

Kapitänsfrauen auf grosser Fahrt: die Bordtagebücher von Eugenie Rosenberger und Mimi Leverkus

Schramm, Susanne

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Schramm, S. (1997). Kapitännsfrauen auf grosser Fahrt: die Bordtagebücher von Eugenie Rosenberger und Mimi Leverkus. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 20, 183-218. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-55796-9>

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.

SOZIALGESCHICHTE

KAPITÄNSFRAUEN AUF GROSSER FAHRT

Die Bordtagebücher von Eugenie Rosenberger und Mimi Leverkus¹

VON SUSANNE SCHRAMM

*Wiwerröck an Boord bringt Stried und Moord*² hieß es nach einem früher weit verbreiteten Seemannsglauben. Weder Weltumfahrer wie zum Beispiel Magellan noch die Kapitäne der Kriegsflotten und Frachtschiffe duldeten den Aufenthalt von Frauen an Bord. Die Seefahrt war – und ist im übrigen auch heute noch – eine reine Männerdomäne, galten doch *das raube Meer, die Schiffskajüte und die Schatzinsel (...) nicht als typische Frauenorte*.³ Doch trotz aller Verbote nahmen Frauen in Männerkleidung an Seeschlachten und Expeditionen teil oder heuerten als Köchin, Waschfrau oder Stewardess an.⁴ Etwas weniger abenteuerlich beziehungsweise arbeitsreich war das Leben der Kapitänswfrauen. Seit Mitte des 19. Jahrhunderts war es durchaus nicht mehr ungewöhnlich, daß sie ihre Ehemänner oft über mehrere Jahre begleitet haben.⁵ Zu den wenigen veröffentlichten Dokumenten, die Aufschluß geben über Frauenreisen solcher Art, gehören die Bordtagebücher von Eugenie Rosenberger und Mimi Leverkus. Ihre Diarien verbinden zwei Themenkomplexe, die vor Etablierung der Kreuzreisen auf Ozeandampfern so gar nicht zueinander passen wollen: Frauenreisen und Seeschiffahrt. Als die beiden Damen gegen Ende des 19. Jahrhunderts an Bord gingen, neigte sich die Handelsschiffahrt unter Segeln dem Ende zu. Segelschiffe spezialisierten sich auf Massengüter auf langen Strecken. Deshalb führten die Reisen die Kapitänswfrauen über die Ozeane in die Südsee, nach Ostasien oder Afrika. Aus der Sicht einer Frau erhalten die Leserin und der Leser Einblick in das Leben an Bord und an Land, erhalten Aufschluß über weibliche Wirklichkeitserfahrung und deren literarische Umsetzung.

Das Reisetagebuch der Eugenie Rosenberger

Die nachfolgende Biographie Eugenie Rosenbergers kann sich auf nur wenig Quellenmaterial stützen. Dabei handelt es sich um das im Jahre 1912 erschienene Buch von Eugenie Rosenberger über ihren Vorfahren Felix du Bois-Reymond⁶ und um einen Zeitungsartikel. Weitere Informationen über die Autorin lassen sich aus dem Reisetagebuch »Auf Großer Fahrt« erschließen.

Eugenie Rosenberger wurde im November 1838 geboren. Ihr Vater war der in Bad Kösen ansässige Badearzt Dr. Otto Rosenberger. Die Familie ihrer Mutter, Julie du Bois-Reymond, stammte aus dem französischsprachigen Fürstentum Neuchâtel. Deren Vater, der Hofrat Felix du Bois-Reymond, kam 1804 im Alter von 22 Jahren nach Berlin, um dort zu



*Julie und Otto
Rosenberger,
die Eltern der
Kapitänswife
Eugenie
Rosenberger.*

studieren. Du Bois-Reymond heiratete Minette Henry, Tochter eines königlichen Bibliothekars und Nachfahrin einer Hugenottenfamilie, die im 17. Jahrhundert nach Brandenburg floh. Minette Henrys Mutter, Tochter des Kupferstechers Chodewiecki, galt als *Marin von Fach und (war) das erste weibliche Mitglied der Akademie der Künste*. Felix du Bois-Reymond war vielseitig interessiert. Er veröffentlichte unter anderem im Jahr 1837 ein vierbändiges Werk über Staats- und Bildungspolitik, in dem er die Gleichberechtigung von Mann und Frau anerkannte. In diesem Zusammenhang forderte er eine entsprechende Berücksichtigung in der Erziehung der Mädchen und bedauerte, daß es *an einer Art Gymnasium für die weibliche Jugend der gebildeten Stände* fehlte. Fähigkeiten und Begabungen der Vorfahren finden sich wieder bei den Kindern des Ehepaares du Bois-Reymond. Sie liebten die Literatur, verehrten Goethe und Schiller, zeichneten mit Begabung und machten *sowohl in ihrer Vater- wie in ihrer Muttersprache gefällige und korrekte Verse*. Der Sohn Emil war Doktor der Physiologie und Mitglied der königlichen Akademie der Wissenschaften. Eugenie Rosenberg und ihr Großvater fühlten sich, wie sie selbst schreibt, durch *eine äußerst innige Zuneigung* verbunden. Ihr kultiviertes Wesen und ihr Wissen

mögen auf die Mentalität du Bois-Reymonds zurückzuführen sein. Im Tagebuch lassen sich an vielen Stellen Beispiele für eine fundierte Bildung finden. Eugenie Rosenberger sprach Englisch, Französisch und Italienisch, besaß umfassende Kenntnisse in Geographie, Geschichte und vor allem in der Literatur. Darüber hinaus malte und zeichnete sie. Eugenie Rosenberger heiratete den Schiffskapitän Georg Rosenberger, ihren um zehn Jahre jüngeren Vetter. Wie dem Bericht eines Nachfahren zu entnehmen ist, war sie zum Zeitpunkt der Eheschließung bereits 51 Jahre alt⁷, für das 19. Jahrhundert eine ungewöhnlich späte Heirat. Die Ehe blieb kinderlos. Kapitän Rosenberger starb 1902 im Alter von 54 Jahren, nur wenige Jahre nach Beendigung seiner Fahrzeit.⁸ Eugenie Rosenberger begleitete ihren Mann sechs Jahre lang auf seinen Reisen. 1899 veröffentlichte sie ihre Reisetagebücher. Wie bereits erwähnt, erschien 1912 die Biographie Frau Rosenbergers über ihren Großvater. Zehn Jahre zuvor war ihre Erzählung »Jens Tillers«⁹ herausgegeben worden. Im Alter von fast 93 Jahren starb Eugenie Rosenberger im September 1931 in Bad Kösen. Ein Zeitungsnachruf bezeugt, daß Frau Rosenberger auch in hohem Alter noch *voller geistiger und körperlicher Frische* war.

Entstehungs- und Rezeptionsgeschichte

Für eine belesene und wißbegierige Frau des 19. Jahrhunderts war es nichts Ungewöhnliches, ein Tagebuch zu führen, zumal das Diarium in diesem Zeitraum eine außerordentliche Popularität erfuhr.¹⁰ Auch Eugenie Rosenberger besaß eine Vorliebe für diese Form. Wie sie in ihrer Einleitung schreibt, beabsichtigte sie nicht die Veröffentlichung des Tagebuchs. Sie geradete rechtfertigend, weist sie darauf hin, daß diese an sie herangetragen worden sei, so daß sie schließlich in die Herausgabe eingewilligt habe. (13)¹¹ Im 19. Jahrhundert war es nicht unüblich, daß Reisende, vor allem aber Frauen, ihre eigenen Leistungen herabminderten, indem sie ihre Unwissenheit beteuerten und ihre Unprofessionalität entschuldigten. Sie wollten sich nicht in den Vordergrund drängen, nicht selbstgefällig erscheinen.¹² Auch die Kapitänswfrau steht in dieser Tradition, entschuldigt die Schlichtheit des Tagebuchs, ihre sachlichen Defizite, ihre Naivität. Hieraus kann nun nicht unbedingt auf eine schon zu Beginn der Reise beabsichtigte Herausgabe der Tagebücher geschlossen werden. Eugenie Rosenberger war jedoch selbstbewußt genug, um eine Veröffentlichung in Betracht zu ziehen. Diese Auffassung wird unterstützt durch die Tatsache, daß sie sich selbst als *Reisebeschreibende* (102) empfunden hat. Darüber hinaus war ihr durchaus bewußt, daß ihre Briefe und Tagebücher nicht nur von Vertrauten gelesen wurden. Vor Herausgabe des Tagebuchs hat Eugenie Rosenberger aus dem Text allzu Privates bewußt entfernt. So ist das Tagebuch fast frei von persönlichen Indispositionen, Auseinandersetzungen oder Ängsten. Sogar der Vorname des Ehemannes wurde geändert. Die Ursache hierfür liegt in der Mentalität Frau Rosenbergers. Sie legt sehr viel Wert auf Takt, möchte keinesfalls indiskret erscheinen. Dies kommt im Tagebuch immer wieder zum Ausdruck. Dennoch weist das Tagebuch eine persönliche Note auf, die sich beispielsweise in den oft verwendeten persönlichen Anreden der Familienmitglieder zeigt.

»Auf Großer Fahrt« hat seine Leserschaft gefunden. Die ersten drei Auflagen des Reisetagebuchs erschienen in den Jahren 1899, 1900 und 1912 sämtlich im Berliner Verlag Dietrich Reimer (Ernst Vohsen). Die 4. Auflage brachte der Verlag Köhler, Minden, 1929 heraus. Der Hamecher Verlag aus Kassel nahm die Tagebuchblätter in seine Reihe der Reprint-Ausgaben auf, und so kam 1973 die 5. Auflage heraus.¹³ Die 6. Auflage ist im Jahr 1997 von Ursula Feldkamp für das Deutsche Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven herausgegeben worden.¹⁴ Es ist der Autorin wahrlich gelungen, über viele Jahre hinweg einen interessierten Leserkreis anzusprechen.



Eugenie Rosenberger mit ihrem Ehemann, Kapitän Georg Rosenberger, im Garten ihres Hauses »Fallen Anker«.

In einem Vorwort läßt Eugenie Rosenberger ihre Leserinnen und Leser zu Wort kommen. Indem sie diese sprechen läßt, zeigt sich, daß sie ihre Leistung keineswegs herabmindern muß. Vielmehr ist sie sehr stolz, Anerkennung und Würdigung erfahren zu haben. Sie unterläuft damit ihre Neigung, die eigene Leistung zu schmälern.¹⁵

Das Reisemotiv

Eugenie Rosenberger ergeht es nicht anders als vielen anderen Ehefrauen von Segelschiffskapitänen auch. Immer wieder gibt es Trennungen, die oft mehrere Jahre dauern können. Ehealltag und Familienleben, Liebe und Unterstützung lernen diese Paare nur in den wenigen Monaten kennen, in denen der Seefahrer Landurlaub hat. Bietet sich der Ehefrau nicht die Möglichkeit, ihren Mann zu begleiten, bringt erst der Abschied des Mannes von der Seefahrt die herbeigesehnte Lebensgemeinschaft.¹⁶ Die Historikerin Schraub bemerkt hierzu, daß gerade Frauen, deren Ehemänner aus beruflichen Gründen reisen mußten, bereit waren, Entbehrungen auf sich zu nehmen, um nicht das *Dasein einer Strohwitwe*¹⁷ fristen zu müssen. Auch Friedrich Spengemann bestätigt diese Auffassung. Er berichtet unter anderem von einer Kapitänsfrau, die ihren Ehemann auf weiten Reisen begleitet hat, getreu dem Motto *sterben kann man überall*.¹⁸

Das Kapitänspaar Rosenberger war etwas mehr als zehn Jahre verheiratet, als Frau Rosenberger ihren Mann erstmals auf einer Fahrt begleiten konnte. Diese Reise führte nach England. Dort sollte das Schiff Fracht aufnehmen für die Weiterfahrt nach Rangun. Bis Cardiff durfte Frau Rosenberger mitfahren. Die Teilnahme an einer Großen Fahrt gestattete die Reederei Fritze aus Bremen nicht. Die ablehnende Entscheidung des Reeders ist keinesfalls ungewöhnlich. Schiffseigner befürchteten vor allem, der Kapitän sorge sich beispielsweise im Falle einer Krankheit mehr um seine Ehefrau als um die teure Fracht, was zu großen finanziellen Verlusten hätte führen können.¹⁹ Frau Rosenberger beklagt sich über die Ablehnung des Reeders nicht. Als jedoch das Schiff den Hafen erreicht, wird deutlich, wie schwer ihr die Trennung von ihrem Mann fällt: *Sie freuen sich alle, nur für mich ist es der Anfang vom Ende!* (36)

Die weiteren Fahrten wurden erst möglich durch die unverhofft erteilte Erlaubnis des Reeders. Das Segelschiff war nach Rio beordert, und den Rosenbergers stand eine Trennungszeit von mindestens zwei Jahren bevor. In der Einleitung zum Tagebuch schildert Eugenie Rosenberger, daß sie sich daraufhin an den Reeder gewendet und um Erlaubnis gebeten habe, mit ihrem Mann reisen zu dürfen, obwohl sie weiß, daß es eine *nicht willkommene Bitte* (37) ist. Für die Erlaubnis des Reeders mag zum einen ausschlaggebend gewesen sein, daß die bevorstehenden Reisen die letzten des Kapitäns sein würden. Zum anderen war Eugenie Rosenberger über 50 Jahre alt; die Anwesenheit einer älteren, kinderlosen Dame auf einem Schiff, auf dem etwa 20 Männer lebten und arbeiteten, mag dem Reeder weitaus weniger problematisch erschienen sein als die einer jungen, womöglich attraktiven Frau. Über die Gründe des Reeders für seine Einwilligung teilt Eugenie Rosenberger in ihrem Vorwort nichts mit und kritisiert auch nicht seine zuvor ablehnende Haltung. Im Laufe ihrer Fahrzeit hat sie Kapitänsfrauen kennengelernt, die ebenfalls mitgefahren sind. Sie wird sich bewußt, daß eine Begleitung durchaus üblich ist und übt nun offen Kritik an der gängigen Auffassung der Reeder. Sie betrachtet die Ehefrau als Gefährtin des Mannes in seinem Berufsleben. Die Verweigerung einer Mitreise mag sie kaum noch akzeptieren. Doch trotz aller Kritik verhält sie sich dem Reeder ihres Mannes gegenüber loyal und widmet diesem aus Dankbarkeit ihr Tagebuch.²⁰

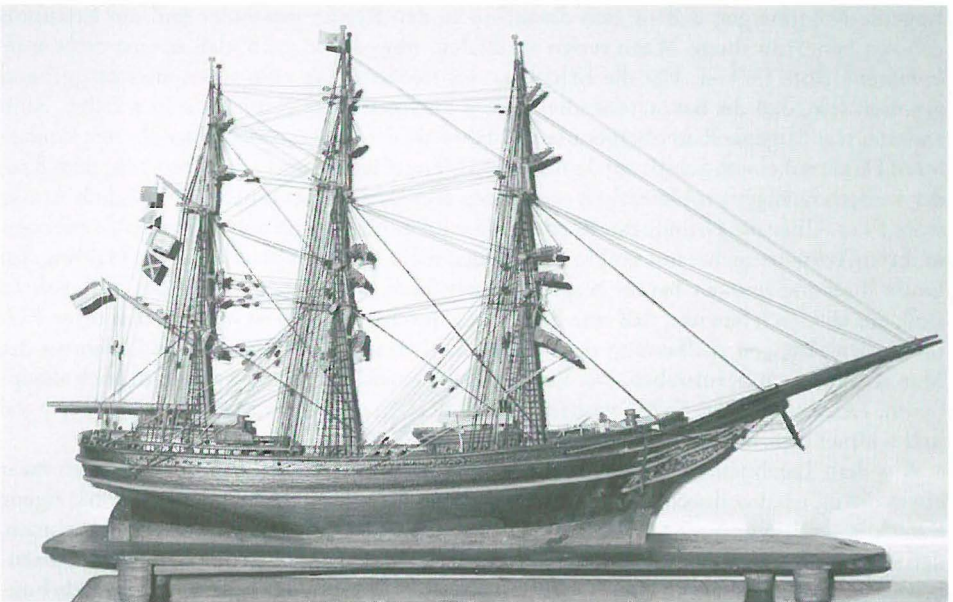
Aus dem Tagebuchtext ergibt sich noch ein weiteres Reisemotiv. Dies äußert sich zwar etwas diffus, ist aber durchaus als Fernweh zu deuten (67). Eugenie Rosenberger hat eigene Reiselust bereits vor ihren Seereisen die Tat umgesetzt. Dem Tagebuch läßt sich entnehmen, daß sie über Reiseerfahrung verfügte. Eine bildungsbeflissene Bürgerin wie Eugenie Rosenberger könnte durchaus an einer Gesellschaftsreise, die sich um die Mitte des 19. Jahrhunderts etablierte²¹, teilgenommen haben. Das Fernweh hat sich im Laufe ihrer Fahrzeiten sogar weiter ausgeprägt. Auf jeder Ausreise verspürt sie eine große Ungeduld, blickt erwar-

tungsvoll dem Gefühl von Freiheit, das sie auf See immer wieder erfährt, entgegen. In ihrer Einleitung schreibt Eugenie Rosenberger, sie habe die Reisen als *freie [...] Wandertage* (20) empfunden. Rückblickend bestätigt sie nochmals die während der Reisen erlebten Gefühle von Zwanglosigkeit. Die Fahrzeiten bieten ihr zum einen die Möglichkeit, ein ungebundeneres Leben zu führen, als es für eine Frau des 19. Jahrhunderts üblich ist. Zum anderen hat sie die Gelegenheit, vieles kennenzulernen, was anderen Menschen verschlossen bleibt. Hierzu gehören die Reise auf dem Segelschiff selbst sowie fremde Länder und Menschen. Spengemann verbucht diese Tatsache *als schönes Plus [...] auf der Glückseite des Fahrtenbuches durchs Leben der Kapitänsfrau*.²²

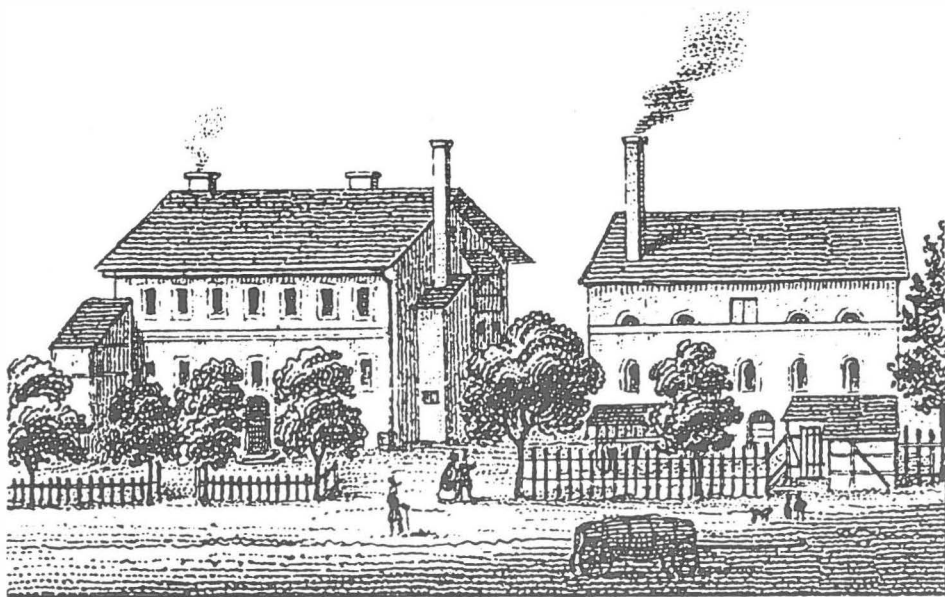
Die Reisen auf dem Vollschiff REGULUS

Das internationale Schiffsregister *Germanischer Lloyd*²³ aus dem Jahre 1892 gibt Auskunft über den Segler REGULUS²⁴, auf dem Eugenie Rosenberger sechs Jahre unterwegs war. Der REGULUS war ein eisernes Vollschiff der Reederei W. A. Fritze & Co. aus Bremen²⁵, erbaut im Jahre 1877 von der Ulrichs-Werft in Vegesack. Das Schiff lief mit 1115 BRT unter dem Fahrtzeichen L für Große Fahrt. Kapitän Rosenberger fuhr seit 1889 für die Reederei. 1899 strandete das Schiff unter einem anderen Kapitän auf der westfriesischen Insel Schiermonnikoog.²⁶

Um an Bord des REGULUS gehen zu können, fuhr Eugenie Rosenberger mit einem Auswandererdampfer²⁷ von Bremen nach Rio de Janeiro. Sie erreichte dort unter widrigen Umständen²⁸ ihren Mann und setzte mit ihm die Reise fort. Den größten Teil ihrer Fahrzeiten verbrachte Eugenie Rosenberger auf See. Die Heim- oder Ausreise nahm etwa 130 Tage in Anspruch, was dem damaligen Reisemittel entsprach.²⁹ Eine Reise konnte allerdings durchaus 170 Tage dauern, wenn Wind- und Wetterverhältnisse ungünstig waren.



Modell des Vollschiffs REGULUS, das Eugenie Rosenberger dem Museum der Stadt Kösen geschenkt hat. (Stadtmuseum Bad Kösen)



Das Haus des Badearztes Dr. Rosenberger um 1870. (Sammlung Hoffmann, Göttingen)

Die Reisen führten Eugenie Rosenberger in die britischen Besitzungen Singapur, Bassein und Rangun. Der Freihafen Singapur entwickelte sich im Laufe des 19. Jahrhunderts zum Stapelplatz für den Warenumschatz Hinterindiens; Bassein und Rangun wurden zu wichtigen Reishäfen.³⁰ Bremen war in der Lage, den Reishandel zu etablieren, der in den folgenden Jahren großen Aufschwung nahm. Zeitweilig überflügelte Bremen gar England.³¹ Die Reederei Fritze kann zwar nicht als typische Ostasienfirma bezeichnet werden; sie partizipierte dennoch erfolgreich am Reishandel.³² So wurde Reis aus Indien mit eigenen Schiffen, hierunter befand sich auch der *REGULUS*, hereingebracht.

An einem 10. August im Jahre 1892 begann Eugenie Rosenbergers »Große Fahrt«; sie endete im November 1897 in ihrem 60. Lebensjahr.

Heimat Schiff

Welche Zauber liegen / In diesem kleinen Wort: daheim! (61) Mit diesen Worten des Schriftstellers Emanuel Geibel begrüßt Eugenie Rosenberger den *REGULUS*. In dem kleinen Zitat spiegelt sich die Erleichterung darüber wider, das Ziel glücklich erreicht zu haben, nach langer Trennungszeit bei ihrem Mann sein und ihn zukünftig auf seinen Reisen begleiten zu können. Daß sie angekommen ist, wird ihr erst bewußt, als sie die ihr bereits vertraute Kajüte betritt. Sie hat zwar ihre Heimat, den Ort Bad Kösen, hinter sich gelassen, aber gleichzeitig das alte mit einem neuen Zuhause, dem sie sich bewegt und dankbar zuwendet, vertauscht. Die Kajüte ist von nun an der Ort, an dem sie zusammen mit ihrem Mann leben wird. Noch in der Erinnerung wird dieser Ort wieder lebendig. In ihrer Einleitung zum Tagebuch beschreibt Eugenie Rosenberger ausführlich und detailfreudig Größe und Einrichtung der Kajüte. Auffallend ist die Schilderung der vielen kleinen Dinge, die der Seefahrt dienen und auf die Eugenie Rosenberger ausführlich eingeht. Ihre Darstellung ist so umfassend, daß sie Eingang gefunden hat in die Literatur zur Schiffahrtsgeschichte.³³ Dieser von Eugenie Rosenberger als *trauliche Heimstätte* (10) bezeichnete Salon war das

»Wohnzimmer« des Kapitänspaars; hier wird gegessen, gearbeitet, gelesen und geschrieben. Die Kapitänsräume müssen eine gewisse Behaglichkeit und Gedeihenheit ausgestrahlt haben. So hat es offenbar Eugenie Rosenberger auf dem REGULUS empfunden, denn sie schreibt rückblickend in ihrer Einleitung, daß sie und ihr Mann sich auf dem Schiff außerordentlich wohl gefühlt haben. Diese Tatsache ist natürlich nicht nur der Einrichtung der Kajüte zuzuschreiben, sondern auch dem Umstand, daß die Kapitänsfrau endlich mit ihrem Mann zusammenleben konnte. So hat sich der Rückblick wohl auch ein wenig verklärt. Daß es an Bord keineswegs immer gemütlich zugeht, ist dem Tagebuch an anderer Stelle zu entnehmen. Zeiten, in denen Schmutz und Lärm die Szenerie bestimmen, beschreibt die Kapitänsfrau ebenfalls recht eindrucksvoll, da sie zum Bordalltag dazugehört und nicht unerwähnt bleiben sollen. Diese Eindrücke werden jedoch auffallend kurz dargestellt. Schnell wendet sie sich wieder den nächsten Ereignissen zu. Jammern und klagen ist nicht ihre Art.

Liegt das Schiff im Hafen, werden Geschäfte erledigt, Besuche gemacht, Gäste empfangen und natürlich auch Ausflüge unternommen. Hin und wieder nächtigen die Rosenbergers bei Freunden, genießen es, die heiße Kajüte mit einem angenehmen Bungalow tauschen zu können. Doch bei Rückkehr auf das Schiff wird in kurzer Redensart beschieden: *to Hus is best* (233). Der REGULUS bleibt Domizil, bleibt das Zuhause auf See und an Land. Das Gefühl, das Schiff sei *eine zweite Heimat*³⁴ geworden, hat Spengemann bei vielen anderen Kapitänsfrauen feststellen können. Junge Kapitänsfrauen, die bereits als Kind auf dem Schiff des Vaters mitreisten, bezeichneten es sogar als *Elternhaus*.³⁵ So waren Kapitänsfrauen zwar auf Reisen; gleichzeitig blieben sie jedoch zu Hause.

Freiräume

Was machen Sie nur eigentlich den ganzen Tag auf dem Schiff? (290) Diese Frage ist der Kapitänsfrau oft gestellt worden, kann sich eine »Landratte« das Leben an Bord eines Segelschiffes doch kaum vorstellen. Eugenie Rosenberger macht keine Kreuzfahrt auf einem schwimmenden Hotel, es gibt kein Shuffle-Board oder sonstige Zerstreungen. Der REGULUS ist Arbeitsplatz; Frachtenmarkt und Seedienst bestimmen die Reise. Die Arbeit der Mannschaft ist körperlich außerordentlich anstrengend. Die Offiziere, insbesondere der Kapitän, stehen in Verantwortung um schnelle Reisen und gute Frachten. Jeder hat seinen Platz, jeder seine Aufgabe. Einzig die Frau des Kapitäns besitzt keinen festen Aufgabenbereich. Sie muß weder kochen noch putzen oder waschen, da diese Tätigkeiten an Bord eines Segelschiffes – vor allem wegen seiner starken Bewegungen – schwere und Geschicklichkeit erfordernde Arbeiten sind und von Koch und Steward geleistet werden. Frau Rosenberger gewöhnt sich schnell an die fremde Welt, übernimmt im Laufe der Zeit auch Hausarbeiten, die so ganz nebensächlich und doch selbstverständlich im Tagebuch Erwähnung finden. Auch Henningsen berichtet von Kapitänsfrauen, die um eine heimische Atmosphäre bemüht waren und sich nicht scheuten zu arbeiten.³⁶ In dieser Hinsicht unterscheidet sich die Lebenswelt Eugenie Rosenbergers von der einer Ehefrau eines Diplomaten oder eines Kolonialbeamten. Zwar ist auch Eugenie Rosenberger der Ort des Aufenthaltes durch den Ehemann vorgegeben. Doch sie bewegt sich nicht in einem *kolonialgesellschaftlichen Getto*³⁷, in dem sich die Aufgaben nicht von denen zu unterscheiden vermögen, die auch zu Hause von einer pflichtgetreuen Ehefrau zu erfüllen sind. Faktisch befreit von der Führung eines Haushaltes und von gesellschaftlichen Verpflichtungen, kann Eugenie Rosenberger an Bord des REGULUS ungehindert ihren Interessen nachgehen: *Man liest, malt, näht, raucht und geht spazieren; ehe man es denkt, ist der Tag herum.* (84) In diesem schlichten

Satz, die Verben lose aneinandergereiht, spiegeln sich Ruhe und Ausgeglichenheit wider. Hier zeigt sich ein Tag voller Muße und Befriedigung. Es gibt Tage auf See, an denen es nicht viel zu tun und nicht viel zu beobachten gibt oder aber das Wetter zu schlecht ist, um sich an Deck aufhalten zu können. Das Buch wird dann zum treuen Begleiter der Kapitänsgattin. Die Schiffsbibliothek ist gut sortiert und reich bestückt. Sie liest beispielsweise Homers Odyssee, die Werke Goethes oder die Gründung des Deutschen Reichs des Historikers Sybel. Vorrangig befaßt sich Eugenie Rosenberger mit den Werken von Naturforschern. Hierzu gehören Nansen und vor allem Darwin, als dessen große Kennerin sie sich erweist. Betrachtet sie Küstenstriche oder Landschaften, vergleicht sie ihre Beobachtungen mit denen Darwins. Wie selbstverständlich liest sie unterwegs Fachliteratur, um möglichst viel sehen und wahrnehmen zu können. Ihr Interesse gilt vor allem der Fauna und Flora sowie geographischen oder naturwissenschaftlichen Besonderheiten. Auch das Studium der Seekarten versäumt die Frau des Kapitäns nicht. Keineswegs dürfen im Regal die Bücher der großen Kapitäne und Navigatoren fehlen. Eugenie Rosenberger liest an Bord zahlreiche Bücher über die Seeschifffahrt oder Naturwissenschaft, da sie sich umfassend über die ihr eher unbekannt Welt informieren möchte. Sie taucht ein in die »Lebenswelt Segelschiff«, was sich praktisch widerspiegelt in der von ihr gewählten Literatur.

Neben der Literatur besitzt die Malerei eine große Bedeutung für Eugenie Rosenberger. Ohne Farben, Staffelei und Zeichenblock geht sie nicht an Bord. Sie selbst übt in dieser Hinsicht die für eine Frau aus dem Bürgertum typische Bescheidenheit. Die Malerei erwähnt sie immer nur in Nebenbemerkungen. Deren Häufigkeit läßt jedoch darauf schließen, daß sie zahlreiche Skizzen, Zeichnungen und Bilder gefertigt hat.

Neben der Korrespondenz mit ihrer Familie führt Eugenie Rosenberger Tagebuch. Sie besitzt eine stark ausgeprägte Schreibmotivation. Die Aufzeichnungen erfolgen kontinuierlich und stocken lediglich, wenn sich das Schiff im Heimathafen befindet. Das Tagebuch, hinsichtlich seiner Form *amorph*³⁸, bietet Frau Rosenberger die Möglichkeit, Eindrücke und Regungen in gewünschter Weise festzuhalten. Sie hat sich das Logbuch, das Schiffstagebuch der Seeleute³⁹, zu eigen gemacht. Für sie wird es zum Erinnerungsjournal, in dem sie alles festhält, was sie auf See, an Bord oder an Land beobachtet.

Verhältnis zur Besatzung

Eugenie Rosenberger ist stets um ein gutes Verhältnis zur gesamten Besatzung, angefangen bei den Steuerleuten bis hin zum Schiffsjungen, bemüht. In dieser Beziehung spiegelt sich die Bordhierarchie wider. Ein Steuermann war in der Handelsmarine bis 1945 ein Schiffsoffizier, der zur Unterstützung und in Sonderfällen zur Vertretung des Kapitäns in der Führung des Schiffes bestimmt war. Frau Rosenberger hält es in dieser Hinsicht wie ihr Ehemann, der den ihm seit Jahren bekannten Steuerleuten mit Sympathie begegnet. Sie weiß, daß dies eine große Annehmlichkeit bedeutet, lebt man doch für längere Zeit auf engem Raum zusammen. Die von der Kapitänsfrau gepflegte freundschaftliche Beziehung geht hervor aus den vielen Eintragungen über Gespräche und auch über den an Bord gepflegten politischen Disput. Amüsiert und selbstironisch zugleich zeigt sie ein geselliges Miteinander auf.

Hingegen kann es aufgrund des bürgerlichen Selbstverständnisses der Kapitänsfrau ein freundschaftliches Verhältnis zur Mannschaft nicht geben. Sie beurteilt diese aus der Sicht des Kapitäns und bezeichnet die Matrosen als *ordentliche und tüchtige Leute* (75). Eintragungen über die Arbeitsbedingungen der Mannschaft, beispielsweise über den anstrengenden und kräftezehrenden Vier-Stunden-Rhythmus von Wache und Koje, der zudem oft



Deckwaschen. Zeichnung von F.L. Meyer. Aus: von Henk: Zur See, 1885.

genug durchbrochen wurde bei schwerer See⁴⁰, lassen sich im Tagebuch nur wenige finden. Ursächlich hierfür ist das Verhältnis zu den Matrosen, das sich durch Mitgefühl und Fürsorge Eugenie Rosenbergers auszeichnet. Aus diesem Grunde überwiegen Darstellungen über die Folgen der Arbeits- und Lebensbedingungen der Mannschaft, insbesondere Krankheiten und Unfälle. Gleichzeitig schildert die Kapitänsfrau die von ihr getroffenen Maßnahmen hinsichtlich der Krankenpflege. Sie hilft, wo sie kann, klagt nicht ein einziges Mal über Erschöpfung. Auch Spengemann und Henningsen berichten von tatkräftigen Kapitänsfrauen, die die Krankenpflege übernommen und somit dazu beigetragen haben, daß ein Schiff sicher den Hafen erreicht hat.⁴¹

Schwere Erkrankungen treten auf einer überdurchschnittlich lang dauernden Heimreise des *REGULUS* von Rangun nach Falmouth auf. Einige Matrosen erkrankten an Skorbut, der auf Schiffen gefürchteten Vitamin-C-Mangelkrankheit. Auch in diesem Fall hilft Eugenie Rosenberger und verabreicht *Himbeeressig*, *Sauerkraut*, *Obst*. Sie beanstandet aber zu keiner Zeit, daß es in der Beköstigung der Mannschaft an vitaminhaltigen Lebensmitteln fehlt, die der Kajüte zwar auch nicht mehr in wünschenswerter Menge, aber dennoch ausreichend zur Verfügung stehen. Gemäß Seemannsordnung von 1872 war die Reederei verpflichtet, die Kosten der Bordernährung der Mannschaft zu tragen; der Kapitän wiederum mußte für eine ausreichende Verproviantierung sorgen.⁴² Was darunter zu verstehen war, blieb Ermessenssache.⁴³ In der Regel war das Essen einförmig und oftmals sogar verdorben.⁴⁴ Auf dem *REGULUS* scheint das Essen für die Matrosen annehmbar gewesen zu sein. Sie erhielten sicherlich, wie auch auf anderen Schiffen üblich, nicht dieselbe Kost wie die Kajütsleute, für die gesondert Proviant aufgenommen wurde. Eugenie Rosenberger notiert jedoch des öfteren, daß der Koch sein Handwerk verstanden habe. Dies wird auch der Mannschaft zugute gekommen sein. Dennoch bleibt, und dies ist für die Kapitänsfrau auch ganz selbstver-

ständig, der Unterschied zwischen Kajüte und Logis. Aus diesem Grunde äußert sie in ihrem Tagebuch keine Kritik hinsichtlich der unterschiedlichen Verproviantierung. Beschwerden hätten sich zudem aufgrund ihrer Loyalität gegenüber ihrem Mann verboten.

Besonders am Herzen liegen der Kapitänswfrau die Schiffsjungen und Leichtmatrosen. Die etwa Fünfzehnjährigen, fast noch Kinder also, behandelt sie mit besonderer Aufmerksamkeit. Auf den Schiffen war der Junge der »allerunterste in der Hierarchie an Bord.«⁴⁵ Das erste Mal von zu Hause fort, mußte er sich schnell in das ihm fremde Leben einfügen, mußte ebenso in die Wanten hinauf oder auf Wache gehen wie alle anderen auch. Prügel waren keine Seltenheit. Der Schiffsjunge Franz von Wahlde stellte in seinem Bordtagebuch nach einschlägigen Erfahrungen mit den Matrosen lapidar fest: [...] *mit den Wölfen muß man eben heulen.*⁴⁷ Von Schikanen gegenüber den Schiffsjungen wird im Tagebuch nichts berichtet. Eugenie Rosenberger weiß zumindest, daß ein Neuling auf einem Schiff allerhand Späße aushalten können muß. Erscheinen ihr diese allerdings zu arg, tröstet sie die Jungen in ihrer mütterlicher Art mit *Pfefferkuchen und Apfelsinen*. Sie sorgt sich gern um sie, paßt zum Beispiel auf, daß sie nicht ohne Hut laufen und keinen Sonnenbrand bekommen. Die Jungen konnten von den eher rauhbeinigen Matrosen keinen Zuspruch solcher Art erwarten, und die wohlmeinende Art der Kapitänswfrau mag ihnen gutgetan haben. Eugenie Rosenberger selbst wiederum gefiel sich in ihrer Rolle. Man kann ohne weiteres behaupten, daß sie ein »Muttersymbol«⁴⁸ für die Besatzung wurde.

Die Empathie der Kapitänswgattin läßt sich ebenfalls anhand der Aufzeichnungen über den Weihnachtsabend belegen. Es ist den Rosenbergers selbstverständlich, am Weihnachtsabend die Mannschaft im Logis zu besuchen. Das war keineswegs auf allen Schiffen der Fall. Franz von Wahlde, der 1884 bis 1886 als Schiffsjunge fuhr, berichtet in seinem Bordtagebuch, daß nicht einmal die Matrosen untereinander Weihnachten feierten.⁴⁹ Eugenie Rosenberger hingegen macht es Freude, Geschenke, Pfefferkuchen und Spiele zu überreichen. Sie übernimmt gern solche Aufgaben an der Seite ihres Mannes. So läßt sich auch für den Aufenthalt an Bord eines Segelschiffes die für bürgerliche Frauen typische Rollenübernahme nachweisen.

Eugenie Rosenberger wird von der Mannschaft respektiert. Diese registriert mit Anerkennung, daß die Kapitänswfrau um persönliche Sorgen und Kümernisse weiß, daß sie jeden unterstützt, der an sein Fortkommen denkt und die Steuermannsschule besuchen möchte. Die Männer honorieren auf ihre Art die ihnen gewährte Aufmerksamkeit und Unterstützung; sie wissen die gute Beziehung zu schätzen. So zum Beispiel erhält Eugenie Rosenberger anlässlich der Äquatortaufe von der Mannschaft ein Geschenk und an ihrem Geburtstag ein Ständchen und Hochrufe. Die Matrosen sind ihr gegenüber zuvorkommend und höflich. Sie wissen, daß die Frau des Kapitäns gern zeichnet und überreichen ihr, wie sie gerührt notiert, *die zwei äußersten Flügelfederchen, als die feinsten Pinsel, die es gäbe* (154). Eugenie Rosenberger wiederum stellt den Männern ihre Bücher zur Verfügung und sieht mit Genugtuung, wenn Goethes Gedichte gewünscht werden oder die Schiffsjungen in »Nettelbecks Leben«⁵⁰ und »Hauffs Märchen«⁵¹ schmökern.

Bordalltag

Schilderungen des alltäglichen Lebens nehmen einen breiten Raum ein im Bordtagebuch der Eugenie Rosenberger.⁵² Hinsichtlich dieses Kriteriums unterscheidet es sich von männlichen Berichten, in denen Alltagsschilderungen nur am Rande vorkommen.⁵³ Da sind zunächst einmal die zahlreichen Bemerkungen über die Verpflegung an Bord, denn die Mahlzeiten, so stellt Frau Kapitän gleich auf ihrer ersten Reise fest, seien *Hauptfaktor*

menschlichen Wohlbefindens. Diese Erkenntnis zieht sich durch das gesamte Tagebuch, immer wieder werden die Fähigkeiten des Kochs gelobt. Daß in der Bordverpflegung eine gewisse Monotonie herrscht und auf den langen Reisen eines Segelschiffes ja auch kaum verhindert werden konnte, kommt indes nur selten zum Ausdruck. Sie unterscheidet sich hierin von der Weltreisenden Ida Pfeiffer, die sich nicht nur einmal ihren Ärger über die Schiffskost von der Seele schrieb. Viel zu oft verwandelten sich Tafelfreuden aufgrund der ihrer Meinung nach völlig miserablen Bordernährung in »Tafelleiden«. ⁵⁴ Ida Pfeiffer beschreibt diese daher ausführlich, um zukünftigen Seereisenden die ihr widerfahrenen Leiden zu ersparen, um sie mithin »einigermaßen vorzubereiten«. ⁵⁵ Eugenie Rosenberger hingegen bemüht sich, die negativen Seiten mit Humor zu nehmen. In ihren Schilderungen stehen daher oft Pragmatismus und Situationskomik nebeneinander.

Auf See wird manches Fest verbracht. Hierzu gehören Ostern, Pfingsten und Geburtstage und vor allem das Weihnachtsfest, was besonders feierlich begangen wird. Das Kapitänspaar Rosenberger verbringt den Heiligabend keineswegs isoliert, sondern in geselliger Runde mit den Steuerleuten. Ein bißchen Heimweh verspürt Eugenie Rosenberger schon. Es äußert sich, wenn sie den Weihnachtsabend an Bord im Tropenklima mit dem im winterlichen Deutschland vergleicht. Auch die Gebräuche der Seeleute, die auf den Dampfschiffen oftmals keinen Platz mehr hatten ⁵⁶, werden auf dem *REGULUS* gepflegt. Hierzu gehört beispielsweise die Äquatortaufe. Aufmerksam verfolgt die Kapitänsfrau das Ritual der Seeleute und beschreibt amüsiert deren bunten Aufzug und den anschließenden Tanz. Gleichzeitig vernimmt man aber auch ihre Sorge um ein Zuviel an Alkohol und dessen Folgen.

Neben diesen Schilderungen stehen in abwechslungsreicher Folge und im Plauderton gehaltene Aufzeichnungen über all die kleinen Dinge, die sich im Laufe einer Reise abspielen. So wird beispielsweise notiert, daß die Henne ein Ei legt, ein Hai gefangen oder ein Schwein geschlachtet wird. Eugenie Rosenberger verbucht die Entwicklung des Bordhundes, der wie auf so vielen Schiffen auch auf dem *REGULUS* nicht fehlen darf. Des weiteren wird jedes passierende Schiff – auf See immer ein großes Ereignis – stets vermerkt. Die Kapitänsfrau möchte auch die unerfreulichen Seiten des Bordlebens nicht unerwähnt lassen. Hierzu gehört unter anderem die Ungezieferplage, die auf Frachtschiffen gang und gäbe war. Allerdings achtet sie darauf, daß diese Gegebenheiten nicht allzu nachteilig erscheinen. So fehlt auch hier der Humor nicht, wenn die Kapitänsfrau beschreibt, wie sie *mordgierig mit einem Pantoffel* (138) bewaffnet auf Schabenjagd geht.

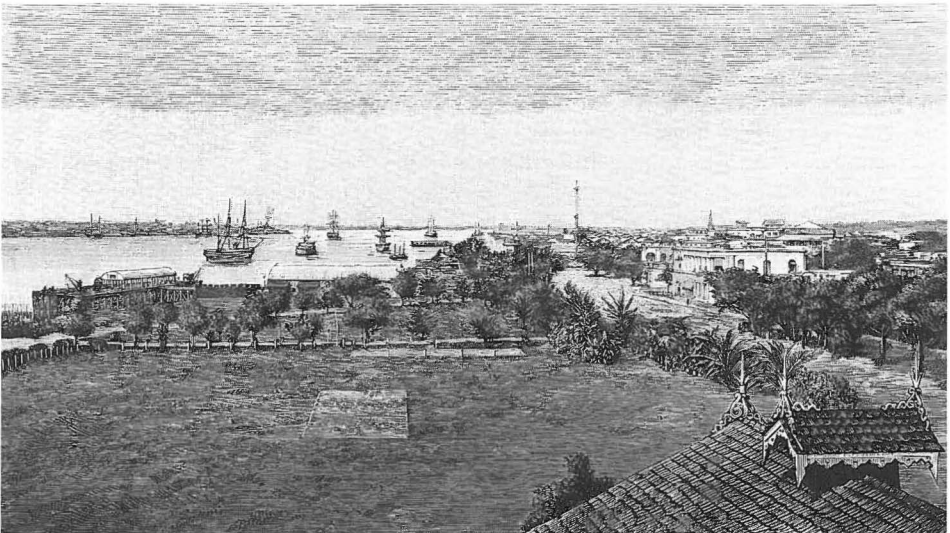
Der Reiz des Tagebuches liegt im bunten Nebeneinander aller Geschehnisse und Beobachtungen, die sorgsam vermerkt werden. Präsens und die oft verwendete direkte Rede verleihen der Darstellung Lebendigkeit. ⁵⁷ Hierzu tragen ebenfalls die von Eugenie Rosenberger zahlreich eingestreuten Literaturzitate bei, etwa aus den Werken Homers, Goethes oder Heines, sowie Redewendungen und das Niederdeutsch der Matrosen.

Herausragend sind die Eintragungen Eugenie Rosenbergers über die See. Hierzu gehört die Schilderung von schweren Stürmen. Eindrucksvoll wird der Kampf der Mannschaft um das Schiff beschrieben. In bewegender Art und Weise stellt sie dar, wie Segel vom Wind weggezerrt oder zerrissen werden, die Männer angestrengt unter Lebensgefahr arbeiten, der Naturgewalt ausgesetzt sind, sich schwer verletzen. Trotz furchtbar erlebter Stunden nimmt das Meer Eugenie Rosenberger immer wieder gefangen. Auffallend sind die vielfältigen Ausdrucksformen, mit denen die Kapitänsgattin die See beschreibt. Farben und Bewegung des Meeres werden immer wieder je nach Wind und Wetter neu variiert. Die Kapitänsgattin genießt es, auf dem Ozean mit großer Geschwindigkeit dahinzugleiten. Das Meer bedeutet für Eugenie Rosenberger ein wunderbares Naturschauspiel. Bemerkungen hierüber durchziehen das Tagebuch wie ein roter Faden.

Darüber hinaus äußert sich in den Beobachtungen über die See ein Gefühl von Unabhängigkeit, von Ungebundenheit. Eugenie Rosenberger genießt die Mußstunden an Bord. Bei gutem Wetter verbringt sie viele Stunden an Deck, auf einem Liegestuhl ruhend, vom Sonnensegel geschützt. Sie geht allein oder mit ihrem Mann spazieren, steht stundenlang an der Reling oder am Bugspriet. Auf dem Meer zu sein und dahinzusegeln gibt ihr ein Gefühl von Freiheit: *Wir konnten uns nicht sattsehen an diesen Schaumspritzern der Freiheit* (284).

Hafenstädte

Erreicht der *REGULUS* den Hafen, haben Eugenie Rosenberger und ihre Begleiter etwa drei bis vier Monate auf See zugebracht. Für einen Seefahrer ist diese Zeit nicht außergewöhnlich lang, dennoch sind alle erleichtert, wenn das Ziel erreicht ist, liegen doch mehrere Wochen harter Arbeit und Entbehrungen hinter ihnen. Zunächst einmal wartet jedoch auch im Hafen auf Kapitän, Offiziere und Mannschaft viel Arbeit. Eugenie Rosenberger ist daran gelegen, so viel wie möglich vom Berufsleben ihres Mannes zu erfahren. Sie begleitet ihn daher oft auf seinen Wegen zum Konsulat, zum Schiffsmakler oder Kontor. Wie sie selbst rückblickend sagt, hat sie einiges vom *Handel und Wandel* (20) der Seewirtschaft erfahren. Die ökonomische Seite ist für die Kapitänsfrau mit der menschlichen eng verknüpft. Sie berichtet daher nicht nur über das Kontorswesen selbst, sondern vor allem über die dort tätigen Angestellten, die geführten Gespräche und die Besonderheit einer Kontor-atmosphäre. Über etwaige Konfrontationen zwischen Schiffshändler und Kapitän berichtet die Kapitänsfrau nur wenig. So heißt es lapidar: *Jürgen sitzt bereits den Reislieferanten auf dem Nacken, die ihn mit den Leichtern sitzen lassen.* (268) Rosenberger gehört zu den Kapitänen, die immer das Glück auf ihrer Seite haben, die Frachten einholen und die Schiff und Mannschaft sicher nach Hause führen. Dennoch sind Hafendarbeiten außerordentlich anstrengend, da sie für den Kapitän stets mit Hetze und Anstrengung verbunden sind. Er muß Löschen und Laden der Fracht geschickt koordinieren, damit alles in kürzester Zeit



Der Hafen von Rangun. Aus: Alexander Dorn: *Die Seehäfen des Weltverkehrs*, 1892. (Repro: Egbert Laska/DSM)

erledigt werden und das Schiff mit günstigen Winden heimfahren kann. Gelingt dies nicht, steht eine lange und unsichere Heimreise bevor.⁵⁸ Im Reisetagebuch lassen sich jedoch keine Aufzeichnungen darüber finden, daß die Zeit im Hafen für den Kapitän aufreibend und strapaziös ist. Vermutlich möchte Eugenie Rosenberger nicht, daß ein negatives Bild von ihrem Mann entsteht.

Durch die beruflichen Kontakte des Kapitäns werden immer wieder Firmenbesichtigungen möglich. Zusammen mit ihrem Mann besichtigt Eugenie Rosenberger zum Beispiel eine Zinnschmelze in Singapur, die Reismühlenwerke in Bassein oder die Eiswerke in Rangun. Eugenie Rosenberger ist sehr wißbegierig und hält das eben Gelernte im Tagebuch genauestens fest. Der Gang mit dem Geschäftsführer durch die Fabrik, technische Vorrichtungen oder Arbeitsgänge werden versiert und anschaulich zugleich wiedergegeben. So finden sich neben den Details einer Heizvorrichtung die sinnlichen Eindrücke wie Geräusche und Gerüche der Fabrik wieder.

Eugenie Rosenberger informiert sich ebenfalls über die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse der Hafenstädte. Als *sie mit Bewußtsein zum ersten Male den Fuß auf indischen Boden* (101) setzt, schildert sie zunächst die Entwicklung des 1824 gegründeten britischen Inselstaates Singapur, beruft sich auf seinen ersten Gouverneur, erwähnt den Freihafenstatus, versucht die Einwohnerzahl zu ermitteln. Die Kapitänswfrau schätzt es, über Informationen solcher Art zu verfügen. In Rio de Janeiro zum Beispiel möchte sie *eine Art Bädeder*⁵⁹ (64) kaufen, einen Reiseführer über diese Stadt gibt es jedoch noch nicht, was sie sehr bedauert. Darüber hinaus besichtigen die Rosenbergers auch Gefängnisse. Dies ist nicht ungewöhnlich, da auch Gefängnisse, Krankenhäuser oder Irrenanstalten neben Museen, Theatern und Kirchen in Reisehandbüchern genannt wurden.⁶⁰ Auch hier wird Eugenie Rosenberger geleitet von ihrer Neugierde und schildert, wie es ihre Art ist, neben der Anlage des Gebäudes, welchen Eindruck die Gefangenen auf sie gemacht haben. Ebenso kommt wie so oft die Empathie der Kapitänswfrau zum Ausdruck, etwa wenn sie ihr Mitgefühl ausdrückt mit einem vierzehnjährigen Mädchen, das zu lebenslanger Haft verurteilt worden war. Es zeigt sich, daß Eugenie Rosenberger versucht, die Politik und Ökonomie einer Stadt zu erfassen und die gewonnenen Erkenntnisse wirklichkeitsnah und lebendig zugleich darzustellen. Vor allem aber sucht die Kapitänswgattin den *charakteristischen Reiz* (101) einer Stadt zu ermitteln. Dieser liegt für sie in der Bevölkerung, in den Menschen einer Stadt. Versehen mit einer feinen Beobachtungsgabe, dem geübten Blick einer Malerin und somit einem ausgeprägten Farbensinn, läßt Eugenie Rosenberger ein überaus lebhaftes Bild vor Augen entstehen, mit dem der Habitus der Menschen zur Geltung kommt. Um ihren Impressionen Ausdruck geben zu können, sucht sie oft nach Vergleichen. Sie greift dann zurück auf ihr bekannte Maler oder Gemälde, so zum Beispiel auf Malereien Savoldos⁶¹, um Farben und damit auch das Gesehene noch genauer erfassen und beschreiben zu können. Sie gerät über Aussehen, Kleidung und Schmuck der Menschen geradezu ins Schwärmen. Die Menschen Asiens, das Bevölkerungsgemisch von Chinesen, Malaieren, Indern, Pakistanern, haben es Eugenie Rosenberger besonders angetan. Sie betrachtet die Menschen nach ästhetischen Gesichtspunkten, vergleicht sie mit den von ihr bewunderten griechischen Statuen. Würden nicht hin und wieder Darstellungen über Lebens- und Arbeitsweise erfolgen, verklärte sich so manches Mal die Armut und Mühsal der Einheimischen zur Pittoreske. Bekommt sie Kontakt zu Einheimischen, beurteilt sie diese gern nach deren Wissensstand. Es freut sie besonders, wenn sie *bescheidene, gut unterrichtete junge Leute* (125) kennenlernt oder gar von Mädchen hört, die *in Kalkutta studiert und das Doktorexamen gemacht* (315) haben. Hierin spiegelt sich das Bildungsideal Eugenie Rosenbergers wider.

Durch die Kontakte ihres Mannes hat Eugenie Rosenberger Einblick erhalten in die

Lebensweise der im Ausland arbeitenden Deutschen. Von einigen jungen Kaufleuten hat sie keine sehr gute Meinung. Sie nimmt ihnen, die in Deutschland wohl kaum mehr als die Position eines Handelsgehilfen einnehmen würden, ihre arrogante Haltung übel. Gering-schätzig äußert sie sich vor allem über deren Ghettoisierung und Unwissenheit über die Lebensweise der Bevölkerung. Im allgemeinen hält sich Eugenie Rosenberger mit solch strengem Urteil jedoch zurück. Viel lieber berichtet sie von Menschen, mit denen sie Freundschaft geschlossen hat. Die Kapitänswfrau ist sehr kontaktfreudig. Nach langer Seereise in einer reinen Männergesellschaft schätzt Eugenie Rosenberger vor allem das Beisammensein mit anderen Damen und insbesondere ein offenes Wesen und gute Bildung. In beschwingtem Plauderton berichtet sie von den Wohn- und Lebensverhältnissen der in Asien lebenden Europäer. Sie nimmt regen Anteil an Schicksalen der im fernen Osten lebenden Deutschen und berichtet hierüber ausführlich im Tagebuch.⁶² Besonders gern hat sich Eugenie Rosenberger mit Kapitänswfrauen und deren Töchtern unterhalten. Sie hat oft erfahren, daß auch andere Ehefrauen die langen Trennungen nicht hinnehmen wollten und ihren Ehemann deshalb begleitet haben. Mit Respekt berichtet sie von Kapitänswfrauen, die sogar seemännisches Rüstzeug erlangt haben. Henningsen bestätigt, daß nicht wenige Kapitänswfrauen navigieren konnten und sogar in der Lage waren, im Notfall das Schiff zu führen.⁶³

Die Aufgaben und Pflichten des Kapitäns lassen nur sehr selten Ausflüge ins Hinterland zu. Doch es bleibt Eugenie Rosenberger genügend Zeit, die Sehenswürdigkeiten einer Stadt, ihre Gärten, Paläste und Tempel zu besuchen, so wie es andere Reisende auch halten. Der Besuch von Gartenanlagen beispielsweise gehörte zu Beginn des 19. Jahrhunderts zum *Besichtigungsprogramm Reisender*.⁶⁴ Die Kapitänswfrau hält dies ebenso und ist immer wieder begeistert. Geradezu verzaubert ist sie vom verwilderten chinesischen Garten Singapurs und schildert detailliert, mit welchen phantasievollen Figuren und exotischen Pflanzen dieser ausgestattet ist. Immer wieder bedauert sie, daß sie keine ausreichenden botanischen Kenntnisse besitzt und die Pflanzen nicht bestimmen kann.

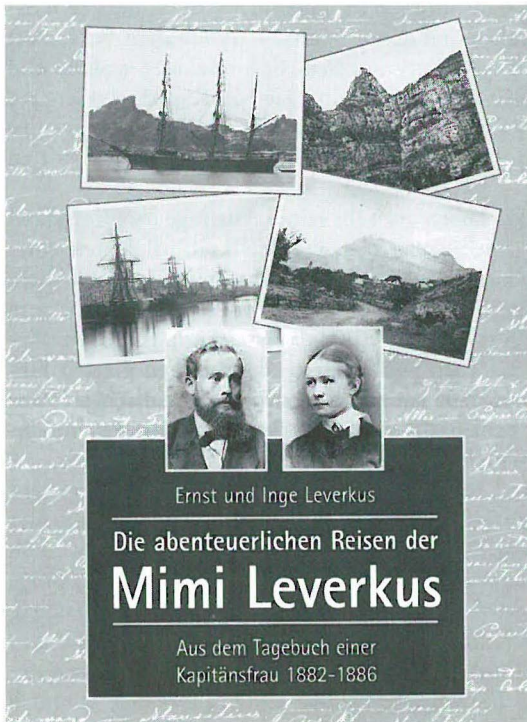
In der Tat lernt Eugenie Rosenberger ein Land aus dem Blickwinkel eines Seefahrers kennen, ohne jedoch dessen Verpflichtungen erfüllen zu müssen. Sie bleibt im Milieu der Kapitäne und Kontore und unternimmt von dort aus ihre Besichtigungen. Hingegen erhält sie weitaus mehr Einblicke, als ein Teilnehmer einer Kreuzfahrt, dem nur Tagesausflüge möglich sind. Die Kapitänswgattin schildert ihre Erfahrungen detailliert und anschaulich. Die Art und Weise, wie über *Land und Leute, Geschichte und Geographie, Politik und Ökonomie*⁶⁵ berichtet wird, bezeichnen Deeken und Bösel zutreffend als *Kunstform der Sachprosa*.⁶⁶ Zwar beziehen sie sich auf Frauenreisejournale Orientreisender; dennoch lassen sich die dort gewonnenen Erkenntnisse auf Eugenie Rosenberger übertragen. Denn sie beherrscht diese Kunstform und unterhält den Leser und die Leserin des Tagebuchs gekonnt in gebildeter Manier.

Das Reisetagebuch der Mimi Leverkus

Mimi Leverkus, deren Lebensweg sich durch die Informationen ihrer Enkel erschließen läßt, wurde am 31. Juli 1860 geboren. Ihre Mutter, Johanna Nolte, war Inspektorin der Bremer Volksküche (38).⁶⁷ Aus welchen Gründen die Mutter berufstätig war, ist unbekannt. Da im Tagebuch nie ein Vater erwähnt wird, kann davon ausgegangen werden, daß Frau Nolte unverheiratet oder bereits verwitwet war. Charakteristisch für das 19. Jahrhundert ist ihre Berufstätigkeit in der Sozialfürsorge.⁶⁸ Die Zugehörigkeit der Familie zum Bürgertum läßt darauf schließen, daß Mimi Leverkus eine allgemeinbildende höhere Mädchenschule

besucht hat, in der sie auf ihre Aufgaben und Pflichten als Hausfrau, Ehefrau und Mutter vorbereitet wurde. Darüber hinaus sprach sie ein wenig Englisch, gerade ausreichend, um sich verständigen zu können. Bereits als *junges Mädchen und Braut* führte Mimi Leverkus ein Tagebuch. Friedrich Spengemann, dem die Kinder der Kapitängattin Einblick in Diarium und Briefe⁶⁹ gewährten, berichtet von Eintragungen seit Juni 1879, mit denen *kleine Erlebnisse im Verwandtenkreise und Reisen im Oldenburger Lande*⁷⁰ festgehalten wurden.

Mimi Leverkus war 19 Jahre alt, als sie sich im Februar 1879 mit dem um fünf Jahre älteren Ernst Leverkus, dem Sohn des Geheimen und Staatsrates Dr. Wilhelm Leverkus aus dem Großherzogtum Oldenburg, verlobte. Die Heirat konnte erst stattfinden, als Ernst Leverkus sein Kapitänspatent erhalten hatte und eine finanzielle Basis zur Gründung eines



Titel der jüngsten Ausgabe (1997) der Bordaufzeichnungen der Kapitänswfrau Mimi Leverkus.

eigenen Hausstandes vorhanden war. Die Hochzeit fand am 26. November 1880 in Aberdeen, Schottland, statt. Hier befand sich das Segelschiff, dessen Kapitän Ernst Leverkus war, in Reparatur, bevor es nach Mauritius auslaufen sollte. Damit die Hochzeit stattfinden konnte, mußte die junge Braut nach Schottland reisen.⁷¹ Am 19. September 1881 wurde der erste Sohn des Ehepaares geboren. Der Kapitän befand sich zu dieser Zeit im Indischen Ozean. Ein Wiedersehen fand erst im Juni 1882 im Heimathafen Elsfleth an der Weser statt. Auf der Reise nach Mauritius, auf der Mimi Leverkus ihren Mann begleiten durfte, wurde an Bord des Schiffes am 4. Juni 1883 ein weiterer Sohn geboren, der jedoch kurz nach der Geburt verstarb. Im Dezember 1886 kam der Sohn Karl zur Welt. Die junge Familie Leverkus lebte in bescheidenen finanziellen Verhältnissen. Aus Briefen des Kapitäns an seine Frau geht hervor, daß ihm vor allem nicht genügend Mittel zur Verfügung standen,

um Parten an einem Schiff und somit ein Mitspracherecht unter Reedern hinsichtlich der Frachtreisen zu erwerben. Darüber hinaus forderte er seine Frau auf, sparsam zu haushalten. Erst im Jahr 1890 konnte sich Kapitän Leverkus seinen Traum vom eigenen Schiff erfüllen. Ernst Leverkus und sein Sohn Karl verunglückten 1893 bei einem Bootsunfall auf der Kleinen Alster in Hamburg. Mimi Leverkus verstarb im Mai 1926 in Oldenburg.

Entstehungs- und Rezeptionsgeschichte

Mimi Leverkus begleitete ihren Mann in der Zeit von 1883 bis 1886 auf zwei Fahrten. Sie führte in diesen Jahren ein Bordtagebuch, das 1981 von ihren Enkeln Inge und Ernst Lever-

kus unter dem Titel »Eine Frau fuhr mit« im Verlag Egon Heinemann GmbH, Norderstedt, in der Serie »Chronik der Seefahrt« herausgegeben wurde. Sie haben Briefe und Tagebücher mit diversen Ergänzungen versehen und 1997 erneut herausgegeben.⁷² Inge und Ernst Leverkus haben bereits als Kinder das Tagebuch kennen- und liebgelernt. Wie sie in ihrem Vorwort zu den veröffentlichten Tagebüchern ihrer Großmutter schreiben, wurde ihnen *bei besonderen Gelegenheiten* daraus vorgelesen.

»Eine Frau fuhr mit« enthält neben den Bordtagebüchern aus den Jahren 1883 bis 1886 einige Briefe von Mimi und Ernst Leverkus sowie Kommentare der Enkelkinder. Hieraus geht hervor, daß die erste Fahrt bereits am 13. August 1882 in Elsfleth begonnen, Mimi Leverkus jedoch erst nach einer Reise von 86 Tagen im Hafen von Mauritius ein Tagebuch zu führen begonnen hat. Eine Erklärung hierfür findet sich weder in den Aufzeichnungen der Kapitänfrau noch können die Herausgeber eine geben. Die Kapitänfrau führt ihr Tagebuch nur sehr sporadisch. Es weist Lücken von mehreren Wochen auf. Im Juni 1884 endet die erste Fahrt; das Tagebuch bricht indes am 10. Januar 1884 ab. Das Diarium der zweiten Reise hat die Kapitänfrau am Tag der Ausreise, dem 29. Juli 1885, begonnen und zunächst sehr regelmäßig geführt. Am 9. Dezember 1885 enden die Aufzeichnungen und werden erst am 29. Januar 1886 wieder aufgenommen; wegen eines Unglücks⁷³ erfolgten ab Mitte Februar 1886 keine weiteren Eintragungen. Die Reise selbst endete im Sommer 1886 im Heimathafen Elsfleth.

Inwiefern die Enkel der Mimi Leverkus bei Herausgabe der Reisetagebücher Auslassungen vorgenommen haben, entzieht sich der Kenntnis.

Das Reisemotiv

Als Mimi Leverkus ihren Mann erstmals begleiten durfte, war sie zwar mehr als zwei Jahre verheiratet. Als Ehe kann man diesen Zustand dennoch nicht bezeichnen, da ihr Mann nur einen Monat nach der Hochzeit wieder zur See fuhr und erst anderthalb Jahre später in den Heimathafen Elsfleth zurückkehrte. Henningsen bezeichnet Seemannsehen zutreffenderweise als »Besuchsehen«.⁷⁴ Mimi Leverkus lebte während der Abwesenheit ihres Mannes zunächst bei ihrer Mutter in Bremen und später in Elsfleth. Sie fühlte sich dort sehr einsam und war ohne ihren Mann zutiefst unglücklich. Als das Schiff zur Durchführung von Reparaturarbeiten nach Elsfleth beordert wurde, setzte Mimi Leverkus alles daran, um gemeinsam mit ihrem Sohn ihren Mann begleiten zu können. Der Erlaubnis des Reeders gingen harte Auseinandersetzungen mit der Familie, vor allem der Großmutter, voraus, mit der sie sich, fast *gänzlich entzweite*. Die Enkel der Mimi Leverkus beschreiben diese Großmutter als traditionsbewußte und *streitbare alte Dame*, die eine Begleitung prinzipiell ablehnte, da ihrer Meinung nach Kapitänfrauen für Haus und Kinder Sorge zu tragen hatten, solange der Ehemann auf See war. Großmutter und die Mutter teilten folglich die bürgerliche Auffassung von Ehe und Familie. Auch die Berufstätigkeit der Mutter änderte an dieser Ansicht nichts. Doch Mimi Leverkus muß ebenso streitbar gewesen sein, denn sie setzte sich durch. Sie fand Unterstützung in ihrer Schwester, die mit dem Reeder der Bark CHARLOTTE verheiratet war. In ihrem Tagebuch greift Frau Leverkus nochmals den Disput auf, legt das Für und Wider dieser Reise dar und bekräftigt die Richtigkeit ihres Entschlusses. Dieser birgt etwas Unwiderrufliches in sich. Und so notiert sie denn auf Mauritius keineswegs erstaunt, sondern ganz selbstverständlich die Bekanntschaft mit vier weiteren Kapitänfrauen und deren Kindern.⁷⁵

Für Mimi Leverkus haben sich die Auseinandersetzungen gelohnt. Das Tagebuch spiegelt das Glück der kleinen Familie Leverkus an Bord des Schiffes wider. Allerdings trieb sie

oft die Sorge um, daß das Schiff nach Hause beordert werde und sie mit dem kleinen Sohn zurückbleiben müsse. Dies traf im Sommer 1884 denn auch ein. Wie die Enkel der Kapitänswfrau berichten, lehnten Familie und Reeder aufgrund des Todes des Säuglings kurz nach der Geburt und des Vulkanausbruches auf Java eine Weiterreise kategorisch ab. Mimi Leverkus mußte sich fügen. Ihre tiefe Verzweiflung teilt sie ihrer Mutter in Briefen mit. Um so zielstrebigere setzte sie sich erneut dafür ein, mitreisen zu können, mußte jedoch den Sohn bei der Familie lassen. Dies fiel ihr sehr schwer, jedoch überwog der Wunsch, ihren Mann zu begleiten. Ihre Fahrzeit war ohnehin begrenzt. Diese endete für alle Kapitänswfrauen in der Regel spätestens dann, wenn die Kinder eingeschult wurden.

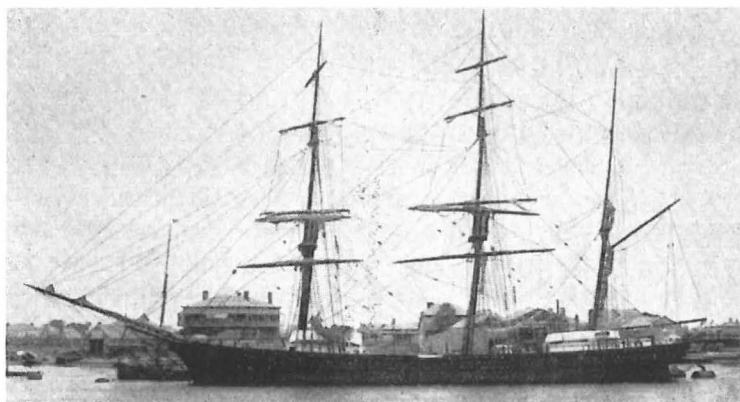
Mimi Leverkus empfindet ihre Fahrzeiten nicht als Reise. Den Vorwurf der Mutter, sie habe *lange genug in der Ferne geschweift*, weist sie empört zurück. Sie mache keine Seereise, sondern sei die Frau eines Kapitäns mit dem sie *Freud und Leid teilen und ihm seinen schweren Beruf etwas erleichtern* (85) wolle.

Die Bark CHARLOTTE

Die hölzerne Bark CHARLOTTE wurde 1872 auf der Werft von Johann Dietrich Ahlers in Elsflöth an der Weser erbaut. Das Segelschiff wies eine Länge von 37 Metern, eine Breite von acht Metern auf und besaß einen Brutto-Raumgehalt von 1041 Kubikmetern. Im Jahre 1879 übernahm Kapitän Ernst Leverkus die Schiffsführung für acht Jahre. Die CHARLOTTE wurde 1889 nach Norwegen verkauft und 1893 für seeuntüchtig erklärt. Obwohl seit etwa 1850 Eisen als Schiffbaumaterial verwendet wurde, betrieb man in Elsflöth noch den Holzschiffbau. An diesem kleinen Schiffbauplatz hatten sich die technischen Neuerungen mit hin noch nicht durchgesetzt. So ist denn auch unter den führenden deutschen Reedereien im Jahr 1888 nur eine Elsflöther Reederei zu finden.⁷⁶ Haupteigner der CHARLOTTE war der Reeder Adolph Schiff neben acht weiteren Eignern aus Oldenburg und Bremen. Das Elsflöther Reedereigeschäft läßt sich kaum mit den großen Konkurrenten aus Hamburg und Bremen vergleichen. Letztere haben feste Handelsbeziehungen zu Amerika oder zum Fernen Osten knüpfen können, so daß auch die Segelschiffahrt noch lange davon profitieren konnte.⁷⁷ Die Reederei Schiff verfügte jedoch nicht über derartige Verbindungen zu Handelshäusern. So klagte Ernst Leverkus nicht gerade selten darüber, daß keine Aussicht bestände, eine Fracht einzuholen. Aus diesem Grunde beordnete die Reederei das Schiff zu diversen Häfen, immer auf der Suche nach einer ertragreichen Fracht. Auf diese Weise kam Mimi Leverkus in den Jahren 1883/84 in die britischen Besitzungen Mauritius, Kapland (heute Republik Südafrika), Singapur sowie nach China.⁷⁸ 1885/86 segelte die CHARLOTTE nach Tahiti, das seit 1880 in französischem Besitz war. Im Sommer 1886 endete die Fahrzeit der Kapitänswgattin.

Wie die Enkel der Mimi Leverkus berichten, befand sich auf dem Hinterschiff der CHARLOTTE das Kajütshaus mit Kapitänssalon, drei Schlafkammern, Brotkoje, Pantry, Vorraum und zwei weiteren Räumen. Das sogenannte Haus hatte eine Größe von ungefähr 40 Quadratmetern und beherbergte den Kapitän mit Frau und Kind, die Steuerleute und zeitweise einen Passagier. Im Tagebuch der Kapitänswfrau selbst finden sich keine Eintragungen über Größe und Einrichtung der Kajüte. Sie empfindet sie auch nicht als ihr Zuhause, denn dies bleibt immer ihre Heimatstadt an der Weser. Vielmehr bedeutet für Mimi Leverkus ein Leben auf der CHARLOTTE ein Leben an der Seite ihres Mannes. Aus diesem Grunde ist das Schiff ihre *kleine [...] Welt* oder gar, wie die Kapitänswfrau enthusiastisch formuliert, ein *Paradies*. Insbesondere wenn es darum geht, daß ihre Heimreise bevorsteht, beteuert sie, daß sie geradezu für das Bordleben *schwärme*. Tatsächlich muß die Kajüte der kleinen Bark

Die Bark
CHARLOTTE.
(Sammlung
Leverkus, Althütte)



von schlichter Einrichtung gewesen sein, denn sie notiert nach einem Besuch eines holländischen Segelschiffes, daß dieses *prachtvoll gemütlich eingerichtet* gewesen sei und sie *noch nie eine so gemütliche Kajüte* gesehen habe. Die Weltreisende Ida Pfeiffer, aus eigenem Entschluß unterwegs, nahm hingegen kein Blatt vor den Mund. Sie beklagte sich ausgiebig über primitive und unbequeme Ausstattung eines Segelschiffes und zog eine Dampferfahrt in jedem Falle vor.⁷⁹ Für Mimi Leverkus zählt das Beisammensein mit ihrem Mann. Aus diesem Grunde ist sie ganz offensichtlich geneigt, über viele Unannehmlichkeiten hinwegzusehen. Die Kajüte wird zur Idylle verklärt.

Freiräume

Auf der ersten Reise, die Mimi Leverkus mit ihrem Mann macht, ist auch der kleine Sohn Otto dabei. Für die Kapitänsfrau steht die Familie auf dieser Reise im Vordergrund. Zwar hat der Kapitän einen Farbigen angeheuert, der neben seinen Pflichten als Steward das Kind beaufsichtigen soll. Dennoch widmet sich Frau Leverkus ganz ihrem Sohn. Daher finden sich immer wieder Darstellungen über das Kind. Besonders schwer fällt es der jungen Mutter, den Kleinen in der Kajüte zu halten, wenn an Deck gearbeitet wird. Sie muß ihn dann strafen, wie es ihr Mann fordert und was ihr wiederum sehr leid tut. Das Schiff ist jedoch Arbeitsplatz. Frau und Kind des Kapitäns müssen sich daher der auf dem Schiff herrschenden Ordnung fügen.⁸⁰ Mimi Leverkus ist sich dieser Tatsache durchaus bewußt, denn sie hat Situationen erlebt, in denen das Kind verschwunden war und alle befürchten mußten, es könnte vielleicht über Bord gespült worden sein. Trotz allem betont Mimi Leverkus immer wieder, daß die vielen Einflüsse, seien es das Bordleben oder die Erlebnisse auf den Landausflügen, eine positive Wirkung auf die *geistige Entwicklung* ihres Kindes haben. Sie ist überaus stolz auf ihren kleinen Sohn und registriert mit Genugtuung, daß er sich trotz der Bedenken der Familie gut entwickelt habe.

Darüber hinaus genießt es Mimi Leverkus, mit ihrem Mann tagtäglich zusammen sein zu können. Sie ist der Auffassung, daß sich ihr Eheleben von dem der Freundinnen und der Schwester unterscheidet, da diese keineswegs frei von Aufgaben und Verpflichtungen leben können, so wie es der Kapitänsgattin auf See möglich ist. Den Ehemann allerdings akzeptiert sie als Oberhaupt der Familie und entspricht hierin der im 19. Jahrhundert gängigen Auffassung von der Rolle der Frau in der Ehe. Mimi Leverkus liebt ihren Mann und fühlt sich aus diesem Grunde nicht bevormundet, sondern fügt sich gern seinem Rat und seinen Anordnungen.

Die Fahrzeit bewirkt zudem die Ablösung von der Familie. Die junge Mimi, obgleich bereits verheiratet, leidet sehr unter der Dominanz von Großmutter und Mutter. Sie empfindet die Obhut der Familie als Gängelung. Auf See kann sie das alles abschütteln. In dieser Hinsicht hat sich eine Veränderung der Lebenswirklichkeit ergeben, die Jehle für mitreisende Ehefrauen etwa von Kaufleuten oder Kolonialbeamten verneint, da sich der Beschäftigungsbereich nicht wandelt.⁸¹ Für eine Kapitänsfrau jedoch bedeutet die Möglichkeit, ein Ehe- und Familienleben führen zu können, das nicht nur einen Urlaub lang währt, einen entscheidenden Lebenschnitt. Mimi Leverkus hat diese Jahre genossen.

Neben der Erziehung des Kindes verrichtet Mimi Leverkus viele Handarbeiten, da sie an Bord kaum *häusliche Pflichten* hat, wie sie selbst schreibt. Für die Familie wird genäht, gestrickt, gehäkelt und stolz notiert, wenn die Arbeit gelingt. Auf der zweiten Reise, die ohne Kind verläuft, übernimmt die Kapitänsfrau »Hausarbeiten«. Zwar ist der Segelmacher für die Wäsche zuständig und macht diese auch für den Kapitän. Mimi Leverkus ist es auf dieser Reise offenbar unangenehm, einem Mann und dazu noch einem ihr fremden ihre Wäsche zu geben, und so muß sie selbst Waschtage halten. Sie notiert, daß aufgefangenes Regenwasser genutzt werden mußte und die Arbeit mit dem wenigen und noch dazu kalten Wasser zwei Tage dauerte. Hier wird in fünf Zeilen eine mühevollen, zwei Tage währende Tätigkeit beschrieben. Nichts wird ausgeschmückt und ausgebreitet. Ebenso sparsam wird die Reinigung ihrer Kammer, für die sie selbst sorgt, notiert. Darüber hinaus kocht sie verschiedene Male für sich und ihren Mann. Dies ist insbesondere auf der zweiten Reise des öfteren der Fall, da der Koch nicht in der Lage war, genießbare Mahlzeiten zuzubereiten.

An Bord der CHARLOTTE liest Mimi Leverkus nur wenig. Auf ihrer ersten Fahrt liest sie vor allem Zeitungen und immer wieder die Briefe aus der Heimat. Die Zeitungslektüre am Abend, das Beisammensein mit ihrem Mann, während der Sohn bereits schläft, vermitteln der jungen Frau ein häusliches Gefühl von Geborgenheit. Eine solche Szene macht keineswegs den Eindruck, als handele es sich hier um eine reisende Frau. Auf der zweiten Reise hätte die Kapitänsfrau offenbar gern mehr gelesen, denn sie notiert des öfteren, daß sie keine *besonderes interessante Lektüre* mehr habe und auf einer nächsten Reise mehr Bücher mitnehmen möchte. Neben der Lektüre der im 19. Jahrhundert vielgelesenen Familienzeitschrift »Die Gartenlaube« erwähnt sie die Schriftstellerin Elise Polko.⁸²

Neben ihren Hauptbeschäftigungen des Handarbeitens und Lesens schreibt die Kapitänsfrau Briefe nach Hause. Am Anfang ihrer Reise ist sie diesbezüglich noch recht fleißig. Später klagt sie, daß sie kaum Zeit zum Schreiben habe. Offenbar hat sie sich mehr vorgenommen, als sie bewältigen kann. Die Briefe gehen vor allem an ihre Mutter, der sie Vieles anvertrauen kann und muß, denn Mimi Leverkus fehlt das Gespräch unter Frauen. Sie vermißt ebenfalls den Gedankenaustausch mit den Freundinnen.

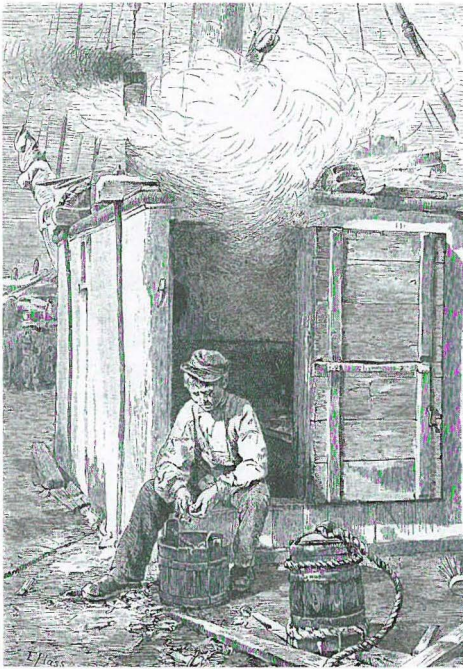
Neben der Korrespondenz führt Mimi Leverkus Tagebuch. Wie bereits dargestellt, erfolgen die Aufzeichnungen sehr unregelmäßig. Hat sie über mehrere Wochen oder gar Monate nicht geschrieben, versucht sie, alles nachzutragen. Dies gelingt jedoch kaum, da die Erinnerung nicht mehr lebendig ist. Die wichtigsten Ereignisse werden aufgezählt, stehen zusammenhanglos nebeneinander und kommen über die Form einer Notiz nicht hinaus. Nur wenn die Aufzeichnungen regelmäßig erfolgen, werden die Darstellungen lebhafter. Auch ist das Tagebuch zeitweilig mehr als nur ein Erinnerungsjournal. Dies ist dann der Fall, wenn Mimi Leverkus ihren Gedanken nachhängt oder ihre Sorgen abläßt. Das Tagebuch wird der KapitänsGattin zum Gegenüber, mit dem sie *plaudern* kann. Vor allem auf der ersten Reise sind es zwei Gedanken, die das Tagebuch durchziehen. Es handelt sich um die Träume des Paares, einmal ein eigenes Schiff zu besitzen. Damit verknüpft sich der Wunsch der Mimi Leverkus, ihren Ehemann jederzeit begleiten zu können, nie um Erlaubnis bitten

zu müssen. Dem gegenüber steht die ständige Furcht der Kapitänsfrau, daß das Schiff zurückbeordert werde und sie in Elsfleth allein zurückbleiben müsse.

Verhältnis zur Besatzung

Auf der ersten Reise ist das Verhältnis der Kapitänsfrau zur Mannschaft positiv. Maßgeblich beeinflußt wird es allerdings durch ihren Sohn, der die Zuneigung der Mannschaft gewinnen konnte.⁸³ Stolz berichtet Mimi Leverkus, daß Steward und Steuermann des Sohnes *beste Freunde* sind. Schiffsjungen und Steward beschenken Mimi Leverkus mit einem Blumenstrauß, was sie als *Fremdlichkeit* empfunden hat. Trotz der Schlichtheit der Ausführungen – die Sätze bleiben kurz, die Ereignisse werden erwähnt und Empfindungen selten geäußert – schimmert eine angenehme Atmosphäre hindurch, in der sich die Kapitänsfrau offensichtlich wohlfühlt hat. In der Rolle als Frau und Mutter scheint die Mannschaft die Ehefrau des Kapitäns akzeptiert zu haben. Um jedoch für diese zum ›Mutter-symbol‹ zu werden, war Mimi Leverkus zum einen zu jung und unerfahren. Zum anderen war ihr gesamtes Denken und Fühlen auf die Familie fixiert. Alles andere hatte keinen Platz.

Auf der Reise nach Tahiti befand sich das Verhältnis zur Mannschaft, insbesondere aber zum Koch, auf einem Tiefpunkt. Die Aufzeichnungen über den Koch ziehen sich beständig durch das Tagebuch. Fast wird es der Kapitänsfrau überdrüssig. Allein die Situation ist so furchtbar, daß Taten und Untaten des Kochs geradezu niedergeschrieben werden müssen. Das wichtigste Mitglied der Besatzung zeichnet sich dadurch aus, daß er stets schmutzig ist, unzählige Male die Mahlzeiten verdirbt oder zu viel Wasser verbraucht. Das Klagelied über den Koch nimmt kein Ende. Immerhin hatte das Kapitänspaar im schlechtesten Falle extra Proviant zur Verfügung. Doch dieser war keineswegs ausreichend. Mimi Leverkus konnte oftmals keinen Bissen herunterbringen, wurde nicht satt und ernährte sich von Kekes und Schokolade. Mimi Leverkus' Tagebucheintragen schwanken zwischen Zorn und Resignation. Häufig fehlen ihr die Worte, um ihren Gefühlen Ausdruck verleihen zu können. Sie greift dann zu Interjektionen oder Superlativen. Immer wieder setzt es Strafpredigten des Kapitäns. Schließlich wird die Heuer des Kochs herabgesetzt, wozu Kapitän Leverkus gemäß Seemannsordnung berechtigt ist.⁸⁴ Geldstrafen aber taten oft keine Wirkung, da sie sich erst bemerkbar machten, wenn das Besatzungsmitglied abmusterterte. Somit blieben sie ›ferne Strafandrohungen‹.⁸⁵ So verhält es sich auch an Bord der CHARLOTTE. Im Verhalten des Kochs tritt keine Verbesserung ein, auch nicht, nachdem dessen Heuer nochmals gekürzt und seine Abmusterung in Tahiti angekündigt wird. Es kommt sogar zu einer tätlichen Auseinandersetzung zwischen Koch und Steuermann, indem der Koch den Steuermann mit einem eisernen Werkzeug zu verletzen sucht. Obwohl Gewalttätigkeiten gegen Vorgesetzte mit Gefängnisstrafe bedroht waren⁸⁶, waren diese kaum zu verhindern. Dem Verlust von Autorität konnte von Land aus nicht vorgebeugt werden.⁸⁷ Der Koch bleibt bis zur Ankunft in Tahiti Anlaß für viele Auseinandersetzungen. Dort desertiert er, um den Strafen, die ihn in Deutschland mit Sicherheit erwarten, zu entgehen. Gemeinsam mit ihm flüchtet ein Matrose. Die Mannschaft hat die Flucht beider gedeckt. Obwohl Mimi Leverkus Mitleid mit den Männern, die wegen des Kochs Lebensmittelrationierungen hinnehmen müssen, hat, ist sie vom Verhalten der Mannschaft überaus enttäuscht. Sie schimpft sogar beherzt auf die Reeder, die ihrer Meinung nach für *bessere Köche sorgen* (153) müßten. Letztendlich steht sie jedoch immer treu an der Seite ihres Mannes, zweifelt nie an seiner Autorität.⁸⁸ Aus diesem Grunde erwartet sie auch von der Mannschaft Loyalität gegenüber dem Kapitän und reagiert mit Unverständnis, wenn keine bezeugt wird. Die Entbehrungen und Streitereien kompensiert Mimi Leverkus durch die bedingungslose Liebe zu



Kochsmaat vor der Kombüse. Zeichnung von F.L. Meyer. Aus: von Henk: Zur See, 1885.

ihrem Mann. In den vielen Tagen voller Entbehrungen und ständigem Ärger wächst eine innige Verbindung.⁸⁹ Weiß die Kapitänsfrau ihren Ärger über den Koch kaum auszudrücken, versagen niemals die Worte, um ihre Liebe zu schildern. Verben der Freude und ein schmückendes Adjektiv ums andere fließen ein. So wechseln sich Beteuerungen der Liebe und Beschimpfungen des Kochs ab.

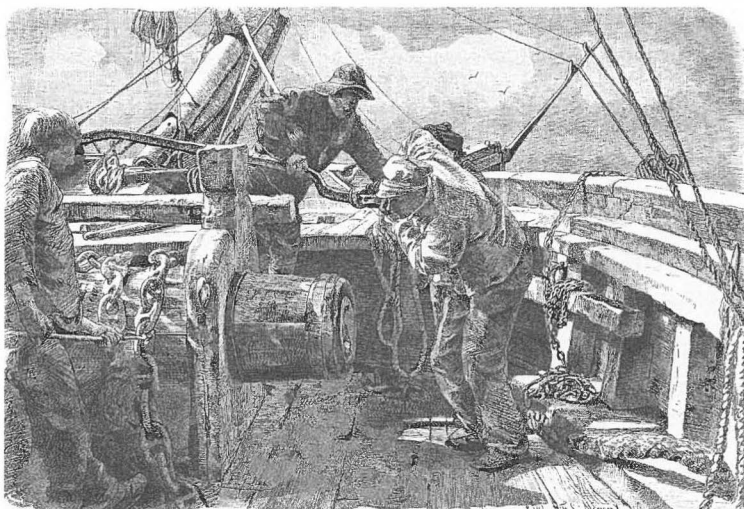
Bordalltag

Wie bereits dargestellt, bestreiten im Tagebuch der ersten Reise der Sohn und im Tagebuch der zweiten Reise der Koch den größten Teil der Eintragungen. Alle anderen Geschehnisse, die zum Bordalltag gehören, zum Beispiel die Beobachtung von Wind, Wetter und Meer, die Gestaltung des Weihnachtsfestes oder eine Äquatortaufe, erscheinen demgegenüber nur als Randnotiz. Erstaunlicherweise konnte selbst Ida Pfeiffer, die in einem Schiff nur ein Fortbewegungsmittel sah und die Unbequemlichkeit eines Segelschiffes nur wegen seines geringen Beförderungspreises in Kauf nahm, der See etwas abgewinnen; Beobachtung des Meeres und der Wind- und Wetterverhältnisse waren ihre Hauptbeschäftigung.⁹⁰ Im Bordtagebuch der Mimi Leverkus rücken solcherlei Betrachtungen vor allem deswegen in den Hintergrund, weil die Kapitänsfrau auf ihrer ersten Reise im Juni 1883 einen Sohn zur Welt bringt. Doch auch Gedanken über die Geburt des Kindes lassen sich im Tagebuch nicht finden. Ganz im Gegenteil, noch am 29. Januar, nach einem Aufenthalt auf Mauritius, berichtet sie überrascht, man möchte fast sagen fassungslos, über die Sorglosigkeit einer hochschwangeren Kapitänsfrau, mit der diese der bevorstehenden Geburt ihres Kindes entgegenblickt. Die Betroffenheit Mimi Leverkus' ist um so bemerkenswerter, als sie sich selbst zu dieser Zeit etwa im fünften Schwangerschaftsmonat befindet. Es ist zwar unwahrscheinlich, daß sie dies nicht wahrnimmt, dennoch muß man es annehmen, da sie großzügig Babywäsche an die eben erwähnte Kapitänsfrau verschenkt. Ganz offenbar verhält es sich so, daß die junge Mimi Leverkus das bevorstehende Ereignis verdrängt hat. Hierfür spricht auch die Tatsache, daß ihre Eintragungen im Tagebuch Anfang März 1883 für drei Monate abbrechen. Vermutlich haben sich darüber hinaus im Laufe der Zeit bei der Kapitänsfrau in Anbetracht der Geburt auf hoher See, die unter primitiven Bedingungen und ohne Hebamme stattfinden muß, Ängste eingestellt.⁹¹ Diese mochte sie offenbar ihrem Tagebuch nicht anvertrauen. Am 31. Mai 1883, fünf Tage vor Geburt des Kindes, nimmt Mimi Leverkus das Tagebuch wieder auf und berichtet über die Geschehnisse der vergangenen Monate, wobei sie auf ihre Schwangerschaft wiederum nicht eingeht. Zwei Tage vor der Geburt notiert sie, daß sie wegen dieser an Land hätte bleiben können. Dies wollte sie jedoch *auf keinen Fall*, denn sie hätte allein zurückbleiben müssen. Daß ihr Mann bei ihr sein wird, gibt ihr offenbar Zuversicht. Ernst Leverkus muß, wie viele Kapitäne vor und nach ihm,

wegen seines geringen Beförderungspreises in Kauf nahm, der See etwas abgewinnen; Beobachtung des Meeres und der Wind- und Wetterverhältnisse waren ihre Hauptbeschäftigung.⁹⁰ Im Bordtagebuch der Mimi Leverkus rücken solcherlei Betrachtungen vor allem deswegen in den Hintergrund, weil die Kapitänsfrau auf ihrer ersten Reise im Juni 1883 einen Sohn zur Welt bringt. Doch auch Gedanken über die Geburt des Kindes lassen sich im Tagebuch nicht finden. Ganz im Gegenteil, noch am 29. Januar, nach einem Aufenthalt auf Mauritius, berichtet sie überrascht, man möchte fast sagen fassungslos, über die Sorglosigkeit einer hochschwangeren Kapitänsfrau, mit der diese der bevorstehenden Geburt ihres Kindes entgegenblickt. Die Betroffenheit Mimi Leverkus' ist um so bemerkenswerter, als sie sich selbst zu dieser Zeit etwa im fünften Schwangerschaftsmonat befindet. Es ist zwar unwahrscheinlich, daß sie dies nicht wahrnimmt, dennoch muß man es annehmen, da sie großzügig Babywäsche an die eben erwähnte Kapitänsfrau verschenkt. Ganz offenbar verhält es sich so, daß die junge Mimi Leverkus das bevorstehende Ereignis verdrängt hat. Hierfür spricht auch die Tatsache, daß ihre Eintragungen im Tagebuch Anfang März 1883 für drei Monate abbrechen. Vermutlich haben sich darüber hinaus im Laufe der Zeit bei der Kapitänsfrau in Anbetracht der Geburt auf hoher See, die unter primitiven Bedingungen und ohne Hebamme stattfinden muß, Ängste eingestellt.⁹¹ Diese mochte sie offenbar ihrem Tagebuch nicht anvertrauen. Am 31. Mai 1883, fünf Tage vor Geburt des Kindes, nimmt Mimi Leverkus das Tagebuch wieder auf und berichtet über die Geschehnisse der vergangenen Monate, wobei sie auf ihre Schwangerschaft wiederum nicht eingeht. Zwei Tage vor der Geburt notiert sie, daß sie wegen dieser an Land hätte bleiben können. Dies wollte sie jedoch *auf keinen Fall*, denn sie hätte allein zurückbleiben müssen. Daß ihr Mann bei ihr sein wird, gibt ihr offenbar Zuversicht. Ernst Leverkus muß, wie viele Kapitäne vor und nach ihm,

Geburtshelfer sein.⁹² Die Geburt selbst verläuft gut, jedoch stirbt das Kind nur sechs Tage später, wie Mimi Leverkus nach weiteren zwei Wochen in ihrem Tagebuch festhält. Sie wendet sich direkt an ihren Sohn Otto; nur ihm schildert sie die Situation, bedenkt ihn mit Koseworten, ruft sich seine Liebkosungen in Erinnerung und sucht auf diese Weise Trost.

Etwa zwei Wochen vor der Geburt des Kindes ist am 20. Mai 1883 der in der Sundastraße zwischen Sumatra und Java gelegene Vulkan Krakatau ausgebrochen. Die CHARLOTTE ist zu diesem Zeitpunkt nur eine Tagesreise von Singapur entfernt und erlebt den Ausbruch nicht direkt. Die Auswirkungen sind jedoch auch auf dem Segelschiff zu spüren. Mimi Leverkus selbst bemerkt von diesem Vulkanausbruch nichts, ist sie doch viel zu sehr mit sich selbst und dem Neugeborenen beschäftigt. Offenbar wird sie erst Wochen später von ihrem Mann informiert, da sie die Situation zu einem früheren Zeitpunkt wohl nicht hätte erfassen können. Die Geburt des Kindes findet mithin in einer sehr gefährlichen Lage statt. Ernst Leverkus ist während und nach der Geburt immer bei seiner Frau und geht erst an Deck, als die Mannschaft ihn aufruft. In solch einer Situation hätte er, der Kapitän, jedoch Verantwortung tragen und an Deck sein müssen. Mimi Leverkus ist sich der Gefahr nie bewußt geworden. Im August 1883 erupierte der Krakatau erneut, diesmal mit einer viel größeren Wucht. Die Vulkaninsel wurde durch den Ausbruch gesprengt, Flutwellen richteten auf Sumatra und Java große Schäden an, wobei etwa 40 000 Menschen getötet wurden. Die Flutwellen machten sich bis hin nach Südamerika und Mauritius bemerkbar. Die Bark CHARLOTTE befindet sich zu diesem Zeitpunkt auf der Reise von Mauritius nach Singapur und etwa 300 Seemeilen vom Vulkan entfernt. Während des Vulkanausbruches führt Mimi Leverkus kein Tagebuch. Die *Aufregungen* haben dies, wie sie später schreibt, nicht zugelassen. Auf Anordnung des Kapitäns darf sie die Kajüte mit ihrem Sohn nicht verlassen, solange man sich in der Gefahrenzone befindet. Etwa drei Wochen nach Ausbruch des Krakatau nimmt Mimi Leverkus ihr Diarium wieder auf. Nur sehr kurz berichtet die Kapitänsfrau in ihrem Tagebuch über eine der größten Naturkatastrophen, denn sie hat die Ereignisse bereits in Briefen festgehalten. Unheimlich, merkwürdig oder entsetzlich erscheinen ihr Donner, Ascheregen oder umhertreibende Menschen- und Tierleichen. Deutlich tritt die Angst hervor, die alle ohne Ausnahme an Bord verspüren. Es ist die Angst vor der Ungewißheit, vor dem, was noch passieren mag. Die Menschen auf der Bark CHARLOTTE haben Glück gehabt, denn die Situation ist nicht ungefährlich. Schnell hätte das



*Am Pumpspill.
Zeichnung von
F.L. Meyer. Aus:
von Henk: Zur
See, 1885.*

Schiff nach einem Zusammenstoß mit Trümmern leck schlagen und untergehen können. Manch anderes Schiff, das sich weit mehr in der Gefahrenzone befand, kam gerade noch davon.⁹³

Hafenstädte

Die Kapitänsfrau hat sehr wenig Landgänge unternommen. Auf der ersten Reise liegt dies daran, daß der erst anderthalbjährige Sohn mitgereist ist und sie diesen nicht mitnehmen oder ihn ohne Aufsicht an Bord lassen mag. Aus diesem Grunde muß Mimi Leverkus auf ausgiebige Stadtbesichtigungen und Ausflüge verzichten. Nur hin und wieder hat sie Gelegenheit, Spazierfahrten mit ihrem Mann zu unternehmen oder Gärten zu besichtigen. Ihre Aufzeichnungen, beispielsweise über *Naturschönheiten*, bleiben jedoch phrasenhaft und geben kaum Erfahrungswerte oder Empfindungen wieder. Zudem wird oft aus der Erinnerung geschrieben; die Eindrücke sind verblaßt, und die Ereignisse werden daher nur der Vollständigkeit halber notiert. Über ihren immerhin siebenwöchigen Aufenthalt in Papeete, Tahiti, schreibt Mimi Leverkus nur wenige Zeilen. Auch hier kommt sie über formelhafte Wendungen, wie zum Beispiel *ein prächtiges, verführerisches Land* (167), nicht hinaus. Das Gesehene – und das ist nicht viel – vergleicht die Kapitänsfrau gern mit dem, was sie in Deutschland kennengelernt hat, so etwa die Sauberkeit der öffentlichen Anlagen oder die Preise für Lebensmittel.

Im chinesischen Swatow erlaubt es Ernst Leverkus seiner Frau zunächst nicht, an Land zu gehen, da dort die Cholera ausgebrochen war. Mimi Leverkus muß sich fügen, obwohl sie Interesse an einem Ausflug gehabt hätte. Dieser ist offenbar doch noch zustande gekommen, denn sie berichtet über ihren Aufenthalt in der Stadt. Sie äußert sich sehr negativ: *Wenn man einmal an Land gewesen ist, dann hat man vollauf genug gesehen*. Menschen, Enge, Gerüche sind ihr fremd und unheimlich. Mit wenigen kurzen Notizen geht sie daher über die chinesische Hafenstadt hinweg.

In den Häfen, vor allem in Port Louis, Mauritius, lernt das Ehepaar Leverkus einige Kapitänsfamilien kennen. Mimi Leverkus ist diesbezüglich immer auf der Suche nach einer Frau, die ihr sympathisch ist. Doch sie befindet sich in einem Zwiespalt. Einerseits möchte sie am liebsten nur mit ihrem Mann allein sein (30), andererseits sucht sie Kontakte. Eine engere Bekanntschaft will jedoch nicht gelingen. Frau Leverkus verlangt es nach einer Bekanntschaft mit *Niveau*. Hierunter versteht sie weniger Bildung und Format, sondern eher zwanglose Umgangsformen und eine freundliche Annahme ihrer Person. Mimi Leverkus macht jedoch insgesamt einen zurückhaltenden Eindruck. Dies ist zurückzuführen auf Verständigungsschwierigkeiten, da sie die englische Sprache nicht genügend beherrscht. Gleich zu Beginn ihres ersten Landausfluges wird die Kapitänsfrau für ein »leichtes Mädchen« gehalten.⁹⁴ Aufgrund ihrer mangelnden Sprachkenntnisse wird sie sich dessen zunächst nicht bewußt. Ihr ist dieser Vorfall außerordentlich peinlich und kann dazu geführt haben, daß sie noch schüchterner geworden ist. Das Niederdeutsch der Kapitänsfamilien spricht sie gar nicht.⁹⁵ Sie kommt sich daher in Gesellschaft von Kapitänen immer *fremd* vor, wie sie selbst notiert. Sich allein in einer Herrengesellschaft zu befinden, ist ihr ebenfalls unangenehm. Ursache hierfür ist, daß sie sich wegen mangelnder Sach- und Sprachkenntnisse nie an den Gesprächen, die sich vor allem um Geschäftliches drehen, beteiligen kann. Sie fühlt sich oft unbehaglich und deplaziert.

Die Leverkusens machen von sich aus kaum Besuche, sondern sie empfangen eher Besuche. Mimi Leverkus sind Gäste sogar manchmal unliebsam; sie fühlt sich gestört. Ernst Leverkus ist wohl auch einige Male von anderen Kapitänen verspottet worden. Seine Frau

vermutet, daß dies deswegen geschieht, weil er für *sehr jung* gehalten wird. In der Tat ist Ernst Leverkus noch ein unerfahrener Kapitän. Sobald er dies zu spüren bekommt, zieht er sich zurück. Es bleibt der Eindruck, daß Mimi und Ernst Leverkus sich selbst genug und an tieferen Bekanntschaften kaum interessiert sind.

Die Reisetagebücher der Eugenie Rosenberger und Mimi Leverkus ein Vergleich

Wie sich gezeigt hat, wird die Wahrnehmung der erfahrenen Welt *geprägt von persönlichen Dispositionen des Reisenden, die sich kristallisieren in seinem Bildungsstand, seinen Vorkenntnissen, seinen Interessen und seiner allgemeinen Wahrnehmungsfähigkeit.*⁹⁶ Eugenie Rosenberger stammt aus einer künstlerisch ambitionierten Familie und hat eine Erziehung genossen, die über die für Töchter aus gutem Hause übliche weit hinaus ging. Ihre autodidaktische Bildung läßt auf Entschlußkraft und Freude am Wissen schließen. Ihre Interessen sind vielfältig. Während ihrer Fahrzeit wendet sie sich insbesondere jener Literatur zu, die mit der Seefahrt in Zusammenhang steht. Hierzu gehören Werke sowohl naturwissenschaftlicher als auch belletristischer Art. Ihr Wissensstand, ihre Neugierde und ihre Lebenserfahrung – sie ist am Schluß ihrer Fahrzeit 60 Jahre alt – führen zu einer geschärften Wahrnehmungsfähigkeit. Mimi Leverkus ist noch eine junge, unerfahrene Frau von Anfang 20, als ihre Reisen auf einem Segelschiff beginnen. Ihre Bildung entspricht dem im 19. Jahrhundert gängigen Curriculum für Mädchen. Über Vorkenntnisse hinsichtlich der Seeschifffahrt verfügt sie kaum. Im Mittelpunkt des Interesses der Kapitänsw frau steht ihre Familie. Alles, was hierüber hinausgeht, nimmt sie nur am Rande oder gar nicht wahr.

Beiden Frauen gemeinsam ist jedoch die Reisemotivation. Die Motivationsgeschichte reisender Frauen unterscheidet zwischen alleinreisenden Frauen und mitgereisten Ehefrauen. Eugenie Rosenberger und Mimi Leverkus reisen nicht allein; sie sind weder Wissenschaftlerinnen noch Vergnügungsreisende oder gar Abenteurerinnen. Als Kapitänsw frauen gehören sie zu den begleitenden Ehefrauen.⁹⁷ Eine Seemanns Ehe des 19. Jahrhunderts zeichnet sich aus durch lange Trennungen des Paares. Aus diesem Grunde bitten Eugenie Rosenberger und Mimi Leverkus die Reeder um Erlaubnis, mitreisen zu dürfen. Zwar gleichen sich die Beweggründe beider Frauen, ihre Vorgehensweise ist jedoch vollkommen unterschiedlich. Eugenie Rosenberger übt sich in Bescheidenheit. Zurückhaltend formuliert sie ihre Bitte um Mitreise, hätte ein Nein vermutlich ohne weiteres akzeptiert und hebt schließlich die *Güte und Nachsicht* des Reeders hervor, mit der die Erlaubnis erteilt wurde. Mimi Leverkus hingegen zeichnet sich durch Beharrlichkeit aus. Freimütig und stolz stellt sie in ihrem Tagebuch dar, daß sie erst *nach langem Ringen und nach langem Kämpfen* die Erlaubnis des Reeders erhalten hat. Sie war bereit, sich um der Begleitung des Ehemannes willen mit der Familie zu überwerfen.

Wie Hiltung und Jehle zutreffend feststellt, waren den begleitenden *Ehefrauen Aufenthaltsort, Reise- und Lebensstil [...] meist durch die Arbeitsaufgabe und durch den Status des Mannes*⁹⁸ vorgegeben. Im Falle der Kapitänsw frauen Rosenberger und Leverkus verhält es sich ebenso. Ihre ›Heimat‹ ist das Schiff. Eugenie Rosenberger wünscht, daß die Leserinnen und Leser ihres Reisetagebuches einen genauen Eindruck des Segelschiffes erhalten. Detailliert und ansprechend beschreibt sie Größe und Einrichtung der Kajüte des *REGULUS*. Sie wird nie müde zu bemerken, daß das Schiff ihr Zuhause geworden ist. Der Topos des ›Zuhause-Seins‹ durchzieht den gesamten Text. Die Bark *CHARLOTTE* hingegen ist ein wesentlich kleineres Schiff; entsprechend klein sind die Aufenthaltsräume der Kapitänsw

familie. Zudem muß auf jeder Reise noch ein Passagier Platz finden. Es ist davon auszugehen, daß die Kajüte eng und unbequem war. Dies ist für Mimi Leverkus kaum von Bedeutung, ist sie doch froh, mitreisen zu dürfen. Sie vermag aus diesem Grunde, über Unzulänglichkeiten hinwegzusehen oder diesen gar mit jugendlichem Enthusiasmus zu begegnen.

Sofern Jehle für mitgereiste Ehefrauen keine Veränderung der Lebenswirklichkeit feststellen kann, da sie wie zu Hause für »Heim und Herd«⁹⁹ zuständig waren, kann dieser Auffassung im Falle der Kapitänsfrauen nicht zugestimmt werden. In der Regel haben Ehefrauen keine Aufgabe auf einem Schiff. Kochen, Waschen und sonstige Arbeiten erledigen an Bord Koch und Steward. Diese unterstehen der Autorität des Kapitäns und nicht dessen Ehefrau, die mithin auch kein Dienstpersonal zu beaufsichtigen hat. Wenngleich Eugenie Rosenberger und Mimi Leverkus auch häusliche Arbeiten verrichten, so haben diese eher den Charakter einer Beschäftigung in Mußestunden. Befreit von Haushaltsführung und gesellschaftlichen Verpflichtungen, haben beide Kapitänsfrauen einen großen Freiraum. Dieser wird jedoch recht unterschiedlich genutzt. Eugenie Rosenberger ist eine begeisterte Leserin. Im Tagebuch lassen sich zahlreiche Aufzeichnungen über die von ihr bevorzugte Literatur finden. Darüber hinaus widmet sich Eugenie Rosenberger der Malerei. Hierüber allerdings äußert sie sich allenfalls in Randnotizen. Wie so manche Bürgerin des 19. Jahrhunderts verschweigt auch Eugenie Rosenberger dezent die Begabung. Vor allem aber wird die Kajüte zum »Schreib-Ort«.¹⁰⁰ Eugenie Rosenbergers Reisetagebuch zeugt von einer starken Neugierde und Wahrnehmungsfähigkeit. Selbst das kleinste Detail wird festgehalten. Das Tagebuch dient als Erinnerungsjournal einer außergewöhnlichen Reise. Für Mimi Leverkus hingegen ist das Tagebuch in mancher Hinsicht mehr als nur Erinnerungsjournal. Gelegentlich nutzt sie es, um ihre Zukunftsträume, die um ihre kleine Familie kreisen, niederzuschreiben. In der Regel handelt es sich dabei um Gedanken, die nur sehr kurz umrissen werden. Keinesfalls handelt es sich um tiefere Reflexionen oder gar um einen Akt der Emanzipation, wie ihn Frederiksen in fast jeder Reise vermutet.¹⁰¹ Diese verallgemeinernde Auffassung ist etwas forciert, denn nicht jede Reisende ist zugleich, wie Hiltgund Jehle zutreffend feststellt, Vorkämpferin der Frauenemanzipation.¹⁰² Mimi Leverkus vermittelt in dieser Hinsicht zu sehr das traditionelle Weiblichkeitsmuster. Durch die Reise fühlt sie sich zwar von der Vormundschaft der Mutter und Großmutter befreit, an Bord widmet sie sich jedoch ganz dem Ehemann und dem Kind und fühlt sich keineswegs abhängig. Auf der ersten Reise nimmt sie die Erziehung des Sohnes vollständig in Anspruch, so daß alle anderen Interessen hintanstellen.

Über das Leben an Bord des Segelschiffes und ihre Aufenthalte in den Hafenstädten Ostasiens gibt Eugenie Rosenberger detailfreudig Auskunft. Hierbei handelt es sich um die Dinge, die in ihren Erfahrungsbereich fallen, beispielsweise Bordverpflegung oder Wind- und Wetterbeobachtungen. Ausgeklammert bleiben die Arbeits- und Lebensbedingungen der Besatzung. Diese gehören nicht zu ihrem eigenen Erleben und werden daher auch kaum von der Kapitänsfrau wahrgenommen. Indes ist sie sehr engagiert, sofern es um das Verhältnis zur Mannschaft geht. Im Tagebuch Eugenie Rosenbergers kommt diese Beziehung in Form von fürsorglicher und mütterlicher Zuwendung zum Ausdruck. Zahlreiche Aufzeichnungen belegen ein gutes Verhältnis zwischen Besatzung und Kapitänsfrau. Liegt das Schiff im Hafen, begibt sich Eugenie Rosenberger auf Entdeckungreise. Sie besichtigt Fabriken, Kontore und Gefängnisse sowie Parks und Tempel. Die Kapitänsfrau wird geleitet von eigener Reiselust und Reiseerfahrung. Hinzu kommen die zahlreichen Begegnungen mit Menschen. Eugenie Rosenberger trifft Berufskollegen ihres Mannes, Kolonialbeamte und deren Ehefrauen und ebenso Einheimische. Sie liebt die Geselligkeit und das Gespräch. In Mimi Leverkus' Tagebuch hingegen steht im Mittelpunkt der Aufzeichnungen ihre Familie, die sie über alles liebt. Die Kapitänsfrau zeichnet kleine Erlebnisse mit

ihrem Sohn auf, die seltenen Ausflüge in die Hafenstädte mit Ehemann und Kind sowie Geschehnisse an Bord. Auf ihren Reisen ist Mimi Leverkus großen psychischen Belastungen ausgesetzt. Hierzu gehören ihre Schwangerschaft, die persönliche Erfahrung des Todes, Unglücksfälle wie der Ausbruch eines Vulkanes sowie die insgesamt unerfreuliche Reise nach Tahiti. Im Schutze ihres Ehemannes fühlt sie sich jedoch geborgen und sicher.

Mag Eugenie Rosenberger vor Antritt ihrer Fahrzeiten eine Veröffentlichung des Reisetagebuches nicht beabsichtigt haben, so bleibt dennoch festzuhalten, daß das Tagebuch den Willen zur Gestaltung und Stilisierung erkennen läßt. Wie so viele andere Autorinnen des 19. Jahrhunderts beteuert Frau Rosenberger ihre Bescheidenheit und weist auf mangelnde Kenntnisse hin, die sich ihrer Meinung nach im Text zeigen. Im Tagebuch selbst lassen sich Defizite jedoch kaum nachweisen. Eugenie Rosenberger erfüllt mit ihrem Tagebuch vielmehr die Aufgabe eines Frauenreisejournals, nämlich *aufgebildete Art zu unterhalten oder auf kurzweilige Art zu bilden*.¹⁰³ »Auf großer Fahrt« läßt sich in der Tat als Dokument der Segelschiffahrt bezeichnen. Es gibt umfassend und ansprechend zugleich Auskunft über eine Zeit, wie es das nüchterne Logbuch eines Kapitäns oder die technikinteressierte Darstellung eines Schiffahrtshistorikers kaum vermögen. Der Vorzug des Tagebuchs liegt in der Sichtweise der Kapitänsfrau, im sogenannten »weiblichen Diskurs«¹⁰⁴, der »sich vor allem mit den Details des alltäglichen Lebens und mit Einfühlung und Identifikation«¹⁰⁵ beschäftigt. Hierbei handelt es sich um den Bordalltag, um das Verhältnis der Kapitänsfrau zur Mannschaft sowie um ihre Bekanntschaften und Erlebnisse in den Hafenstädten. Grundlage der Aufzeichnungen ist die eigene Anschauung und Reiseerfahrung der Kapitänsfrau. Bildung und Wißbegierde erweitern ihre Wahrnehmungsmöglichkeit. Die Sichtweise wird allerdings durch die Sozialisation Eugenie Rosenbergers – ihre Herkunft, ihre Zugehörigkeit zum Bildungsbürgertum – gefiltert. Manche Realitäten, beispielsweise die Arbeitsbedingungen der Matrosen, nimmt die Kapitänsfrau nicht wahr. Eugenie Rosenbergers Darstellungsweise ist zudem auf Harmonie und Ausgleich bedacht. Negative Erfahrungen sind im Tagebuch kaum zu finden; unerfreulichen Erlebnissen wird immer ein positives Moment zugewiesen.

Mimi Leverkus hingegen zeichnet ihre Erfahrungen ungeschönt auf. Nur wenn es um die Zuneigung zu ihrer Familie geht, neigt sie zur Verklärung. In Phasen, in denen die Kapitänsfrau in der Lage ist, regelmäßig Eintragungen vorzunehmen, wirkt das Tagebuch anschaulich. Einfach und klar schildert sie das Geschehene. Der Vulkanausbruch beispielsweise wird nicht hochstilisiert zu einem grandiosen Naturschauspiel. Mimi Leverkus schildert offen ihre Angst. Ebenso offen notiert sie ihren Zorn auf den Koch und schimpft auf Reeder und Mannschaft. Durch ihre Freimütigkeit und die einfache Ausdrucksform des Reisetagebuches bleibt der Bericht authentisch. Nachteilig wirken sich jedoch die zahlreichen Lücken auf die Lesbarkeit des Tagebuches aus. Mimi Leverkus' Versuch, Erlebtes nach mehreren Wochen niederzuschreiben, muß mißlingen. Der Nachtrag gerät zu einer bloßen Aufzählung der Ereignisse, wird einförmig und unlebendig. Zudem verliert das Tagebuch an Wirkung durch den Rückzug der Kapitänsfrau auf ihren Ehemann und Sohn. Darüber hinausgehende Erfahrungen müssen zwangsläufig fehlen.

Reiseberichte zeichnen sich dadurch aus, daß es sich um die Darstellung authentischer, persönlich erlebter Reisen handelt. Stoffe und Themen sowie ästhetische Qualitäten variieren. So lassen sich denn in der Form der Darstellung große Unterschiede erkennen. Das Bordtagebuch der Mimi Leverkus bleibt in seinem sprachlichen Ausdruck gleichförmig, manchmal unbeholfen. Dennoch, die Erlebnisse an Bord und im Hafen werden weder überhöht noch dramatisiert. Ungeschminkt berichtet die Kapitänsfrau über schlechtes Essen, stinkende Städte oder langweilige Ausflüge. Mimi Leverkus bleibt zumeist authentisch. Im Reisetagebuch der Eugenie Rosenberger wird Gestaltungsabsicht offenbar. Sie

möchte ihre Wirklichkeitserfahrung literarisch formen. Die Tagebuchblätter, die bereits während der Fahrzeiten der Kapitänsfrau über den Freundes- und Bekanntenkreis hinaus kursieren, sollen unterhalten. Sie spiegeln die gebildete und kultivierte Art der Reisenden wider. Das Reisetagebuch Eugenie Rosenbergers ist informativ und zugleich amüsant und kurzweilig. Sein Erfolg zeigt sich in zahlreichen Auflagen, und auch heute noch gefällt es.

Anmerkungen:

- 1 Gekürzte und leicht überarbeitete Fassung der unveröffentlichten Staatsexamensarbeit der Verfasserin, vorgelegt an der Universität Bremen im Dezember 1996 unter dem Titel »Fahrzeiten. Reiseliteratur von Kapitänsfrauen. Ein Vergleich der Reisetagebücher von Eugenie Rosenberger und Mimi Leverkus unter besonderer Berücksichtigung des Reisetmotivs und seiner Wirkung«.
- 2 Henning Henningsen: Der Seemann und die Frau. Herford 1987, S. 9.
- 3 Die schöne Fremde: Frauen entdecken die Welt. Hg. v. Anna Pytlik. Stuttgart 1991, S. 82.
- 4 Vgl. Henningsen (wie Anm. 2), S. 14ff.
- 5 Vgl. Henningsen (wie Anm. 2), S. 17.
- 6 Eugenie Rosenberger: Felix du Bois Reymond. 1782–1865. Berlin 1912.
- 7 Bericht Uwe Adler, Langen, vom 14.08.1996.
- 8 Vgl. »Kirchlich statistische Nachrichten aus dem Jahre 1902« der Stadt Kösen.
- 9 Eugenie Rosenberger: Jens Tillers. In: Unter dem Dreizack. Neues Marine und Kolonialbuch für Jung und Alt. Hg. v. Julius Lohmeyer. Bielefeld und Leipzig 1902.
- 10 Vgl. hierzu Peter Boerner: Tagebuch. Stuttgart 1969, S. 52.
- 11 Die im folgenden in Klammern angegebenen Zahlen beziehen sich auf die Seitenzählung des Reiseberichts aus folgender, von mir benutzter Ausgabe: Eugenie Rosenberger: Auf großer Fahrt. Tagebuchblätter einer Kapitänsfrau aus der großen Zeit der Segelschiffahrt. Kassel 1973.
- 12 Gabriele Habinger: Anpassung und Widerspruch. In: »... und tät das Reisen wählen!« Hg. v. Doris Jedamski. Zürich 1994, S. 180.
- 13 Der inzwischen 77-jährige Horst Hamecher, der seinerzeit das Antiquariat leitete, hat großes Interesse an Seefahrtsliteratur. Er hat die Tagebücher Eugenie Rosenbergers gern gelesen und sich aus diesem Grunde für eine erneute Veröffentlichung entschieden.
- 14 Eugenie Rosenberger: Auf Großer Fahrt. Tagebuchblätter einer Kapitänsfrau aus der großen Zeit der Segelschiffahrt. Für das Deutsche Schiffahrtsmuseum herausgegeben von Ursula Feldkamp. Hamburg 1997.
- 15 Vgl. Gabriele Habinger (wie Anm. 12), S. 183.
- 16 Vgl. hierzu Henningsen (wie Anm. 2), S. 17f.
- 17 Ingrid Schraub: Zwischen Salon und Mädchenkammer. Hamburg 1992, S. 245.
- 18 Friedrich Spengemann: Auf weiter Fahrt. Kapitänsfrauen an Bord. Bremen St. Magnus 1950, S. 11.
- 19 Vgl. Henningsen (wie Anm. 2), S. 17f.
- 20 Widmung vor dem Vorwort der 5. Auflage, 1973: *Unserm Reeder, der uns das Glück dieser Jahre gönnte, hätte ich diese schlichten Blätter gerne zugeeignet; ich lege sie in unveränderlicher Dankbarkeit und Verehrung trauernden Herzens auf sein Grab.*
- 21 Vgl. hierzu: Hiltgund Jehle: Ida Pfeiffer. Weltreisende des 19. Jahrhunderts. Münster 1989, S. 10.
- 22 Spengemann (wie Anm. 18), S. 1.
- 23 Germanischer Lloyd. Internationales Register. 1892. o. S.
- 24 Eugenie Rosenberger benutzte in ihren Tagebüchern immer die männliche Form. Ich habe dies beibehalten.
- 25 Die Reederei W. A. Fritze & Co. gehörte zu den größten deutschen Reedereien (Stand 1888). Vgl. Reinhart Schmelzkopf: Die deutsche Handelsschiffahrt. Cuxhaven 1981, S. 2.
- 26 Vgl. Peter Michael Pawlik: Von der Weser in die Welt. Die Geschichte der Segelschiffe von Weser und Lesum und ihrer Bauwerften 1770–1893. 2. Aufl. Hamburg 1994, S. 67.
- 27 Eugenie Rosenberger reiste mit der BALTIMORE, die seit 1868 vom Norddeutschen Lloyd Bremen für die ein Jahr zuvor errichtete Dampfschiffslinie zwischen Bremen und der amerikanischen Ostküste eingesetzt wurde. Vgl. Arnold Kludas: Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt. Band I. Die Pionierjahre von 1850–1890. Hamburg 1986, S. 45.
- 28 Die Schiffswelle des Dampfers war gebrochen, so daß die Reise nicht fortgesetzt werden konnte. Die Kapitänsfrau mußte auf ein anderes Schiff warten, so daß lange ungewiß blieb, ob sie Rio rechtzeitig erreichen würde.
- 29 Vgl. Walter Ried: Deutsche Segelschiffahrt seit 1470. München 1974, S. 244.
- 30 Vgl. Dieter Glade: Bremen und der Ferne Osten. Bremen 1966, S. 32.
- 31 Vgl. hierzu Doris Herms: Die Anfänge der bremischen Industrie. Bremen 1952, S. 80ff.; Hermann Kellenbenz: Deutsche Wirtschaftsgeschichte. Band II. Vom Ausgang des 18. Jahrhunderts bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges. München 1981, S. 277ff.

- 32 Vgl. Dieter Glade (wie Anm. 30), S. 100.
- 33 Vgl. hierzu: Arbeitsplatz Schiff. 100 Jahre See Berufsgenossenschaft 1887 1987. Hg. v. Klaus Peter Kiedel, Uwe Schnall, Lars U. Scholl. Hamburg 1987, S. 52f.
- 34 Spengemann (wie Anm. 18), S. 2.
- 35 Ebd., S. 35.
- 36 Vgl. Henningsen (wie Anm. 2), S. 17ff.
- 37 Jehle (wie Anm. 21), S. 9.
- 38 Boerner (wie Anm. 10), S. 34.
- 39 Vgl. hierzuebd. S. 17.
- 40 Vgl. hierzu das Kapitel »Alltag auf See« in: Ludwig Albrand: Westward Ho. Die Zeit der großen Segelschiffe. Hg. v. Kurt Freitag und Wolfgang Frank. Hamburg 1936, S. 74ff.
- 41 Vgl. Spengemann (wie Anm. 18), S. 90f.; Henningsen (wie Anm. 2), S. 25.
- 42 Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872, §§ 43 und 97.
- 43 Ried berichtet, daß die Beköstigung normalerweise aus Erbsen, Bohnen und Graupensuppe sowie Salzfleisch und Hartbrot bestand. Ried (wie Anm. 29), S. 241.
- 44 Das Brot war oft voller Maden, mußte dennoch gegessen werden, da es nichts anderes gab. Die Maden wurden aus dem Brot herausgeklopft. Vgl. hierzu ebd., S. 242.
- 45 Franz von Wahlde: Ausgebüxt. Hrg. v. Uwe Schnall. Hamburg 1989, S. 13.
- 46 Der Schiffsjunge Müller empfand sich als *Prellbock für alle Schimpfkanonaden*, wie er in seinen Erinnerungen schreibt. Hiebe oder Flüche wurden von Kapitän, Steuerleuten und Matrosen gleichermaßen ausgeteilt. Heinrich Müller: Vor dem Mast. Die Fahrten eines Schiffsjungen in den Jahren 1906 1912. Oldenburg 1974, S. 1.
- 47 Der Sechzehnjährige äußerte dies nach einer Schiffstaupe, bei der sich die Matrosen besonders rauh und unbarmherzig ihm gegenüber verhalten haben. Franz von Wahlde (wie Anm. 45), S. 54.
- 48 Henningsen berichtet, daß viele Kapitänsfrauen zum Muttersymbol wurden, indem sie den Schiffsjungen Unterricht gaben, ihnen beim Briefeschreiben halfen oder das Weihnachtsfest heimatisch gestalteten. Henningsen (wie Anm. 2), S. 19.
- 49 Franz von Wahlde schreibt: *Da gab es keine Bescherung, da passierte nichts, was an den schönen Festtag erinnerte, ein jeder schmierte seine halbranzige Butter auf seinen Biskuit, schmitt sich ein Stück Pökelfleisch ab, so viel noch etwa da war und I konnte sich ja dann in Gedanken nach Hause versetzen, wo die Angehörigen unter dem Baume saßen und gewiß oft fragten, wo der Seemann jetzt wohl auf dem Meere schwämme.* Zitiert nach: Franz von Wahlde (wie Anm. 45), S. 106.
- 50 Joachim Nettelbeck (1738 1824), preußischer Offizier, fuhr bereits mit elf Jahren zur See und erhielt das Kapitänspatent. Er veröffentlichte eine recht abenteuerliche und mit Seemannsgarn ausgeschmückte Lebensgeschichte: Abenteuerliches Leben von Nettelbeck. Von ihm selbst aufgezeichnet. Hg. v. Franz Lichtenberger. Breslau 1944.
- 51 Wilhelm Hauff (1802 1827), dt. Schriftsteller. Hauff galt als vielseitiger und viel beachteter Erzähler. Seine Märchen (Die Geschichte vom kleinen Muck, Das kalte Herz, Zwerg Nase, Kalif Storch) machten ihn berühmt.
- 52 Deeken und Bösel bezeichnen die Schilderung des alltäglichen Lebens als inhaltliches Kriterium. Zwar beziehen sie sich auf Berichte Orientreisender, doch läßt sich dieses Kriterium auch auf das Tagebuch der Eugenie Rosenberger übertragen. Annette Deeken und Monika Bösel: »Vers l'Orient«: Reisejournales von Frauen des 19. Jahrhunderts. In (wie Anm. 12), S. 59 77.
- 53 Vgl. hierzu beispielsweise Jürgen Meyers: 150 Jahre Blankeneser Schifffahrt. 1785 1935. Hamburg Garstedt 1968, S. 43 94; Rolf Reinemuth: Master next God. Das Buch der Kapitäne. Herford 1979, S. 157ff.
- 54 Jehle (wie Anm. 21), S. 122.
- 55 Ida Pfeiffer: Eine Frau fährt um die Welt. Hg. v. Brigitte Fürle. Wien 1989, S. 13.
- 56 Vgl. Ludwig Albrand (wie Anm. 40), S. 61.
- 57 Vgl. hierzu Deeken und Bösel (wie Anm. 52), S. 64.
- 58 Vgl. Ried (wie Anm. 29), S. 238.
- 59 Der Reisehandbücherverlag Karl Baedeker wurde 1827 in Koblenz gegründet.
- 60 Vgl. Jehle (wie Anm. 21), S. 181.
- 61 Gian Girolamo Savoldo, um 1480 1548, italienischer Maler, der einen malerischen Stil von metallisch schimmernder Lichteinwirkung entwickelte.
- 62 Glade stellt fest, daß sich zwar die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Bremen und dem Fernen Osten im 19. Jahrhundert verstärkt haben, dem Thema »Asien« im literarischen Leben Bremens jedoch wenig Beachtung geschenkt wurde. Auszunehmen hiervon seien die seegeschichtlichen Beiträge, zu denen Glade das Buch Eugenie Rosenbergers zählt. Vgl. Glade (wie Anm. 30), S. 139.
- 63 Vgl. Henningsen (wie Anm. 2), S. 25.
- 64 Jehle (wie Anm. 21), S. 177.
- 65 Deeken und Bösel (wie Anm. 52), S. 65.
- 66 Ebd.

- 67 Die im folgenden in Klammern angegebenen Zahlen beziehen sich auf die Seitenzählung der von mir benutzten Ausgabe »Eine Frau fuhr mit. Die abenteuerlichsten und schönsten Jahre der jungen Kapitänswfrau Mimi Leverkus« Bearb. nach einem Tagebuch von Inge und Ernst Leverkus. Norderstedt 1981.
- 68 Die bürgerlichen Frauen des 19. Jahrhunderts, die ihre Bildungs- und Erwerbsmöglichkeiten verbessern wollten, ergriffen in der Regel den Beruf der Lehrerin, Ärztin oder Sozialfürsorgerin. In diesem Metier hatten sie bereits Erfahrung durch unentgeltliche praktische Sozialarbeit. Ute Frevert: *Frauen Geschichte. Zwischen bürgerlicher Verbesserung und Neuer Weiblichkeit*. Frankfurt 1986, S. 70f.
- 69 Tagebücher und Briefe befinden sich heute im Besitz der Enkel Mimi Leverkus', nämlich Ernst und Inge Leverkus, Althütte.
- 70 Spengemann (wie Anm. 18), S. 102.
- 71 Dies war keineswegs ungewöhnlich. Viele Ehen wurden auf diese Art und Weise geschlossen. Vgl. Henningsen (wie Anm. 2), S. 19.
- 72 Die abenteuerlichen Reisen der Mimi Leverkus. Aus dem Tagebuch einer Kapitänswfrau 1882-1886. Bremen 1997.
- 73 Während eines Sturmes brach Wasser in die Kajüte ein. Hierdurch wurde ein Teil der Aufzeichnungen sowie das Schreibpapier vernichtet.
- 74 Henningsen (wie Anm. 2), S. 96.
- 75 Hier bestätigt sich Henningsens Auffassung, daß mitreisende Kapitänswfrauen seit Mitte des 19. Jahrhunderts üblich waren. Henningsen (wie Anm. 2), S. 18; Spengemann berichtet von einer Elsflether Brigg, auf der die Ehefrau des Kapitäns mitreiste. Spengemann (wie Anm. 18), S. 83.
- 76 Vgl. Schmelzkopf (wie Anm. 25), S. 2.
- 77 Vgl. Glade (wie Anm. 30), S. 37.
- 78 Mit China begann der deutsche Handel erst Mitte des 19. Jahrhunderts. Vgl. hierzu ebd. S. 35.
- 79 Vgl. Ida Pfeiffer (wie Anm. 55), S. 12.
- 80 Vgl. Henningsen (wie Anm. 2), S. 23.
- 81 Vgl. Jehle (wie Anm. 21), S. 9.
- 82 Elise Polko (1823-1899). Erzählerin, Jugend- und Kinderbuchautorin, Anthologistin.
- 83 Kinder des Kapitäns paares galten den Matrosen oft als »eigene« Kinder, die sie gern verwöhnten. Henningsen (wie Anm. 2), S. 23.
- 84 Gemäß § 84 der Seemannsordnung von 1872 kann eine Geldstrafe bis zum Betrag einer Monatsheuer verhängt werden, wenn Proviant vergeudet wird.
- 85 Heide Gerstenberger: »In Betreff des Schiffsdienstes«. In: *Von Land zu Land. Aus der Geschichte Bremischer Seefahrt*/bearb. von Heide Gerstenberger. Bremen 1991. (Beiträge zur Sozialgeschichte Bremens: Heft 14), S. 95.
- 86 Gemäß §§ 81ff. der Seemannsordnung von 1872 war eine Gefängnisstrafe von bis zu drei Jahren vorgesehen. Der zugrundeliegende Sachverhalt war ins Schiffsjournal einzutragen.
- 87 Vgl. Gerstenberger (wie Anm. 85), S. 80.
- 88 Es war Kapitänswfrauen eine Selbstverständlichkeit, sich ihren Ehemännern gegenüber loyal zu verhalten. Vgl. hierzu Henningsen (wie Anm. 2), S. 17ff; Vgl. auch: Bordtagebücher der Kapitänswfrau Dorothea Nissen aus den Jahren 1863-1867. Aus dem Dänischen übersetzt von Irma Reimann. Hamburg. Unveröffentlicht.
- 89 Spengemann bestätigt diesen Eindruck in seinem Kapitel über die Reisen der Bark CHARLOTTE. Spengemann (wie Anm. 18), S. 102ff.
- 90 Vgl. Jehle (wie Anm. 21), S. 91.
- 91 Spengemann berichtet von Geburten auf See und dem häufig sich anschließenden Tod von Mutter und/oder Kind. Leider läßt sich seinem Büchlein nicht entnehmen, wie Kapitänswfrauen Schwangerschaft und Geburt auf See empfunden haben. Spengemann (wie Anm. 18), S. 5ff.
- 92 Da Geburten auf See nicht selten waren, gab es im »Ärztbuch für Seefahrer« und ähnlichen Ratgebern entsprechende Kapitel. Vgl. Henningsen (wie Anm. 2), S. 20.
- 93 Vgl. hierzu das Kapitel über Seebeben und Vulkanausbrüche in: Friedrich Spengemann: *Sonderbare Seefahrt*. Bremen Blumenthal o. J. (ca. 1949), S. 30ff.
- 94 In den meisten Hafenstädten waren in einem Viertel nicht nur Zollamt, Hafenkantor und Reedereihäuser zu finden, sondern auch Restaurants, Kneipen und Bordelle. Henningsen (wie Anm. 2), S. 59f.
- 95 Das Niederdeutsche war Seemannssprache. Wer nicht von der Küste kam, mußte es lernen. Vgl. Ried (wie Anm. 29), S. 240.
- 96 Peter J. Brenner: *Die Erfahrung der Fremde*. In: *Der Reisebericht. Die Entwicklung einer Gattung in der deutschen Literatur*. Hg. v. Peter J. Brenner. Frankfurt 1989, S. 27.
- 97 Vgl. hierzu Hiltgund Jehle: »Gemeinglich verlangt es aber die Damen gar nicht sehr nach Reisen ...«: Eine Kartographie zur Methodik, Thematik und Politik in der historischen Frauenreiseforschung. In (wie Anm. 12), S. 18.

- 98 Ebd.
 99 Ebd.
 100 Ich verwende diesen Begriff nach Elke Frederiksen (unter Mitarbeit von Tamara Archibald): *Der Blick in die Ferne. Zur Reiseliteratur von Frauen*. In: *Frauen Literatur Geschichte. Schreibende Frauen vom Mittelalter bis zur Gegenwart*. Hg. v. Hiltrud Gnüg und Renate Möhrmann. Frankfurt 1989. S. 108
 101 Ebd.
 102 Vgl. Jehle (wie Anm. 97), S. 21.
 103 Deeken und Bösel (wie Anm. 52), S. 65.
 104 Patricia Howe: »Das Beste sind Reisebeschreibungen.« *Reisende Frauen um die Mitte des 19. Jahrhunderts und ihre Texte*. In: *Reisen im Diskurs: Modelle der literarischen Fremderfahrung von den Pilgerberichten bis zur Postmoderne*. Hg. v. Anne Fuchs und Theo Harden. Heidelberg 1995, S. 312.
 105 Ebd.

Captains' wives at sea: Records of life on board by Eugenie Rosenberger and Mimi Leverkus

Summary

This is a discussion of two editions of records kept by captains' wives accompanying their husbands on sailing ship voyages around the world in the 1880s and '90s. In her comparison of these two quite recently issued publications, the author focuses above all on the women's perception of travelling as influenced by their motives for going to sea, the aims of their record-keeping (personal board diary, letters, publication) and their position as captains' wives.

Eugenie Rosenberger, born in 1838, was the daughter of the spa physician Dr. Otto Rosenberger and his wife Julie, née du Bois-Reymond, of the Huguenot Principality of Neuchâtel. Having been raised bilingually, she spoke German and French fluently; she also had command of English and Italian and possessed thorough knowledge of geography and literature. In addition to the volume *Auf Großer Fahrt* she published a series of short stories and a biography of her grandfather, Aulic Councillor Felix du Bois-Reymond of Neuchâtel. Following her marriage to her cousin, Captain Georg Rosenberger, the Fritze shipping company of Bremen initially granted her permission to accompany her husband across the Channel to England on the full-rigged ship *REGULUS*. Later she quite unexpectedly received permission to travel around the world, for which she was so grateful that she dedicated her book (first published in 1899) to the owner of the shipping company. She thoroughly enjoyed the freedom of her nearly eight years of voyaging.

Her records include extremely detailed descriptions of the ship's furnishings, particularly the cabins, and she evidently does not shy away from dirt, noise and other factors which sometimes made life on board unpleasant. She reads, writes, paints, does needlework and – when her help is needed – is always ready to lend an hand.

Many of the entries indicate that Eugenie Rosenberger had a good relationship to the crew and the mates. In a tone of both amusement and self-irony, she gives accounts of conversations and political arguments revealing a sense of gregariousness in the communal atmosphere. She tends to judge the crew from the point of view

of her husband, describing the sailors as “diligent and capable” men, while little mention is made of their strenuous work. On the other hand there are empathetic accounts of accidents and illness on board and references to her personal participation in the care of the sick and injured. Not once does she criticise the food; quite to the contrary, Frau Rosenberger praises the cook. Being the captain’s wife, she takes the difference between the crew’s lodgings and the cabins for granted and thus has no need to write about this subject. Nor does she mention the harassment of the ship’s boys otherwise common on board sailing ships, although we do learn of her attentiveness to these youngest members of the ship’s company: She consoles them with oranges and ginger bread and worries about their possible overexposure to the sun. The crew respect her because of her solicitous concern for their personal well-being.

All events and observations are carefully noted in the order of their occurrence, producing a lively jumble. Rosenberger’s entries about the sea itself are outstandingly perceptive. There is an impressive description of the crew’s battle to get the ship through a heavy storm. The diversity of expressive forms used to describe the sea is quite remarkable, and there are constant allusions to the dramas of nature witnessed. Rosenberger naturally informs herself about the economic and political circumstances of the port cities visited by the *REGULUS*. She relates the individual fates of various people and in her descriptions of the scenery of foreign ports we sense the practised eye of the painter. When she gives up her life at sea she is nearly sixty years old.

Mimi Leverkus was born on July 31, 1860 to Johanna Nolte, the inspector of the public soup kitchen of Bremen. Mimi presumably attended a girls’ school providing general education and preparing for a life as a housewife and mother. She spoke just barely enough English to conduct a simple conversation. As a girl and young wife, Mimi already regularly kept a diary. At the age of nineteen she married Ernst Leverkus who was five years older than herself and had just received his master’s certificate. Between 1883 and 1886 she accompanied her husband on two journeys, making somewhat sporadic entries in a board diary published in 1981 by her grandchildren Ernst and Inge Leverkus under the title *Eine Frau fuhr mit* (A woman went along). An expanded and supplemented edition of these records appeared in 1997. In the process of adapting the diary for publication, entries regarding the most personal matters were omitted for obvious reasons. The diary of Mimi Leverkus was intended primarily as a means of confiding her personal concerns at home in Elsfleth and on board; thus a comparison to the records kept by Eugenie Rosenberger – letters meant for publication from the start – is possible only to a limited degree.

After her marriage Mimi continued to live with her mother in Elsfleth; her husband was at sea. But she was extremely unhappy without her spouse at her side and finally managed to convince the owner of the shipping company to allow her and her son Otto to accompany Captain Leverkus at sea. She also had to overcome resistance within the family, particularly that of her grandmother, whom the editors described as a “quarrelsome old lady”. Not only in this context does the very personal, at times even intimate character of the board diary become apparent. On the one hand it allows her to express her thoughts freely, and reflects the happiness of the Leverkus family on board. Shortly after the legendary eruption of the Krakatau, she gave birth to her second child who died a few days later. Her family and the shipping company owner reacted by categorically denying her permission to continue her voyages on the bark *CHARLOTTE*. Once again she fought to get her way; once again she went to sea with her

husband, albeit now leaving her son at home. All of these occurrences are revealed by the diary; in contrast, no information is to be found about the accommodations or furnishings of the bark CHARLOTTE.

When Mimi Leverkus had failed to write for weeks, even months, she attempted to make up for it, but succeeded only in listing the most significant events. The phases in which regular entries were made provide much more lively accounts. The journal frequently takes on the role of a sympathetic listener onto whom she unburdens her troubles or with whom she simply has a chat. There are only vague allusions to her relationship with the ship's company, but they nonetheless reflect a sense of a pleasant ambience on board, one in which she felt comfortable in the position of captain's wife. The crew seems to have accepted Mimi in her role as mother of Otto and wife of the captain. She was too young and inexperienced, however, to become a maternal figure for the men, and furthermore all of her thoughts and feelings were focused on her own family.

The entries made on her voyage to Tahiti are devoted in good part to tales of woe about the ship's cook. The captain and his wife always had special provisions such as cookies and chocolate to tide them over in a pinch, but the stream of complaints about burnt food, wasted water etc. – vacillating between resignation and infuriation – is endless. Often she can hardly find words to express her feelings. Mimi Leverkus voices sympathy for the crew, who have to put up with food rationing. When in the end the cook deserts the ship along with one of the sailors and the crew covers their escape, she is quite disappointed. She herself never questions the captain's authority and therefore expects the crew's absolute loyalty to her husband. To her mind, opposition is incomprehensible.

On the journey to Mauritius, a son was born to Mimi Leverkus but died soon after birth, as mentioned above. In her diary she generally ignores the circumstances of being pregnant on board of the CHARLOTTE. In the fifth month of pregnancy she notes that she has given infant's clothing to another captain's wife, indicating the attempt to repress her fears in view of the dangers of birth at sea without a midwife or the help of anyone but her husband. Two weeks before the birth, the Krakatau erupted. In an entry of May 31, 1883, five days before the birth, Mimi Leverkus makes no mention of her condition, and three days later she writes that she could have stayed on land for the birth but had not wanted to *by any means*. During the delivery the ship is in a very precarious situation. The captain nevertheless stays with his wife and only goes on deck when called. In August the volcano erupted again, this time causing a major disaster. Now the captain ordered his wife to stay below deck. The diary references to the bark CHARLOTTE'S threatening situation are once again quite sparse.

While Mimi Leverkus is exposed to great emotional strain during her journeys, the childless and much older Eugenie Rosenberger is able to enjoy her travels free of family dependencies. The two women have very different motives for writing: Eugenie Rosenberger is clearly guided by her literary/artistic ambitions; with her travel reports written and sent home primarily in letter form, she wants to entertain her readers and inform them of what she sees and experiences with the greatest possible degree of precision. Mimi kept a diary intended to serve as a substitute for communication. The differing motives of the two captains' wives had a major effect on the contents of their records. The details and experiences which they chose to include were also largely influenced by their position as captains' wives, who regard life and work on board from the point of view of their husbands and whose loyalty to the latter is never questioned.

Femmes de capitaines au long cours. Les récits de bord de Eugénie Rosenberger et de Mimi Leverkus.

Résumé

L'article traite de deux éditions de récits de femmes de capitaines, qui accompagnèrent leurs maris sur leurs voiliers autour du monde, dans les années 80 et 90 du siècle précédent. En comparant ces deux récentes publications, on s'aperçoit que ce qui prime chez les deux femmes, ce sont les impressions de voyage, influencées entre autres par les motivations à l'origine de leurs croisières, le but de leurs récits (journal de bord intime, lettres, publications) et par leur position en tant que femmes du capitaine.

Eugénie Rosenberger, fille du médecin de cure Otto Rosenberger et de sa femme Julie, née du Bois-Reymond et originaire de la principauté huguenote de Neuchâtel, vit le jour en 1838. Elle fut élevée dans les deux langues et parlait en plus de l'allemand et du français, l'anglais et l'italien. Elle possédait de surcroît de bonnes connaissances en géographie, et surtout en littérature. Elle publia, entre autres, le récit «La grande croisière» (*Auf großer Fahrt*) et une série d'histoires courtes, ainsi que la biographie de son grand-père, le conseiller aulique neuchâtelois Félix du Bois-Reymond. Après son mariage avec son cousin, le capitaine Georg Rosenberger, la compagnie d'armement brémoise Fritze lui permit tout d'abord uniquement la traversée de la Manche vers l'Angleterre à bord du navire à voiles carrées *REGULUS*. Lorsque son livre fut publié pour la première fois en 1899, elle le dédia à son armateur pour le remercier de l'autorisation inattendue qu'il lui octroya plus tard. Elle profite à plein de ses journées de liberté et d'excursion pendant presque huit années que dura son voyage.

Dans ses notes, elle décrit de façon très détaillée les installations du bateau, en particulier la cabine, ainsi que d'autres choses. Même le quotidien, parfois bien incommode à bord, lorsqu'il se trouve par exemple dominé par la saleté et le vacarme, fait pour elle partie du décor. Elle lit, écrit, peint, s'occupe à des ouvrages manuels et participe toujours, lorsque son aide est requise.

De nombreuses remarques font ressortir ses bonnes relations avec l'équipage et les timoniers. Elle retrace même les discussions et les disputes politiques, et décrit d'un ton à la fois amusé et ironique envers elle-même un côte-à-côte en bonne compagnie. Elle juge plutôt l'équipage du point de vue du capitaine, qualifiant les matelots de gens «comme il faut et zélés». On trouve peu de descriptions de son propre travail, qui dut parfois être éreintant. Par contre, elle fait des récits émouvants d'accidents ou de maladies à bord, et évoque sa propre participation aux soins. Pas une seule fois ne se trouve décrite la nourriture, au contraire, Mme Rosenberger loue le cuisinier. En tant que femme du capitaine, la différence entre le logis et la cabine lui est bien évidente et des remarques à ce sujet sont inutiles. Aucune chicane avec les mousses, comme il est fréquent sur les voiliers, n'est relatée, mais par contre les attentions particulières que Mme Rosenberger dispense à ces plus jeunes membres de l'équipage, les consolant avec des oranges et des biscuits, et prenant soin qu'ils n'attrapent pas de coups de soleil. Elle est respectée par l'équipage en raison de son attentive participation aux affaires personnelles des marins. Tous les événements et toutes les remarques sont soigneusement consignées en un joyeux mélange. Ses descriptions concernant la mer ressortent tout particulièrement. Le combat de l'équipage, pour sauver le bateau par gros temps, est raconté de manière très impressionnante. Les différentes expressions qu'emploie la femme du capitaine pour décrire

la mer sont particulièrement riches. Des remarques concernant le spectacle des éléments vus de la mer sont très fréquentes. Elle s'informe aussi, bien entendu, de la situation économique et politique des villes portuaires dans lesquelles le voilier REGULUS jette l'ancre. Elle retrace le destin personnel de certaines personnes et décrit avec le regard habitué d'un peintre, les scènes se déroulant dans les ports étrangers. Elle a presque 60 ans lorsqu'elle renonce à la vie maritime.

Mimi Leverkus est née le 31 juillet 1860. Fille de Johanna Nolte, inspectrice des cuisines populaires brémoises, elle a probablement fréquenté une école d'instruction générale pour filles, qui devait la préparer à ses devoirs de femme au foyer et de mère. Elle parlait un peu l'anglais, cela suffisant tout juste à une conversation. Elle tenait son journal déjà en tant que fiancée et en tant que jeune fille. Agée de 19 ans, elle épousa Ernst Leverkus, de cinq ans son aîné, qui venait de terminer sa formation de capitaine. De 1883 à 1886, Mimi Leverkus accompagna son mari à l'occasion de deux voyages. Elle écrivit, même si ce n'est que sporadiquement, durant ces deux années un journal de bord qui fut publié en 1981 par son petit-fils Ernst et par Inge Leverkus, sous le titre: *Eine Frau fuhr mit* (Une femme était à bord). Les éditeurs firent paraître en 1997 une édition complétée et augmentée de ces récits. Les détails trop intimes furent pour des raisons bien compréhensibles supprimés de cette version. Etant donné que les raisons d'écrire de Mimi Leverkus (confier à son journal intime ses réflexions personnelles à Elsfleth et à bord) étaient toutes différentes de celles de Eugenie Rosenberger, qui les destinait dès le départ à la publication, il est bien difficile de les comparer.

Après son mariage, Mimi continua à vivre auprès de sa mère à Elsfleth, pendant que son mari était en mer. Profondément malheureuse de son absence, elle finit par persuader l'armateur de la laisser accompagner son mari en compagnie de son fils Otto. La dispute avec sa famille est répétée dans son journal, en particulier les querelles avec la grand-mère, qui sera qualifiée par les éditeurs de «vieille dame querelleuse». Le caractère personnel et intime du journal ne devient pas qu'ici évident. Il sert à la femme du capitaine à exprimer tout ce qu'elle pense, mais reflète aussi le bonheur de la petite famille Leverkus à bord. Lorsque Mimi met au monde son second enfant après avoir assisté à l'éruption du volcan Krakatao, et que celui-ci meurt quelques jours après, la famille et l'armateur refusent catégoriquement qu'elle continue son voyage sur le trois-mâts CHARLOTTE. De nouveau, elle arrivera à s'affirmer et fera accepter un nouveau voyage avec son mari, cette fois sans enfant. Tout ceci est consigné dans le journal, ainsi que l'envie du jeune couple d'avoir un bateau à soi qui leur aurait permis de vivre leur vie comme ils le désiraient. Par contre, on apprend très peu sur son logement et l'aménagement du trois-mâts CHARLOTTE. Lorsque la femme du capitaine n'a rien relaté pendant des semaines, voire des mois, elle tente de tout rattraper. Mais cela lui réussit à peine, seuls les événements importants seront énumérés. Lorsque les descriptions sont rapportées de façon régulière, elles deviennent plus vivantes. Le journal devient l'interlocuteur auquel elle peut raconter ses soucis et avec lequel bavarder. Ses relations avec l'équipage ne sont que trop peu précisément évoquées. Mais même si elle s'exprime rarement à ce sujet, une atmosphère agréable transparait, dans laquelle la femme du capitaine devait se sentir à l'aise. L'équipage semble avoir accepté Mimi dans son rôle en tant que mère d'Otto et femme du capitaine. Pourtant, Mimi était trop jeune et trop inexpérimentée pour devenir pour eux symbole de la mère, d'autre part toutes ses pensées et ses sentiments étaient fixés sur la famille.

Durant sa traversée vers Tahiti, les plaintes envers le cuisinier, qui semble être très

mauvais, prennent énormément de place. Bien que le couple ait toujours à disposition des denrées supplémentaires pour le pire des cas, comme du chocolat et des biscuits, les plaintes au sujet d'un repas brûlé, d'une trop grande quantité d'eau utilisée, n'en finissent pas. Les remarques concernant cette situation oscillent entre la résignation et la colère. Il lui manque souvent les mots pour exprimer ses sentiments. Mimi Leverkus parle de sa compassion pour l'équipage qui doit être rationné; quand à la fin, le cuisinier déserte en compagnie d'un marin et que l'équipage couvre la fuite, elle mentionne sa déception dans son journal. Puisque pour elle l'autorité du capitaine n'est jamais remise en question, elle attend aussi de l'équipage une absolue loyauté envers son mari. Le contraire lui semble incroyable.

Pendant le voyage pour l'île Maurice, au cours duquel Mimi put accompagner son mari, naît un fils, qui meurt peu après la naissance. Mimi ignore, même dans son journal, sa grossesse à bord du CHARLOTTE. Elle note au cinquième mois qu'elle a fait cadeau de vêtements de bébé à une autre femme de capitaine, un indice qui montre qu'elle tente de refouler ses angoisses au sujet d'un accouchement en pleine mer, sans sage-femme, avec la seule assistance de son mari. Deux semaines avant la naissance, le Krakatao entre en éruption. Dans une remarque du 31 mai 1883, cinq jours avant la naissance, elle n'évoque pas son état, et trois jours plus tard, elle écrit qu'elle aurait pu rester à terre pour la naissance, mais qu'elle ne l'aurait voulu *en aucun* cas. Pendant la naissance de l'enfant, le navire se trouve en périlleuse situation. Ce qui n'empêche pas le capitaine de rester auprès de sa femme et de ne monter sur le pont que lorsqu'il y est appelé. En août, lorsque qu'une éruption d'envergure catastrophique a de nouveau lieu, il lui ordonne de rester sous le pont. Les notices dans le journal à propos de la situation menaçante à bord du CHARLOTTE sont encore une fois très maigres.

Tandis que Mimi Leverkus pendant ses voyages était livrée à de grandes tensions psychiques, Eugenie Rosenberger, sans enfants, beaucoup plus âgée, libre de tous liens familiaux, put jouir de son voyage. En ce qui concerne l'écriture, elles avaient des raisons très différentes: Eugenie Rosenberger tente de répondre à ses ambitions littéraires et artistiques, elle veut distraire le lecteur avec ses récits de voyages qu'elle envoie tout d'abord à la maison sous forme de lettres, et relate de la manière la plus précise ce qu'elle voit et ce qu'elle vit. Mimi, de son côté, tient un journal qui lui sert de communication de remplacement. Les motivations différentes qui ont poussé les deux femmes à écrire influencent sensiblement le contenu de leurs descriptions. Le choix des détails et des événements racontés par chacune de deux femmes est aussi largement influencé par leur position en tant que femmes du capitaine regardant la vie et le travail à bord du point de vue de leur maris, envers lesquels elles se conduisaient loyalement.