

Verband Frauen zur See

Rundbrief 9



Januar 2002

Liebe Seefrauen, liebe Leserinnen und Leser unseres Rundbriefes,

wie lange währt, wird endlich gut. So oder ähnlich lautet ein bekanntes und nicht unwahres Sprichwort. Hiermit liegt er also endlich vor, unser erster gedruckter Rundbrief. Während wir in unseren kopierten Versionen nicht so auf den Umfang achten mußten und deshalb immer sehr ausführlich zu allen möglichen Themen Stellung nehmen konnten, müssen wir uns ab sofort mit dem Platz leider etwas einschränken. Doch auf den Inhalt kommt es an! Und hier zählt nach wie vor die Qualität. So werdet ihr in dieser ersten Ausgabe 2002 ausführliche Infos über den letzten und sehr erfolgreichen Workshop in Rostock finden. Außerdem berichten einige unserer Mitglieder über aktuelle Geschehnisse aus dem Bereich der Seefahrt und von ihren persönlichen Erfahrungen in Job und Ausbildung. An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an alle Autorinnen: Helga Jars, Margret Eismann, Margaret Wesselhöft, Nadine Vogt und Christa Hempel-Küter.

Nach wie vor sind wir bei der Herausgabe einer möglichst informativen Verbandszeitschrift auf

eure Mithilfe und Unterstützung angewiesen. Ich möchte euch deshalb noch einmal herzlich bitten, mich weiterhin mit Infos und Artikeln zu bestücken.

Bitte werft doch ab und an auch einen Blick auf unsere aktualisierte und sehr schön gestaltete Website, die ihr unter www.frauen-zur-see.de im Internet besuchen könnt. Elke Thiers hat sich sehr dafür eingesetzt und das Ergebnis kann sich wirklich sehen lassen! Das zeigen auch die bisherigen und sehr positiven Resonanzen der BesucherInnen unserer Site.

Leider gibt es auch ein paar weniger erfreuliche Nachrichten zu verkünden. Christa Hempel-Küter, unsere Mitstreiterin auf Gewerkschaftsebene, wird ihren Job in der Fachgruppe Seeschiffahrt leider nicht weiter ausüben können. Dieser Bereich wurde nach der großen Umstrukturierung im Zuge der Gründung von Ver.di von den Vertretern der früheren OTV, namentlich von Herrn Dieter Benze übernommen. Eine erste Anfrage unsererseits, wie es mit der Unterstützung unseres Verbandes seitens Ver.di nun-

mehr aussehe, blieb unbeantwortet. Auf ein zweites Schreiben vom 30. 11. 01 hin erhielt ich etwa drei Wochen später folgende Antwort: „Sehr geehrte Frau Keitsch, hiermit teilen wir Ihnen mit, daß Sie sich zukünftig in Fragen zur Schifffahrt an Dieter Benze wenden können. Mit freundlichen Grüßen, i.A. Lindekamp.“ Es bleibt nun abzuwarten, was von dieser erschöpfenden Mitteilung zu halten ist.

Doch das ist die einzige nicht so gute Nachricht. Wir können mittlerweile auf ein erfolgreiches letztes Jahr zurückblicken, mit guten und gelungenen Veranstaltungen und einer steigenden Anzahl von Mitgliedern. Auch unser erstes Faltblatt: „Was erwartet mich an Bord“ löste durchweg positive Reaktionen aus. Ich wünsche uns für die Zukunft, daß wir weiterhin so aktiv sind wie bislang und daß wir noch vieles bewegen können.

Ein gesundes, glückliches und erfolgreiches 2002 allen Mitgliedern und Fördermitgliedern unseres Verbandes sowie den LeserInnen unseres Rundbriefes!

Christine Keitsch

PROTOKOLL des 6. Workshops „Frauen zur See“

von Sonnabend, d. 3. 11. bis Sonntag, d. 4. 11. 2001 in Rostock

Sonnabend, d. 3. 11. 01. Ab 13.30 trafen sich alle Teilnehmerinnen des Workshops am beim Fährterminal im Rostocker Überseehafen. Kurz nach 14.00 Uhr brachte uns dann ein Shuttle-Bus an Bord der Fähre „Mecklenburg-Vorpommern“. Dort wurden wir sehr herzlich mit einem Glas Sekt vom Service-Manager Peter Doß willkommen geheißen, der uns anschließend auch die Kammern zuwies. Dann gab es Kaffee und Erdbeertorte. Währenddessen fand die Begrüßung durch unsere Vorsitzende, Dr. Christine Keitsch sowie Kapitän Ernst Schomacker und Barbel Neubauer, der Initiatorin dieser tollen Fährfahrt, statt.

Um 15.15 Uhr legte die Fähre ab. Die Tagungsteilnehmerinnen durften das Ablegen und die Ausfahrt aus dem Rostocker Hafen auf der modern ausgestatteten Brücke erleben, wo der Kapitän und der Erste Offizier noch für Fragen zur Verfügung standen. Nachdem die „Mecklenburg-Vorpommern“ die Warnemünder Molen passiert hatte, begann eine Führung über das gesamte Schiff unter der Leitung von Peter Doß. Wir erfuhren dabei, daß die 1996 gebaute RoRo-Fähre 200m lang und 30m breit ist und einen Tiefgang von nur 6,5 Metern hat. Neben Lkw- und Pkw-Decks gibt es ein Eisenbahn-Deck mit 930 m Schienenlänge. Mit einer Maschinenleistung von 36.000 PS erreicht die „Mecklenburg-Vorpommern“ eine Geschwindigkeit von 23 Knoten. Die 88 Seemeilen von Rostock nach Trelleborg und retour werden mit einem Durchschnittstempo von 16 bis 19 Knoten zurückgelegt.

Deck 7 ist ausschließlich der 40köpfigen Besatzung vorbehalten. Beeindruckend war hier u.a. der Fitness-Bereich mit Schwimmbad, Sauna und Solarium.

Die Decks 5 und 6 stehen für die Passagiere zur Verfügung. Die Fähre hat über 150 Kammern mit insgesamt 400 Betten, ferner eine Cafeteria, ein Restaurant, Aufenthaltsräume, ein Bistro, ein Kino, einen großen (ehemaligen) Duty-Free-Shop, eine Lounge für ca. 30 Personen und zwei Konferenzräume.

Der Service-Manager betonte, daß die Passagierzahlen trotz der guten Angebote sehr gering seien und u.a. aufgrund des fehlenden Duty-Free-Handels der Umsatz in diesem Bereich bei weitem nicht den Erwartungen entspricht. Das Frachtvolumen nehme dagegen kontinuierlich zu. Es gibt Überlegungen, die Fähre dementsprechend umzubauen.

Beim Rundgang durch den Maschinenraum zeigte uns der Chief ein maßstabsgerechtes Modell der gesamten Maschinenanlage. Vier M.A.N.-Hauptmaschinen erbringen je 9.600 PS auf zwei Wellen. Etwa 7000 Stunden Laufzeit hat die Maschine jährlich, alle zwei Jahre erfolgt eine Werftüberholung.

Im Sicherheitsbereich an Deck 5 liegen 800 Rettungswesten sowie Kalteschutzanzüge für die Wasserrettung. (Nora de Baan zog probierhalber einen an). Es gibt zwei Notrutschen, die in rund zwölf Minuten aufgeblasen sein können. Sie werden einmal im Jahr vor der ohnehin notwendigen Inspektion von der gesamten Besatzung erprobt.

Nach dem sehr ausführlichen und interessanten Schiffsrundgang versammelten wir uns gegen 18 Uhr wieder in unseren Tagungsräumlichkeiten im Nichtraucher-Bereich des Bordrestaurants. Da alle zwei Jahre der Vorstand neu gewählt werden muß, bat unsere 1. Vorsitzende Christine die Anwesenden um Anregungen oder Vorschläge.

Seedje Fink empfahl die Wiederwahl aller Vorstandsmitglieder, die damit auch einverstanden waren. Bei vier Enthaltungen wurde die Wiederwahl einstimmig bestätigt.

Der Vorstand des Verbandes „Frauen zur See e.V.“ setzt sich demnach weiterhin wie folgt zusammen: 1. Vorsitzende: Dr. Christine Keitsch, Flensburg, 2. Vorsitzende: Dipl. Ing. Angelika Frömel, Winterthur, Kassenwartin: Stud. Naut. Petra Heinrich, Jork, Schriftwartin: Helga Jars, Flensburg. Der Jahres-Mitgliedsbeitrag beträgt nunmehr 20 Euro für reguläre Mitglieder. Studentinnen zahlen bislang 20 DM und ab sofort 10 Euro.

Nachdem alle Formalitäten erledigt waren, wurde ein sehr leckeres und reichhaltiges Abendessen serviert. Um 20 Uhr trafen wir uns dann in der VIP-Lounge, wo ein Faß Bier und ein spannender Vortrag von Dipl. Ing. Ramona Zettelmaier, Mitarbeiterin von Lloyds Register in Hamburg, auf uns warteten. Ramona informierte ausführlich über das Thema „Ballastwasser Management“. Mittels computergestützter Schaubilder verdeutlichte sie die Ballastwasser-Problematik, bei der Mikroorganismen wie Algen, aber auch Bakterien und Viren weltweit in Küsten- und Hafengewässern verteilt werden. Zum Schutz der





Umwelt hat die IMO 1997 erstmals entsprechende Richtlinien entworfen, mit deren Hilfe dieses Problem angegangen werden soll. Inzwischen werden verschiedene Methoden zur Aufbereitung des Ballastwassers getestet, bzw. empfohlen und erforscht: mechanische, physikalische und chemische. Lloyds Register hat 26 Schiffe bei den verschiedenen Methoden hinsichtlich bestimmter Kriterien untersucht. Die Vor- und Nachteile der verschiedenen Verfahren sind noch nicht ausreichend erprobt. In ihrer Zusammenfassung betonte Ramona daher auch ausdrücklich, daß es noch nicht klar ist, welche Vorgehensweise sich als finanzierbar und durchführbar, bzw. praktikabel erweisen wird und eventuell eine weltweite Akzeptanz finden kann. Nach dem Ende des ca. 1 1/2 stündigen Vortrags schloß sich noch eine rege Diskussion zum Thema an. Nähere Infos könnt ihr auch gerne bei Ramona abfragen:

ramona.zettelmaier@lr.org

Danach stellte Nora de Baan, eine Freundin von Michelle Wunderlin, die übrigens mit ihrem kleinen Sohn Lucas gekommen war, sich selbst und eine Projektidee vor, für die sie um Unterstützung bat. Nora absolviert eine Ausbildung zur Videofilmerin und möchte eine Semesterarbeit über Seefahrtslegenden und Mythen sowie über Frauen in der Seefahrt machen. Für Ideen, Tips und Anregungen ist sie in Zukunft sehr dankbar. Wer Lust hat, kann Nora per Mail erreichen: **noradebaan@yahoo.de**

Margaret Wesselhöft machte anschließend den Vorschlag, eine Mappe anzulegen, in der jedes Mitglied des Verbandes „Frauen zur See“ eine Kurzvorstellung schreibt, die etwa den Umfang einer halben DIN-A4-Seite haben sollte. Diese Mappe soll auf allen Workshops und Veranstaltungen des Verbandes ausgelegt werden, da-



mit alle Mitglieder sich über Verbandskolleginnen informieren können.

Elke Thiers berichtete über den Fortgang unserer Web-Site, die von ihr betreut wird. Dabei bat sie noch einmal dringend um Unterstützung in Form von aktuellen Beiträgen oder Bildern sowie um Anregungen und Ideen. Christine, die auch Redakteurin unserer Verbandszeitung ist, nutzte die Gelegenheit, sich mit der gleichen Bitte anzuschließen. Seedje Fink, die beim ersten Workshop vor drei Jahren in Flensburg erstmalig



teilnahm, seither ihre Ausbildung beendet hat und mittlerweile als 1. Offizier für ihre Reederei tätig ist, gab einen kurzen Abriss ihres Werdeganges. Anschließend zeigte uns Regine Deschle noch einmal Ausschnitte ihrer Videoaufnahmen des 2. Workshops in Flensburg vom Herbst 1999 und des 3. Workshops, der im Frühjahr 2000 auf der „Likedeeler“ in Rostock stattgefunden hat. Sonntag, d. 4. November 2001 - er begann mit einem Frühstücksbuffet um 7.00 Uhr. Kapitän Ernst Schomacker verabschiedete sich, und Christine bedankte sich im Namen aller Teilnehmerinnen für die herzliche und gute Aufnahme an Bord. Nach dem Verlassen der Fähre kurz vor deren Abfahrt um 7.45, fanden wir uns alle gegen 8.30 Uhr im Fischereihafen in Marienheide ein. Traute Secander, Leiterin des Hafendienstes, berichtete uns über die Entwicklung, bzw. Umstrukturierung des Fischereihafens nach der Wiedervereinigung. Vom reinen Fischerlandeplatz mit Kühlhaus hat sich die Struktur gewandelt zu einem Umschlagsplatz für Getreide, Fisch, Holz u.a. mit einem jährlichen Umschlagsvolumen von 3/4 Mio. Tonnen.

Nach dieser umfassenden Einführung sollte das Traditionskabinett des Fischereikombinates beichtigt werden. Leider mußte der Schlüssel dafür noch geholt werden, so daß eine Wartezeit von etwas über einer halben Stunde entstand. Christine nutzte diese Pause, um über Ort und Zeit des nächsten Workshops abstimmen zu las-



sen. Michelle Wunderlin und Silke Nissen wollen das nächste Arbeitswochenende im März in Eisfleth organisieren. Für den Herbst 2002 erbot sich Dörte Lehmann, die Veranstaltung in Bremerhaven durchzuführen.

Danach konnte die Sammlung des Traditionskabinetts betrachtet werden, in dem viele Exponate und Informationen über die Geschichte der Hochseefischerei der ehemaligen DDR zusammengetragen wurden. Von Fotos und Modellen, bis hin zu Konservendosen und Rezeptheften. Die Ausstellung wurde von ehemaligen Mitarbeitern des Fischkombinates in ehrenamtlicher Arbeit zusammengetragen und ist sehr sehenswert. Mit einem herzlichen Dankeschön an Frau Secander und einer Spende für den weiteren Ausbau des Traditionskabinetts verabschiedeten wir uns. Einige Teilnehmerinnen traten von



hier aus direkt den Heimweg an, die Mehrheit folgte Elke Thiers in das Lokal „Zum Goldenen Anker“, wo der 6. Workshop „Frauen zur See“ ausklang. Abschließend waren sich alle einig: Dieses Wochenende war sehr spannend und informativ und dürfte schwer zu überbieten sein.

Ein ganz dickes Dankeschön geht daher an dieser Stelle noch einmal an die Crew der „Mecklenburg Vorpommern“, allen voran an Bärbel Neubauer, Kapitän Ernst Schomacker und Peter Doß sowie an die Reederei Scandlines, namentlich an Martin Kringle.

Helga Jars

„STCW 95“ oder : Hilfe, was ist mit meinem Vorlesungsplan passiert ?“

Als ich Anfang des Semesters wieder an die Fachhochschule Flensburg kam, tat ich das, was eine Studentin nun mal am ersten Tag gleich als erstes macht: ich besorgte mir einen Semesterführer, in dem mein neuer Stundenplan stand. Neugierig warf ich einen Blick hinein und es sträubten sich mir die Haare. Lauter neue Abkürzungen, von denen ich nicht wußte, was sie bedeuten. Laut STCW 95 müssen alle Fachhochschulen, an denen ein Patent erwerben werden kann, zertifiziert werden. Dazu müssen sich die Vorlesungen an einem durch STCW 95 vorgegebenen Rahmen orientieren.

Unsere Professoren haben uns auf diese Ände-

rungen vor den Semesterferien in einer besonderen Veranstaltung schon hingewiesen. Aber jetzt sind wir StudentInnen plötzlich mit der Realität konfrontiert und die ist, wie sich zur Zeit zeigt, chaotisch. Einige Vorlesungen wurden gekürzt, aber dafür sind neue hinzugekommen. Höhere Semester haben gerade noch ein halbes Jahr Frist gekriegt, um ihre Ausbildung nach den alten Richtlinien zu beenden. Mit dieser Frist ist gleichzeitig ein weiterer Nachteil verbunden. StudentInnen, die später fertig werden, müssen ihr Patent dann ein Jahr länger ausfahren. Das bedeutet: Es kommt ein Jahr Fahrzeit als dritter Ingenieur hinzu (hat früher gefehlt) und zwei

Jahre als zweiter Ingenieur. Die höheren Semester haben jetzt leider auch noch das Problem, daß sie Vorlesungen, die es früher noch nicht gab, aufholen müssen. Die Folge all dessen ist, daß zur Zeit keine/r so hundertprozentig weiß, was abläuft, und das führt zu allseitiger Verunsicherung. Übrigens waren die sechs Mark für den Studienführer die sinnloseste Ausgabe, die ich je gemacht habe. Der Vorlesungsplan war, wie sich herausstellte, schon längst überarbeitet. Den neuen Plan konnte ich mir dann für 10 Pfennig kaufen. - So ein Arger!

Nadine Vogt





Eine Ferienreise mit Praktikanten

Auch dieses Jahr bin ich in den Sommerferien zur See gefahren. Wunderbar, um wieder zu wissen, warum man sich noch mal ständig mit bockigen Professoren herumschlägt (diejenigen von Herrn Berkings Kaliber ausgenommen). Es lief nicht wirklich nach Plan an.

Ein guter Freund hatte mich breitgeschlagen, mit ihm die Betreuung einer Gruppe von Schülern zu organisieren, die ihre Sommerferien als Praktikanten verbringen. Er hatte damit schon im vorigen Jahr gute Erfahrungen gemacht. Um eine lange Geschichte abzukürzen: Er hat den Posten auch bekommen. Ich hingegen bin in Konkurrenz zu einem alternden Berufsschullehrer ausgeschieden, der sich im Zuge seiner Midlife-Crisis einen Jugendtraum von Seefahrt erfüllen wollte. Unentgeltlich. Das war nicht zu überbieten.

Zum Glück wurden wir alle auf denselben süßen alten Rosteimer gesteckt. Zum Glück für mich, denn die Gruppe war schrecklich nett. Und zum Glück für besagten guten Freund, denn für viele Aufgaben war selbiger Lehrer einfach nicht qualifiziert und da konnte ich einspringen.

Die »Köln Express« hatte schon bessere Zeiten gesehen. 24 Jahre alt, hat sie erlebt, wie mit extra-reduzierter Besatzung gefahren wurde und für Reinigungsarbeiten kein Platz blieb. Heute fährt wieder eine Crew größeren Umfangs, bis auf Kapitän und Chief alle aus Kroatien, doch für vieles ist es einfach zu spät.

Noch nie habe ich einen Maschinenraum erlebt, der so dunkel, so schwarz und so dreckig war! Und noch nie so viel Rost auf einmal. Doch gerade deswegen mußte man diese tapfere alte Lady ganz doll lieb haben!!

Und die Praktikanten wußten nach der Reise wirklich, ob sie zur See fahren wollen oder nicht! Man mußte sie übrigens alle sehr bewundern: Zwischen 15 (!) und 18 Jahre alt, haben sie allesamt fünf ihrer sechs Wochen Sommerferien geopfert, um teilweise hart zu arbeiten. Sie wur-

den jedoch mit überdurchschnittlich viel Landgang entschädigt. Zwei Mädchen waren darunter.

Ich hatte einen eher faden Job: Das Erstellen einer Komponentenliste für eine Maintenance-Software. Auf deutsch: eine Inventur des gesamten Schiffes. Typenschilder verfolgen mich bis heute, ich habe an Bord von ihnen geträumt! Doch die nette Gesellschaft hat mich für alles entschädigt.

So zum Beispiel Kapitän Gerber. Er war ein ruhiger kleiner Kerl mit ruhiger, tiefer Stimme und dem Sinn für Humor, den man braucht, um Spaß an einer Praktikantengruppe zu haben. Ich traf ihn jeden Morgen um sechs, noch unrasiert, als er sich ohne viele Worte den neuesten Wetterbericht auf den heiligen Computer (nämlich seinen) spielte. Irgendwann fing er an, mir über die Schulter zu blicken. Immer noch schweigend. Nicht falsch verstehen, den Rest des Tages über haben wir uns schon unterhalten, nicht aber morgens. Bis auf den Morgen (nach etwa einer Woche), an dem er sagte: „Das ist ja ein Scheiß-Job, den Sie da machen müssen. Guten Morgen.“ Und dann bot er mir an, quasi als Entschädigung, an den Landgängen der Praktikanten teilzunehmen. Ich war schrecklich verduzt, doch zum Glück nicht so, daß ich abgelehnt hätte.

Es wurde überhaupt nicht schwierig, die dazu erforderlichen Überstunden hereinzuholen: Der Null-Vier-Wächter, chronisch schlaflos, hat nach seiner Wache immer noch ein Video angeschaut. Nachdem er seinen Schreck über soviel Arbeitseifer überwunden hatte, war er so lieb, um halb sechs immer einen frischen Kaffee fertig zu haben. Außerdem war der Dampfer um die Zeit immer wunderbar leer.

Um acht kamen dann die Praktikanten hinzu. Sie wurden eingeteilt für Maschinendienst, Brückenwache, Werkstattarbeit und Tagesdienst und haben z.B. sämtliche Rettungsringe überholt, einen Basketballkorb für das Schwimmbad

gebaut, schrecklichen Modder aus einem Ballasttank geschaufelt und die Hauptmaschine gewaschen. Oh, da taten sie mir leid! An einem heißen Tag im Golf von Mexiko, im Schichtbetrieb sich abwechselnd im klimatisierten Kontrollraum ausruhend, haben sie unseren Dreckjockey von oben bis unten geschrubbt und geschrubbt. Und hatten am Ende so richtig die Schnauze voll!

Doch was macht die undankbare Maschine? Einen halben Tag vor Houston? Sie wartet, bis alle schlafen. Und dann macht sie sich wieder ausführlich dreckig! Wie ein Hund, der sich im nächsten Kuhfladen wälzt, nachdem er gebadet wurde! Der Zulauf einer Einspritzpumpe hatte sich irgendwie festgesetzt, so daß der Druck anders entweichen mußte. Kein weiterer Kommentar.

Die armen Praktis: Sie wollten beinahe heulen, und noch viel mehr bei dem Gedanken, das Ganze noch einmal machen zu müssen. Doch davon sind sie zum Glück von einem mitfühlenden Chief befreit worden.

So haben wir uns also fünf Wochen vertrieben, sind in den USA (Houston und Charleston), in Mexiko (Veracruz und Tampico) und auch in Europa (Le Havre und Antwerpen) kräftig an Land gegangen, haben ein Fußballturnier organisiert (das allerdings wegen extrem harter Gangart auf kroatischer Seite abgesetzt werden mußte) und die schlechtesten zehn Videos an Bord gekürt. Veracruz, so waren wir uns so ziemlich einig, war der „coolste“ Hafen! Ich habe ernsthaft angedacht, zu desertieren. Und überhaupt könnte ich hier ohne Ende erzählen.

Aber ich werde nur sagen, daß uns die Reise gut gefallen hat. So gut, daß wir uns nach zwei Monaten wieder getroffen haben. Und daß etwa die Hälfte der Praktikanten trotz Dreck und Hitze und Arbeit zur See fahren will. Das gibt mir die Kraft, klug und fleißig und mit Elan weiterzustudieren.

Denn ich weiß wieder, warum.

Margaret Wesselhöft

Warnemünder Schifffahrtskolleg

Am 1. und 2. November 2001 luden der Fachbereich Seefahrt und das Schifffahrtsinstitut an der Hochschule Wismar zum mittlerweile 7. Warnemünder Schifffahrtskolleg ein, das wieder im Technologiepark Warnemünde stattfand. Thema war diesmal »Moderne Technologie und Betriebsführung in der Schifffahrt – 50 Jahre Schiffs-technikausbildung am Standort Warnemünde«. Den interessanten Vorträgen von Gastreferenten und Berichten von Mitarbeitern der HS Wismar über von ihnen durchgeführte Forschungsprojekte folgten meist sehr angeregte Diskussionen. Der Donnerstagnachmittag war überwiegend der Verkehrssicherheit in der Ostsee gewidmet und wurde eingeleitet mit einem Vortrag von Dr. Henning Klostermann, dem Vorsitzenden des Umweltausschusses im Landtag von Mecklenburg-Vorpommern. Thema: „Ergebnisse und weitere Initiativen der Parlamentarier der Ostseeanliegerstaaten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Ostsee“. Es folgten Referate über die am 02.11.01 offiziell übergebene neue Verkehrszentrale Rostock und über „Das Verkehrssicherheitskonzept Westliche Ostsee aus Lotsensicht“. Für eine besonders kontroverse

Diskussion sorgte der Beitrag von Jens-Uwe Schröder, Mitarbeiter der World Maritime University in Malmö, über „Die Harmonisierung der europäischen maritimen Ausbildung“. Als Abschluss des Tages wurde für TeilnehmerInnen und ReferentInnen ein Abendbuffet im Hotel Neptun angeboten. Am Freitagvormittag stellten Mitarbeiter der Hochschule Wismar und der Uni Rostock spannende Forschungsprojekte aus dem nautischen Bereich vor. U. a. „Pilot's Mate“, ein Assistenzsystem für Lotsen, das von diesen bereits in der Praxis erprobt wird. In einem besonders robusten Laptop, den der Lotse mit an Bord nimmt, stehen ihm ECDIS-, GPS- und eventuell auch AIS-Informationen zur Verfügung, die ihn von der Ausrüstung des Schiffes und dem immer schlechter werdenden Ausbildungsstand der Schiffsoffiziere weitgehend unabhängig machen. Nach der Mittagspause folgten zwei Vorträge aus dem Maschinenbereich. Herr Höffer, Leiter des Kritznower Unternehmens Heat Nord Höffer Energie- und Antriebstechnik, berichtete über das Angebot seiner Firma zum „Thermischen Bewuchsschutz von Seekasten-Kühlern“, und Dr. Busse vom Institut für Energie- und Um-

weltberatung e.V., präsentierte das Consulting-Angebot „Optimaler Motorbetrieb mit zustandsbasierten Strategien“. Abschließend informierte Burkhardt Müller von der Reederei Seetours über das „Konzept AIDAVita“, das für ein neues, noch im Bau befindliches Kreuzfahrtschiff der Reederei umgesetzt werden soll. Burkhardt Schult von der Consulting Firma ARCADIS stellte ein „VPS-Programm für Vorsorgeplanung zur Ölunfallbekämpfung“ vor. Dieses Programm beinhaltet geographische Daten über die deutschen Küstenabschnitte sowie über die vorgehaltene Ausrüstung und Strategien zur Ölbe-kämpfung und wird von den öffentlichen Verwaltungen und Behörden der fünf deutschen Küstenländer zur Koordinierung von entsprechenden Maßnahmen benutzt.

Fazit: Es war eine interessante und z.T. spannende Tagung mit sowohl im nautischen wie im technischen Bereich vielen neuen Informationen, die mit Tagungskosten von 50 DM / Tag auch privat erschwinglich war. Die Teilnahme an diesem Kolleg, das immer im November stattfindet, ist meiner Meinung nach sehr empfehlenswert.

Margret Eismann





Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die Ausbildung und Einstellung von Seeleuten KOM (2001) 188 endgültig

In der Europäischen Union fehlten im Jahr 2001 rund 13.000 Offiziere, bis 2006 wird dieses Defizit auf 36.000 gestiegen sein. Warum das so ist und wie das geändert werden kann, damit beschäftigt sich eine Studie der Europäischen Kommission vom April 2001. Diese Studie findet große Beachtung. Denn sie beschränkt sich nicht auf eine zahlenmäßige Bestandsaufnahme wie z.B. die BIMCO-Studie¹ aus dem Jahre 2000, sondern sie beschäftigt sich auch ausführlich mit den Ursachen, bezieht das soziale Umfeld ein und schlägt Lösungsansätze vor. Bereits 1996 hatte die Europäische Kommission mit ihrer Mitteilung „Auf dem Wege zu einer neuen Seeverkehrstrategie“ eine sehr treffende Analyse der Situation in der europäischen Seeschifffahrt vorgelegt, die das gleiche Schicksal wie viele andere Mitteilungen dieses Gremiums hatte, nämlich das der Nichtbeachtung. Die neue Studie befaßt sich auch mit der Beschäftigung von Frauen auf Schiffen. Ich zitiere diese Passagen im vollen Umfang.

»3.1.2. Informationskampagnen und ähnliche beschäftigungsfördernde Maßnahmen. Eine der allerdinglichsten Maßnahmen, mit denen die Seefahrt für junge Menschen attraktiv gemacht werden kann, ist ein Aufpolieren des Images der Seeschifffahrt. Hierzu stehen verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung, von denen die Kommission koordinierte Informationskampagnen sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene empfiehlt. Derartige Veranstaltungen fanden bereits in mehreren Mitgliedstaaten statt und waren insofern erfolgreich, als sie die positiven Seiten der Berufe in der Seefahrt aufzeigten und den jungen Menschen Fakten über Chancen und Konsequenzen dieser Berufe vermittelten. Da einer der positiven Aspekte einer beruflichen Tätigkeit in der Seefahrt in den breit gefächerten Beschäftigungsmöglichkeiten für Seeleute in zahlreichen der Seefahrt verwandten Sektoren zu sehen ist, bieten Informationskampagnen eine gute Möglichkeit, EU-Seeleuten Karrierechancen aufzuzeigen, vom ersten Job an Bord bis hin zu möglichen Tätigkeiten an Land nach geraumer Zeit auf See. Darüber hinaus sind Informationskampagnen ein gutes Mittel, um wirklich geeignete junge Menschen an die Seeschifffahrt heranzuführen und so die Zahl der Auszubildenden zu senken, die ihre Ausbildung abbrechen. Schließlich böten die in den Mitgliedstaaten durchgeführten und auf ihre besonderen

Gegebenheiten zugeschnittenen Kampagnen auch eine gute Möglichkeit, um verstärkt Frauen für die Berufe in der Seefahrt in der EU zu interessieren. Die Seefahrt ist traditionell eine Domäne der Männer, und es trifft zu, daß sich Familie und Berufstätigkeit auf See für Frauen schwerer miteinander vereinbaren lassen als für Männer. Es gibt allerdings einige Tätigkeiten, die sich für Frauen relativ gut eignen, zum Beispiel die Arbeit an Bord von Linienschiffen. Die Sozialpartner sollten sich intensiv um eine Öffnung der Berufe in der Schifffahrt für Frauen bemühen, vor allem in den für Frauen attraktiven Berufen. Hierzu bieten die Informationskampagnen eine gute Möglichkeit. Ferner sollten sich die Sozialpartner mit dem nicht hinnehmbaren Problem der Diskriminierung vieler an Bord von EU-Schiffen beschäftigter Frauen und der Vorurteile ihnen gegenüber befassen. Maßnahmen zur Förderung der Beschäftigung von Frauen auf Schiffen würden auch zum Plan der IMO zur Integration der Frauen in die Seeschifffahrt und zur STCW-Empfehlung passen, nach der dem gleichberechtigten Zugang von Männern und Frauen zu allen Bereichen der Seeschifffahrt besondere Aufmerksamkeit zu widmen sei, die Rolle der Frauen im Seemannsberuf zu unterstreichen sei und Frauen zunehmend in die Ausbildung einbezogen werden und auf allen Ebenen der Branche vertreten sein sollten. Jegliche Maßnahme zur Förderung der Beschäftigung von Frauen an Bord von EU-Schiffen und zur Bekämpfung von Diskriminierung und Vorurteilen würde sich auch nahtlos in die allgemeine Politik der Gleichbehandlung von Männern und Frauen einfügen. Diesbezüglich empfiehlt die Kommission den Mitgliedstaaten und den Sozialpartnern, dafür zu sorgen, daß die bestehenden Rechtsvorschriften im Bereich Gleichstellung ordnungsgemäß angewandt werden und der kürzlich vorgelegte Vorschlag zur Bekämpfung sexueller Belästigung am Arbeitsplatz rasch verabschiedet wird.«

Mit dieser Passage benennt die Europäische Kommission zwar einige der Probleme von »Frauen, die zur See fahren«, doch sie gibt keine ausreichenden Lösungsansätze. Hier könnte, so finde ich, die Arbeit des Verbandes Frauen zur See, die Europäischen Kommission weiterbringen. Mit den beiden Faltblättern „Was erwartet mich an Bord“ und „Mobbing“ hat der Verband einen ganz prak-

tischen Beitrag geleistet, Frauen den Einstieg und das Zurechtkommen an Bord zu erleichtern. Für noch entscheidender halte ich aber die Diskussionen, die auf den verschiedenen Workshops zu dem Thema „Frauen an Bord“ und „Familie“ stattgefunden haben.

Die Kommission bietet als Lösung, um Familie und Beruf zu verbinden, die Tätigkeit auf Linienschiffen an. Auf den Workshops haben wir diskutiert, daß das nicht für alle die Lösung sein kann. Nicht alle wollen auf Fährschiffen fahren, sondern ziehen die große Fahrt vor. Während der Ausbildungszeiten kommt ein solches Modell sowieso nicht in Frage.

Wir haben in den Workshops ja über ganz andere Alternativen diskutiert, die über ein „Frauenshiff“ bis zu komplexen Wohngemeinschaften/Wohndörfern mit Kinderbetreuung reichten.

Es ist bedauerlich, daß sich in der Studie der Kommission und in den Lösungsvorschlägen nur ganz konventionelle Vorschläge finden. Manchmal aber braucht man keine praktischen Vorschläge, sondern Visionen.

Dr. Christa Hempel-Küter

Die Studie kann beim Verband Frauen zur See angefordert werden.

- 1 BIMCO (Baltic and International Maritime Council)/ISF (International Shipping Federation) 2000
Manpower Update - The world-wide Demand for and Supply from Seafarers - April 2000.
- 2 Eine vor kurzem bei ihren weiblichen Mitgliedern durchgeführte Erhebung der NUMAST (National Union Of Marine Aviation and Shipping Transport Officers) ergab, daß 76% der Befragten auf See schon unter sexueller Belästigung und 47% unter Diskriminierung wegen ihres Geschlechts zu leiden gehabt hätten.
- 3 Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 76/207/EWG vom 9. Februar 1976 zur Verwirklichung des Grundsatzes der Gleichbehandlung von Männern und Frauen hinsichtlich des Zugangs zu Beschäftigung, zur Berufsbildung und zum beruflichen Aufstieg sowie in Bezug auf die Arbeitsbedingungen (KOM/2000/334 endg.).

Die nächste Ausgabe erscheint voraussichtlich im April 2002

Herausgeber: Verband Frauen zur See e. V.

Redaktion: Dr. Christine Keitsch · Mommsenstr. 39 · 24943 Flensburg · Fon: 0461/1824560 · Fax: 0461/1824559 · E-mail: ckeitsch@foni.net

Versand: Flensburger Schifffahrtsmuseum

Druck: Clasen-Druck, Flensburg · Logo: Rainer Prüss, Flensburg

