

Zeitschrift: Der Heilmasseur-Physiopraktiker : Zeitschrift des Schweizerischen Verbandes staatlich geprüfter Masseure, Heilgymnasten und Physiopraktiker = Le praticien en massophysiothérapie : bulletin de la Fédération suisse des praticiens en massophysiothérapie

Herausgeber: Schweizerischer Verband staatlich geprüfter Masseure, Heilgymnasten und Physiopraktiker

Band: - (1939)

Heft: 4

Artikel: Als Masseur auf Passagierdampfern der Hamburg-Amerika-Linie

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-931010>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 31.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Massagebehandlung der Atonie bezieht sich indessen nicht nur auf die willkürliche Bewegungsmuskulatur, sondern auch auf die glatte Muskulatur des Magens und Darms. Hier haben wir geradezu ein dankbares Feld, indem der Einfluß nicht nur auf die trägen Funktionen, sondern auch auf die Organsenkungen ein überaus günstiger ist. Aber nirgends so wie hier ist eine Orientierung der sehr labilen Lageverhältnisse von Magen und Darm durch sorgfältige, gleitende Tiefenabtastung notwendig.

Den Hauptwert der Massage legen wir nicht auf Weiterschlebung des Darminhaltes, sondern auf die Tonisierung der Muskelwandungen und Anregung der Peristaltik durch kreisende und quer zum Darmrohr colon gerichteten, langsamen Pendelbewegungen, denen tiefe manuelle Vibrationen des Magens und Darms, sowie Knetungen und Klopfungen der Bauchdecke und Lumbosacralgegend anzuschließen sind. Dauer ca. 20 bis 30 Minuten. Schon nach ca. 6 Sitzungen wird eine merkliche funktionelle Besserung zu konstatieren sein. Man darf aber nicht in den Fehler verfallen, die Behandlung frühzeitig abubrechen, weil dann Rückfälle zu gewärtigen sind, die dem Patienten das Vertrauen nehmen. Es ist mindestens die doppelte Anzahl Sitzungen zu empfehlen.

Bei Atonie bzw. Insuffizienz der Fußmuskeln trägt eine, in den ersten Behandlungspausen angelegte Stützbandage viel zur Festigung der laufenden Resultate bei. Später sind aktive und Widerstandsübungen zur weiteren Kräftigung notwendig.

Ein bewährtes und von mir seit Jahren ausgeübtes Verfahren ist die „Faradische Hand“, eine Kombination zwischen Sinusfaradisation und Massage. Während zwei kleine feuchte Elektroden die Handgelenke des Masseurs umschließen, wird eine größere, indifferente Elektrode in der Lumbo-sacralgegend des Patienten plziert. Der Kontakt wird hergestellt durch die massierende Hand. Die Vorteile dieses Verfahrens in der Behandlung der Atonie sind folgende:

Die tonischen Reize der Sinusfaradisation und Massage summieren sich. Da sie elektrisch und mechanisch verschieden sind, darf angenommen werden, daß sie in dieser Kombination nicht übererregen wie Reize gleicher Art, wohl aber bei einer relativ geringen Dosis eine bessere Wirkung erzielen. Die massierende und palpierende Hand ist die anpassungsfähigste und geschmeidigste Elektrode und zugleich ein Grad- und Gefühlsmesser für die Dosierung des elektrofadarischen Stromes. Die glatte Muskulatur der Verdauungsorgane reagiert besonders günstig auf die sinusfaradische Massage.

Zusammenfassend haben wir in der Massage, in Kombination mit dem sinusfaradischen Strom und mit Unterstützung durch aktive und Widerstands-bewegungen, einen der wichtigsten und dankbarsten Faktoren in der erfolgreichen Behandlung der Atonie.

Als Masseur auf Passagierdampfern der Hamburg-Amerika-Linie

Als angenehme Abwechslung bringen wir zur belehrenden Unterhaltung einen in der Zeitschrift „Das deutsche Badewesen“ erschienenen Aufsatz eines deutschen Kollegen zum Abdruck, der sicherlich einem allgemeinen Interesse seitens unserer „geneigten“ Leserinnen und Leser begegnen wird.

Zuerst einmal kurz, wie es zu meiner Anstellung kam. Meine Bewerbung richtete ich an die Mannschaftsannahme der Hapag, Hamburg. Das war im Herbst 1929. Leider gab es eine vorläufige Absage, da im Herbst zu damaliger Zeit immer ein Teil der Schiffe außer Fahrt gesetzt wurde. Im Frühjahr 1930 versuchte ich erneut mein Glück mit dem Erfolg, daß ich für die M. S. „Milwaukee“ als Masseur und Turnwart angeheuert wurde. Das hieß für mich: Fahrt über den großen Teich nach New York. Meine Freude war riesengroß. Ich wäre damals sicher auch ohne jedes Gehalt gefahren. Um so

angenehmer war ich berührt, als ich aus dem Heuerschein ersehen konnte, daß mir ein Monatsgehalt von 195.— RM. bei freier Station plus 75 v. H. der Einnahmen für die während der Reise ausgeführten Massagen und Bäder gezahlt werden sollte. Die Linie verlangt an Kenntnissen das Staatsexamen für Massage, gute englische Sprachkenntnisse, möglichst Vorbildung in Gymnastik und gutes Schwimmen. Das Arbeitsgebiet an Bord eines Schiffes erstreckt sich auf den Massageraum, die Turnhalle und das Schwimmbad. Zur Betreuung dieser drei Arbeitsplätze, die dicht beieinander liegen, befanden sich zwei Berufskameraden an Bord. Von diesen arbeitete der eine auf der Ausreise im Massageraum, während der andere die Turnhalle und das Schwimmbad beaufsichtigte. Auf der Heimreise wurden dann die Rollen vertauscht.

Im Massageraum werden Ganzlichtbäder, Wannenbäder mit entsprechenden medizinischen Zusätzen, Dampfstrahl, Kapellbrause, Sitzdusche u. s. w. verabfolgt.

In der Turnhalle des Schiffes hat man Gelegenheit, der in den meisten Fällen auftretenden Gewichtszunahme entgegenzuwirken. Die Turnhalle der M. S. Milwaukee weist z. B. Fahrräder und Ruderapparate auf, mit denen ein Wettrennen ausgeführt werden kann; außerdem 2 elektrische Pferde, und schließlich ein Kamelrücken, der zur besonderen Beanspruchung der Bauchmuskulatur führt. Ferner ist Gelegenheit zur Stab-, Hantel- oder Bodengymnastik gegeben. Auf dem sogenannten Sportdeck besteht die Möglichkeit, Tennis zu spielen, kegeln und schießen zu können, am Boxball zu arbeiten u. s. w.

Nach so angestrenzter Tätigkeit im Turnsaal oder auf dem Sportdeck bringt ein Sprung ins Schwimmbassin, das natürlich mit Salzwasser gefüllt ist, eine wunderbare Erfrischung. Das Schwimmbad der M. S. Milwaukee befindet sich z. B. auf Deck der Touristenklasse. An kühlen Tagen wird das Wasser erwärmt, so daß das Schwimmbad 5 bis 6 Monate im Jahre geöffnet ist. Auf anderen Schiffen gibt es eingebaute Schwimmbäder, die natürlich während des ganzen Jahres geöffnet bleiben.

Die Dienstzeit an Bord ging meist von 7—12 und 15—19 Uhr. Feiertage oder Sonntage gibt es natürlich während der Fahrt nicht. Während der Liegezeiten im Hamburger oder New Yorker Hafen, meistens waren es 5 Tage, hat man dann Gelegenheit, nach 16 Uhr sich an Land umzusehen. An Bord selbst herrscht strenge Disziplin. Jeder Schiffsangestellte trägt Uniform und hat sich nach seiner Arbeitszeit auf dem Mannschaftsdeck, in der zustehenden Messe oder seiner Kabine aufzuhalten. Es ist ein Irrtum, wenn man sich vorstellt, daß man sich nach Beendigung der Dienstzeit als Privatmann unter die Passagiere mischen könnte. Wer Verlangen nach Unterhaltung und Vergnügen hat, muß sich damit bis zum nächsten Hafen gedulden. Wenn man erst ein paarmal dieselbe Linie gefahren ist, so hat man irgendwie Bekanntschaften geschlossen, mit denen man die Zeit verbringt. Oder es schließen sich einige Kameraden von Bord zusammen, mieten sich ein Taxi, ein Pferdefuhrwerk oder ein paar Fahrräder, je nach dem jeweiligen Angebot des Landes, und dann geht es auf Entdeckerfahrt. Es gibt natürlich Seefahrer, die in aller Herren Länder waren und doch überall nur bis zur ersten Hafenkneipe gekommen sind, aber das sind Ausnahmen. Ein jeder hat wohl den Wunsch, beim Betreten eines fremden Landes seine Bewohner und Gebräuche kennenzulernen.

Im Laufe der Jahre wechselte ich mehrfach die Schiffe und lernte somit auch andere Linien kennen. Meine schönsten Reisen machte ich mit der S. S. „Reliance“, einem ausgesprochenen Vergnügungsdampfer, dessen Heimathafen sozusagen New York war, und der von dort im Winter Rundreisen in die Tropen unternahm. Nach kaum 2 Tagen, kurz nachdem wir New York im Schnee verlassen hatten, konnten wir schon die weiße Tropenuniform anziehen. Die Reisen dauerten durchschnittlich 12 bis 19 Tage. Wir liefen verschiedene Inseln der großen und kleinen Antillen sowie der Bahama-Inselgruppe an. So ging es unter anderem nach Cuba, wo wir den Hafen Havanna

anliefen. (Den Rauchern dem Namen nach zur Genüge bekannt. Hier kann man sich für wenig Geld die wirklich echten Havanna-Zigarren kaufen.) Oft genug konnten wir allerdings den Hafen nicht anlaufen, da gerade wieder einmal eine Revolution im Gange war.

Haiti mit dem Hafen Port au Prince, der Negerrepublik unter französischer Oberhoheit, dürfte wohl einer der heißesten Plätze auf diesen Fahrten sein. Mit dem Auto geht es vom Meer hoch hinauf in die Berge, wo ein wirklich angenehmes Klima herrscht, und wo man den Fremden Hahnenkämpfe vorführt; für unseren Geschmack kein sehr schöner Anblick. Die Tiere bearbeiten sich voller Wut mit den Schnäbeln und Krallen, bis eines auf der Kampfstatt liegen bleibt. Es wird von den Eingeborenen und auch von Fremden um die Siegesaussichten der beiden Kampfhähne gewettet. Soviel ich weiß, sind die Hahnenkämpfe von der Regierung verboten, finden aber trotzdem immer noch statt.

Weiter geht es nach Jamaica, Saint Thomas, Martinique, Barbados, Grenada, Trinidad und Curaco. In La Guaira, einem kleinen Hafen von Venezuela, hat man Gelegenheit, auf guter Autostraße hoch in den Anden zur Hauptstadt Caracas zu kommen. Die Bahnlinie bietet in diesen wild zerklüfteten Bergen herrliche Ausblicke. Bei der Abfahrt macht sich der Höhenunterschied durch Druck auf die Ohren ziemlich stark bemerkbar. Auch die Temperaturunterschiede sind gewaltig. In La Guaira die drückende Tropenhitze und oben in Caracas dagegen die wunderbare Kühle, die wie eine Erholung wirkt.

Auf der Heimfahrt geht die Umstellung auf den Winter innerhalb weniger Stunden vor sich. Man kann an Deck beobachten, wie ein Passagier nach dem anderen in die Kabinen hinuntergeht und mit wärmerer Bekleidung wieder heraufkommt. Dann wird die große Glaskuppel des Schwimmbades und des Wintergartens der S. S. „Reliance“ wieder geschlossen, die Dampfheizung angestellt, und der kurze Sommertraum ist zu Ende. Vorbei an der Freiheitsstatue, den Hudson herauf, machen wir am Pier 86 unweit der 42. Straße fest.

Kurze Reisen von etwa 5 Tagen führen uns im Winter zu den englischen Inseln Nassau und Bermuda. Letztere ist neben den Niagarafällen ein beliebtes Reiseziel der frischgebackenen Ehepaare. Auf beiden Inseln besteht ein Verbot für Automobilverkehr. Dafür gibt es offene kleine Landauer, vor die Ponys gespannt sind, oder Fahrräder zu mieten. Da auf diesen Inseln Linksverkehr herrscht, gibt es oft kleine Zusammenstöße an den Kreuzungen, da wir beim Einbiegen in eine Querstraße meist der Gewohnheit nach wieder auf der rechten Straßenseite landen. Die schönste Erholung bietet der geradezu ideale Badestrand, der Paradies- und Elbowbeach. Auch Segeln und Fischen sind beliebt. Wir haben uns oft zu 4 Mann ein seefestes Motorboot gemietet. In voller Fahrt ging es erst einmal hinaus bis zu den Fischgründen. Dann wurden an Heck 2 Leinen von 20 und 30 Meter Länge mit dem Köder ausgeworfen und in langsamer Fahrt nachgezogen. Auf diese Weise konnten 2 Mann angeln, während sich die anderen beiden auf dem Vordeck des Motorbootes sonnten.

In Nassau gibt es auch Motorboote, die mit einem Glasboden versehen sind. Mit diesen fährt man dann hinaus, um die sogenannten Seegärten zu besichtigen. Schöne Korallenformationen, Schwämme, Seefarne, dazu die Fische, Muscheln und sonstige Seetiere geben schon ein fesselndes Bild.

In den heißen Sommermonaten, in denen in New York zwischen den Wolkenkratzern eine wahre Brutofenhitze herrscht, fuhren wir nach Island, hinauf bis zur Polareisgrenze. Vom Nordkap an der ganzen norwegischen Küste entlang nach Schweden, Estland, Finnland, Rußland, Dänemark, Frankreich, England und wieder zurück nach New York. Ich kann nur sagen, daß mir persönlich die Nordlandreisen am besten gefielen.