

Die ersten Schiffskrankenschwestern

Feldkamp, Ursula

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Feldkamp, U. (1997). Die ersten Schiffskrankenschwestern. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 20, 219-240. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-49596-4>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

DIE ERSTEN SCHIFFSKRANKENSCHWESTERN

VON URSULA FELDKAMP

Schon um die Mitte des 19. Jahrhunderts wurden vereinzelt Frauen als Besatzungsmitglieder auf Schiffen im Service beschäftigt, insbesondere auf Auswandererschiffen. Auf den Dampfschiffen der 60er und 70er Jahre war der Anblick einer Stewardess für die Passagiere nicht mehr ungewöhnlich, auch wenn man andere Arbeiten, die an Land von Frauen verrichtet wurden, lieber männlichen Bordkollegen überließ. So mancher Mann lernte das Abwaschen von Geschirr, das Wiernern von Fußböden, das Putzen von Bädern und das Bettenmachen auf einem Passagierschiff, obwohl sich die Reedereien die Zeit der Einarbeitung durch die simple Anstellung einer Frau hätten ersparen können.

Auch Krankenpflegerinnen wurden als Mitglieder der Besatzung auf Passagierschiffen vorerst nicht geduldet, und dies obgleich schon von *alters her die eigentliche Krankenpflege stets die Aufgabe des Weibes gewesen. Im Kriege wie im Frieden war die berufsmäßige Wartung der Leidenden immer Sache der Frauen.*¹ Diakonissinnen hatten 1838 damit begonnen, sogenannte Probepflegerinnen auszubilden, die in Hospitälern arbeiteten. Nach Fürsprache eines Pastors wurden junge Mädchen und Witwen über 21 Jahre unter der Bedingung aufgenommen, daß sie sich nach Abschluß der Ausbildung für mindestens fünf Jahre in der Pflege verpflichteten. Im Jahre 1864 wurde die erste Schwesternschaft des Deutschen Roten Kreuzes gegründet, die in den folgenden Jahren viele Nachahmer fand. Auch in Hamburg (1869) und Bremen (1876) entstanden DRK-Schwesternschaften, deren zuverlässige Leistungen in der Krankenpflege schließlich auch bei den großen Reedereien Hapag, Hamburg Süd und Norddeutscher Lloyd Anerkennung fanden, wenn auch erst ein halbes Jahrhundert nach dem Gründungsboom der Schwesternschaften. Die Initiative zur Einrichtung dieser Institutionen war von patriotisch gesinnten Frauen aus dem höheren Adel ausgegangen, die Frauen und Mädchen für die Pflege von Kriegsverwundeten in Lazaretten und Hospitälern vorbereiteten. Soldaten im Deutsch-Dänischen Krieg 1864, im Deutsch-Österreichischen Krieg 1866 und im Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 wurden vielfach von Angehörigen der DRK-Schwesternschaften versorgt.²

Mit ihrem an keine Religion gebundenen Eintritt in eine Schwesternschaft hatten unverheiratete bürgerliche Frauen in der Ausübung der Krankenpflege eine Möglichkeit, sich einerseits wohltätig für die Gemeinschaft zu engagieren und andererseits ein von Eltern und Verwandten unabhängiges Leben zu führen. Sie konnten als Krankenschwestern in der Institution wohnen und wurden dort im Alter gegebenenfalls auch gepflegt. Noch viele Jahrzehnte waren diese Krankenschwestern aber ausschließlich an Land beschäftigt.³

Es gibt es keine Hinweise, daß Frauen vor 1900 als Krankenschwestern auf Schiffen beschäftigt wurden. So zählte die Seemannskasse des Norddeutschen Lloyd im Dezember 1906 bereits zwei pensionierte Köchinnen und 30 Stewardessen, während von Krankenschwestern nicht die Rede war.⁴ Auch der »Gagen-Etat für Oceandampfer der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft« vom 16. Dezember 1892 nennt nur *Krankenwärter* und *Heildiener*, aber keine Krankenschwestern. Dies bedeutet natürlich nicht, daß Frauen auf Schiffen grundsätzlich nicht in der Krankenpflege beschäftigt wur-

den. Es gab ja Stewardessen. Wurde zum Beispiel im Hospital oder in der ärztlichen Sprechstunde der Dienst einer Frau erforderlich, holte man einfach eine Stewardess. Wenn Passagierinnen oder weibliche Besatzungsmitglieder sich vom Arzt untersuchen ließen, mußte – so lautete eine Vorschrift des NDL – eine Stewardess dabei sein. Moritz Lindeman erwähnt in seiner Geschichte des Norddeutschen Lloyd, daß Personal für die Zwischendecksbedienung zum Teil im Hospitaldienst ausgebildet wurde⁵, die Zwischendecksstewardess, die auf Überfahrten in die USA und nach Häfen Südamerikas noch bis zum Ersten Weltkrieg als einzige für die weniger betuchten Frauen und Kinder zuständig war, arbeitete somit auch als Krankenwärterin. Angeheuert und bezahlt wurde sie jedoch als Zwischendecksstewardess, die um die Jahrhundertwende eine Heuer von 45 Mark verdiente, während pflegerische Dienste der Frauen auf Schiffen nicht extra vergütet wurden. Der Heilgehilfe verdiente 50 bis 70 Mark. Es gab auf Passagierdampfern zumeist einen oder zwei Ärzte, die in hierarchischer Beziehung zueinander standen.⁶ War nur ein Arzt auf dem Schiff, so wurde ihm meist ein geprüfter Krankenwärter oder Heilgehilfe zur Seite gestellt, auf großen Schiffen gab es zwei Ärzte und zusätzlich noch einen Heilgehilfen.⁷

Die ersten Krankenschwestern gingen vor dem Ersten Weltkrieg an Bord. Im Jahre 1913 wird in einer Bemannungsstudie der See-Berufsgenossenschaft erstmals die Krankenpflegerin als Beruf erwähnt, und zwar im Zusammenhang mit den Lohnklassen. Nach Stichproben der Besatzungslisten des Norddeutschen Lloyd wurden in der Linienfahrt nach New York und anderen amerikanischen Häfen bis zum Ersten Weltkrieg kaum Krankenschwestern eingesetzt. In der Australienfahrt waren sie hingegen öfter vertreten.⁸ Schon auf den ersten Reisen des NDL-Dampfers BERLIN im Jahre 1909 wurden an Bord pro Reise mindestens zwei Zwischendeckskrankenschwestern beschäftigt. Es waren ausnahmslos junge Italienerinnen, die als Heuer für ihre Pflegedienste 45 Mark erhielten, also den gleichen Lohn, den die Zwischendecksstewardessen normalerweise verdienten. Auf den Australreisen der BERLIN wurden im übrigen ungewöhnlich viele Zwischendecksstewards beschäftigt, die für kranke Männer sicherlich auch Pflegedienste verrichteten.⁹ Auch an Bord des Postdampfers BARBAROSSA, der einen Liniendienst nach Australien versah, reiste 1913 eine italienische Krankenschwester mit. Die 42jährige Maria Angono musterte aber auf der Rückreise bereits in ihrem Heimatort Genua ab. Es blieb bei einer Reise.¹⁰ Währenddessen wurden auf dem großen Passagierdampfer KAISER WILHELM DER GROSSE bis 1914 immer ausreichend Stewardessen beschäftigt, jedoch keine Krankenschwestern.¹¹

Erst als in den 20er Jahren, nach dem Ersten Weltkrieg, von den Reedereien Hapag und Norddeutscher Lloyd wieder Passagierdampfer in Fahrt gesetzt wurden, ging man dazu über, neben Heilgehilfen auch Krankenschwestern und medizinische Masseurinnen anzustellen. Jetzt war es die Hapag, die als erste Reederei auf ihren Schiffen Frauen in der Krankenpflege beschäftigte, wie auch die Seefahrtsbücher der hier vorgestellten Krankenschwestern der 20er Jahre belegen. Von 1925 an wurden auf Schiffen der Hapag und der Hamburg Süd Rotkreuz-Schwester eingestellt.¹² Im Jahre 1929 schloß der Norddeutsche Lloyd mit der Willehad Schwesternschaft in Bremen einen Vertrag, nach dem für die Schiffe COLUMBUS, BREMEN und EUROPA je eine Schwester der Bremischen Schwesternschaft die Krankenpflege der Passagiere übernehmen sollte.¹³

Die Schiffsschwester Maria Mercedes Kulenkamp

Das älteste bisher zugängliche Seefahrtsbuch einer Krankenschwester wurde 1922 auf den Namen Maria Mercedes Helene Kulenkamp, geboren am 8. Mai 1895 in Lübeck, ausgestellt. Sie hatte sich bereits 1914, als 19jährige also, für den freiwilligen Militär-Kranken-



*Die Hilfsschwester Maria Mercedes Kulenkamp.
Foto aus ihrem Verwendungsbuch.
Archiv DSM*



*Maria Mercedes Kulenkamp als Schiffs-
krankenschwester. Foto aus ihrem See-
fahrtsbuch. Archiv DSM*

pflagedienst beim Roten Kreuz gemeldet. Gegen den Willen ihrer Eltern absolvierte sie dort eine Krankenpflegeausbildung. Bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges, *als aus allgemeiner nationaler Begeisterung jedermann eilte, um das Vaterland zu verteidigen, da wolltest auch Du nicht tatenlos zusehen*, heißt es in einer Laudatio, die anlässlich des 85jährigen Geburtstags der Krankenschwester später von ihrer Tochter verfaßt wurde.¹⁴ Ihrem Verwendungsbuch ist zu entnehmen, daß sie Englisch und Französisch sprach, 1,70 m groß war, braune Haare und blaue Augen hatte. Bescheinigt werden ihr Impfungen gegen Pocken, Thyphus und Cholera. Für ihre Leistungen als *Hilfsschwester* in verschiedenen Lazaretten in Berlin und Potsdam stellte ihr der Arzt, Dr. von Sydon, ein hervorragendes Zeugnis aus und schlug sie für die Rot-Kreuz-Medaille III. Klasse vor, die sie 1917 in Empfang nehmen konnte. Am 10. Juni 1918 wurde sie entlassen, ihr Zuhause in Lübeck hatte die 23jährige jedoch durch den Krieg verloren. Der Vater war als Offizier an der Westfront gefallen, die Mutter lebte schwerkrank in Bayern, und die Geschwister waren bei befreundeten Familien untergebracht.

In ihrer Eigenschaft als Krankenpflegerin kam Maria Mercedes Kulenkamp am 20. September 1921 auf den Gefangenentransportdampfer HERALD, der bis zum 28. Januar 1922 in Rußland internierte Kriegsgefangene von Noworossijsk nach Triest zurücktransportierte. Auf einer dieser Schiffsreisen betätigte sich die Schwester als Fluchthelferin für eine Adelsfamilie aus der Sowjetunion und schrieb über diese Aktion einen Artikel, der – freilich zum Nutzen der nationalsozialistischen Propaganda – während des Zweiten Weltkriegs unter dem Titel »Aus den Klauen der Sowjets gerettet« in der Lübecker Zeitung abgedruckt wurde.¹⁵ Der nachstehende Bericht ihrer Erlebnisse auf HERALD ist die ungekürzte Abschrift eines im Nachlaß enthaltenen Manuskripts.

*Die Entführung
(Eine wahre Begebenheit)*

Es war im Winter 1920/21¹⁶ des großen Hungerns und Sterbens an der Wolga. Ich war damals Schwester auf einem Lazarettschiff des internationalen Roten Kreuzes, einem umgebauten Kohlendampfer von 8500 t. mit deutscher Besatzung und einem schweizer Delegierten.

Wir machten Pendelfahrten zwischen Noworossisk am Schwarzen Meer an den Ausläufern des Kaukasus und Triest und brachten Kriegsgefangene aller Nationalitäten aus Rußland.

In Triest erhielt ich einen Brief meiner Freundin Sylvia Sponeck. Sie schrieb mir: »Mein russischer Vetter hat bisher vergeblich versucht, seine Schwester, Frau von Meyendorff, geb. Gräfin Koutusow, mit ihren drei Kindern aus Odessa herauszubekommen. Wenn irgend jemand, so wirst Du dies fertig bringen!«

Mein Ehrgeiz ließ mich den Entschluß fassen, diese schwierige Aufgabe zu lösen. Ich besprach es sofort mit meinem Kapitän, mit dem man Pferde stehlen konnte, und wir beratschlagten gemeinsam.

In Konstantinopel kam Prinz Gagarin von der zaristischen Botschaft, die damals neben der sowjetischen bestand, zu uns an Bord und gab mir nähere Anweisungen. Dies mußte alles heimlich vor sich gehen in der Kabine des Kapitäns, da wir unter internationaler Kontrolle standen.

Da Odessa, der Wohnsitz der Frau von Meyendorff, gar nicht auf unserer Route lag, erschien mir die Ausführung des Planes höchst zweifelhaft. Doch es kam anders.

Unser Schiff war in Noworossisk nur halb voll geworden. Da wir keine Zeit verlieren wollten, um auf neue Transporte zu warten, liefen wir Odessa an. Mir erschien dies wie eine Fügung und ein gutes Vorzeichen.

Ich ging sofort an die mir angegebene Adresse, wo ich zuerst etwas mißtrauisch aufgenommen wurde. D.h. der älteste Junge warnte seine Mutter, ich könnte auch eine G.P.U.-Agentin sein. Sie ließ sich aber von meinen ehrlichen Absichten überzeugen und ging mit Freuden auf den Plan der Entführung ein.

Frau von Meyendorff, Witwe eines weißrussischen Offiziers deutscher Abkunft, der unter Denikin gefallen war im Kampf gegen die Roten, verkaufte Tee und Wasser an die Reisenden auf dem Bahnhof, um die tägliche Lebensmittelration für ihre Familie zu bekommen. Ihre Kinder verkauften Wasser und Zigaretten auf der Straße.

Zu der Zeit war namenloses Elend in Odessa. Häuser wurden abgerissen, um Brennholz zu bekommen. Auf jeden Kadaver stürzte sich die hungrige Meute; ja, Kinder begingen Selbstmord, was bisher noch nie geschehen war.

Wir verabredeten zur Flucht den Abend vor unserer Abfahrt. Der Kapitän sagte mir, daß dies zu riskant sei, da dann die Kontrolle besonders scharf sei. So ging ich schon zwei Tage vor unserer Abfahrt hin, um die Familie abzuholen.

Für Frau von Meyendorff hatte ich Schwestertracht mitgebracht. Die Kinder, zwei Jungs, Fjodor und Sascha, von sieben und elf Jahren und ein kleines Mädchen, Tatjana, von neun Jahren, bekamen mehrere Hemdchen und Höschen übereinander gezogen, da sie ja kein Gepäck haben durften.

Ein Ärmel war ausgerissen! Nitschewo!

Auch durften sie nicht zu gut gekleidet sein, um ja nicht wie »Bourgeois« auszusehen.

Rührend war der Abschied von der alten treuen Dienerin, die wir ja nicht mitnehmen konnten ohne alles zu gefährden.

Den Kindern wurde eingeschärft, uns in einiger Entfernung zu folgen und sich so zu

benehmen, als ob sie nicht zu uns gehörten. Sollte jemand sie fragen, was sie von uns wollten, sollten sie sagen, die Schwestern hätten ihnen Brot versprochen.

Sie spielten ihre Rolle ausgezeichnet, balgten sich und taten ganz unbefangen.

Wir durften uns nicht nach ihnen umsehen. Der Mutter fiel das sehr schwer. Sie betete.

An einem Verkaufsstand ließ ich mir eine Tüte Äpfel geben. Sie kosteten 18 Rubel! »Oh, quelle Dépense!« sagte Frau von Meyendorff, für die das unerschwinglich schien.

Eine entscheidende Frage für das Gelingen unseres Planes war, ob das Tor zum Hafen noch offen war. Das wurde bei Dunkelheit geschlossen. Natürlich hatte der unvorbereitete Abschied länger gedauert als vorausgesehen.

Das Tor war offen, und es spielten Kinder mit Schlitten in der Hafengegend, so daß unsere kleine Karawane gar nicht auffiel.

Unser Schiff lag am Kai. Parallel zur Spitze des Schiffes war eine Vertiefung in der Kai-mauer. In ihr lag ein Ruderboot. Vorher hatten wir die Kinder schon instruiert, sich dort niederzulassen und zu warten, bis sie abgeholt würden. Wir verständigten sie durch Zeichen.

Ich selbst ging mit Frau von Meyendorff über die Gangway an Bord.

Am Morgen war dort ein stationierter Sowjetposten wegen Trunkenheit erschossen worden. Man hatte den Verdacht, daß er an Bord betrunken gemacht worden sei, um Menschenschmuggel zu ermöglichen. Also waren zwei neue Wachtmänner postiert. Eine von ihnen war abgelenkt durch eine Aufführung georgischer Studenten im Laderaum.

Ich hatte mich darauf verlassen, daß wir Schwestern, da kenntlich an der Tracht, nicht nach unserem Ausweis gefragt würden. Außerdem waren die Russen meist recht zugänglich, wenn man sie freundlich ansah und ihnen in ihrer Sprache die Tageszeit wünschte. Zu allem ließ ich noch meine teuren Äpfel fallen, und der eine Posten half mir beim Aufsammeln. Meiner Mitschwester hatte ich für den Nachmittag Stubenarrest verordnet. Irgend jemand sagte: »Haben wir jetzt noch eine dritte Schwester an Bord?« Aber es wurde nicht darauf geachtet.

Mein Kapitän lief schon ganz aufgeregt hin und her, dachte, es sei etwas passiert wegen der Verspätung. Ich lieferte Frau von Meyendorff bei ihm ab, und er sperrte sie erstmal ins Kartenhaus. Dann ging er zu den Kindern im Ruderboot.

Der erste Offizier vorne an der Back warf ihm ein Tau hinüber. Dieses knotete der Kapitän einem Kind nach dem anderen um den Leib, und der 1. Offizier hievte sie herüber. Der große Junge blieb mit seinem Mantel an einem Hakenhängen, und das kleine Mädchen weinte, als es so zwischen Himmel und Erde schwebte. Dann nahm der 1. Offizier je ein Kind auf den Arm und trug sie zu ihrer Mutter ins Kartenhaus.

Wir hatten zu der Zeit schon ca. 500 Passagiere an Bord, unter denen sich auch Sowjetagenten befanden. Ausländern wurden einfach ihre Pässe weggenommen. Sie mußten in Rußland bleiben, und Spione und Propagandisten reisten mit den gestohlenen Pässen ins Ausland. Alle anderen Russen durften nicht das Land verlassen.

Günstig für uns war, daß es inzwischen ziemlich dunkel geworden und außerdem Essensempfang war, daher ein Gewimmel an Bord, so daß die in ziemlicher Geschwindigkeit ausgeführte Aktion nicht auffiel.

Inzwischen war auch für uns Essenszeit gekommen. Ich mußte in der Messe erscheinen, da mein Fehlen aufgefallen wäre. Durch Blicke verständigten der Kapitän, 1. Offizier und ich uns, daß bisher alles gut gegangen war. Da hörten wir plötzlich über uns Schritte im Kartenhaus!

Schreckensbleich stürzte der Kapitän nach oben, dachte, es sei alles verraten! Glücklicherweise war es nur meine Mitschwester, die natürlich ins Vertrauen gezogen werden mußte und aus Neugierde nach oben gegangen war, nicht ahnend, was sie damit anrichtete.

Diese Stunden waren die größte Nervenanspannung meines Lebens, denn ich fühlte so stark die Verantwortung für die vier Menschenleben, die sich mir anvertraut hatten.

Beim Mißlingen unseres Planes wären sie sicher erschossen worden, und uns wäre es nicht besser ergangen.

Neben dem Kartenhaus lag die Funkstation. Diese mußte während des Aufenthaltes in Sowjetrußland versiegelt werden, da uns jeder Verkehr mit der Außenwelt verboten war. Praktischerweise war sie daher als Zollraum verwandt worden.

Der Kapitän, von seiner Segelschiffszeit her mit Spleißen und Knoten vertraut, löste ganz vorsichtig, ohne das Siegel zu verletzen, den Bindfaden und brachte die Familie dort in Sicherheit. Er versorgte sie mit warmen Decken, Essen und allem, was sie sonst noch brauchten, und hieß sie mucksmäuschenstill zu sein, da sie ja nicht wissen konnten, ob Freund oder Feind nebenan war, ja, wir auch unserer Besatzung nicht restlos vertrauen konnten. Nachts versorgte er sie auf die Weise und sorgte so für des Leibes Notdurft!

Am Tag vor der Abfahrt wurde das ganze Schiff nach blinden Passagieren durchsucht. Das war der gefährlichste Moment für den Kapitän, der alles aufs Spiel gesetzt hatte. Aber er ging gut vorüber!

Kommissare und Behördenvertreter mußten an Bord gehörig mit Alkohol traktiert werden, nur dann war mit ihnen auszukommen.

Am letzten Abend in Odessa waren an der Kaimauer entlang Feuer angezündet. Es wäre unmöglich gewesen, etwas unbeobachtet zu tun.

An jenem Tag gingen Victoria, meine Mitschwester, und ich zu Bekannten der Frau von Meyendorff, wohin die alte Dienerin nachts gewaschene Kleidungsstücke der Familie v.M. gebracht hatte. In die M'sche Wohnung zu gehen, wäre für uns alle zu gefährlich gewesen. Die Bekannten flehten uns an, sie auch mitzunehmen, aber wir mußten es ablehnen.

Wir banden uns die Kleidungsstücke unter die Röcke, nahmen uns einen Pferdewagen und kamen ziemlich ausgepolstert an Bord an.

Als der letzte Bolschewist, der Lotse, jenseits der Hoheitsgrenze von Bord gegangen war, eilte der Kapitän in seiner Freude zu Frau von Meyendorff, riß mit einem Ruck die Tür auf, um zu sagen, daß sie frei sei.!

Das sei für sie der schlimmste Moment gewesen, sagte sie uns, denn sie konnte ihre Freiheit ja nicht ahnen, mußte im Gegenteil annehmen, daß nun alles vergeblich ausgehalten sei, da der Kapitän vorher immer ganz vorsichtig die Tür aufgemacht hatte.

Jetzt wurde die Familie bei den übrigen Passagieren untergebracht; am folgenden Tag sah ich Frau v.M. mit den anderen Frauen Kartoffeln schälen.

Die Geschichte hatte sich bald an Bord herumgesprochen, und der Kapitän hatte ziemliche Schwierigkeiten, da sich niemand vorstellen konnte, daß man ein solches Wagnis nur aus Nächstenliebe und um Gottes Lohn auf sich nähme. Wir telegraphierten drahtlos nach Konstantinopel; als wir dort ankamen, lag schon die Botschaftsbarkasse bereit, um die Familie v.M. abzuholen.

Auf unserer nächsten Fahrt nach Konstantinopel besuchten uns unsere Schützlinge an Bord. Frau v.M. war schon ein ganz anderer Mensch geworden, sie sah viel wohler aus und befreit von dem schrecklichen Druck. Sie brachte uns einen zaristischen Obersten mit, der auch gern seine Familie geholt haben wollte. Leider hatten wir keine Gelegenheit mehr dazu. Es wäre uns auch nicht gut bekommen, denn natürlich war die Flucht der Familie v. M. sehr bald von den Bolschewisten bemerkt worden und sämtliche im Hafen liegende Schiffe von ihnen abgesucht, wie uns der Kapitän eines dieser Dampfer später erzählte.

In diesem Bericht über ihre Fluchthilfe zur Zeit der Russischen Revolution vermittelt Maria Mercedes Kulenkamp einige ihrer persönlichen Charaktereigenschaften, die gleichzeitig die Stützpfeiler der weiblichen Krankenpflege darstellten. Patriotisch, aufopferungswillig und im wahrsten Sinne des Wortes todesmutig sollten Krankenpflegerinnen sein, erst recht,

wenn sie sich für den Kriegsdienst meldeten. Menschlichkeit und Fürsorgebereitschaft gingen bei der neuzeitlichen Krankenpflegerin einher mit vaterländischer Gesinnung, die bis zum Ersten Weltkrieg der Hauptantrieb für Frauen war, sich in der DRK-Krankenpflege zu engagieren. Der Verdienst des Lebensunterhalt oder die Unabhängigkeit von der Familie und von Verwandten spielte bei der Wahl dieses Berufs noch eine untergeordnete Rolle. Allerdings war Maria Mercedes Kulenkamp nach dem Verlust ihrer Familie sehr wohl darauf angewiesen, für sich aufzukommen. Es gelang ihr, allein durch die hervorragenden Referenzen ihrer Tätigkeit als Hilfskrankenschwester und durch ihre Berufserfahrung ihre Qualifikation zu legitimieren und ihren Traumjob als Schiffskrankenschwester zu bekommen. In dem Zeugnis über ihre Tätigkeit auf HERALD heißt es:

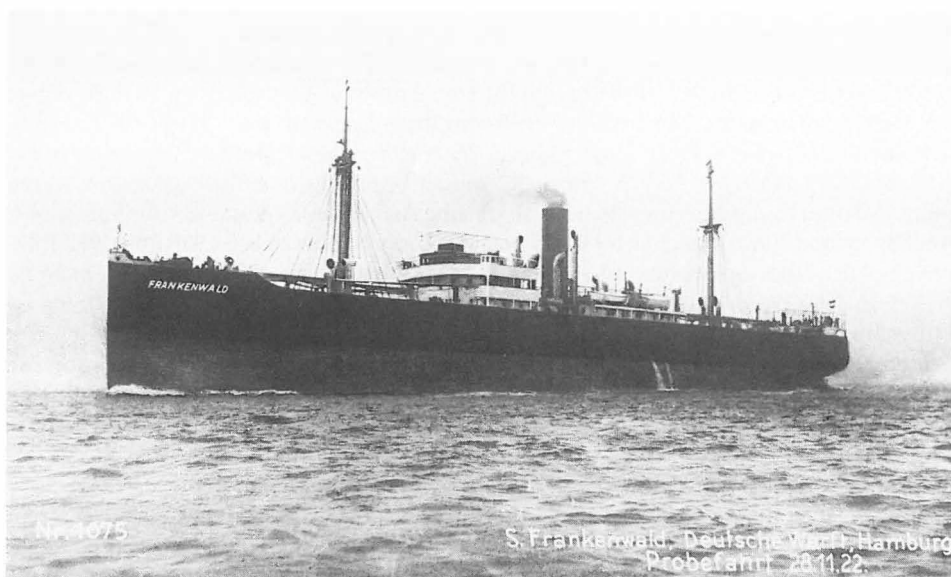
Schwester Maria Mercedes Kulenkamp hat nicht allein während dieser Zeit unter den schwierigsten Verhältnissen ihre Pflicht als Krankenschwester voll und ganz erfüllt, sondern hat es auch verstanden, durch ihr ganzes Wesen und Auftreten den in traurigster Verfassung befindlichen Heimkehrern das Leben an Bord so angenehm wie möglich zu gestalten und ihnen in jeder Weise zu helfen. Schwester Maria Mercedes Kulenkamp ist dank ihrer Eigenschaften als Schwester ganz besonders zu empfehlen.¹⁷

Ihr erstes Schiff, auf dem sie – diesmal als bezahlte Kraft – anheuerte, gehörte der Hapag. Es war die FRANKENWALD, ein Frachtschiff, das – mit nur zehn Passagierplätzen ausgerüstet – nach der Westküste Südamerikas fuhr.¹⁸ Gleich auf der ersten Reise, am 10. Dezember 1922, die den neuen Dienst der Hapag in der Passagierfahrt nach dem Ersten Weltkrieg eröffnete, war Maria Mercedes dabei.

Reisen der Maria Mercedes Kulenkamp nach ihrem Seefahrtsbuch:

5. 12. 1922 bis 2. 4. 1923 auf FRANKENWALD, Hapag, von Hamburg nach der Westküste von Südamerika, Heuer: 35 820 Inflationsmark.

26. 9. 1923 bis 7. 10. 1925 auf DEUTSCHLAND, Hapag, von Hamburg nach Südafrika durch den Suezkanal als Stewardess, ab 13. 6. 1924 nach New York als Schwester für eine Heuer von 82 RM, ab 11. 3. 1925 bis zum 7. 10. 1925 für 89,- RM



Frachtschiff FRANKENWALD. Archiv DSM

21. 7. 1926 bis 17. 7. 1927 auf MONTE OLIVIA, Hamburg Süd, von Hamburg nach Buenos Aires für 105,- RM

18. 7. 1927 bis 4. 8. 1927 auf MONTE SARMIENTO, Hamburg Süd, von Hamburg nach Norwegen.


Auf der MONTE OLIVIA lernte Maria Mercedes Kulenkamp den Schiffsarzt Dr. Karl Daetz kennen, ihren späteren Ehemann. Nach ihrer letzten Reise auf MONTE SARMIENTO, die sie mit Dr. Daetz als Schiffsarzt gemeinsam machte, gaben beide die Seefahrt auf, um eine Familie zu gründen. Maria Mercedes Kulenkamp starb am 13. Mai 1985.

Die Schiffskrankenschwester Elisabeth Lilie

Im Vergleich zu Maria Mercedes Kulenkamp, deren Wirken noch von den Idealen der Schwesternschaften des 19. Jahrhunderts geprägt war, ist Dora Caroline Elisabeth Lilie bereits eine moderne Schiffskrankenschwester gewesen, wie sie für die Weimarer Republik typisch war. Sie wurde am 2. Januar 1894 als Tochter eines Samenkaufmanns in Groß Flottbeck bei Altona geboren. Unerwartete Geldforderungen durch eine geplatzte Bürgschaft und der frühe Tod des Vaters veränderten das Leben der Familie Lilie von Grund auf. Elisabeth war von frühester Jugend an gehalten, den Unterhalt der Angehörigen mitzuverdienen; ihr Traumberuf Lehrerin blieb deshalb unerfüllt. Sie besuchte schon im Jahre 1911 die Handelsschule und absolvierte eine Lehre im Büro einer Barometerfabrik in Hamburg. Nach zehn Jahren Arbeit als Bürokräftin in Hamburg, im Jahre 1925, ging Elisabeth Lilie nach Berlin, wo sie im Oscar Helene Heim eine Ausbildung in Allgemeiner Krankenpflege absolvierte, um als Schiffskrankenschwester zur See fahren zu können. Anders als ihre Berufskolleginnen, die noch im Kriegsdienst engagiert gewesen waren, mußte sie sich mit veränderten Anforderungen an die Krankenpflegeausbildung auseinandersetzen. Bereits vor dem Kriege, seit 1901, hatte es immer wieder Bestrebungen gegeben, eine einheitliche Regelung der Krankenpflegeausbildung zu treffen. Seit 1907 mußten in Preußen alle Krankenschwestern, die keiner Schwesternschaft angehörten, eine staatliche Berufsausbildung vorweisen. Die Einbeziehung der Schwesternschaften in diese Ausbildungsnorm war auch in den 20er Jahren immer wieder diskutiert worden, konnte aber im Reichstag nicht durchgesetzt werden. Elisabeth Lilie hatte sich für eine Ausbildung entschieden, an deren Ende ein Staatsexamen stand, und bezahlte diese von ihren Ersparnissen.¹⁹ Tatsächlich wird in den Richtlinien der 20er Jahre von der Hapag *der Nachweis eines staatlichen Examens in der Krankenpflege* verlangt. Neben einem polizeilich beglaubigten Führungszeugnis waren unter anderem englische Sprachkenntnisse für eine Anstellung Bedingung.²⁰ Dokumentiert ist aber auch, daß die Reedereien Hapag und Hamburg Süd zwischen 1925 und 1932 Pflegerinnen der DRK-Schwernerschaft Hamburg auf ihren Schiffen beschäftigten²¹, nicht zu vergessen Schwestern wie Maria Mercedes Kulenkamp, die ja lediglich eine Ausbildung als Hilfsschwester besaß.

Durch Vermittlung eines früheren Berufskollegen, der Beziehungen zur Direktion der Dresdner Bank hatte, gelang es Elisabeth Lilie, auf einem Schiff der Hamburg-Amerika Linie eine Heuer zu finden. Ihre Zeugnisse gingen von dort direkt an den Chef der Reederei, Geheimrat Wilhelm Cuno, wo sie dem Wunsch Schwester Lisbeths nach *Anstellung als Schiffs-Schwester auf einem grossen transatlantischen Dampfer* Nachdruck verliehen. Daß Elisabeth Lilie möglicherweise die erste Krankenschwester gewesen ist, die auf dem Dampfer ORINOCO in der Westindienfahrt angestellt wurde, legt der nachstehend abgedruckte Brief vom 19. Januar 1928 nahe, den Direktor A. Hübbe an Fräulein Lisbeth Lilie schreiben ließ:

— 2 —

Unterschrift des Inhabers:

Elisabeth Lilie

Es wird bezeugt, daß der Inhaber die durch das obenstehende Bild dargestellte Person ist und die darunter befindliche Unterschrift eigenhändig vollzogen hat.

Hamburg, den *17* April 1928
Das Seemannsamt.




— 3 —

Lilie

Bezeichnung des Inhabers.

Nam. *Mar. Elisabeth Lilie*

Vor- und Zunamen:

Geburtsort: *H. Flottbeck, G. Altona*

Wohnort:

Staatsangehörigkeit:

Jahr und Tag der Geburt: *1894. 2. Jan.*

Haare: *Blond*

Augen: *blau*

Besondere Kennzeichen: *rech. Eingetragene
12. März 1912.*

Ergebnis der Untersuchung auf:

Farbenblindheit:

Schwermögen:

Familienstand nach dem Steuerbuch:

Unterschrift des Inhabers:

Elisabeth Lilie

Erste Versicherungsanstalt: *Thürmerstraße*

Das Seefahrtsbuch der Schiffschwester Elisabeth Lilie. Archiv DSM

Verehrte Schwester Lisbeth,

Von Herrn Geheimrat Cuno von der Hamburg-Amerika Linie höre ich heute, dass nach Rückfrage bei der zuständigen Abteilung es sich herausgestellt hat, dass ausnahmsweise in der ersten Hälfte April auf einem nach New York oder Westindien ausgehenden Passagierdampfer die Möglichkeit einer Unterbringung besteht.

Herr Geheimrat Cuno bittet mich, Sie zu veranlassen, sich zur näheren Anweisung bei der Medizinal-Abteilung der Hamburg-Amerika Linie, Seemannshaus auf dem Hornwerk zu melden.

Bei persönlicher Vorstellung empfehle ich Ihre Zeugnisse etc. mitzunehmen, und, soweit erforderlich, Bezug zu nehmen auf meine Korrespondenz mit Herrn Geheimrat Cuno und die von mir von letzterem erteilte Auskunft.

Es freut mich ausserordentlich, dass es mir anscheinend gelungen ist, Ihrem Wunsche zu entsprechen, und ich hoffe gern, daß Sie zum gewünschten Erfolge kommen.

Freundlichen Gruß Ihres ergebenen

Achimel.²²

Für Schwester Elisabeth Lilie begann damit eine vierjährige Fahrtzeit als Schiffschwester auf Hamburger Passagierdampfern, die sie im nachhinein als ihre schönste und abenteuerlichste Lebenszeit betrachtete. Persönliche Reisenotizen finden sich in den drei erhaltenen Fotoalben ihrer Reisen nur in Form von Bildlegenden.

Reisen nach dem Seefahrtbuch von Elisabeth Lilie:

17. 4. 1928 bis 6. Juli 1928 auf **ORINOCO**, Hapag, von Hamburg nach Westindien und zurück. Heuer: 125,- RM

10. 7. 1928 bis 7. 2. 1929 auf **ALBERT BALLIN**, Hapag, von Hamburg nach New York und zurück. Heuer: 125,- RM

8. 2. 1929 bis 28. 5. 1929 auf **TANGANJIKA**, Hapag, von Hamburg nach Ost- und Südafrika und zurück. Heuer: 135,- RM

31. 5. 1929 bis 9. 8. 1930 auf **St. LOUIS**, Hapag, von Hamburg nach New York und zurück. Heuer 143,- RM

18. 8. 1930 bis 31. 10. 1932 auf **DEUTSCHLAND**, Hapag, von Hamburg nach New York und zurück. Heuer: 143,- RM

Bereits auf dem ersten Schiff, der **ORINOCO**, lernte Elisabeth Lilie ihren späteren Ehemann, Kapt. Glahn, kennen, was sie jedoch nicht daran hinderte, auch ohne ihn auf verschiedenen Schiffen zu arbeiten. Besondere Verdienste erwarb sie auf einer Reise mit dem Hamburger Hapag-Dampfer **ALBERT BALLIN**. Eine Sturzsee hatte urplötzlich das Promenadendeck erfaßt, auf dem zahlreiche Passagiere auf Liegestühlen in der Sonne lagen. Viele wurden ver-



*Elisabeth Lilie.
Archiv DSM*

letzt. Für den unermüdlichen Einsatz Elisabeth Lilies für die vielen Kranken war ihr die Hapag so dankbar, daß Direktor Cuno ihr einen sehnlichen Wunsch erfüllte: eine Reise auf dem Dampfer TANGANJKA nach Afrika.²³

Persönliche Notizen über ihre Arbeit an Bord hat Elisabeth Lilie nicht hinterlassen. Aus der nachstehenden Instruktion für Schiffsschwestern durch die Medizinalabteilung der Hapag²⁴ läßt sich der Arbeitsalltag der Krankenpflegerin aber recht genau nachzeichnen. Dort ist auch angegeben, daß eine Schiffsschwester bei ihrer Einstellung mindestens 25 Jahre alt sein mußte.

Die Tätigkeit der Schiffsschwestern erstreckt sich auf:

1. Hilfe des Schiffsarztes in der Sprechstunde für Passagiere und die damit verbundene Sorge für Ordnung und Sauberkeit der Instrumente und Krankengeräte in Sprechzimmer, Wartezimmer und I.A. Apotheke.

2. Pflege etwaig erkrankter Passagiere aller Klassen, im Bedarfsfalle auch der Besatzungsmitglieder. Soweit die weiblichen Passagiere der I. Klasse in Frage kommen, soll die Schiffsschwester auch in Fällen von Seekrankheit bzw. leichter Unpäßlichkeit auf Wunsch der betreffenden Dame deren Pflege übernehmen.

Die Entscheidung, ob und wann das Hinzuziehen der Schwester notwendig ist, bleibt dem Arzt überlassen, der auch allein die für die Pflege etwaig Kranker nötigen Anweisungen erteilt. In keinem Falle darf die Schwester selbständig Medikamente ausgeben.

Während der für die Damen festgesetzten Turnstunden hat die Schwester in der Turnhalle die Aufsicht zu führen.

Bei Benutzung des Lichtbades durch Damen führt die Schwester ebenfalls die Aufsicht, ist den Damen behilflich und erteilt evtl. gewünschte Massage. Sie sorgt für die Reinhaltung des Raumes nach dem Bade einer Dame; für die allgemeine Reinhaltung und die Erneuerung der Wäsche sorgt jedoch der Lichtbadwärter. In jedem Falle sind die Passagiere, die das Lichtbad benutzen wollen, vorher darauf aufmerksam zu machen, daß sie vor dem Bade sich ärztlich beraten lassen.

Ist die Schiffsschwester durch dringende Krankenpflege verhindert, die zuerst erwähnte Funktion zu übernehmen, so hat sie sich durch eine Stewardess vertreten zu lassen. Für die Beschaffung einer solchen Vertretung sorgt nach Benachrichtigung durch die Schwester der Obersteward.

Falls keine ernsten Krankheitsfälle vorliegen und die Schwester durch ihre übrigen Pflichten nicht vollauf in Anspruch genommen ist, soll sie sich nach Möglichkeit den Kindern widmen, und zwar vornehmlich solchen, die anderweitig keine genügende Beaufsichtigung haben.

Zum Gehalt, zur Urlaubs- und Freizeitregelung sowie Unterbringung wird weiterhin festgestellt:

Der Urlaub der Schiffsschwester wird während der Reise durch den Schiffsarzt geregelt, im Heimathafen und bei längerem Urlaub durch den Chefarzt.

In Auslandshäfen wird die Schwester abwechselnd mit dem Heildiener nach Anordnung des Schiffsarztes zur Sanitätswache mit herangezogen.

In allen Fällen des Vonbordgehens hat die Schwester sich bei dem wachhabenden Offizier und Arzt ab- und anzumelden.

Das Gehalt beträgt RM 135,- monatlich; Getränkebezüge belaufen sich auf RM 0,50 täglich, auf den Schiffen der Amerikafahrt auf RM 1,- täglich. Nebeneinnahmen sind nicht vorgesehen; lediglich für die erteilten Massagen erhält sie einen Teil der dafür durch die Gesellschaft einkassierten Beträge. Lt. besonderer Verfügung der Abteilung Schiffsausrüstung.

Die Schiffsschwester hat an Bord freie Wohnung und ist berechtigt, ihre der Messeverpflegung entsprechenden Mahlzeiten bei Schiffen mit Kinderzimmer in diesem, bei solchen ohne Kinderzimmer in der II. Klasse einzunehmen. Wenn die Schwester im Kinderzimmer ißt, führt sie, soweit Eltern oder andere Aufsichtspersonen nicht zugegen sind, die Aufsicht über die dort speisenden Kinder, besonders hinsichtlich der Güte und Auswahl der Speisen. Abgesehen vom Damensalon ist ihr das außerdienstliche Betreten der Gesellschaftsräume verboten; sie darf sich aber auf dem Promenadendeck aufhalten.

Als Tracht gilt: Weißes Kleid, weiße Achselschürze mit einer Brosche als Dienstabzeichen unserer Gesellschaft und weiße Haube. Tracht ist selbst zu stellen.

An festlichen Veranstaltungen, wie Bälle, Bordspiele u. dgl. darf die Schiffsschwester sich nicht beteiligen, doch soll sie, soweit es ihre sonstigen Pflichten erlauben, nach Besprechung mit dem Zahlmeister bei den sportlichen Veranstaltungen der Kinder als Aufsicht dienen. Sie hat sich besonders männlichen Passagieren gegenüber einer höflichen Zurückhaltung zu befeißigen.

Medizinal-Betrieb der Hamburg-Amerika Linie

Aus der Instruktion geht hervor, daß bei der Hapag Massage und Krankenpflege zusammengehörten und der Bedarf der Passagiere an Massagen nicht, wie beim Norddeutschen Lloyd, zur Anstellung von Masseurinnen führte.

Aus der Hapag-Instruktion wird desweiteren deutlich, daß Schiffskrankenschwestern mitunter einen erheblichen Mangel an Beschäftigung in der Krankenpflege zu verzeichnen hatten. Was lag also näher, als die Schwestern mit der Kinderbetreuung zu beauftragen, eine Regelung, die nach dem Zweiten Weltkrieg auf vielen Passagierschiffen weitergeführt wurde.

Über Punkt 1 der Hapag-Instruktion für die Schiffskrankenschwestern, Ordnung, Reinigung und Wartung der Instrumente, gibt eine weitere vierseitige Dienstanweisung Auskunft, die vom Hapag-Passagierschiff DEUTSCHLAND stammt und im Nachlaß Elisabeth Lilies aufbewahrt wird: Demnach begann die Arbeit der Krankenschwester bereits im Hamburger Hafen, vor Auslaufen des Schiffes. Sie mußte dort *Verbandsstoffe (Tupfer) machen, Gummihandschuhe zum sterilisieren fertig machen, Narkosemasken eventuell neu überziehen*. Sehr aufwendig waren das Sterilisieren von chirurgischem Besteck, Spritzen, Verbandszeug und das Sterilhalten der Arbeitskleidung, für das die Krankenschwester zu sorgen hatte. Das gesamte Arbeitsmaterial wurde in Trommeln aufbewahrt, über deren



Geburten an Bord waren keine Seltenheit. Archiv DSM

Bestand genau buchgeführt werden mußte, ebenso gab es über die Wartung des Inventars penible Vorschriften. Hier einige Beispiele:

Gummihandschuhe kommen nach Gebrauch 12–24 Stunden in Sublimatlösung 1%, werden dann mit Wasser und Seife gewaschen und getrocknet. Neu sterilisiert werden nur die Handschuhe, die während der Reise gebraucht wurden. Die Handschuhe werden innen und außen gepudert, zwischen die Finger Streifen einer breiten Mullbinde gelegt und zwischen jeden Handschuh eine Lage Mull (aus Bindenstreifen), die ebenfalls gut gepudert sind. Die Handschuhe Größe 2 möglichst in ein Packet und besonders vermerken ... Die Instrumente sind mit Paraffinöl einzureiben und darnach wieder gut trocken zu reiben, die Wundnadeln zu prüfen (Rost, Spitze, Ohr) ... Die Nadeln werden 20, die Schläuche 2 Minuten ausgekocht ...

Noch eine ganze Seite geht es um Reinigungsanweisungen für Glasröhrchen, Meßgefäße, Objektträger und Operationsbestecke. Auch vom Heilgehilfen ist die Rede, der die Sterilisierung der *Trommeln* durchführen muß. Mit dieser Aufgabe hat er nach dem Auslaufen von Hamburg zu beginnen und bis Cuxhaven fertig zu sein. Nach den Reinigungsanweisungen wird akribisch genau beschrieben, wo welche Arbeitsmittel untergebracht werden müssen, bis hin zu einer Skizze, an welchem Ort sich welcher Gegenstand im Medizinschrank zu befinden hat.

Sodann erfährt die Krankenschwester, auf welche Weise sie das Sprechzimmer zu putzen hat und wie das Mobiliar zu reinigen ist. *Auf der Reise an den ersten Tagen der Ausreise (nach Cherbourg) und Heimreise bis 10.30 a.m. gründlich sauber zu machen: den Schreibtisch, den Rollschrank, den Medizin- und Giftschrank (Fenster putzen), die Schubladen und das Seitenfach.* Es folgt eine lange Auflistung, was die einzelnen Laden und Fächer enthalten müssen. Besondere während der Reise zu beachtende Formalitäten sind chronologisch genau aufgelistet:

Vor Abfahrt von Hamburg von der Zahlmeisterei die angeforderten Drucksachen in Empfang nehmen und in die dafür bestimmten Mappen einordnen.

Am nächsten Vormittag nach Cherbourg bei der Zahlmeisterei II die für die Reise nötigen Schreibutensilien holen.

Am Tag vor New York Report herauslegen, Krankenbuch schreiben. Nach Ankunft in New York Bericht an die Direktion N.Y. In der New Yorker Liegezeit Verbandstoffe ergänzen wie in Hamburg, eventuell Heizkissenbezüge waschen und bis zur Abfahrt von New York die Instrumente, Spritzen u.s.w. so fertig machen wie in Hamburg.

An den ersten Tagen der Heimreise Medizinschrank und Schubladen sauber machen.

Etwa 2–3 Tage vor Cherbourg die Apothekenanforderungsliste heraussuchen und ins Hospital geben zum Nachsehen.

Am Tage des Abschiedsfestes Krankenbuch schreiben und die für Hamburg nötigen Papiere herauslegen.

Bericht für Southampton 1 Tag vor Cherbourg fertig machen und dem Kapitän zur Unterschrift vorlegen.

Im nachstehenden ungefähren Stundenplan der Seetage wird wieder penibelst an Reinigungspflichten, das Führen von Fieberkurven und an die Schließdienste der Krankenschwester erinnert.

bis 9 Uhr a.m. frühstücken, alle in Behandlung befindlichen Patienten besuchen, falls Patientinnen im Hospital liegen, dieselben fertig machen, Frühstück geben. Hospitalraum sauber machen. Bei allen im Hospital aufgenommenen Patienten ist Fieberkurve zu führen.

9 Uhr Sprechstunde im Hospital

bis 10.30 im I.A. Sprechzimmer sauber machen, Schreibtisch, Medizinschrank usw

ca. 10.15 Verbindungstür zur Touristenklasse abschliessen und die Bank im Wartezimmer zum Sitzen befestigen.



*Operation an
Bord des Hapag-
Dampfers St.
LOUIS 1930.
(Archiv DSM)*

ca. 11.10 die etwa gebrauchten Instrumente abholen, gebrauchte Sachen wegräumen. Die gebrauchten Instrumente werden im Hospital mit der hierfür bestimmten Bürste und Kresolseifenlösung gesäubert, ausgekocht und in sterilem Mull steril vor der Nachmittagsprechstunde wieder nach oben gebracht.

Patienten besuchen, Verordnungen ausführen.

3.00 – 4.30 p.m. Turnsaal Massagen u.s.w.

4.50 die ausgekochten Instrumente, die sauber gemachten schwarzen Schalen u.s.w. in die I.A. Apotheke bringen, Tür abschliessen.

5.40 wie 11.10

Bei schlechtem Wetter ca 9 Uhr abends alle vor dem Medizinschrank stehenden Sachen in die Schubladen, wie angegeben, packen. Bei Rollen des Schiffes die Schubladen abschliessen, die Flaschen im untersten Fach des Medizinschranks durch Holzspatel feststellen. Nötigenfalls Schreibmaschine, Lampe, Tintenfass in Sicherheit bringen.

Mit der Sorge um das Tintenfaß schließen die Anweisungen, die eher den Eindruck eines langweiligen, von Regeln und Putz- und Schreibaufgaben bestimmten Tages vermitteln. Daß diese trockene Darstellung keinesfalls dem Bordalltag gerecht wird, vermittelt Käthe Gade in einem Artikel, den sie 1935 in Köhlers Flottenkalender veröffentlichte. Darin beschreibt sie ihren Arbeitsalltag auf dem HAPAG-Dampfer HAMBURG: Morgens gehe ich in die Kabinen aller drei Klassen, in denen die Stewards und Stewardessen Kranke gemeldet haben, damit ich in der Sprechstunde dem Arzt berichten kann. Es sind zwei Ärzte auf diesen großen Schiffen und außer der Schwester ein Heildiener. Ich habe hauptsächlich für die Frauen unter den Passagieren zu sorgen, der Heildiener für die Männer und die Besatzung. Alle Krankheiten, die während der Fahrt entstehen, werden unentgeltlich behandelt. In den kurzen Sprechstunden sind meist Verbände zu machen und aus der reichhaltigen Apotheke Arzneimittel zu geben. Der Operationsraum ist mit allen modernen Hilfsmitteln ausgestattet. Öfters sind Blinddarmoperationen auf hoher See gemacht, sehr schwer ist das bei See-gang! In dem Männer- und dem Frauenhospital sind je acht bis zehn Betten, außerdem gibt es ein Isolierhospital, alle mit Baderäumen, den einzigen auf dem Schiff, die Süßwasser haben.

Von zehn bis zwölf Uhr habe ich in der großen hellen Turnhalle das Damenturnen an teils elektrisch betriebenen Zanderapparaten zu beaufsichtigen, und auf ärztliche Verordnungen werden medizinische Bäder und Massagen gegeben. Wohl das vergnügteste Fleckchen auf dem ganzen Schiff ist das Planschbecken. Es liegt unter freiem Himmel und hat dauernd Ab- und Zulauf von Ozeanwasser, das bei kühlem Wetter erwärmt wird – so kann man während der Fahrt täglich sein erfrischendes Seebad im Freien haben ...

Nachmittags ist in der Turnhalle und in der Sprechstunde derselbe Dienst zu tun wie morgens, der oft todmüde macht. Dann habe ich wieder für die Kranken zu sorgen. Da gilt es nicht nur, die ärztlichen Verordnungen auszuführen, sondern vor allem auch – müden und kranken Menschen von der eigenen Lebensfreude und dem eigenen Lebensmut abzugeben!²⁵ Gemeint sind mit den Trostbedürftigen natürlich vor allem Seekranke, wobei Käthe Gade jedoch versichert: Für die unangenehme Seite der Seekrankheit hatten immer die Stewards zu sorgen.

In dem unveröffentlichten Bericht der NDL-Schiffskrankenschwester Augusta Blendermann über ihre Südamerika-Rundreise an Bord von Schnelldampfer BREMEN 1939 findet sich zum Arbeitsplatz für die Schwester noch ein bemerkenswertes Detail: Frau Blendermann lobt den Umbau des Hospitals, der *uns allen eine grundlegende Erweiterung und Verschönerung brachte. Als Dr. Fischer und ich uns daraufhin in New York das Hospital der NORMANDIE ansahen, brauchten wir nicht mehr verschämt zu erröten. Mir hat diese Veränderung eine Außenkabine, auch im Hospital gelegen, eingebracht. Was das bedeutet, kann ich nur verstehen, weil ich eben schon eine »alte« Schiffsschwester bin. Nun kann man behaglich und nett bei Tageslicht im eigenen Nest sitzen! Ich genieße es täglich! – Das Telefon und die Klingel aus den Patientenräumen sind herrlich, weil ich dadurch nur in dringenden Fällen bei Schwerverkranken schlafen muß ...*²⁶

Die Schiffskrankenschwester und Masseur Selma Sander

Am 15. September 1924 erhielt die Schiffskrankenschwester Selma Sander²⁷ eine Heuer als Schiffskrankenschwester bei der Reederei Hamburg Süd auf dem Passagierschiff VIGO. Ihr Nachlaß, zwei Seefahrtbücher und drei Photoalben, die ihre Fahrtzeit dokumentieren, enthält keine Hinweise auf die Art ihrer Ausbildung. Ebenso wie Maria Mercedes Kulenkamp besaß Selma Sander gute Beziehungen zu Schifffahrtskreisen. Ihr Vater, Hermann Sander, war Kapitän beim Norddeutschen Lloyd in Bremerhaven. Ob die 31jährige Selma Sander tatsächlich durch seine Fürsprache eine Stelle als Schiffskrankenschwester erhielt, ist unklar. Ebensogut könnte sie – wie Maria Mercedes Kulenkamp – während des Ersten Weltkriegs Lazarettschwester gewesen sein und über diesen Weg ihre Anstellung auf der VIGO, einem Passagierschiff der Hamburg Süd, gefunden haben. Bereits 1925, nach rund zweijähriger Fahrtzeit auf Schiffen der Hamburg Süd gab Selma Sander ihre Arbeit als Schiffskrankenschwester auf. Gut vier Jahre blieb sie an Land und ging dann als Masseurin an Bord von Schnelldampfer BREMEN, dem Flaggship des Norddeutschen Lloyd. Der Posten der Schiffskrankenschwester war 1930 besetzt durch die aus Homeln, Livland, stammende DRK-Schwester Freda van Anrep. Die seit 1930 auf den großen Schnelldampfern angestellten Masseurinnen, die damals noch *Masseusen* hießen, hatten im Bereich des Schwimmbads ihren Wirkungsbereich. Anders als die Hapag schloß der Norddeutsche Lloyd 1929 mit der Bremischen Schwesternschaft einen sogenannten Gestellungsvertrag für die Schnelldampfer COLUMBUS, BREMEN und EUROPA.²⁸ Auf diesen Schiffen arbeiteten bis zum Zweiten Weltkrieg fortan nur noch Rotkreuz-Schwester. Möglicherweise schloß der Vertrag des NDL mit der Bremischen Schwesternschaft den Massagedienst aus.

 <p>Unterschrift des Inhabers:</p> <p><i>Selma Sander.</i></p> <p>Es wird bescheinigt, daß der Inhaber die durch das obensiehende Aufbild dargestellte Person ist und die darunter befindliche Unterschrift eigenhändig vollzogen hat.</p> <p>BREMERHAVEN, den 14. Juni 1934 19...</p> <p>Das Seemannsamt.</p> <p><i>Teuse</i></p>	<p>— 3 —</p> <p>Bezeichnung des Inhabers.</p> <p>Nr. und Zunamen <i>Selma Johanna Sander</i></p> <p>Geburtsort: BREMERHAVEN</p> <p>Wohnort: BREMERHAVEN</p> <p>Staatsangehörigkeit: <i>Deutsche</i></p> <p>Jahr und Tag der Geburt: <i>1893, 16. Septbr.</i></p> <p>Haare: <i>blau</i></p> <p>Augen: <i>blau</i></p> <p>Besondere Kennzeichen:</p> <p>Ergebnis der Unterfuchung auf</p> <p>Farbenblindheit:</p> <p>Erdvermögen:</p> <p>Familienstand nach dem Steuerbuch: <i>ledig</i></p> <p>Unterschrift des Inhabers:</p> <p><i>Selma Sander.</i></p> <p>Stelle Versicherungsaussicht: <i>Sehans</i></p>
---	---

Seefahrtsbuch der Masseurin Selma Sander. Archiv DSM

Die Reisen der Selma Sander nach ihren Seefahrtsbüchern:

1. Seefahrtsbuch

- 15. 9. 1924 bis 5. 12. 1924 auf VIGO, Hamburg Süd, von Hamburg nach Südamerika als Schwester
- 6. 12. 1924 bis 12. 2. 1925 auf ANTONIO DELFINO, Hamburg Süd, von Hamburg nach Buenos Aires als Schwester
- 14. 12. 1925 bis 15. 7. 1925 auf MONTE SARMIENTO, Hamburg Süd, von Hamburg nach Buenos Aires als Schwester
- 28. 8. 1930 bis 6. 7. 1931 auf BREMEN, NDL, von Bremerhaven nach New York im Liniendienst als Masseurin. Gage: M 18,—
- 27. 9. 1932 bis 6. 4. 1933 auf COLUMBUS, NDL, in Großer Fahrt (Westindien- und Mittelmeerreisen)

15. 5. 1933 bis 12. 4. 1934 auf COLUMBUS

17. 5. 1934 bis 27. 5. 1934 auf COLUMBUS

2. Seefahrtsbuch

16. 6. 1934 bis 30. 9. 1934 auf COLUMBUS

16. 10. 1934 bis 7. 12. 1934 auf EUROPA von Bremerhaven nach New York im Liniendienst

22. 11. 1934 bis 5. 1. 1935 auf COLUMBUS

15. 2. 1935 bis 1. 3. 1935 auf EUROPA

3. 4. 1935 bis 16. 10. 1935 auf COLUMBUS

22. 12. 1935 bis 6. 1. 1936 auf COLUMBUS nach Madeira

11. 4. 1936 bis 26. 2. 1936 auf COLUMBUS

26. 3. 1936 bis 20. 6. 1936 auf BREMEN

7. 7. 1936 bis 19. 12. 1939 auf COLUMBUS.

Das dritte Seefahrtsbuch Selma Sanders, in dem ihre Reisen seit dem 26. März 1936 vermerkt waren, ging bei der Selbstversenkung der COLUMBUS³⁰, die die Masseurin miterlebte, verloren. Deshalb enthält ihr zweites Seefahrtsbuch eine eingeklebte Bescheinigung mit einer Liste dieser Reisen. Offiziell war Selma Sander noch bis zu ihrer Rückkehr nach Bremerhaven am 31. Januar 1940 beim Norddeutschen Lloyd beschäftigt. Über ihre letzten Tage auf Schnelldampfer COLUMBUS und über ihre Internierung auf Ellis Island verfaßte die Schiffsmasseurin ein kurzes, 1 1/2 DIN A 5-Seiten langes Journal, das in ihrem Nachlaß enthalten ist. Auch die Schiffskrankenschwester Freda von Anrep schrieb einen Bericht über die letzte Reise der COLUMBUS und die Zeit ihrer Internierung. Diese sieben Manuskriptseiten umfassenden Aufzeichnungen werden im DSA 21 gemeinsam mit den Notizen der Selma Sander vorgestellt.

Unter dem Hakenkreuz

Unter dem Motto »Mädel, komm zum deutschen Schwesterndienst!« warben die Nationalsozialisten zur Jahreswende 1937/38 in verschiedenen NS-Jugendzeitschriften für den Beruf der Krankenschwester. Zu den Kriegsvorbereitungen Hitlers gehörte es, ausgebildetes Hilfspersonal für die Lazarette vorzuhalten und den Beruf der Krankenschwester so attraktiv wie möglich zu beschreiben. Tatsächlich waren Jobs im Service und in der Pflege auf Passagierschiffen für Frauen sehr begehrt. In einem als Kopie erhaltenen solchen Artikel³¹ mit dem Untertitel »Vom Wirken der Schwester auf deutschen Überseedampfern« suggeriert der Autor Ulrich Lübbers jungen Frauen eine traumhafte Berufskarriere als Schiffskrankenschwester in der Absicht, ihnen die Schwesternausbildung schmackhaft zu machen, während in Wirklichkeit nur die wenigsten Krankenschwestern eine Chance bekamen, auf einem Schiff zu arbeiten. Die Fotos zu dem üppig illustrierten Artikel über die Krankenpflege an Bord des Schnelldampfers BREMEN stammen vom Bordfotografen Tschira, die Informationen gab der Erste Arzt, Dr. Fischer, und nicht etwa seine Krankenschwester, die auf den Fotos abgebildete Augusta Blendermann, *Schwester Gustchen*. Zur Einrichtung der Bremen heißt es:



*Selma Sander
in ihrem
weihnachtlich
geschmückten
Schwestern-
zimmer. Archiv
DSM*

Auf den modernen Schnelldampfern mit ihren »schwimmenden Sanatorien« finden wir mediko-mechanische Institute, modernste physikalische Behandlungsapparate aller Art, können medizinische Bäder und Massagen genommen werden. Hier gibt es ein geräumiges Hospital mit einer eigenen Abteilung für Männer und einer eigenen Abteilung für Frauen. Außerdem ein Isolierhospital für den Fall ansteckender Krankheiten. Das Hospital liegt zentral im Schiff, im D-Deck. Auch ein Operationsraum befindet sich an Bord ...

Zu den Aufgaben der Schiffskrankenschwester erklärt Dr. Fischer: Sie steht ihm als Hilfe während der sechsmal täglich stattfindenden Sprechstunde zur Verfügung, sie ist im Falle einer Operation unentbehrlich, zu ihrem Arbeitsgebiet gehören medizinische Massagen und Bestrahlungen, Inhalationen und chemische Untersuchungen. Sie betreut bettlägerige Kranke in den Kabinen, leistet im Schiffshospital oft anstrengenden Dienst, wenn es – wie Dr. Fischer berichtet – gilt, einen Kranken mit einer Lungenentzündung, einer Magenblutung oder einer anderen lebensgefährlichen Krankheit ans Ziel seiner Reise zu bringen. Aber auch dann, wenn der Bestimmungshafen erreicht ist, ist die Fürsorge der Schwester oft noch nicht beendet. Da kommt es nicht selten vor, daß sie den Schwerkranken ins Landhospital begleiten muß oder mit ihm die Bahnfahrt in seine Heimat macht.

Mit Ausbruch des Zweiten Weltkriegs und dem vorläufigen Ende der Passagierschiffahrt wurden die Schiffskrankenschwestern natürlich nicht arbeitslos. Viele meldeten sich zum Kriegsdienst, unter ihnen auch die DRK-Schwester Freda von Anrep. Wie bereits nach dem Ersten Weltkrieg waren es offenbar wieder verdiente Lazarettschwestern, die 1953 nach der Wiederaufnahme der Passagierschiffahrt auf westdeutschen Schiffen als erste wieder angestellt wurden.



An Bord der BREMEN wird Schiffschwester Freda von Anrep 1959 nach dreißigjähriger »Fahrtzeit« durch Generaloberin Luise von Oertzen mit dem Ehrenzeichen des Deutschen Roten Kreuzes ausgezeichnet. (Aus Schmidt-Meinecke: 100 Jahre bremische Schwesternschaft ... 1976)

Anmerkungen

- 1 M. Platen: Die Neue Heilmethode. Lehrbuch der naturgemäßen Lebensweise, der Gesundheitspflege und der arzneilosen Heilweise. Ein Haus- und Familienschatz für Gesunde und Kranke. Berlin/Leipzig/Wien/Stuttgart 1900, Bd. 1, S. 558, siehe auch Brockhaus' Konversationslexikon, 1898, Bd. 10, Begriffe »Krankenhaus« und »Krankenpflege«, wo ähnliche Aussagen getroffen werden. Im Mittelalter war die *Wartung der Leidenden* Aufgabe von Heilerinnen gewesen, die später verfolgt und von Männern ersetzt wurden.

- 2 Anna-Paula Kruse: Die Krankenpflege-Ausbildung. X??X 1987, S. 36ff.
- 3 Sigrid Schmidt-Meinecke: Hundert Jahre DRK-Schwesternschaft Hamburg, 1869–1969. Speyer 1969; dies.: 100 Jahre Bremische Schwesternschaft vom Roten Kreuz 1876–1976. Speyer 1976.
- 4 Paul Neubaur: Der Norddeutsche Lloyd. 50 Jahre der Entwicklung, 1857–1907. Leipzig 1907, Bd. 1, S. 531.
- 5 Moritz Lindeman: Der Norddeutsche Lloyd. Geschichte und Handbuch. Bremen 1892, S. 328.
- 6 Zumindest erhielten Ärzte, die gemeinsam auf einem Schiff angestellt waren ein unterschiedliches Gehalt, wobei die Differenz auf bremischen Passagierschiffen zwischen 30 und 50 RM betrug. Vgl. Musterrollen des bremischen Seeamts der Dampfer BARBAROSSA und BERLIN. Stichproben.
- 7 Vgl. u.a. Neubaur (wie Anm. 4), S. 328.
- 8 Eine Durchsicht der Musterrollen der deutschen Passagierschiffe im Hamburger und Bremer Staatsarchiv könnte hier genauere Aussagen gewährleisten, kann aber wegen des großen Zeitaufwands nicht durchgeführt werden. Einige wenige Musterrollen ausgewählter Passagierschiffe müssen hier genügen.
- 9 Waren dies 1909 noch deutsche Staatsangehörige, so handelte es sich seit 1912 fast ausschließlich um Italiener, die in der Musterrolle mit drei Kreuzen unterschrieben. Vgl. Stab. Bremen, 4.24 Akte D. BERLIN, Nr. 1600.
- 10 Stab. Bremen, 4.24, Akte D. BARBAROSSA, Nr. 975, Bd. II.
- 11 Stab. Bremen, 4.24, Akte KAISER WILHELM DER GROSSE, Nr. 1000, Bd. I–III und IX und X.
- 12 Schmidt-Meinecke: Hundert Jahre DRK-Schwesternschaft (wie Anm. 3), 1969.
- 13 Schmidt-Meinecke: 100 Jahre Bremische Schwesternschaft (wie Anm. 3), S. 36.
- 14 Nachlaß Kulenkamp, Seefahrtbuch, Verwendungsbuch, Lebenslauf und Bericht »Die Entführung«. Archiv DSM, III A 2804, Kopien.
- 15 Lübecker Zeitung vom 12. 11. 1943.
- 16 Es muß 1921/22 heißen. Nach einem dem Nachlaß beigefügten Zeugnis »Comité International de la Croix Rouge« fuhr Maria Mercedes Kulenkamp seit dem 22. 9. 1921 auf HERALD (wie Anm. 14).
- 17 Verwendungsbuch Kulenkamp (wie Anm. 14).
- 18 Warum auf FRANKENWALD bei so wenigen Passagierplätzen eine Krankenschwester benötigt wurde, ließ sich nicht klären. Angaben zur FRANKENWALD vgl. Arnold Kludas: Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt, Bd. IV. (= Schriften des DSM, Bd. 21). Hamburg 1989, S. 186.
- 19 Freundl. Auskunft Senta Taege, Bad Nenndorf, 9. 12. 1997 und Nachlaß Elisabeth Lilie, 3 Alben über Seereisen, Seefahrtbuch, Briefe und Dokumente wurde dem Deutschen Schiffahrtsmuseum von ihrer Tochter, Senta Taege aus Bad Nenndorf, überlassen. Archiv Deutsches Schiffahrtsmuseum.
- 20 Anstellungsbedingungen und Instruktionen für Schiffsschwester. Internes Papier des Medizinalbetriebs der Hapag, das, dem Briefkopf nach zu urteilen, aus den 20er Jahren stammt. Freundl. Auskunft von Frau S. Proth, Archiv Hapag Lloyd.
- 21 Schmidt-Meinecke (wie Anm. 3).
- 22 Wie Anm. 19.
- 23 Freundl. Auskunft Senta Taege, Bad Nenndorf, 9. 12. 1997.
- 24 Wie Anm. 20.
- 25 Käthe Gade: Als Schiffsschwester auf Amerikafahrt. In: Köhler's Flottenkalender 1935, S. 198–201.
- 26 Augusta Blendermann: Mit D. BREMEN rund um Südamerika. II. 2. – 26. 3. 1939. Unveröff. Manuskript, 22 Seiten, Kopie DSM.
- 27 Nachlaß Selma Sander. Archiv DSM, Inv. Nr.: III A 2686.
- 28 Schmidt-Meinecke: Hundert Jahre Bremische Schwesternschaft (wie Anm. 3).
- 29 Nach Auskunft des Neffen Freda van Anreps, Pastor van Aderkas, Bremen, brachte es Freda von Anrep (14. 12. 1901–4. 9. 1990) auf eine Fahrtzeit von 35 Jahren als Schiffsschwester. Allerdings war sie nicht die erste Schiffskrankenschwester auf Schnelldampfer BREMEN, sondern löste Caroline von Kalnein ab, die am 2. April 1930 von Bord ging. Kapitän Lohmnitz, Nautische Abteilung des Norddeutschen Lloyd, wollte 1962 Freda von Anrep zur Oberschwester des NIDL küren, wie aus seinem Schreiben vom 26. 4. 1982 (Archiv Bremische Bürgerschaft) an die Oberin Gerhardt vom DRK hervorgeht. Ob es dazu kam und die Oberin die Zustimmung gab, ist unbekannt.
- 30 Nach Ausbruch des Zweiten Weltkriegs wurde am 19. Dezember 1939 Schnelldampfer COLUMBUS von einem britischen Kreuzer aufgebracht; daraufhin gab Kap. Dähne den Befehl zur Selbstversenkung. Vgl. dazu: Arnold Kludas: Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt, Bd. V (= Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Bd. 22). Hamburg 1990, S. 143ff.

The first ship's nurses

Summary

In the early twentieth century, presumably between 1907 and 1909, the number of women working on passenger ships as stewardesses began to increase and for the first time female nurses were employed as well. According to Moritz Lindeman, however, 'tween-deck stewardesses were required to have completed supplementary training in hospital service. Random samples of the muster rolls of German passenger ships beginning in 1890 revealed that in 1909 and 1913 'tween-deck nurses were employed on the *BERLIN* and the *BARBAROSSA*, respectively. These were ships of the Norddeutscher Lloyd which travelled the Australia route. The two nurses received the same wages as a 'tween-deck stewardess, indicating that the qualificational requirements placed on female medical personnel had not been raised, but rather their sphere of responsibility – the care of sick passengers – defined. Without exception the first ship's nurses were Italian; their voyages usually ended in Genoa.

On land the nurse's profession had been established in the second half of the nineteenth century. Deaconesses and Red Cross sisterhoods founded training institutions and sent their nurses into military and civilian hospitals. Beginning in 1902, the demand for the standardisation of general nurses' training was repeatedly brought forward, but not approved until World War II. In 1929 the Norddeutscher Lloyd made an induction contract with the German Red Cross for its express steamers *EUROPA*, *BREMEN* and *COLUMBUS*. From then on, these ships' companies each included one nurse from the Bremen sisterhood. In Hamburg no such contract was concluded, but the shipping companies Hamburg Süd and Hapag obtained their nursing personnel through the German Red Cross or the sisterhood of Hamburg.

In the collection of the German Maritime Museum are the estates of several ship's nurses, the earliest dating back to the 1920s:

Maria Mercedes Kulenkamp worked as a nurse on the Hapag ship *FRANKENWALD* and other vessels from 1922 on. At the age of nineteen, against her parents' will, she had received training from the German Red Cross for voluntary military nursing service, and she worked in military hospitals throughout World War I. Then she was employed on the prisoner transport vessel *HERALD* which travelled back and forth between Novorossiysk, located on the Black Sea in the foothills of the Caucasus, and Trieste. During this period she and the captain of the *HERALD* helped an aristocratic family to escape from Odessa. She wrote a report on this event, published by the Nazis during World War II for propaganda purposes. On her journeys with passenger ships of the Hamburg Süd company she met the ship's physician Dr. Karl Daetz, whom she married in 1927. After their marriage both of them resigned from practising their professions at sea.

Maria Mercedes Kulenkamp had been trained "only" as an assistant Red Cross nurse and found her way into passenger shipping by way of her experience and references. In contrast, Nurse Elisabeth Lilie of Hamburg, whose estate is also preserved in the archive of the German Maritime Museum, received training in 1925 at the state-maintained Oscar Helene Home in Berlin. With the help of connections to the Dresdner Bank and intercession by the director of Hapag, Privy Councillor Cuno, she obtained her first employment position on April 17, 1928 on the steamship *ORINOCO* for its voyage from Hamburg to the West Indies. Until 1932 she worked on various Hapag ships and then married Captain Glahn, whom she had met on the *ORINOCO*.

Various documents and reports by women about their work as ship's nurses provide insight into their everyday professional lives on board: The ship's nurse assisted the doctor during consultation hours and bore responsibility for the orderliness and cleanliness (sterility) of the medical utensils and rooms. Her superior was the ship's physician. She was required to serve food and, where necessary, administer medicinal baths, supervise the ladies gymnastics classes and assist the ladies during their light baths. She assisted the physician during surgical operations and – at least when she was in the employment of Hapag – also had to take care of the passengers' children when not otherwise occupied with her nursing duties.

On the large express liners of the Norddeutscher Lloyd, massage and care of the sick were two separate departments. Medicinal massage was administered by a masseuse. The German Maritime Museum archive contains the left property of the ship's nurse and masseuse Selma Sander. She was initially employed by the Hamburg Süd as a ship's nurse, and served from September 15, 1924 to February 12, 1925 on the *VICO*, the *ANTONIO DELFINO* and the *MONTE SARMIENTO*. Following a five-year leave on land she began a new but much more poorly paid career as a masseuse for the Norddeutscher Lloyd. Again she travelled on the express steamers, primarily the *COLUMBUS*.

Shortly before the Second World War advertisements appeared in National Socialist youth magazines, encouraging girls and women to train as nurses for service on ships. At the outbreak of the war, civilian shipping and with it employment opportunities for women in passenger shipping were suspended.

Les premières infirmières de bord

Résumé

Ce n'est qu'au début du siècle, probablement entre 1907 et 1909, que des femmes commencèrent à travailler à bord des paquebots non seulement en tant que stewardesses, mais aussi en tant qu'infirmières. D'après Moritz Lindeman, les stewardesses d'entrepont devaient avoir effectué une formation supplémentaire dans un service hospitalier. Les échantillons pris au hasard d'un examen des rôles modèles à bord de paquebots allemands à partir de 1890 révèlent que sur le *BERLIN* en 1909 et sur le *BARBAROSSA* en 1913, des infirmières d'entrepont avaient été engagées. Ces femmes recevaient le même salaire que les stewardesses d'entrepont, ce qui montre que ce n'est pas une intensification des qualifications du personnel médical féminin qui était demandée, mais plutôt la répartition des soins des passagers malades qui se trouvait par-là même définie. Les premières infirmières furent exclusivement des Italiennes, dont le voyage se terminait le plus souvent à Gênes.

A terre, le métier d'infirmière s'est établi dans la seconde moitié du 19^e siècle. Des diaconesses et l'ordre des soeurs de la Croix-Rouge créèrent des institutions de formation et envoyèrent leurs sœurs dans des hôpitaux militaires et civils. A partir de 1902 fut en vain renouvelée la demande d'une formation unique pour les soins généraux des malades. Mais jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, cette demande ne put aboutir. En 1929, la Norddeutsche Lloyd signa un contrat de mise à disposition avec la Croix-Rouge pour ses vapeurs rapides *EUROPA*, *BREMEN* et *COLUMBUS*. C'est à partir de ce moment que travailla une soeur des communautés brémoises à bord de chacun de ces navires. Un tel contrat n'existait pas pour Hambourg. Mais là aussi, les compagnies d'armement Hamburg Süd et Hapag se procuraient souvent leur person-

nel de soins féminin par l'entremise de la Croix-Rouge et des soeurs de Hambourg. Le Musée allemand de la Marine possède de nombreuses successions d'infirmières de bord depuis les années 20: l'infirmière de bord Maria Mercedes Kulenkamp voyagea à partir de 1922 sur le navire de la Hapag FRANKENWALD, ainsi que sur d'autres navires. En 1914, à l'âge de 19 ans, elle s'était inscrite contre le gré de ses parents à la formation du service militaire volontaire des soins de la Croix-Rouge, et elle travailla pendant toute la durée de la Première Guerre mondiale dans des hôpitaux militaires. Ensuite, elle fut affectée sur le transporteur de prisonniers HERALD, qui effectuait les allers-retours entre Novorossiisk, sur la Mer Noire et les contreforts du Caucase avant de faire route sur Trieste. Son récit d'une opération d'évasion qu'elle entreprit avec le capitaine du HERALD, afin de sauver une famille de nobles d'Odessa, fut ensuite publié pour les besoins de la propagande nazie lors de la Seconde Guerre mondiale. Pendant ses voyages à bord des bateaux de la Hamburg Süd, elle fit la connaissance du médecin de bord qu'elle allait épouser en 1927, le Dr. Karl Daetz. Ils abandonnèrent ensuite tous les deux la navigation.

Tandis que Maria Mercedes Kulenkamp ne possédait «que» la formation d'une infirmière de la Croix-Rouge et se fraya grâce à son expérience professionnelle et ses références un chemin jusqu'aux paquebots, une autre infirmière, Elisabeth Lilie de Hambourg, effectua une formation reconnue par l'état au Foyer Oscar Helene à Berlin. Sa succession se trouve conservée dans les archives du Musée allemand de la Marine. Grâce à des relations au sein de la banque «Dresdner Bank», et à l'intervention du directeur de la Hapag, le conseiller privé Cuno, elle fut engagée le 17 avril 1928 pour son premier voyage sur le vapeur ORINOCO, qui partait de Hambourg pour les Indes de l'ouest. Elle voyagea sur différents navires de la compagnie jusqu'en 1932, puis elle épousa le capitaine Glahn, dont elle avait déjà fait la connaissance sur l'ORINOCO.

Différents documents et témoignages de femmes sur leur travail à bord de bateaux en tant qu'infirmières permettent de déduire assez précisément de la routine quotidienne: elles aidaient le médecin de bord pendant la consultation, elles étaient responsables de l'ordre et de la propreté (stérilisation) des instruments et des salles de médecine. Leur chef hiérarchique était le médecin de bord. L'infirmière devait non seulement donner les repas aux malades, mais aussi les bains si nécessaire, devait surveiller la gymnastique des dames et les aider lors de leurs bains de soleil. Elle assistait le médecin pendant les opérations, et devait, en tous cas à la Hapag, surveiller les enfants des passagers, lorsque les soins des malades lui en laissaient le loisir. Sur les grands paquebots de la Norddeutsche Lloyd, les soins aux malades et les massages étaient séparés. Les massages médicaux étaient effectués par une masseuse. Le Musée allemand de la Marine possède dans ses archives la succession de l'infirmière-masseuse Selma Sander, qui fut tout d'abord employée en tant qu'infirmière de bord à la Hamburg Süd, du 15.9.1924 au 12.2.1925 sur le VIGO, le ANTONIO DELFINO et le MONTE SARMIENTO. Après une pause de cinq ans à terre, elle recommença une carrière en 1931, considérablement moins bien rémunérée, en tant que masseuse pour la Norddeutsche Lloyd. Elle voyagea à bord de ses paquebots rapides, en particulier sur le COLUMBUS.

Juste avant la seconde guerre mondiale, dans les journaux nazis pour la jeunesse, on tenta de séduire les jeunes filles et les femmes pour la formation dans les soins médicaux en rendant attrayante l'image de la profession d'infirmière de bord. La déclaration de la guerre interrompit la navigation civile et ainsi les possibilités de travail pour les femmes sur les paquebots.