

# Verband Frauen zur See

Rundbrief 12



Dezember 2003

## Liebe Seefrauen, liebe Fördermitglieder, liebe Leserinnen und Leser unseres Rundbriefes,

Mittlerweile neigt sich 2003 dem Ende entgegen. Für unseren Verband war es ein durchweg erfolgreiches Jahr.

Wir konnten unseren Mitgliedern zwei interessante Wochenend-Veranstaltungen bieten, der Rundbrief erscheint erstmalig in drei Ausgaben und wir haben auf den letzten Workshops fünf neue Mitglieder hinzu gewinnen können: Ria Jacobs, Ulla Neye, Edith Olechnowicz, Brigitte Weiler und Karina Wieseler. Demgegenüber haben sich Christiane Hamann und Renate Rettel dazu entschlossen, den Verband zu verlassen.

Viele unserer jüngeren Mitglieder haben mittlerweile ihre Ausbildung abgeschlossen und sind inzwischen erfolgreich auf allen sieben Weltmeeren unterwegs. Andere haben ihre seemannische Laufbahn gerade begonnen und blicken zuversichtlich in

eine viel versprechende Zukunft. Darüber können wir uns nur freuen und hoffen, dass unser Verband gerade den jüngeren Mitgliedern weiterhin die Rückenstärkung vermitteln und die Unterstützung geben kann, die nötig ist.

Der vorliegende Rundbrief wurde mit Artikeln von Marianne Kampradt, Helga Jars, Seedje Fink und Margaret Wesselhöft bestückt. Vor allem die letztgenannten geben mit ihren Berichten einen anschaulichen Einblick in den Alltag an Bord und die Bedürfnisse, die Menschen, die unter den heutigen Bedingungen zur See fahren, entwickeln nebst den Dingen, die in der täglichen Routine für Abwechslung und Freude sorgen. Ich bedanke mich bei allen Autorinnen ganz herzlich für ihre aufrechten und informativen Beiträge.

Im kommenden Jahr werden wir uns

bemühen, weiterhin zwei Arbeitswochenenden für unsere Mitglieder anzubieten. Der nächste Workshop wird an einem der ersten beiden Wochenenden im Mai 2004 in Flensburg stattfinden, und ich freue mich schon jetzt auf eine rege Beteiligung und lebhaftige Diskussionen. Anregungen für die Programmgestaltung werden wie immer jederzeit dankend entgegen genommen!

Ich wünsche euch bis dahin eine schöne Weihnachtszeit, einen guten Rutsch ins Neue Jahr und ein erfolgreiches und gesundes 2004!

Unsere besten Wünsche gehen auch an Claudia, momentan auf der CMS Damaskus unterwegs, an Nadine, die auf der MSC Rio Plata fährt sowie an Margaret auf die OOCL Malaysia. Christine

## 9. Workshops vom 31.10. bis 2.11. 2004 in Lübeck

von Helga Jars und Marianne Kampradt



Dabei waren: Angelika Frömel, Christine Keitsch, Claudia Eschelbach, Elke Thiers, Gerty Kellig, Magdalene Mintrop, Gudrun Badenius, Karina Wieseler, Kathrin Bruckner, Margret Eismann, Marianne Kampradt, Helga Jars, Ramona Zettelmaier, Regine Deschle, Rosi Schichold, Silke Einsfeld, Ulrike Münster und Helga Jars.

Zum neunten Mal begrüßte uns unsere Vorsitzende Dr. Christine Keitsch zu einem Workshop. Die ersten fünfzehn Teilnehmerinnen waren mit mehr oder weniger Stau fröhlich und voller Vorfreude eingetroffen

und hatten bereits ihre Zimmer in der Seemannsmission an der Untertrave 1 a bezogen. Und wie schon gewohnt, begrüßte uns auch der Hausherr unseres Tagungsortes, Bernd Kruse, sehr freundlich. Er erzählte uns einiges über das Haus, seine Entstehung und seine heutige Nutzung. Diesmal lagen an allen Tagen zur An-

sicht aus: Eine Chronik unseres Verbandes, die von Rosi Schichold geführt und ergänzt werden wird. Sie bittet in diesem Zusammenhang noch um weiteres Material aller Mitglieder. Eine Mappe mit Briefen und Mails von Mitgliedern, die leider nicht dabei sein konnten (Ma, deine "Rundmail" ist wirklich umfassend und köstlich!) und die auch diverse Anfragen enthielt, sowie mehrere Fotoalben.

Auch an diesem Wochenende besuchte übrigens ein männlicher Ehrengast den Workshop: Jonas Frömel gelang es mit seinen dreieinhalb Monaten Lebensalter

immer wieder, die eine oder andere von uns in seinen Bann zu ziehen. Wir freuen uns mit Angelika über ihren süßen Sohn. In Christines Ansprache ging es unter anderem um die von Margaret Wesselhöft angeregten Kurzbeschreibungen der einzelnen Verbandsmitglieder, um die Rundbriefe, um den Gruß an die Familie Kehm und um die Pins mit unserem Logo, die in Arbeit sind. Unser "master of money", Petra Heinrich, berichtete über ein nettes Polster in der Verbandskasse, sodass sowohl Rundbriefen als auch Pins nichts mehr im Wege steht.

Elke, unsere Frau fürs Internet, bat um Ergänzungen und Neuigkeiten, die sie einarbeiten möchte. Und Kathrin, unsere Jungste, erzählte von ihrem Praktikum auf der "Helgaland" der Reederei Petra Heinrich. Es folgte nun der informative Vortrag von Margret Eismann zum ISPS-Code. Es wäre wünschenswert, wenn davon seitens der Referentin noch einmal ein kurzes Skript zur Verfügung gestellt werden könnte (?). Von mir dazu nur soviel: KDA (= Kampf den Abkürzungen!) Ein paar konnte ich mit-schreiben: SSP = Ship Security Plan, CSO = Company Security Officer, SSO = Ship





Security Officer, SSA = Ship Security Assessment, AIS = Automatic Identification System. Fazit: Oje, leichter wird es bestimmt für niemanden!



Der Freitag Abend endete mit lebhaften Diskussionen und intensiven Gesprächen. Am Samstag ging es nach dem Frühstück direkt zum Priwall. Der Schulleiter der Seemannsschule, Hans Hartke, begrüßte uns ganz herzlich und informierte uns ausführlich und mit einer großzügigen Portion Humor über die aktuelle Arbeit der Seemannsschule. Weiter geht es nun mit Helgas Protokoll:

Nach der Begrüßung und Informationen zur gegenwärtigen Situation der Schule (Protokollteil aufgenommen von Anne Kampradt) erläuterte der Schulleiter, Herr Hartke, die Funktion des Freifall-Rettungsbootes auf Schiffen und lud dann zur praktischen Übung am Freifall-Rettungsboot auf dem Gelände der Seemannsschule ein. Bei feuchtem und diesigem Wetter wurde das Boot, das in einem Stahlgerüst direkt am Ufer hängt, von Margret Eismann, die als Lehrkraft an der Schule tätig ist, vorbereitet. Mit mehreren Freiwilligen an Bord wurde der freie Fall des Bootes ins Wasser vorgeführt.

Nach der Rückführung des Bootes in die Aufhängung folgte die Besichtigung des Sicherheitszentrums der Schule mit Gebäu-

den wie Riemenraum, Feuerschutzraum u.a. Ein leckeres Mittagessen in der Kantine der Seemannsschule schloss sich um 12 Uhr an. Herr Hartke verabschiedet sich und Christine bedankte sich für die Gastfreundschaft der Schule mit dem Buch "Landgang". Margret übernahm nun die weitere Führung über das Gelände, vorbei am Schulhafen, in welchem u.a. mit dem Übungsboot "Priwall III" Ruderkommandos und Manöver in englischer Sprache geübt werden. Zwei offene Rettungs-



boote zur Übung des Pullens und das Modell einer Back für Ankermanöver sowie ein Gestell-Podest für das Evakuierungssystem von Passagieren auf Fahrschiffen wurden uns von Margret auf dem Gelände erläutert.

Ein "Fast-Rescue-Boat" mit ca. 50 PS Leistung steht als Bereitschafts-Boot u.a. zum Abschleppen von Rettungsinseln ebenfalls zur Verfügung.



Das als Brandplatz genutzte Gelände darf aus Naturschutzgründen nur noch mit Spiritus und Gasbrand mit Atemschutzmasken in der Hütte genutzt werden. Daher weicht die Seemannsschule für entsprechende Feuerübungen zur Bundeswehr nach Neustadt aus - im Gegenzug kann die WBV hier mit den hiesigen Booten üben.

Margret führte die Gruppe dann durch die Bootshalle und durch die angeschlossenen Werkstätten und Schulungsräume.

Um 13.45 Uhr fuhr die Gruppe zur Besichtigung des im Passathafen als Museumschiff festgemachten Segelschiffes PASSAT, wo wir anhand einer fachkundigen Führung sehr viel Wissenswertes über das Leben und Arbeiten an Bord dieses einstigen "Flying-P-Liners" erfuhren.

Nach diesem außerordentlich informativen Tag auf dem Priwall fuhr wir gegen 16.30 zurück nach Lübeck. Gegen 18 Uhr ging es zu Fuß durch die schöne Lübecker Altstadt - leider im Dunkeln - zum "Ti Pasa", wo wir uns bei Speis und Trank einen netten Abend machten.

Mit dem gemeinsamen Frühstück am Sonntag Morgen ging auch dieser Workshop zu Ende. Dank an alle, die dazu beigetragen haben.

## Das Coromandel - Taxi von Seedje Fink

COLUMBUS COROMANDEL, Einlaufen Los Angeles, 1400LT, seit einer halben Stunde fest am Matson-Terminal. Nur eine Frage, die alle beschäftigt: "Ist Carrie schon da?" Carrie? Eine so wichtige Person, dass jeder nach ihr fragt - ich als neue Zweite war reichlich gespannt, was für ein Wesen da wohl erscheinen würde.

Einige Minuten später stand sie auf dem Poopdeck: klein, Shorts und Teva-Latschen, Pferdeschwanz, einen schweren Pappkarton voll XBT's (1) in den Armen. Meine sonst meist beherrscht-ruhigen Kollegen schnatterten wild durcheinander, so zog ich mich an Deck zu "meiner" Ladung zurück und dachte über den ersten Eindruck nach. Sie sah ja nett aus, aber deshalb so eine Aufregung?

1730LT im Cargo Office: Ein strahlender Chiefmate erzählt mir, Carrie habe ihn für

den Abend zum Essen eingeladen. Ich gönnte es ihm, war er doch die ganze Reise noch nicht von Bord gekommen. Allerdings dachte ich auch mit einem leisen Anflug von Neid: "Na ja, bis dich mal wer einlädt, musst du dich wohl noch einige Jahre gedulden."

0030LT: Ein froh dreinschauender, gar nicht mehr gestresst wirkender Chiefmate und Carrie begegnen mir an der Gangway. Ein freundlicher Blick, und als ich gerade weitergehen will, kommt die große Überraschung: "The Chiefmate told me you haven't been ashore since you joined - I'll tell the Master you'll be out for dinner with me tomorrow evening." Ich konnte es kaum glauben und sah schon den Kapitän statt meiner gehen - aber nein: Carrie regelte alles. Morgens fuhr sie mit dem "Alten" Schuhe kaufen und lud ihn zum Lunch ein,

nachmittags ging es mit Chief und Blitz zur nächsten Shopping Mall, und pünktlich um 18:30 wartete mein "Privattaxi" samt netter Fahrerin an der Pier. Auch ich kam bestens gelaunt zurück: Ein schönes Dinner fernab der Bordhektik, interessante Gespräche, die ganze Stimmung - einfach ein Mensch, der es verstand, die paar Stunden Landgang zu einem kleinen Urlaub werden zu lassen. Langsam begann ich, die "Carrie-Aufregung" zu verstehen, und nach einer Rundreise benahm ich mich genau wie die Kollegen.

Sobald Carrie erschien, herrschte Freude an Bord, und sie verstand es, trotz der begrenzten Zeit jedem die nötige Aufmerksamkeit zukommen zu lassen. Ihr größter Stolz: ein neuer "Truck" (Ford pick-up) in leuchtend gelb. "It's got one additional seat - so I can give a lift to one more of you guys!"





Die Funktion, in der Carrie Schiffen ihren Besuch abstattet, lautet:

"Research and Education Coordinator" für das Forschungsprogramm SEAS der NOAA in Zusammenarbeit mit SCRIPPS Institution of Oceanography. Neben vielfältigen Arbeiten an Land ist es ihre Aufgabe, die Schiffe mit XBT-Nachschub zu versorgen, Daten zu sichern, und auch ab und an mal den Kapitän zum Essen einzuladen, um die Schiffe zur Mitarbeit zu motivieren. Von unzähligen "Taxifahrten", Einladungen in ihr Haus, Freikarten fürs Aquarium, Kurierdiensten zwischen Schiffen, Übernachtungen bei ihr daheim, einer Fahrt nach Hollywood, weil der russische Blitz noch einen Tag Zeit hatte vor dem Heimflug und so gern dorthin wollte, ist nirgendwo die Rede. Die Liste ließe sich noch eine ganze Weile fortführen, und viele der Aktivitäten sind beileibe nicht von ihrem eher spärlichen Spesen-Budget gedeckt. Tief beeindruckt hat mich Carrie immer wieder mit ihrem Gespür dafür, wer ihre Aufmerksamkeit wann am dringendsten brauchte, und mit ihrer Fähigkeit, jedem das Gefühl des "besonders Bedacht-

werdens" zu geben und auf diese Weise zum Beispiel den Kapitän zu überzeugen, den Chieffmate auch einmal an Land gehen zu lassen.

Menschen, die wie Carrie eine ganz besondere Art des Umgangs mit Besatzungen haben und eine unglaubliche Anziehungskraft auf sie ausüben, sind mir in den letzten Jahren immer wieder begegnet - Seemannspastorin Heimer in Middlesborough oder Agent Wolfgang Klapproth in Hamburg, um nur zwei weitere zu nennen. Sie sind eine enorme Bereicherung für das Bordleben aller Seeleute und machen

die manchmal unmenschlich kurzen und hektischen Hafenliegezeiten auf ihre Weise um so vieles menschlicher, dass sie alle einen Orden verdient hätten.

Wichtiger als der Orden ist aber vielleicht, dass wir deutlich zeigen, was uns diese Unterstützung bedeutet, und deshalb möchte ich mich hier "in aller Öffentlichkeit" bedanken für den persönlichen Einsatz dieser "Guten Seelen der Häfen", insbesondere bei Carrie, die mir eine gute Freundin geworden ist.

Es erübrigt sich wohl zu sagen, dass auf der COLUMBUS COROMANDEL mit dem größten Eifer XBT-Abwürfe durchgeführt wurden...



(1) XBT (expendable bathy thermograph): eine Bleiprobe an einem hauchdünnen Kupferdraht, die (z.B. aus der Nock) abgeworfen wird.

Per Computer wird mit Hilfe der mit der Temperatur variierenden elektrischen Leitfähigkeit des Wassers ein Tiefen-Temperatur-Profil von der Oberfläche bis ca. 800m Wassertiefe aufgenommen. Dient u.a. der Vorhersage des El-Nino-Phänomens.

## Grüße von der OOCL Malaysia von Margaret Wesselhöft

Wo um Himmels Willen fang ich an?

Am besten bei meinem Knie. Zehn Tage vor meiner Abreise nach Hong Kong habe ich es geschafft, mich mit dem linken Knie auf die Kante einer Rolltreppenstufe zu werfen. Das Ergebnis musste mit 14 Stichen genäht werden. Mit der Beweglichkeit hatte ich zunächst arge Probleme, aber ich komme inzwischen alle Leitern hoch und runter und das ist die Hauptsache. Die Fäden habe ich mir dann übrigens unterwegs selber gezogen - es war nicht wirklich cool...Und dann Hong Kong. Mit meinen 38,7 kg Gepäck (40 kg sind maximal erlaubt, das nenne ich wahres Augenmaß...) haben meine Eltern mich in Hamburg am Flughafen abgeliefert, sodass ich meine 14stündige Reise über Amsterdam nach Hong Kong antreten konnte.

Irgendwann geht auch der längste Flug mal zu Ende und so konnte ich am Zielort vom Agenten abgeholt werden. Mit mir waren noch zwei Kollegen dabei, die für ein anderes Schiff bestimmt waren, jedoch zur selben Firma gehören. Da ich noch ca. 35 Stunden Zeit hatte, haben wir an zwei Nachmittagen und einem Abend zusammen die Stadt unsicher machen können. Hong Kong ist einfach atemberaubend! Punkt Mitternacht des Tages nach meiner Ankunft bin ich vom Agenten zur "OOCL Malaysia" gebracht worden, von deren Größe ich wirklich beeindruckt war. Der

Kapitän hat mich erst einmal bis sechs Uhr schlafen geschickt, aber ich habe mal wieder nicht eine Minute durchgehalten, dazu war ich viel zu aufgereggt. Um es kurz zu machen: An einem Donnerstag bin ich geflogen, und bis Sonntag Abend gegen Mitternacht (nach meiner ersten Brückenwache) hatte ich zehn Stunden geschlafen, alle im Hotel.

Dann kam die Übergabe. Mein Vorgänger ist acht Stunden lang mit mir über den Dampfer gerannt und hat wild rumassoziiert. Nach fünf Stunden hatte ich einen Punkt erreicht, bei dem die älteste Information immer über den Rand fallen musste, um der neuesten Platz zu machen. Meine Fragen wurden immer dämlicher und ich immer erschöpfter. Mittlerweile weiß ich immer noch nicht ganz genau, wie ich einige meiner Aufgaben ganz konkret durchzuführen habe, aber der Nebel lichtet sich langsam. Ich versuche, mich in die Ordner über Ordner von Vorschriften einzulesen, um dann irgendwann mit gutem Gewissen Sicherheitsoffizier sein zu können. Während ich nebenbei meine Feuerlöscher, Rettungsringe, Schläuche, Atemschutzgeräte etc. kontrolliere. Und die Hafenspapiere anfertige. Und die Monatsendabrechnungen für Proviant, Funk etc. Und die Papiere der Besatzung verwalte. Und acht Stunden täglich Wache gehe. (Im Hafen zwölf). Zum Glück sind sämtliche

Leute, mit denen ich hier zu tun habe, furchterlich nett.

Der zweite Offizier (deutsch) hatte vorher auf diesem Schiff meinen Job, und der Armste muss sich deswegen tausend Fragen von mir anhören. Riesig hilfsbereit ist er und hat einen super Sinn für Humor. Den ersten Offizier (polnisch) kann man mit plus/minus einem Deck Genauigkeit olfaktorisch einpeilen - ich weiß nicht, womit er sich einduftet, aber zum Glück riecht es gut. Er ist mein Kammernachbar, und ich kann immer riechen, wenn er da ist. Auch er ist super nett und beantwortet alle Fragen bereitwillig. Der Kapitän (deutsch) ist primal Nett und freundlich (meistens!), nimmt er den Papierberg, unter dem hier alle ersticken, erfrischend wenig ernst. Die Deckscrew, allesamt Filipinos, hat sich auch langsam mit dem Gedanken an eine Frau in ihrer Mitte abgefunden. Sie haben mir bei meiner ersten Hafenwache alles gezeigt und erklärt. Beim An- und Ablegen, bei dem ich mit einem Funkgerät vorne stehe und das Handling der Leinen beim Festmachen und Loswerfen überwache, klappt alles wie von selbst. Stets werde ich höflichst begrüßt, beispielsweise mit: "Good afternoon, Third!". Alle sind total lieb! Wie sieht aber nun mein Tagesablauf aus? Ich stehe um sieben auf. Der Wachmatrose auf der Brücke weckt mich mit fies guter Laune telefonisch: "Hello Third, wake-up-





call, a very good morning to you, Siri" Ja, das rutscht ihm tatsächlich fast immer raus! Um halb acht gibt es Frühstück, und um kurz vor acht gehe ich auf die Brücke, um den Chieffmate von der Wache abzulösen. Meist ist der "Alte", der Kapitän also, auch oben, um mit seinem Ersten den anstehenden Tag zu besprechen. Bis zwölf fahre ich das Schiff bzw. meist fährt es sich zum Glück allein. Wenn die Verkehrssituation es zulässt, beschäftige ich mich mit allerhand Papierkram: Firmen-Quality-Management, Sicherheit, aber auch Brücken-Equipment in Form von Handbüchern etc. Einmal mache ich eine Wetterbeobachtung, die an den Deutschen Wetterdienst in Hamburg getelext wird, und um zehn Uhr habe ich frischen Kaffee für den Kapitän gekocht. Dann sind da so Sicherheitsgerätschaften wie Leinenschuß-Geräte, Radartransponder etc., aber auch Flaggen, Tagsignale und anderes, die alle mal inventarisiert werden wollen. Darüber hinaus gibt es für den Fall aufkommender Langeweile tausend Bücher, beispielsweise über Ladungssicherung, Beweissammlung, liberianisches Handelsrecht (oh, mein Gott!!) oder bridge-procedures. Eingehende navigational-warnings plote ich auf den relevanten Seekarten, und ansonsten trage ich stündlich den aktuellen Schiffsort in die Karte ein und schreibe immer gleiche Kommentare in das Logbuch ein, zum Beispiel: "Vessel moving easily in slight westerly seas; good visibility." Der Zweite, den ich um 11.20 Uhr geweckt habe, kommt kurz vor Mittag auf die Brücke, um bis vier seine Wache zu gehen. Wir schalten von einer auf die andere Hydraulikpumpe für die Ruderanlage um, testen kurz das Typhon, auch "Schiffssirene" genannt sowie die Trote für den Generalalarm, schreiben alle möglichen Daten für den Noon-Report auf, der an die Firma geschickt wird. Wir quatschen meist noch ein bisschen und dann gibt es Mittagessen. Hmmm!! Lecker!! Der Koch ist jemand, der

sein Handwerk überhaupt nicht beherrscht, und so ist das Essen immer wieder ein fetttiefendes Abenteuer. Beim Mittagessen treffe ich den Chieffmate wieder. Die Stimmung ist meistens gut, denn was soll man anderes tun, als darüber zu lachen? Steward zum Chieffmate: "Chief, Roast-beef?" Chieffmate (eine Augenbraue anhebend): "No risk, no fun!" Steward (leicht verunsichert): "Yes?" Chieffmate (in resigniertem Ton): "Yes." Zehn Minuten später ertönt vom Senior-Offizierstisch (ich selbst sitze als Junior-Offizier am Katzentisch) wustes polnisches Geflüche unseres Elektrikers, der versucht, sein Messer durch das Fleisch zu treiben. Der Chieffmate verschluckt sich vor Lachen und schiebt seinen Teller weg. Naja, so oder ähnlich geht es fast jeden Tag. Bald bekommen wir einen neuen Koch - warten wir es ab! Den Nachmittag soll ich eigentlich damit zubringen, mein Sicherheits-Equipment zu warten und zu inventarisieren, damit jederzeit die Einsatzbereitschaft für alle möglichen Notfälle gewährleistet ist. Bin aber zurzeit noch vorwiegend damit beschäftigt, mich zurecht zu finden in dem Berg von Papier und Daten, den ich produzieren soll, um zu dokumentieren, dass ich immer alles rechtzeitig erledige. Schon ironisch, dass ich genau deshalb gerade NIX rechtzeitig hin bekomme. An ungeraden Tagen gehe ich um halb sechs, frisch geduscht, für eine halbe Stunde auf die Brücke, um den Chieffmate, der von vier bis acht die Wache hat, für das Abendbrot abzulösen. An den geraden Tagen übernimmt das der Zweite. Um sechs gibt es Abendbrot, das an den ungeraden Tagen vom Chieffmate blumig und mit einem breiten Grinsen - Enjoy! - angekündigt wird. Dort treffe ich dann auf den Zweiten und den Kapitän. Habe ich das Gefühl, dass für den Tag alles soweit geschafft ist, unterhalte ich mich noch ein wenig mit dem Zweiten oder

lese, aber oft erledige ich bis zu meiner Wache um acht noch Papierkram. Die Filipinos sind ganz fasziniert: "Third, overtime? When you sleep?" Um acht geht es dann rauf auf die Brücke. Es ist jetzt dunkel, also zehn Minuten früher hin, damit die Augen sich daran gewöhnen können. Wenn es dunkel ist, muss auch ein Matrose mit auf der Brücke sein, der nach Lichtern ausguckt. Todesmutig hat man mir, die ich null Wacherfahrung hatte, gleich in der ersten Zeit den "Verpisserkönig" zur Seite gestellt, der zudem noch blind ist, wie ein Maulwurf. Mein Vorgänger hat ihn treffend als "die Summsee" bezeichnet, weil er die ganze Zeit über, vier Stunden lang also, in den höchsten Falsett-lagen vor sich hin summt. Ich versuche das dezent mit Hintergrundmusik zu übertönen, aber man muss den Funkverkehr ja immer noch verfolgen können... In regelmäßigen Abständen kommt er beiläufig bei mir vorbei geschlendert ("Hmmm, hmmm, hmmm!"), um sich im Radar anzusehen, was er gleich sichten und melden muss. Ansonsten schläft er, glaube ich, im Stehen. Nur wenn der "Alte" raufkommt, flitzt er los, um ihm einen Kaffee zu holen. Er kann aber auch ganz aufgeregt werden, wenn ich ihm erzähle, dass wir nun in Gebiete vordringen, in denen kleine Fahrzeuge zuerst gesichtet werden, bevor sie das Radar erfasst. Zu viel Verantwortung! Viertel vor Mitternacht wecke ich den Zweiten und dann gehe ich ins Bett, um sechseinhalb Stunden zu schlafen. So sieht mein Tagesablauf auf See aus. Wie es im Hafen läuft und was es sonst noch für Aktivitäten an Bord gibt, ich sage nur: Safety-drill, regelmäßige Sicherheitsübungen, die ich planen und dokumentieren soll, davon mehr beim nächsten Mal. Bis dahin macht es gut, alle miteinander.

Herzlichst, Eure Margaret.

## Vorankündigung

Der nächste Workshop wird am zweiten oder dritten Maiwochenende in Flensburg stattfinden.

Bitte merkt euch diesen Termin schon mal vor. Sobald Datum und Programm feststehen, wird die Einladung an euch rausgehen.

**Verband Frauen zur See e.V. · Mommsenstraße 39 · 24943 Flensburg · [www.frauen-zur-see.de](http://www.frauen-zur-see.de)**

Unsere Veranstaltungen und Veröffentlichungen werden durch unsere Mitgliedsbeiträge finanziert. Diese betragen für reguläre Mitglieder und Fördermitglieder 20,- Euro, für Schulerinnen und Studentinnen 10,- Euro jährlich.

**Die nächste Ausgabe erscheint voraussichtlich im April 2004**

### Unsere Bankverbindung:

Sparkasse Stade -Altes-Land,  
Kontonummer 1 000 002 525,  
BLZ 241 510 05.

### Herausgeber:

Verband Frauen zur See e.V.

### Redaktion:

Dr. Christine Keitsch  
Mommsenstr. 39  
24943 Flensburg  
Fon 0461/1824560  
Fax 0461/1824559  
E-Mail: [c.keitsch@foni.net](mailto:c.keitsch@foni.net)

### Versand:

Flensburger Schiffahrtsmuseum

### Druck:

Clasen-Druck, Flensburg

### Logo:

Rainer Pruss, Flensburg

