstens aber zwei Baderäumen begnügen. Da es also selbst für die gutsituierten Damen der I. Kajüte keine wirkliche Intimsphäre gab, brauchte man auch keine weiblichen Bordangestellten, zumal höhere Herrschaften ohnehin mit Dienstpersonal zu reisen pflegten, selbstverständlich auch mit weiblichem. Die Kabinen- und Badreinigung konnte ebensogut von einem Steward statt einer Stewardess erledigt werden. Diese Verhältnisse änderten sich erst mit dem stetig steigenden Komfort auf den Überseedampfern seit den 70er Jahren. Einen Meilenstein hinsichtlich der Ausstattung mit sanitären Anlagen für die Passagiere bedeutete in den 90er Jahren der Bau der BARBAROSSA-Klasse für den Reichspostdienst des Norddeutschen Lloyd. Diese Schiffe konnten den Passagieren der I. und II. Kajüte im Durchschnitt 23 Badezimmer bieten. Die Schnelldampfer



Auch die Hapag beschäftigte auf ihren Passagierschiffen je fünf Stewardessen, die sich hier, auf dem Dampfer AUGUSTE VICTORIA (1888–1907), im Gruppenbild zeigen. (Archiv DSM)

Tabelle 1.

Beförderung von Fahrgästen auf den transozeanischen Linien des Norddeutschen Lloyd.

Die nachfolgende Tabelle giebt eine Uebersicht des Fahrgäστεverkehrs auf den transozeanischen Linien des Norddeutschen Lloyd in den Jahren 1858—1891 einschliesslich.

	Newyork	Baltimore	New-orleans	West-indien	La Plata und Brasilien	Galveston	Ost-Asien	Australien
1858.....	1 833							
1859.....	7 029							
1860.....	5 231							
1861.....	5 137							
1862.....	7 027							
1863.....	9 714							
1864.....	15 116							
1865.....	21 756							
1866.....	28 501							
1867.....	33 427							
1868.....	36 192	5 734						
1869.....	45 751	9 023	1 426					
1870.....	35 598	7 787	2 713					
1871.....	50 759	10 258	4 531	499				
1872.....	59 960	13 287	3 647	1 380				
1873.....	52 428	11 114	4 623	1 076				
1874.....	35 305	9 874	2 058	358				
1875.....	31 030	7 617	2 001	—				
1876.....	27 505	5 774	2 080	—	1 878			
1877.....	23 015	4 148	1 812	—	3 251			
1878.....	25 705	4 905	2 148	—	3 451			
1879.....	27 269	5 876	2 046	—	12 232			
1880.....	60 424	25 550	3 142	—	5 856			
1881.....	86 636	46 183	2 850	—	4 713			
1882.....	91 196	36 573	1 641	—	4 562			
1883.....	90 600	36 838	—	—	3 065	2 087		
1884.....	100 764	33 189	—	—	4 102	944		
1885.....	108 174	9 482	—	—	6 338	620		
1886.....	80 598	23 678	—	—	8 484	441	1 085*)	2 407*)
1887.....	90 162	39 926	—	—	11 140	—	4 759	6 101
1888.....	97 722	32 714	—	—	20 055	—	6 433	4 440
1889.....	108 193	29 880	—	—	49 681	—	8 720	6 436
1890.....	117 800	31 631	—	—	38 146	—	7 846	6 136
1891.....	116 621	49 461	—	—	32 724	—	7 455	5 755

*) Für ein halbes Jahr, da die beiden Linien am 30. Juni, beziehungsweise am 14. Juli eröffnet wurden.

brachten es gar auf 40 bis 45 Badezimmer. Dort war für je 20 Passagiere der 1. Klasse ein Bad vorgesehen, in der 2. Klasse kam ein Bad auf 40 Passagiere. Außerdem hatten die modernen Dampfer sogenannte Staatskabinen, die aus zwei bis drei Räumen und einem Bad bestanden, darüber hinaus ein Kaiserzimmer, das noch mehr Räumlichkeiten bot.²⁶

Auch für die Zwischendeckspassagiere änderten sich die Verhältnisse auf den Neubauten des ausgehenden 19. Jahrhunderts entscheidend. *Die Anordnung der Zwischendecksräume ist gegen früher insofern wesentlich verbessert, als die einzelnen Kompartements für Familien und allein reisende junge Leute und für einzeln reisende Frauen erheblich vermehrt worden sind. Hieraus ergibt sich, daß in ein und demselben Raum weit weniger Passagiere zusammen untergebracht werden wie früher, dass also, ganz abgesehen von ethischen Gesichtspunkten, vor allen Dingen die Hygiene des Zwischendeckverkehrs besser zu ihrem Rechte kommt als früher...*, schreibt Paul Neubaur.²⁷

Mit der zunehmenden Privatsphäre also, die Passagieren aus gehobenen Schichten auf den Dampfern geboten wurde, erhielt auch der Service durch Stewardessen einen immer höheren Stellenwert. Während in den 60er Jahren des 19. Jahrhunderts auf den Schnelldampfern in der Regel zwei bis drei Stewardessen auf einem Passagierdampfer arbeiteten, waren es in den 90er Jahren fünf, wobei eine ausschließlich für das Zwischendeck zuständig war.²⁸

Leider finden sich über die Aufgaben der Stewardessen vor der Jahrhundertwende keine detaillierten Belege. Erst mit Bollhagens Zeichnung einer Stewardess im Kindersalon der PREUSSEN 1886 und Allers' Zeichnung einer Stewardess auf dem Dampfer BARBAROSSA in der »Tropenfahrt« um 1900 erhalten wir – wie eingangs erwähnt – auch Darstellungen ihres Wirkungsbereichs, bei Allers in Bild und Text: *Die würdig aussehende Dame ... mit dem Schlüsselbund am Schürzenband und den über den Magen gelegten Händen ist die erste Stewardess. Sie repräsentiert die Hausfrau an Bord, ist Herrscherin über die Leinenvorräte des Schiffes. Es wird wohl wenige Hausfrauen geben, die über einen solch reichen Leinenschatz gebieten.*²⁹

Ob die Erste Stewardess an dem Leinen des NDL wirklich so viel Freude hatte, bleibt dahingestellt, denn sie mußte *nach der Rückkehr eines Schiffes über Bestand und Zustand der Wäschestücke dem Revisor Rechenschaft ablegen.*³⁰ In den Sondervorschriften für den Dienstgebrauch des NDL aus dem Jahre 1912 ist außerdem die Zwischendeckswärterin erwähnt, die – alternativ zum Zwischendecksoberwärter – das Hospitalinventar verwaltet.³¹ Nichts gesagt wird hingegen darüber, wer für verlorengegangene Wäsche aus den Passagierkabinen haftet. Die Stewardess?

Jedenfalls ist sie auf der BARBAROSSA *mit ihrer Kollegin, der zweiten Stewardess verantwortlich über die Damentoiletten und die Badezimmer, sie haben die Bedienung der Damen und Kinder und während des Dinners helfen sie bei der Speisenausgabe in der Pantry.*³²

Im Zwischendeck ist Männern der Zutritt zur Frauenabteilung streng verboten. Unter Nr. 113 der Dienstvorschriften von 1912 heißt es: *Das Reinigen der Frauenabteilung des Zwischendecks hat ausschließlich durch die Aufwärterinnen zu geschehen, die außerdem Tag und Nacht auf Ordnung zu halten haben ... Zu den besonderen Obliegenheiten der Aufwärterinnen gehört es, kranken Frauen regelmäßig leichte Nahrung anzubieten und sich ihnen sonst in jeder Weise hilfsbereit zu zeigen.*³³ Ob solcherlei Instruktionen auch für die Stewardessen des 19. Jahrhunderts schon galten, läßt sich nicht belegen. Die Kinderbetreuung jedenfalls bildete im Dienst der Stewardessen von Anfang an eine wichtige Rolle und seit den 70er Jahren einen eigenen Arbeitsbereich. Kinder und Erwachsene nahmen ihre Mahlzeiten auf den Schiffen getrennt ein. In seinem Jubiläumsband für den Nordeutschen Lloyd schwärmt Neubaur:

Eine Neuerung, die der 1892 einsetzenden Ära zu verdanken ist, muss in der Einrichtung besonderer Kindersalons und in der Ausgestaltung der gegen früher wesentlich vergrößerten Vorplätze der Treppenhäuser erblickt werden.

Die Kindersalons, welche auch bei den älteren Schiffen PREUSSEN, BAYERN und SACHSEN bei deren Umbau, sowie der damit verbundenen Verlängerung und der Verlegung der Saloneinrichtungen 1. Klasse nach Mittschiffs eingebaut wurden, boten endlich der stets ziemlich grossen Kinderschar an Bord bei schlechtem Wetter einen erwünschten Aufenthaltsort und ermöglichten es ferner, dass die Kinder ihre Mahlzeiten in einem gesonderten Raume einnehmen konnten, während früher etwa 1 1/2 Stunden vor den Mahlzeiten der Erwachsenen in den Hauptsalons für die Kinder gedeckt und wieder abserviert werden musste, ein Modus, der, wie leicht ersichtlich ist, viele Unzuverlässigkeiten im Gefolge hatte.³⁴ Die Kindersalons dienen als Spiel und Speisezimmer³⁵, wie auch die Abbildung S. 88 zeigt. Aus Zeitzeugenberichten von Stewardessen der 1930er Jahre wissen wir, daß – je nach Anzahl der mitreisenden Kinder – auf den Schiffen jeweils eine Stewardess nur für die Kinderbetreuung zuständig war. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg ging man dazu über, Kindergärtnerinnen einzustellen.

Analog zur Frauenarbeit in der Frachtschifffahrt insgesamt vergingen seit Einstellung der ersten Stewardessen in den 50er Jahren des 19. Jahrhunderts noch einmal gut hundert Jahre, bis sie auch als Service für die Besatzung an Bord von Schiffen arbeiten durften.³⁶

Anmerkungen:

- 1 Briefl. Mitteilung von Doris Förster, Kelkheim, vom 18.2. 1997.
- 2 Nach John H. Shaum und William Flayhart: *Majesty at Sea*. Cambridge 1981, S. 19.
- 3 4 Seefahrtbücher der Wilhelmine Schwöbmann. Archiv DSM, Invtnr. III A 1676, 1677, 1678, 1679.
- 4 Nach Moritz Lindeman: *Der Norddeutsche Lloyd. Geschichte und Handbuch*. Bremen 1892, S. 221.
- 5 Vgl. dazu Arnold Kludas: *Die Geschichte der deutschen Passagierschifffahrt (= Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums Bd. 18-22)*. Hamburg 1989, Bd. IV, S. 36.
- 6 Postkarte von KRONPRINZESSIN CECILIE 1910. Archiv DSM.
- 7 Vgl. in Hans-Jürgen Witthöft: *Der Norddeutsche Lloyd*. Herford 1973, S. 36.
- 8 C.W. Allers: *Unter deutscher Flagge*. Leipzig 1900, S. 83.
- 9 Bei der Frauenarbeit auf Schiffen muß – analog zur Situation an Land – bezahlte und unbezahlte Arbeit unterschieden werden. Im Familienverband haben Frauen auf Küstenschiffen bereits zu Beginn des 19. Jahrhunderts gearbeitet und auch seemännische Aufgaben verrichtet.
- 10 Verzeichniß der Seeleute, ... Anmusterungen StAB. Bremen 4,24 E.7. Bd. 3–7.
- 11 Ebd., Nr. 2351 und Nr. 2351.
- 12 Ebd., Nr. 2844ff.
- 13 Vgl. Joan W. Scott: *Die Arbeiterin*. In: Georges Duby, Michelle Perrot (Hrsg.): *Geschichte der Frauen*. Bd. 3: *Das 19. Jahrhundert*. Frankfurt/Wien 1994, S. 473ff.
- 14 Verzeichniß der Seeleute (wie Anm. 9), Bd.4, Nr. 3285.
- 15 Ebd., Nr. 4464.
- 16 Nach Kludas (wie Anm. 5), S. 29.
- 17 Lindeman (wie Anm. 4), S. 27.
- 18 StAB. Bremen 4.24, E.9, 2 Bd. sowie 4.24, E.8, 12 Bd.
- 19 Paul Neubaur: *Der Norddeutsche Lloyd. 50 Jahre der Entwicklung 1857-1907*. Bd. 2, S. 326f.
- 20 Nach von Hippel (Hrsg.): *Die Seemannsordnung (von 1902)*. Textausgabe mit Einleitung, Erläuterungen und Sachregister. Leipzig 1907, S. 164.
- 21 Ebd. Bekanntmachung, betreffend die Untersuchung von Schiffsleuten auf Tauglichkeit zum Schiffsdienste. Juli 1905 RG Bl., S. 161.
- 22 Vgl. Ingrid Schraub: *Zwischen Salon und Mädchenkammer. Biedermeier bis Kaiserzeit*. Hamburg 1992, S. 196ff.
- 23 Es wurden fast ausschließlich aus Bremen stammende Stewardessen recherchiert, deshalb können die hier aufgeführten Recherchen für die Situation erwerbstätiger Frauen zur See im 19. Jahrhundert keineswegs repräsentativ sein.
- 24 Das Volkszählungsregister weist viele Ungenauigkeiten und Widersprüche auf. Das Geburtsjahr im Verzeichnis der Seeleute (1826) stimmt jedenfalls nicht mit dem der hier genannten Näherin Maria Brenneke überein. Freundl. Mitteilung von Christine Keitsch, Flensburg.

- 25 StAB. Bremen 4.24. E.9 Bd. 1 und 2
 26 Nach Neubaur (wie Anm. 19), S. 324ff.
 27 Ebd., S. 325 f.
 28 Vgl. Moritz Lindeman (wie Anm. 4), S. 221.
 29 Allers (wie Anm. 8), S. 83.
 30 Sondervorschriften des Norddeutschen Lloyd für den Dienstgebrauch an Bord und der Inspektionen, 1912, S. 26.
 31 Ebd.
 32 Vgl. Allers (wie Anm. 8).
 33 Sondervorschriften (wie Anm. 30), S. 45.
 34 Paul Neubaur (wie Anm. 19), S. 305f.
 35 Ebd., S. 310.
 36 Freundl. Auskunft: Irene Buss, ehemalige Mitarbeiterin der Hapag-Personalabteilung, Hamburg.

The first stewardesses on the passenger ships of Bremen

Summary

The first German passenger steamers *GERMANIA* and *HANSA* went into operation in the 1853, the date which also marks the advent of the first stewardesses on board the line service between Bremerhaven and New York. Muster rolls found in the Bremen State Archives document these women's voyages as well as their names, birth dates and birth places, occupational titles and wages. In keeping with mid-nineteenth-century society's reservations concerning women's labour, the shipping companies apparently proceeded with some scepticism in their employment of waitresses, women cooks and stewardesses on board passenger ships. While the Sloman and Fritze companies had as many as six women on the crews of the above-named paddle steamers, in other cases the employment of women was avoided altogether. This was also due in part to the fact that the steamers were seldom utilised to full capacity. At the time of its establishment in 1857, even the Norddeutscher Lloyd was still extremely reluctant about taking women into service on its passenger ships. Its new steamer the *BREMEN* embarked on her maiden voyage in 1858 without any female personnel. It was not until the 1860s that the stewardess was included in the standard passenger steamer crew. Beginning in that decade, stewardesses occasionally even worked on emigrant sailing vessels, as for example on the barque *EDMUND* in 1860 and on the full-rigged *GÖSCHEN* in 1861. Until well into the 1870s, no more than one or two stewardesses were employed per ship.

Research on several Bremen stewardesses reveals that women of the nineteenth century frequently went to sea for reasons of financial need, while others joined ships' crews as a means of accompanying their seafaring husbands. Nowadays, wives who accompany their husbands to sea are issued a sailor's registration book *pro forma*. In the nineteenth century, however, seamen's wives who boarded officially as stewardesses also actually worked as such, as is documented by references to their wages. No women are mentioned in the Bremen maritime authority registers, suggesting quite clearly that the first stewardesses did not possess sailors' registration books.

The sailor's books of the stewardess Wilhelmine Schwöbmann, employed from 1890 until 1914 on passenger ships of the Norddeutscher Lloyd between Bremerhaven and New York, provides some insight into the travelling life of a stewardess. These sailor's books, which are now in the collection of the German Maritime Museum, are the oldest known travelling documents of a woman. Wilhelmine Schwöbmann was a widow and the mother of four children, who were in the care of a nanny when she was at sea.

Beginning in the 1870s, five stewardesses were typically on board each Norddeutscher Lloyd passenger ship. There were two First and two Second Stewardesses as well as a Steerage Stewardess. It was not until after the turn of the century that other women's occupations such as hairdresser or saleswoman were practised on board passenger ships of Bremen.

Les premières stewardesses sur les paquebots brêmois

Résumé

En 1853, l'apparition des premières stewardesses de bord fut liée à la mise en service des premiers paquebots allemands *GERMANIA* et *HANSA*, sur les lignes entre Bremerhaven et New-York. Les registres d'équipages des archives d'état de Brême fournissent des renseignements sur ce qu'étaient leurs voyages, révélant leurs noms, leurs fonctions, leur année et lieu de naissance ainsi que leurs soldes. En raison des réserves sociales émises envers le travail rémunéré des femmes, les compagnies d'armement ont, elles aussi, agi avec un certain scepticisme en embauchant des serveuses, des cuisinières et des stewardesses à bord des paquebots. Tandis que la compagnie d'armement Sloman et Fritze employait à bord des vapeurs cités plus haut jusqu'à six femmes en tant que stewardesses, on renonça parfois complètement à les employer, ce qui était en partie lié à la faible exploitation des vapeurs. La Norddeutscher Lloyd était elle aussi, à l'époque de sa fondation en 1857, très circonspecte quant à l'embauchage de femmes à bord de ses paquebots. Son nouveau paquebot *BREMEN* effectua sa croisière initiale en 1858 sans personnel féminin. Ce n'est qu'à partir des années 60 que la stewardesse fit partie de l'équipage standard d'un paquebot. Plus tard, et ceci jusque dans les années 70 du 19^e siècle, on se contenta d'employer une à deux stewardesses par navire. De temps en temps furent même employées des stewardesses sur les voiliers d'émigrants, comme en 1860 sur le trois-mâts *EDMUND* et en 1861 sur le navire à voiles carrées *GÖSCHEN*.

Des recherches effectuées sur des stewardesses brêmoises montrent qu'au 19^e siècle, les femmes s'engageaient sur un navire soit pour des raisons matérielles, soit pour pouvoir suivre leur mari en mer. Au 19^e siècle, contrairement à la pratique actuelle qui consiste à délivrer aux femmes de marins accompagnant leurs maris un livret de navigation pro forma, celles-ci devaient en tant que stewardesses travailler réellement, et n'étaient pas considérées comme membres de l'équipage formels, comme le prouvent les notations de leurs soldes. Il est à supposer que les premières stewardesses ne possédaient pas encore de livret de navigation, ce que confirmerait le fait qu'on ne retrouve aucune trace de femmes dans les registres des autorités maritimes brêmoises, consignés d'après les livres de bord.

Les livrets de navigation de la stewardesse Wilhelmine Schwöbmann, qui fut employée de 1890 à 1914 sur les paquebots de la Norddeutscher Lloyd entre Bremer-

haven et New-York, permettent de se faire une idée de la vie itinérante d'une stewardesse. Ces livrets de navigation, qui appartiennent au Musée allemand de la Marine, sont jusqu'à présent considérés comme étant les plus anciens documents concernant les voyages en mer d'une femme. Wilhelmine Schwöbmann était veuve et mère de quatre enfants qui, durant son absence, étaient pris en charge par une nourrice.

A partir des années 1870, cinq stewardesses étaient normalement employées à bord d'un paquebot de la Norddeutscher Lloyd. Deux en tant que premières stewardesses, deux en tant que secondes stewardesses et la cinquième en tant que stewardesse d'entrepont. Les autres catégories de métiers féminins, tels que coiffeuse ou vendeuse, ne furent introduits qu'au début du siècle suivant à bord des paquebots brémois.