

"Die christliche Seefahrt ist ein Männerberuf, daran wird sich nichts ändern!": der ungewöhnliche Lebenslauf der Annaliese Teetz

Keitsch, Christine

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Keitsch, C. (1998). "Die christliche Seefahrt ist ein Männerberuf, daran wird sich nichts ändern!": der ungewöhnliche Lebenslauf der Annaliese Teetz. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 21, 123-137. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52563-8>

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 CHRISTLICHE SEEFAHRT IST EIN MÄNNERBERUF, DARAN WIRD SICH NICHTS ÄNDERN!«

Der ungewöhnliche Lebenslauf der Annaliese Teetz

VON CHRISTINE KEITSCH

Die in der Überschrift zitierten, provokativ klingenden Worte entstammen keinesfalls dem Munde eines verstockten Seebären, sondern sie wurden von der Frau geäußert, die in Deutschland 1955 als erste ein Großes Kapitänspatent erwarb: Annaliese Teetz. Sie fügte diesem Statement jedoch noch eine Anmerkung hinzu, die lautete: *Es wird jedoch immer Frauen geben, die sich von diesem Beruf angezogen fühlen und die ihm auch gewachsen sind!*¹ Annaliese Teetz war dem Beruf ganz gewiß gewachsen, das zeigt allein ihr Lebenslauf, aber ihr Traum, als Nautikerin von Reedereien und Kollegen anerkannt zu werden, wurde der couragierten Tochter aus gutem Hause mehr oder weniger lebenslang verweigert.

Der Werdegang der ersten Frau, die in Deutschland ein Kapitänspatent für die Große Fahrt erwarb, ist anhand vieler noch erhaltener Unterlagen und persönlicher Aufzeichnungen gut dokumentiert. Arbeitszeugnisse, Bewerbungsschreiben, die Seefahrtsbücher und ein kleiner Band mit tagebuchartigen Einträgen sowie einige Fotografien wurden nach ihrem Tod von der Familie aufbewahrt. Zum anderen hat Annaliese Teetz nach ihrer aktiven Fahrnszeit einige Aufzeichnungen über ihr Leben verfaßt, die für diesen Artikel ebenfalls benutzt werden konnten.² Natürlich zog Frau Teetz, bedingt durch ihren, für eine Frau als ungewöhnlich geltenden Beruf, Zeit ihres Lebens die Blicke der Presse in starkem Maße auf sich, so daß immer mal wieder größere Artikel über sie erschienen, die ebenfalls Einblicke in ihren beruflichen und persönlichen Werdegang ermöglichen, auch wenn die Journalisten die eine oder andere Bemerkung aus dem Munde der eher nüchternen Frau ein wenig ausgeschmückt haben dürften, die aber andererseits einen guten Eindruck davon vermitteln, wie das Bild von Deutschlands erster Kapitänin in der Öffentlichkeit gezeichnet wurde: Größtenteils durchaus respektvoll, aber zugleich vermischt mit einem Schuß Skepsis und Ironie.³



Annaliese Teetz, geb. Sparbier.

Die maritime Forschung hat sich erst in jüngster Zeit mit Deutschlands erstem weiblichen Kapitän beschäftigt. Ende der 80er Jahre wurde im Rahmen einer Studie über Frauen im Hamburger Hafen ein kurzes Interview mit Annaliese Teetz publiziert.⁴ Zudem wurde

sie von der Nautikerin Renate Rettel für eine, leider nicht veröffentlichte Diplomarbeit⁵ über Seefahrerinnen zu ihrem Werdegang befragt. 1997 fand im Flensburger Schiffahrtsmuseum eine Ausstellung über seefahrende Frauen statt, in deren Rahmen auch Annaliese Teetz vorgestellt wurde.⁶

Heute sind immerhin vier Frauen auf Schiffen in der Großen und Mittleren Fahrt als Kapitäne für verschiedene deutsche Reedereien unterwegs. Wie die neuesten Zahlen verdeutlichen, beträgt der Anteil von Frauen innerhalb des Wirtschaftszweiges Seefahrt insgesamt nur 4,75%. Hierbei sind die meisten weiblichen Arbeitnehmer beim Wirtschaftspersonal, als Bedienung und in der Küche anzutreffen. Bei den nautischen und technischen Schiffsoffizieren dagegen ist der Frauenanteil nach wie vor denkbar gering und beträgt im Schnitt 0,24 %.⁷

Kindheit und Jugend in Hamburg

Angesichts der oben geschilderten Umstände, unter denen Frauen Zugang zu beruflichen Einstiegsmöglichkeiten in die Seefahrt fanden, klingt der Lebenslauf von Annaliese Teetz fast wie eine moderne Saga – allerdings kann nur bedingt von einem Happyend die Rede sein. Annaliese Teetz wurde 1910 als Annaliese Sparbier in Hamburg geboren. Ihr Vater war Lehrer, und auch sie schlug zunächst diesen Werdegang ein. Der Beruf als Volksschullehrerin sollte ihr zwischendurch immer wieder den Lebensunterhalt sichern. Schon früh fühlte die Hamburgerin sich dem nassen Element in gewisser Weise verbunden. Nach ihrer aktiven Fahrenszeit verfaßte Annaliese Teetz eine kurze, zwölf handgeschriebene Seiten umfassende Lebenserinnerung für ihre Familie, die jedoch mit ihrer Hochzeit endet. Darin heißt es:

Schon als kleines Kind war ich ganz versessen aufs Wasser, weshalb meine Mutter mich bereits mit drei Jahren schwimmen lernen ließ. Während meiner Schulzeit lernte ich in der Badeanstalt rudern, wriggen und seemännische Knoten, obgleich wir in einer Gegend von Hamburg wohnten, die mit Seefahrt nichts zu tun hat. Ich brachte eine große Begeisterung auf für alles, was mit dem Wasser zusammenhing, ob es sich nun um paddeln oder schwimmen oder die Bücher von Gorch Fock handelte. Jedoch war bis zu meinem 18. Lebensjahr mein Interesse an der Seefahrt mehr sportlich, wie ich Indianer spielte, auf Bäume kletterte und mich an Straßenschlachten beteiligte.⁸

Im Sommer 1928 hielt sich Annaliese Teetz während der Ferien in Grömitz auf, wo sie bei dem Hochseefischer Fritz Nagel auf dessen Boot STURMVOGEL das Segeln erlernte. Zum Dank dafür half sie ihm in ihrer Freizeit bei seiner Arbeit. Nach dem Abitur begann die junge Frau ein Studium als Volksschullehrerin. Während der Semesterferien fuhr sie im Sommer 1929 wieder nach Grömitz, um dort erneut Segelunterricht zu nehmen. Anschließend setzte sie sich in ihr Faltboot und unternahm eine Paddeltour, die sie von der Lübecker Bucht bis nach Swinemünde führte. Von dort ging es per Dampfer noch nach Danzig. Als ihr das Geld ausging, heuerte sie für die Heimreise vom 29. Oktober bis zum 1. November 1929 als Stewardess auf dem lettischen Dampfer KURLAND an. Inzwischen war die angehende Lehrerin von der Seefahrt fasziniert. In ihrem Lebensbericht schreibt sie:

Jetzt hatte ich die See gesehen, und es gab für mich nur noch ein Ziel: Seemann zu werden. Es war 1929, es herrschte große Arbeitslosigkeit. Ich lief von Reederei zu Reederei, ich war bei Maklern, Heuerbasen und auf der Seefahrtschule, ohne einen rechten Begriff von den Zusammenhängen zu haben. Höhnisches Lachen oder bedauerndes Achselzucken waren meine Erfolge. Ich hatte keine Ruhe. Wenn der Westwind das Heulen der Dampfersirenen in die Bibliotheken trug, sprang ich auf und fuhr zum Hafen.

Als Matrose in der Hochseefischerei

Da Annaliese Teetz ihren Berufswunsch nicht auf direktem Wege in die Tat umsetzen konnte, versuchte sie es, wie sie selbst schreibt, auf Umwegen. Sie absolvierte ihr Schulpraktikum 1931 in Finkenwärder und versuchte dort, einige Fischer kennenzulernen, die sie überreden konnte, sie mit auf See zu nehmen. Letztendlich überzeugte die damals 21jährige den Reeder Gert von Eitzen, auf seinem Fischdampfer NEPTUN anheuern zu dürfen, um einen Aufsatz über den Heringsfang schreiben zu können. Von Eitzen sagte »ja«, einzige Bedingung: Sie mußte sich als Junge verkleiden damit der Schock, eine Frau an Bord zu haben, der Besatzung erspart bleiben würde und ihr selbst eventuelle Scherereien. Sie berichtet:

1931 gelang es mir, unerkannt als Student 9 Tage mit einem Finkenwärder Ewer und 10 Tage mit einem Hamburger Fischdampfer nach See zu kommen. Für meinen Unterhalt hatte ich mitzuarbeiten und faßte eine große Liebe zu dem harten Beruf des Hochseefischers.

Insgesamt machte Annaliese Teetz 1931 zunächst zwei Reisen auf Fischdampfern der Reederei Eitzen, die sie bis zu den Fischgründen südlich von Island führten. Die erste Fahrt absolvierte sie vom 28. August bis zum 2. September auf dem Fischewer BRIGITTA. Schiffsführer war Gustav Hennings. Das nächste Schiff war besagte NEPTUN, die Reise dauerte vom 29. September bis zum 8. Oktober. Kapitän der NEPTUN war Jacob Fock. Mit ihm stieg Annaliese Teetz 1935 ein weiteres Mal ein, diesmal auf dem Fischdampfer HINRICH HEY. Über die gesamte Fahrtzeit unter Jacob Fock läßt sie sich 1937 ein Zeugnis ausstellen, in dem es heißt:

Fräulein Annaliese Sparbier, geboren am 5. 6. 1910 hat bei mir an Bord des F./D. NEPTUN, Reederei von Eitzen zu Hamburg, im Oktober 1931 eine 9tägige Heringsfangreise nach dem Gat und der Doggerbank mitgemacht.

Im April 1935 machte Fräulein Sparbier eine 17tägige Reise an Bord des von mir geführten F./D. HINRICH HAY, Reederei Fock und Pickenpack zu Hamburg mit.

Der Reiseweg war: Altona, Aberdeen; dann nach den Fischplätzen südlich unter Island und zurück nach Aberdeen. Von Aberdeen fuhr dann Fräulein Sparbier mit einem anderen deutschen F./D. zurück nach Deutschland, da ihre Urlaubszeit abgelaufen war.

Auf der weiten Reise hat Fräulein Sparbier den vollen Dienst eines Matrosen versehen, und zwar zur vollsten Zufriedenheit. Fräulein Sparbier ist mit allen seemännischen Arbeiten sehr gut vertraut, es gibt wohl nichts an seemännischen Arbeiten, die Fräulein Sparbier nicht ausführen könnte. Dabei ist sie von großer Ausdauer und Zähigkeit; selbst alten, befahrenen Fischdampfermatrosen nötigte sie Hochachtung ab. Außerdem ist Fräulein Sparbier eine vorzügliche Rudergängerin, und sie war in der Lage, selbständig, ein Feuer auszumachen und Kurs abzusetzen. Unterzeichnet: J. Fock, Kapitän⁹

Da Annaliese Teetz während ihrer Reisen nicht offiziell gemustert war, wurde ihr auch kein Seefahrtsbuch ausgestellt. Damit sie ihre Fahrtzeiten später jedoch einmal würde nachweisen können, schrieb sie sich selbst ein solches »Seefahrtsbuch« aus, in dem sie nicht nur ihre Reisen auf Fischdampfern, Ewern und Frachtern sorgfältig verzeichnete, sondern auch die Touren mit ihrem Faltboot. Beurteilungen einzelner Kapitäne ließ sie sich jeweils per Unterschrift und Stempel bestätigen. In diesem Büchlein, das ihre Seefahrtzeiten bis 1937 dokumentiert, findet sich auch der Nachweis über eine geradezu abenteuerlich anmutende Fahrt mit ihrem Paddelboot, die sie im Oktober 1934 unternahm und über die sie sich vom Helgoländer Sportführer Amandus Hamel ein Zeugnis ausstellen ließ. Es lautete:

Als früherer Sportführer Helgolands bestätige ich hiermit an Eidesstatt, daß Frl. Annaliese Sparbier, Hamburg, am 4. Oktober 1934 morgens gegen 7 Uhr mit einem Faltboot-

Einer von Scharhörn hier eintraf. Fr. Sparbier ist am 3. Oktober nachts von Scharhörn bei Windstärke 6 und unsichtigem Wetter gestartet und vollkommen frisch auf der Insel gelandet. Fr. Sparbier kann diese enorme Leistung nur mit genauer Berechnung des Kurses gemacht haben. Zufall scheidet hier aus, zumal Strom und Wind besonders zu beachten waren. gez. Amandus Hamel¹⁰

Diese sportliche Leistung kann in der Tat nur als »enorm« bezeichnet werden, da die inzwischen 24jährige in ihrem zerbrechlichen Gefährt, das kaum über die Wasserlinie hinausragte, gut 30 Seemeilen über die offene Nordsee paddeln mußte, um Helgoland, den kleinen roten Felsen in der Deutschen Bucht, zu erreichen. Ein Jahr später unternahm die mittlerweile als Volksschullehrerin tätige junge Frau eine weitere Paddeltour, die sie in fünf Tagen vom finnischen Åbo bis nach Mariehamn auf die Ålandsinseln führte. Dort angekommen, stattete sie dem großen Reeder Gustav Erikson einen Besuch ab. Sie wollte erreichen, auf einem seiner Großsegler als Matrose anheuern zu können. Dieses Vorhaben scheiterte jedoch, wie sie schreibt, an finanziellen Schwierigkeiten.

Wieder zu Hause verbrachte sie fast alle freie Zeit am Fischmarkt, wo sie auf den Dampfeln beim Reinigen der Laderäume half sowie beim Rostklopfen und Malen. Ab und an erschien sie sogar nachts, um beim Löschen der Ladung mit Hand anzulegen. An solchen Tagen kam sie völlig übernachtigt zu ihrem Unterricht in die Schule. So konnte es auf Dauer nicht weitergehen, wie ihr immer deutlicher wurde. In ihren Erinnerungen heißt es:

Der Kampffrieb mich auf, aber ich konnte nur auf den Schiffen froh werden, und wenn ich zu Hause überhaupt noch etwas sagte, begann es immer »Bei uns an Bord ...«¹¹

Im Winter 1935/36 ließ Annaliese Teetz sich wieder auf der NEPTUN als Matrose anheuern, diesmal unter Kapitän Hugo Romberg. Die Reise ging zu den Fangplätzen vor der norwegischen Küste und dauerte 20 Tage. Es folgten im Winter 1936/37 und im Frühjahr und Herbst 1937 weitere Fahrtzeiten auf den Fischdampfern BRIGITTA und KAPITÄN STEMMER sowie auf dem Fischkutter DÜSSELDORF. Sie hatte sich auf den Heuerstellen zumeist als Mann ausgegeben, um eine Stelle zu bekommen und war an der Küste unter den Namen »Anton« oder »Jonny« inzwischen bekannt; der Trick zog nicht mehr. Deshalb mußte sie sich auf einigen dieser Schiffe als blinder Passagier einschleichen, weil keine Reederei sie mehr mitfahren lassen wollte, schon gar nicht im Winter. Bei den Besatzungsmitgliedern scheint sie jedoch zum überwiegenden Teil nicht auf Ablehnung gestoßen zu sein. Sie schildert die Reaktion der Besatzungen wie folgt:

Ich machte jetzt selbstverständlich alle Arbeiten mit, galt als gleichwertiger Kamerad und bekam nach der Reise von der Mannschaft einen Anteil ihrer Prozente.¹²

Im Jahre 1938 wendete sich das Blatt. Da Leute allmählich knapp wurden, gelang es Annaliese Teetz endlich, offiziell anzumustern. Gerade war sie in den Schuldienst aufgenommen worden und hatte eine feste Anstellung als Volksschullehrerin in Hamburg erhalten. Doch genau zu diesem Zeitpunkt schien es, daß ihr Traum, endlich »Seemann« zu werden, in greifbare Nähe rücken würde. Sie war inzwischen 28 Jahre alt und zögerte keinen Augenblick. Auf der Stelle kündigte sie ihren Arbeitsplatz und musterte statt dessen auf dem Fischdampfer FINKENWÄRDER der Reederei Schmielau in Altona als Jungmann an.

*» ... einer Frau nicht artgemäß!« –
Zwischen Seefahrtsschule und Berufsverbot*

Von 1938 bis 1941 waren in ihrem Seefahrtsbuch Fahrtzeiten auf verschiedenen Fischdampfern und Motorseglern eingetragen.¹³ Unter anderem fuhr sie als Decksjunge, Leichtmatrose, Matrose und Motorenhelfer, Bestmann und Motorführer sowie als Steuermann.

Ihre gesamte Fahrtzeit betrug innerhalb dieses Zeitraums 30 Monate. Inzwischen war man seitens der Behörden auf die »Seefrau« Annaliese aufmerksam geworden und erteilte ihr, unter Hinweis auf die Bemannungsrichtlinien der See-Berufsgenossenschaft von 1934, in denen die Beschäftigung weiblicher Personen an Bord von Seeschiffen, mit Ausnahme der Kleinen Küstenfahrt, ausdrücklich untersagt wurde, ein Arbeitsverbot.¹⁴ Zwar war ihr 1938 nach vielem Hin und Her vom damaligen Reichsverkehrsministerium eine Genehmigung erteilt worden, als Leichtmatrose anmustern zu dürfen, doch die Nationalsozialistische Deutsche Arbeitsfront (DAF) protestierte gegen diese Entscheidung und sorgte dafür, daß Annaliese Teetz von Bord gehen mußte. Sie berichtet darüber in ihren Aufzeichnungen:

Nach ein paar Reisen jedoch wurde ich plötzlich mit Kriminalpolizei von Bord geholt, weil ich angezeigt worden war, daß ich mit im Mannschaftslogis wohnte. Da jedoch meine Papiere in Ordnung waren und Kapitän und Reederei mir ein einwandfreies Zeugnis ausstellten, hielt man mich für grundlos verhaftet und erlaubte mir von seiten der Kriminalpolizei die weitere Fahrt. Als ich jedoch am folgenden Tage auf einem anderen Fischdampfer angemustert hatte, beschlagnahmte der Kreiswart mein Seefahrtsbuch, so daß ich an Land bleiben und Bescheid von Berlin abwarten mußte. Ich erhielt in den nächsten 14 Tagen sowohl vom Reichsverkehrsministerium als auch von der Reichsleitung die Erlaubnis, auf deutschen Seeschiffen zu fahren und die Prüfungen für die Offizierslaufbahn abzulegen, wenn ich eine eigene Kammer hätte.¹⁵

So geschildert wirken diese Geschehnisse recht banal und wenig bedrohlich, doch tatsächlich wurde auch öffentlich gegen die hartnäckige »Seefrau« Front gemacht. 1939 erschien in der Zeitschrift »Der Deutsche Seemann« eine hetzerische Glosse über sie, in der es unter anderem hieß:

Seit einiger Zeit geistert in der deutschen Seeschiffahrt ein von Natur aus zur Frau bestimmtes Wesen herum, das sich in den kahlgeschorenen Kopf gesetzt hat, Kapitän zu werden. (...) Wie haben diesen Karnevalsscherz von Anfang an verfolgt, bisher aber geschwiegen, weil wir uns nicht gern mit Lächerlichkeiten befassen. (...) Selbst wenn wir unterstellen, daß die berühmte »unbezwingbare Liebe zur See« als Triebfeder für jenes für uns unverständliche Bemühen anzusehen ist, so genügt der Hinweis, daß es genügend Frauenberufe in der modernen Passagierfahrt gibt, die ihr offenstehen. Das bewußte Verharren aber in der Absicht, den unbestritten männlichsten aller Berufe ergreifen zu wollen, ist einer Frau bestimmt nicht angemäß. Was soll man dazu sagen, wenn eine Frau (sie hat bereits auf



Annaliese Teetz, damals noch »Fräulein Sparbier«, kurz nach dem Erwerb des Steueremannspatentes.

einem Fischdampfer gefahren) 18 Stunden lang am Tage die Schwerstarbeit eines Fischdampfermatrosen in eisiger Kälte und meist in gebückter Haltung, leistet. Wenn sich Fräulein Sparbier darauf berufen sollte, bei maßgeblichen Stellen der Frauenführung Unterstützung zu finden, so mag sie diesen Stellen einmal erklären, ob sie gar keine Bedenken hat, bei solcher Tätigkeit später einmal ihre Pflicht, gesunde und kräftige Kinder zur Welt zu bringen, noch richtig erfüllen zu können. (...)»¹⁶

Aus diesem Artikel klang der Geist des Nationalsozialismus und die daraus resultierenden Ansichten über die Stellung der Frau und ihre »Pflichten« gegenüber Führer, Volk und Vaterland direkt und unverblümt. Desweiteren wurde ihr angedroht, eine weitere Tätigkeit ihrerseits in der Seefahrt mit allen Mitteln zu unterbinden. Tatsächlich schien dies auch zunächst zu gelingen, da Annaliese Teetz nach einem weiteren halben Jahr von ihrer Reederei gekündigt wurde. Der Grund dafür war, daß man ihretwegen keine Schwierigkeiten mit der Deutschen Arbeitsfront haben wollte. Sie fand allerdings sofort wieder Arbeit, diesmal erhielt sie eine Heuer als Matrose und Steuermann auf einem Fischkutter. Nach zwei Monaten wurde sie aber aufgrund einer erneuten Anzeige wieder von der Wasserschutzpolizei von Bord geholt. Aber die inzwischen fast 30jährige Frau gab nicht auf. Sie wandte sich an alle nur erdenkbaren Behörden und Institutionen und bat um Unterstützung. So wurde, wie sie schreibt, aus ihrer persönlichen Angelegenheit langsam eine Staatsaffäre. 1942 erwirkte sie eine von Adolf Hitler persönlich unterzeichnete Sondergenehmigung, die ihr erlaubte, zur See zu fahren. Aber schließlich herrschte Krieg und Seeleute waren knapp. Da konnte dann schon mal ein Auge zuge drückt werden.

Vom Sommer 1939 bis zum Winter 1942 war sie auf dem Motorsegler OLIVA angemutert, der in der Nord- und Ostseefahrt unterwegs war. Sie hatte das große Glück, daß der Kapitän des Schiffes, G. Bartelt, sie unterstützte und sich von den Drohungen der DAF nicht einschüchtern ließ. Die Frachtschiffahrt bedeutete für sie eine große Umstellung. Zum einen wurde von ihr selbstverständlich erwartet, daß sie ihre Arbeit beherrschte, andererseits schildert sie selbst, daß sie gleich sehr selbständig arbeiten mußte, weil Leute fehlten, obwohl sie von der Handelsfahrt überhaupt keine Ahnung hatte.

Ich versuchte die fehlende Übersicht und Erfahrung durch Arbeit zu überwinden. Die Begriffe Feierabend und Überstunden hatte ich bei der Fischerei nicht kennengelernt. Wenn die Jungens ausgeschieden hatten, machte ich alles fertig, was der Kpt. bemängelte oder was mir selbst nicht recht schien. Oft arbeitete ich bis 21.00 oder 22.00 Uhr. Ich versuchte alles selbst, ich lernte von anderen Schiffen oder aus Büchern und kannte nur mein Schiff. In der Ladung wollte keiner mit mir arbeiten, weil mein Tempo nicht behagte. – Fischdampfertempo! Ich war noch mit Leib und Seele Fischdampfermatrose und verachtete die Tüffels auf Frachtschiffen. Vollends das Fabren. Fischdampfer kennen kein Schlechtwetter. Die OLIVA konnte aber bei Windstärke 5 schon nicht mehr gegenan. Ganz langsam gewöhnte ich mich aber daran.»¹⁷

Durch die Arbeit auf der OLIVA konnte Annaliese Teetz schließlich die erforderliche Fahrtzeit in der Handelsschiffahrt nachweisen und wurde an der Seefahrtsschule Hamburg angenommen. Dort erwarb sie am 18. Dezember 1943 das Steuermannspatent für die Große Fahrt. Bis dahin hatte sie, wie das Zeugnis ausweist, eine Gesamtfahrzeit von über 10 Jahren hinter sich, davon 51 Monate als Decksmann und 23 Monate als Vollmatrose auf verschiedenen Schiffen. Fast ein Jahr hatte sie zudem in der Hochseefischerei verbracht, und knapp vier Jahre war sie auf Segelschiffen unterwegs gewesen.¹⁸

Mit ihrem Steuermannspatent in der Tasche stieg sie 1943 zunächst als Zweiter Offizier auf dem Dampfer ESCHENBURG ein, der in der Nord- und Ostseefahrt unterwegs war. In ihrem Seefahrtbuch findet sich dazu der Stempel »Dienstverpflichtet«.¹⁹ An Bord dieses Schiffes lernte sie ihren zukünftigen Mann Ernst Teetz kennen, einen Schiffingenieur. Es scheint Liebe auf den ersten Blick gewesen zu sein. In ihrem Fahrtenbuch aus dem Zeitraum



Zeugnis

über die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt

Der Seemann

Fräulein Annaliese Frieda Sparbier

geboren in Hamburg am 5. Juni 1910

hat die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt nach der Prüfungsordnung für die Seeschiffer- und Seesteuermannsprüfungen vom 29. Juli 1931 (Reichsministerialbl. S. 497) abgelegt.

Auf Grund seiner Prüfungs- und Schulleistungen werden ihm folgende Urteile¹⁾ zuerkannt:

- | | |
|-------------------------------|--|
| 1. Deutsche Sprache: Sehr gut | 5. Nautik: Gut |
| 2. Englische Sprache: _____ | 6. Seemannschaft: Sehr gut |
| 3. Mathematik: Gut | 7. Gesetzeskunde: Gut |
| 4. Physik: Befriedigend | 8. Licht- und Funkmorsen: Befriedigend |
| 9. Gesundheitspflege: Gut | |

Sür den Gesamtausfall der Prüfung erhält er das Urteil²⁾:

„ ---- Gut bestanden ---- “

Hamburg, den 18. Dezember 1943



Der Prüfungsausschuß

Thyges

Vorsitzender

¹⁾ Urteile in den Fächern: Sehr gut, Gut, Genügend, Nicht genügend.

²⁾ Urteile für den Gesamtausfall: Mit Auszeichnung bestanden, Gut bestanden, Bestanden.

1937–1954, in dem sie stichwortartig die jeweiligen Tagesereignisse notiert, finden sich, von ihrer Anmusterung Ende Dezember 1943 an, ausschließlich kurze Eintragungen über den jeweiligen Anlaufhafen und die Ladung oder die Erwähnung eines Aufenthaltes zu Hause, bis es am Sonntag, dem 9. April 1944 auf einmal heißt: *Ostern Verlobung*. Bis dahin ist der Name ihres späteren Mannes noch nicht einmal in den Aufzeichnungen erwähnt.

Am 26. August desselben Jahres wurde bereits geheiratet. Anschließend erhielt Annaliese Teetz als Kapitän das Kommando über das kleine Küstenmotorschiff NORD 28, mit dem Nachschub an Munition, Soldaten und Proviant nach Norwegen gebracht wurden. Sie wurde also regelrecht im Kriegsdienst eingesetzt, doch daran scheint sie keinerlei Gedanken verschwendet zu haben, denn sie nahm das Kommando über ihr erstes »eigenes« Schiff an, ohne zu zögern. Die Besatzung bestand aus ihr selbst, ihrem Mann Ernst und einem Schiffsjungen. Noch in späteren Zeiten erinnerte sich Annaliese Teetz sehr gerne an diese kurze und sicherlich nicht ungefährliche Zeit. Sie hatte es geschafft und erfuhr zum ersten Mal in ihrem Leben berufliche Anerkennung. Zudem ging es an Bord dieses Schiffes, wie sie später einmal in einem Zeitungsinterview sagte, zu wie in einer kleinen Familie. Für ihren Einsatz auf der NORD 28 wurde ihr noch kurz vor Kriegsende, am 20. März 1945, das Kriegsverdienstkreuz II. Klasse mit Schwertern verliehen. In der Urkunde wird ihr obendrein eine *besondere Anerkennung für die bisher von Ihnen in der Seeschifffahrt geleisteten Dienste* ausgesprochen. Vergessen sind die Zeiten, in denen versucht worden war, ihr ein Berufsverbot zu erteilen.

Ein schwieriger Neuanfang

Nach dem Krieg fuhr Annaliese Teetz, ebenfalls gemeinsam mit ihrem Mann, zwei Jahre lang auf verschiedenen Küstenmotorschiffen. 1948 wollte sich das Ehepaar Teetz mit einer kleinen Reederei selbständig machen. Dies klappte jedoch nicht, und so mußte Seefrau Annaliese den Platz am Schiffsruder erst einmal mit dem am Katheder vertauschen und für vier Jahre in ihren alten Beruf als Volksschullehrerin zurückkehren. Doch auch während dieser Zeit blieb sie in Sachen Seefahrt nicht untätig, sondern machte sozusagen »nebenbei« das Funkpatent II. Klasse.

1952 ergab sich für sie erneut eine Gelegenheit, als nautischer Offizier zur See zu fahren. Die deutsche Handelsflotte war dabei, wieder anzuwachsen, seemännischer Nachwuchs wurde händeringend gesucht. Zunächst fuhr Annaliese Teetz als Alleinsteuermann auf Kümos der Reederei Friesecke mit Sitz in Blankenese. Anschließend war sie fast zwei Jahre als Dritter Offizier bei der Reederei Stinnes tätig.

Als sie sich 1954 entschloß, das Große Kapitänspatent zu erwerben, gab es wiederum Querelen, diesmal seitens des Bundesverkehrsministeriums. Doch auch dieses Mal konnte sich »Stürmann Annaliese«, wie die inzwischen in ihrem Heimatort Blankenese recht bekannt gewordene Frau von Nachbarn und Bekannten liebevoll genannt wurde, durchsetzen. 1955 hatte sie ihr Großes Patent endlich in der Tasche und fand auch sogleich wieder eine Reederei, die sie einstellte. Am 14. Februar 1963 bewarb sie sich um eine Stelle als Kapitän. Diesem Bewerbungsschreiben fügte sie einen kurzen Lebenslauf bei, in der sie ihre Fahrenszeit nach dem Erwerb des Kapitänspatentes zusammenfaßte:

Gleich darauf brachte ich als Steuermann eine Yacht nach Valencia, wo ich den 1. Offz. auf der GUNDULA ablöste, der verunglückt war und eine Reise aussetzen mußte. Im Herbst 1955 wurde ich auf diesem Schiff für kurze Zeit 2. und dann für über ein Jahr 1. Offz. Die GUNDULA der Reederei Gloria war mit ihren 1400 t fast noch ein Kümo. Sie fuhr alle Arten von Bulkladungen. Vom Mittelmeer fuhr sie im Winter Südfrüchte.

1956/57 fuhr ich bei der Kölner Reederei als 2. und ganz zuletzt als 1. Offz. auf dem WAL-DEMAR PETER und blieb dann ein halbes Jahr an Land, um unser Haus fertigzubauen. 1958/59 fuhr ich als 2. und 1. Offz. bei der Reederei Emil Offen und Co. auf den 10.000 Tonnern KLAUS SCHOKE und DITMAR KOEL. Hier wurde mir gekündigt, weil das Schiff längere Zeit auflag. Vom Juli 1959 bis Ende 1960 war ich 1. Offz. bei der Reederei C. Hanssen auf dem M/T AMRUM, 1600 t, der von der Caribic nach Kanada fuhr. Auf diesem kleinen Schiff mit nur 6 Mann an Deck ohne Pumpmann und Bootsmann waren die Verhältnisse wenig anders als auf einem Kümo, zumal wir die meiste Zeit zwei Wachen gingen, da der 2. Offz. ausgefallen war und wir sowohl seine Wache als auch die Funkerei mit übernehmen mußten.

Aus verschiedenen Gründen wollte ich nach Ablauf meines Urlaubs noch etwa ein Jahr zu Hause bleiben: Mein Mann war arbeitsunfähig krank von großer Fahrt nach Hause gekommen und brauchte mich; unser Grundstück war schon viel zu lange ohne Aufsicht, und ich selbst hatte eine gründliche Erholung auch nötig. (...)

Von Anfang August bis Ende des Jahres nahm ich eine Urlaubsvertretung als 1. Offz. auf dem Chemikalienanker FRIEDRICH JUNG, 5000 t an. Ich kam dort mit einem kleinen Unfall von Bord. Den Januar 1963 habe ich im Urlaub zu Hause verbracht. Während der Zeit machte ich C 2.

Rissen, den 14. 2. 1963

Annaliese Teetz

Doch ihr Traum, einmal als Kapitän das Kommando über ein Schiff in der Großen Fahrt übernehmen zu können, erfüllte sich nicht. Keine Reederei wollte das »Risiko« eingehen, einer Frau die Verantwortung für Schiff und Crew zu überlassen. Statt dessen hatte sie des öfteren mit Querelen zu kämpfen, wie ihr Beschwerdebrief an die Reederei Offen zeigt, bei der sie, wie in dem obigen Bewerbungsschreiben erwähnt, ein Jahr fuhr:

An die

Reederei E. Offen u. Co.

Betr. 2. Offz. Klaus Scholte

Bei der Einstellung (...) bei Antritt der vorigen Reise wurde mir gesagt, daß ich jederzeit eingestellt würde. Nachdem ich nun über 1/4 Jahr an Bord bin, möchte ich mich erkundigen, wie das Urteil über mich ausgefallen ist. Es ist Ihnen bekannt, daß ich eigentlich nicht als Zweiter, sondern als Erster fahren wollte, da meine Fähigkeiten dafür ausreichen. Ich habe jedoch eingesehen, daß ich die anfänglichen Bedenken der Reedereien gegen mich als Frau in Rechnung stellen muß. Ich bereue meinen Entschluß nicht, da es mir auf dem KLAUS SCHOKE sehr gut gefällt. Ich möchte jedoch die Gewißheit haben, daß mir die gleichen Aufstiegsmöglichkeiten zugebilligt werden wie meinen männlichen Kollegen und bitte Sie deshalb, mir baldmöglichst Bescheid zu geben, ob ich Aussicht habe, bei der nächsten Gelegenheit Erster zu werden.²⁰

Der Brief hatte offensichtlich seine Wirkung nicht verfehlt, denn tatsächlich wurde sie auf ihrem nächsten Schiff, der DIETMAR KOEL, tatsächlich als Erster Offizier eingesetzt.

An ihren Arbeitszeugnissen ist zu ersehen, daß sie insgesamt gesehen von den Reedereien, für die sie tätig war, gut beurteilt wurde. Ein solch positives Beispiel ist das folgende Dienstzeugnis, das ihr der Kapitän des M/S MERCATOR ausstellte:

Frau Annaliese Teetz war auf dem von mir geführten M/S MERCATOR der Westdeutschen Reederei, Duisburg, BRT 1934, vom Juni 1965 bis zum Verkauf des Schiffes Mitte Dezember 1965 als 1. Offizier gemustert.

Frau Teetz hat ihren Dienst unter den schwierigen Verhältnissen der großen Trampfahrt in jeder Hinsicht sehr gut versehen. Sie hat sich in und außer Dienst stets als absolut zuverlässig erwiesen.

Durch ihre nie ermüdende Energie, ihr seemännisches Können, ihre weit überdurchschnittlichen Sprachkenntnisse und ihr sicheres Auftreten hat sie unsere vielsprachige (...) Besatzung gut in der Hand gehabt und erfreuliche Arbeitsergebnisse erreicht.

Infolge ihres großen Interesses am Schiff (...) war sie mir ein weit über den Durchschnitt guter I. Offizier und verlässlicher Stellvertreter.

Durch die Gradheit und Offenheit ihres Charakters und ihre ausgesprochene Selbständigkeit in Denken und Handeln hat sie sich überall die größte Achtung verschafft.

(...)

Frau Teetz hat bewiesen, daß sie nach Charakter und Fähigkeiten durchaus in der Lage ist, ein Schiff als Kapitän zu fahren. Ich freue mich, sie auf meiner letzten Reise an Bord gehabt zu haben und wünsche ihr von Herzen alles Gute für die Zukunft.

gez. F. Brandt
Kapitän²¹

Das Zeugnis macht zwischen den Zeilen überaus deutlich, wie sehr sich die mittlerweile 55jährige einsetzte und auch einsetzen mußte, um in ihrem Beruf die Anerkennung zu finden, die ihren männlichen Kollegen ganz selbstverständlich zukam.

Bis 1968 war Annaliese Teetz noch als Zweiter und Dritter Offizier für verschiedene Hamburger Reedereien in der weltweiten Fahrt eingesetzt. Als ihr Mann Ernst ständige Pflege benötigte, gab sie ihren Beruf schweren Herzens endgültig auf und arbeitete wieder als Lehrerin. Ernst Teetz starb 1974.

»Es wird viele Frauen geben, die der Aufgabe des Schiffsoffiziers geistig gewachsen sind.«

Mitte der 50er Jahre verfaßte Annaliese Teetz eine »Denkschrift zur Frage: Gleichberechtigung der Frau im Seemannsberuf?«, in welcher der obenstehende Satz zu finden ist. Ferner heißt es dort:

Seit langem kämpfen die Frauen um die Möglichkeit, in seemännische Laufbahnen aufzurücken und in führende Stellungen gelangen zu können. Es wurde ihnen immer verwehrt. (...) Wenn wir überhaupt zu einer gerechten Lösung kommen wollen, müssen wir uns ernsthaft die Frage vorlegen, ob die Frau für den Seemannsberuf geeignet oder die traditionelle Ablehnung berechtigt ist.

Warum werden Frauen bestimmte Berufe verwehrt? Auf diese Frage hört man zwei Antworten. Die einen sagen, sie sei körperlich nicht geeignet, die anderen behaupten, es sei unweiblich. Was ist überhaupt weiblich und was nicht? Macht man den Versuch, die weiblichen Eigenschaften herauszulösen, so wird man sehr bald erkennen, daß es solche gar nicht gibt. Alle menschlichen Eigenschaften finden sich bei beiden Geschlechtern, allerdings in verschieden starker Ausprägung. Erziehung und Tradition versuchen aber, Mann und Frau in bestimmte Formen zu zwingen. Hierdurch werden eine Reihe der natürlichen Anlagen unterdrückt. (...) Wenn dagegen ein Mensch, gleichgültig ob Mann oder Frau, die Berufswahl aus einer echten Veranlagung heraus trifft, so darf er niemals deswegen verurteilt werden.

Der nächste Einwand wird lauten, daß aber doch der natürliche Beruf der Frau ist, Gattin und Mutter zu sein. Welchen triftigen Grund gibt es aber dafür, daß ihr diese Eigenschaften fehlen müssen, wenn sie tüchtig im Beruf ist?²²

Annaliese Teetz ließ ihre eigenen Erfahrungen in diese Denkschrift einfließen und entwarf ein gut durchdachtes und sachlich formuliertes Plädoyer für die Gleichberechtigung, das für ihre Zeit immer noch radikal wirken mußte. Gerade die 50er Jahre entwarfen ja den Typ der »braven« Hausfrau neu und versuchten, die während der Kriegsjahre und der ersten Jahre danach auf sich gestellten und selbstbewußten Frauen erneut gesellschaftlich in ihre Grenzen zu verweisen. Allerdings spricht sie auch die Probleme, mit denen die jungen Frauen an Bord konfrontiert würden und die sie selbst am eigenen Leib hatte erfahren müssen, direkt an und grenzt zugleich die Zahl der Frauen, die ihrer Meinung nach für diesen Beruf geeignet seien, ein:

Wenige werden sein, die den richtigen Ton in der Gemeinschaft finden, deren Begeisterung stark genug ist, um sich einzureihen, die seelisch robust genug sind, um alle Härten zu ertragen und doch ihr feines Eigenleben zu bewahren. Ganz wenige aber wird es geben, die alle drei Eigenschaften in ausreichendem Maße besitzen und dazu den Willen und den Kampfgeist, sich gegen alle Widerstände durchzusetzen.²³

Diese Worte, aus denen durchaus ein Anklang von Bitterkeit und Resignation herauszulesen ist, lassen zumindest erahnen, wie groß die Widerstände waren, die die Verfasserin selbst überwinden mußte und wie sehr sie dies selbst im Nachhinein als ungleich empfinden mag.

Auch nach ihrer Fahrzeit setzte Annaliese Teetz sich sehr für die Belange der Seefahrt ein, unter anderem für die Möglichkeiten, Frauen in diesem Bereich bessere Chancen einzuräumen. So erarbeitete sie gemeinsam mit einigen Kollegen, in ihrer Funktion als Mitglied der Bundesberufsgruppe Schifffahrt der Deutschen Angestellten Gewerkschaft, einen Antrag über die im Seemannsgesetz verankerten Arbeitsschutzvorschriften für Frauen. In diesem Antrag heißt es:

Die BB-Leitung, und der Bundesvorstand werden aufgefordert, nachdrücklich darauf einzuwirken, daß die bestehenden und noch zu erwartenden Arbeitsschutzgesetze für Frauen nicht zum Nachteil von weiblichen Personen angewandt werden können, die den Beruf eines Schiffsoffiziers ergreifen oder auch nur an Deck oder in der Maschine fahren wollen. Insbesondere darf die Arbeit auf bestimmten Schiffen nicht verboten oder das Fehlen gewisser Einrichtungen nicht dazu benutzt werden, Frauen das Fahren auf solchen Schiffen zu verweigern.²⁴

Doch erst 1994 wurden die entsprechenden Paragraphen im Seemannsgesetz gestrichen.²⁵



Annaliese Teetz und ihr Ehemann, der Schiffsmaschinist Ernst Teetz.

»Sie war eine ungewöhnliche Frau, und wir liebten sie«

Deutschlands erster weiblicher Kapitän blieb bis ins hohe Alter hinein eine aktive und rege Frau. 1980 erlitt sie einen leichten Schlaganfall, von dem sie sich jedoch recht bald wieder erholte. Neben allen anderen Aktivitäten hielt sie sich vor allem durch sportliche Betätigung körperlich fit. Da ihr Haus direkt an der Elbe lag, nahm sie beispielsweise das ganze Jahr über jeden Morgen ein kurzes Bad in den trüben und meist kalten Fluten. Vor allem das Paddeln hatte es ihr nach wie vor angetan; auch im Winter noch war »Stüermann Annaliese« mit ihrem Kajak auf der Elbe zu finden. Anfang April 1992 wurde ihr das geliebte Hobby jedoch zum Verhängnis. Im Schwell eines Dampfers kenterte sie mit ihrem kleinen Boot und ertrank in den eisigen Fluten, allen Rettungsversuchen zum Trotz – nur ein paar hundert Meter vom rettenden Ufer entfernt. Mit ihrem tragischen Tod sorgte sie ein letztes Mal für Schlagzeilen in der Hamburger Presse.²⁶

Wer sich mit ihr beschäftigt, stößt auf viele Widersprüche. Die Gradlinigkeit und Zielstrebigkeit, mit der sie ihren Berufswunsch durchsetzte, die persönlichen Opfer, die sie dafür bringen mußte, die Härte, die sie gegen sich selbst zeigte, und die vielen Enttäuschungen, die sie hinnehmen mußte, erwecken nicht nur Bewunderung. Es gelang ihr, in einer »männlichen« Domäne Fuß zu fassen in einer Zeit, in dem das Frauenideal ein gänzlich anderes war als der Typ, den sie verkörperte. Entsprechend hart wurde sie in ihre Schranken gewiesen von einem Regime, das niemanden duldete, der aus der Reihe tanzte und das doch letztlich, von ihrem starken Willen beeindruckt, gnädig eine Ausnahme machte. Einige ihrer früheren männlichen Kollegen beschreiben sie als energisch, tatkräftig und streng, nicht nur gegen sich selbst, sondern auch gegen andere. Auf viele wirkte sie dadurch befremdlich. Die Nautikerin Gailana Lody oder ihre spätere Berufskollegin Renate Rettel beispielsweise beschreiben sie dagegen als normale, freundliche, aktive und aufgeschlossene Frau.

Vor allem bei ihren ehemaligen Schülern blieb Annaliese Teetz aber unvergessen. Von 1948–1952 war sie als Lehrerin an der Kahlkampschule in Blankenese tätig gewesen. Mit den meisten ihrer früheren Zöglinge hatte sie ohnehin stets in Kontakt gestanden. Diese schrieben nach ihrem Tod einen Nachruf, mit dem sie ihrer alten Lehrerin ein liebevolles Denkmal setzten und den Blick von der Kapitänin Teetz auf die Pädagogin Teetz ermöglichen. Diesen Beruf hatte sie nie ausüben wollen, und doch wurde ihr im Nachhinein auch dafür sozusagen ein »posthumes« Zeugnis ausgestellt, das sehr gut ausfiel:

Frau Teetz hatte es verstanden, den Ernst des Lebens mit dem Abenteuer, Lernen und Spaß miteinander zu verbinden. Sogar die Eskimorolle mit Kajak fehlte nicht im Lehrangebot. (...) Alles, was mit Hamburg, dem Wasser, der Schifffahrt und ihrer Geschichte Verbindung hatte, konnte sie besonders gut darstellen. (...) Und wenn uns Frau Teetz abends auf einer Klassenreise eine maritime plattdeutsche Geschichte vorlas (...) waren wir glücklich. So wie Frau Teetz Gleichheit für sich im Beruf beanspruchte, machte sie keine Unterschiede zwischen Jungen und Mädchen im Schulleben. (...) Bei ihr lernten Mädchen und Jungen gemeinsam Strümpfe stopfen, Taue spleißen, richtiges Hinfallen und vieles mehr. Wir Kinder machten begeistert mit. Ob auch unsere Mütter und Väter diese Begeisterung teilten, ist fraglich. Sie war eine ungewöhnliche Frau, und wir liebten sie.

Annaliese Teetz starb 1992 im Alter von 82 Jahren. Insgesamt war sie 38 Jahre zur See gefahren. In einem Zeitungsinterview hatte sie einmal gesagt: *Ich habe es stets schwerer als meine männlichen Kollegen gehabt.* Trotz ihres unermüdlichen Engagements war ihr Traum, als Schiffsoffizier berufliche Anerkennung zu finden und als Kapitän auf Großer Fahrt tätig zu sein, unerfüllt geblieben. Ihr Lebenslauf ist ein ununterbrochener Einsatz gegen die Diskriminierung von Frauen in der Arbeitswelt und war in vielerlei Hinsicht bahnbrechend, auch wenn sich die Früchte dieser Arbeit erst viel später zeigten.

Anmerkungen:

- 1 In einem Interview mit Thorsten Ingmann, das unter dem Titel: »So wurde Fräulein Lehrerin zum Schiffsjungen Anton« am Sonntag, 18. Mai 1969 erschien.
- 2 An dieser Stelle sei daher Ilse Sparbier ein herzliches Dankeschön gesagt, die noch erhaltenes Material für die vorliegende Recherche großzügig zur Verfügung stellte. Alle in der Folge gemachten Angaben zum Lebenslauf von Annaliese Teetz sowie auch alle angegebenen Zitate wurden anhand der oben erwähnten Unterlagen gemacht.
- 3 Vor allem in den 50er Jahren, nach dem Erwerb des Kapitänspatentes, erschienen einige Artikel über sie, u.a. im »Hamburger Abendblatt«, in der »Welt« und in der »HörZu!«. Dann wurde die Presse erst wieder in den 80er Jahren auf Frau Teetz aufmerksam, u.a. im Zusammenhang damit, daß die ersten jungen Frauen nach ihr das Kapitänspatent erwarben.
- 4 Rita Bake u.a.: Frauen im Hamburger Hafen. Hamburg 1989.
- 5 Renate Rettel: Frauen im Nautikerberuf. Abschlußarbeit in der Fachrichtung Seefahrt der Fachhochschule Hamburg. Hamburg 1988.
- 6 Siehe dazu auch den Ausstellungskatalog: Christine Keitsch: Frauen zur See – weibliche Arbeitskräfte an Bord deutscher Seeschiffe seit 1945. Flensburg 1997.
- 7 Die Angaben fußen auf den von der See-Berufsgenossenschaft herausgegebenen Zahlen. See-Berufsgenossenschaft, Jahresbericht 1997, Anlage 12. Hamburg 1998.
- 8 Handschriftlicher Lebensbericht von Annaliese Teetz. Die Überschrift lautet: *Wie ich zur Seefahrt kam und Schiffsoffizier wurde*. Der Bericht bricht mit der Erwähnung ihrer Heirat 1944 ab. Privatbesitz Familie Sparbier.
- 9 Handschriftliches Arbeitszeugnis vom 19. 7. 1938. Privatbesitz Familie Sparbier.
- 10 Zitiert nach dem handschriftlich geführten Seefahrtsbuch von Annaliese Teetz, in dem sie ihre Fahrtzeiten im Zeitraum von 1928 bis 1937 nachweist. Erst im Jahre 1938 konnte sie offiziell anmusteren und erhielt ein amtliches Seefahrtsbuch. Privatbesitz Familie Sparbier.
- 11 Zitiert nach ihrem Lebensbericht (wie Anm. 8).
- 12 Zitiert nach ihrem Lebensbericht, ebd.
- 13 Alle Seefahrtsbücher von Annaliese Teetz, insgesamt drei an der Zahl, sind noch erhalten und stellen ein eindringliches und aufschlußreiches Lebensdokument dieser Frau dar.
- 14 Klaus-Peter Kiedel, Uwe Schnall, Lars U. Schöll (Hrsg.): Arbeitsplatz Schiff, 100 Jahre See-Berufsgenossenschaft, 1887-1987. Hamburg 1987, S. 203.
- 15 Zitiert nach ihrem Lebensbericht (wie Anm. 8).
- 16 Der Deutsche Seemann 4, 1939, Das hat uns gerade noch gefehlt – Eine Frau will Kapitän werden! In: DAG Schifffahrt, 4, 1978, S. 43.
- 17 Zitiert nach ihrem Lebensbericht (wie Anm. 8).
- 18 Die Fahrtzeiten sind auf der Rückseite des Zeugnisses aufgeführt.
- 19 Seit Januar 1943 galt die Dienstverpflichtung auch für Frauen zwischen 17 und 45 Jahren.
- 20 Der Brief ist nur noch als handschriftlicher Entwurf erhalten. Privatbesitz Familie Sparbier.
- 21 Dienstzeugnis der Westdeutschen Reederei GmbH Duisburg. Privatbesitz Familie Sparbier.
- 22 Denkschrift zur Frage: Gleichberechtigung der Frau im Seemannsberuf? Das maschinengeschriebene Script umfaßt 6 Seiten. Privatbesitz Familie Sparbier.
- 23 Ebda, S. 4.
- 24 Arbeitsschutzvorschriften für Frauen, Antrag Nr. 18/79. In: DAG Schifffahrt, 5, 1979, S. 71.
- 25 Seemannsgesetz vom 26. Juli 1957, Dritter Unterabschnitt, Schutz für Frauen, § 92, Beschäftigung weiblicher Besatzungsmitglieder und § 93, Ruhepausen und Freizeit der weiblichen Besatzungsmitglieder, Nachtrag vom Juli 1994: § 93 wird gestrichen.
- 26 So widmeten ihr das »Hamburger Abendblatt« und auch die »Bildzeitung« größere Artikel.

“Christian navigation is men’s work and always will be”

Summary

The biography of the first German woman to receive a master’s certificate can justifiably be referred to as unusual. Annaliese Teetz, née Sparbier, a teacher’s daughter born in Hamburg in 1910, discovered her love for seafaring while studying at university. She started out working in the fishing industry for several years, then finally managed to enter the world of commercial navigation. Despite extreme difficulties caused by the authorities, she succeeded in gaining admission to navigation school, where she obtained the mate’s certificate for distant trade (A5) in 1943. She was employed in coastal shipping until the end of the war, her last position in that context being that of captain on the coastal motor vessel *NORD 28*. After World War II she served various small shipping companies as a nautical officer, accompanied by her husband, the ship’s engineer Ernst Teetz.

When Annaliese Teetz decided to train for the master’s certificate for distant trade in 1954, she was once again confronted with major obstacles. She nevertheless achieved her aim and continued to work for various shipping companies until 1968. Yet her dream of serving as the captain of a large, internationally operating vessel was never fulfilled. The scepticism towards women in this profession was still too great.

Following her period of active seafaring service, Teetz worked as an elementary school teacher until retirement. As a member of the seamen’s section of the DAG (German Employee’s Association) she continued to support the interests of seafaring, concentrating specifically on the improvement of opportunities for women in this field.

The dedicated “seawoman” died in 1992 at the age of 82. She had worked in the area of “Christian navigation” for altogether 38 years and succeeded in asserting herself in what even today is a decidedly masculine domain, a feat which must have seemed impossible. This accomplishment was surely due in great part to her unwavering tenacity and willingness to serve. Not until the end of the 1950s did a number of other women manage to establish themselves professionally in the area of navigation, primarily as radio operators. And only very recently have German shipping companies begun to place women in captain’s positions.

«La navigation traditionnelle est un métier d’hommes, on ne pourra rien y changer»

Résumé

La carrière de la première femme allemande à avoir obtenu la licence de capitaine peut être à juste titre qualifiée d’inhabituelle. Fille d’instituteurs de Hambourg, Annaliese Sparbier, née en 1910, découvre pendant ses études sa passion pour la navigation. Elle commença par travailler pendant quelques années dans les pêcheries avant de réussir à entrer dans la marine marchande. Malgré les plus grosses difficultés du côté des autorités, elle réussit à entrer à l’école de navigation où elle obtint en 1943 la licence de timonier (A5) pour la navigation au long cours. Jusqu’à la fin de la guerre, elle fut employée dans le cabotage, en dernier sur le caboteur *NORD 28*, en tant que

capitaine. Après la Deuxième Guerre mondiale, elle navigua tout d'abord avec son mari, le mécanicien Ernst Teetz, pour différentes petites compagnies d'armement en tant qu'officier nautique. Lorsqu'elle voulut obtenir le brevet de capitaine pour la navigation au long cours, elle fut à nouveau victime de gros obstacles. Elle réussit pourtant à les vaincre avec succès. Jusqu'en 1968, Anneliese Teetz fut employée par différentes compagnies d'armement. Pourtant, son rêve d'obtenir enfin le commandement d'un navire dans la navigation internationale ne se réalisera jamais. La défiance vis-à-vis d'une femme dans ce métier était trop grande. Lorsque son service actif dans la marine toucha à sa fin, elle travailla en tant qu'institutrice jusqu'à sa retraite. Membre du groupe professionnel fédéral du DAG (Syndicat des employés allemands), elle continua à s'investir pour la cause de la navigation. Elle s'engagea tout particulièrement pour que les femmes puissent obtenir de meilleures chances dans ce domaine. Cette militante «marine» mourut en 1992, à l'âge de 82 ans. Employée au total durant 38 ans dans la marine traditionnelle, elle était arrivée à se faire admettre dans un domaine considéré à une époque, -et ce jusqu'à aujourd'hui encore-, comme étant exclusivement masculin, ce qui semblait alors quasiment impossible. C'est certainement grâce à son inébranlable tenacité et sa disponibilité qu'elle dût d'avoir réussi à s'imposer. C'est seulement à la fin des années 50 que quelques autres femmes parvinrent à prendre pied professionnellement dans la navigation, la plupart en tant que radios. Et c'est seulement depuis peu que les premières femmes capitaines sont en route pour le compte de compagnies d'armement allemandes.