

Protokoll 21. Workshop, Frauen zur See, auf dem Eisbrecher Stettin im Hamburger Museumshafen Övelgönne

Freitag, 11. November 2011:

Nach und nach kommen alle an. Es sind auch neue Gesichter dabei, wofür wir uns sehr freuen. Michelle begrüsst alle und stellt das Thema des Abends vor: „Seefahrt mit Kindern“.

Es kommt der Wunsch auf, mit einer Vorstellungsrunde zu beginnen:

Michelle: hat Kapitänspatent, spezialisiert auf Dynamic Positioning, arbeitet im Offshore-Bereich, hat einen 10-jährigen Sohn.

Angelika: Doppelpatent, bis 2004 gefahren, arbeitet bei einer Schweizer Maschinenbau-Firma, hat einen 8-jährigen Sohn.

Katja (zum ersten Mal dabei): ist als Schiffsmechanikerin gefahren, fährt jetzt als 3. Ingenieur und studiert nebenbei Nautik. In ihrer Examensarbeit beschäftigt sie sich intensiv mit der Frage „Warum hören Seeleute auf?“

Meist geschieht das, wenn das erste Kind da ist. Die Arbeitsbedingungen sind in den Unternehmen an Land in den letzten Jahren deutlich familienfreundlicher geworden. „Und man hat das Gefühl, dass die Seefahrt, was die Arbeitsbedingungen angeht, stehen geblieben ist.“ Für die Reedereien geht mit jedem Ausstieg Know-How verloren. Sie müssen sehen, wie sie die Leute, die sie ausbilden, langfristig in der Seefahrt halten können. Es gibt noch zu wenige Modelle dafür.

Jutta: Hat Nautik studiert und kleines Maschinenpatent. Zuletzt hat sie auf einem Lotsenversetzboot gearbeitet. Gerade im Mutterschutz. Ihre sechs Wochen alte Tochter ist mit dabei. Nebenbei restauriert sie einen eigenen historischen Kutter. Nach einem Jahr Elternzeit möchte sie wieder zurück ins Berufsleben.

Ilse: Fördermitglied und Seglerin.

Heidemarie: hat in der Fischerei als Technikerin gearbeitet und später als Stewardess, ist heute Rentnerin.

Hannelore: Hat zunächst eine Ausbildung zur Schiffsfahrtskauffrau gemacht. Danach sich zur Funkerin weitergebildet und ist 7 Jahre lang als Funkerin zur See gefahren. Anschliessend hat sie sich um die Familie gekümmert und heute ist sie Rentnerin.

Dörte: Ist als Stewardess gefahren.

Ulla: Hat Radio- und Fernsehtechnik gelernt und etwa acht Jahre als Funkerin gearbeitet, dann Familie gegründet. Ihr Mann fuhr weiter zur See.

Beate: fährt derzeit als Erster Offizier auf Container-Schiffen. Hat vor ihrem Nautikstudium 20 Jahre als Krankenschwester gearbeitet.

Michaela: Wollte schon nach der Schule zur See fahren, durfte aber nicht. Sie hat geheiratet und sich um die Familie gekümmert. Später ist sie als Köchin auf einem kleinen Forschungsschiff gefahren.

Josephine (zum ersten Mal dabei): Bootsbauerin. Studiert Nautik und schreibt an ihrer Bachelor-Arbeit mit dem Thema LNG-Motoren.

Ruth (zum ersten Mal dabei): Hat Nautik studiert und danach kein Schiff gefunden. Macht jetzt den Master in Maritime Management, sucht aber weiter nach einem Schiff. Am liebsten würde sie Schwergut fahren.

Heidemarie: Hat 1966 beim Fischkombinat als Produktionsarbeiterin angefangen, später ihren Meister gemacht. Nach der Wende wurde sie arbeitslos und ist nun Rentnerin

Cony (Gast): ist Journalistin, hat für Mare einen Bericht geschrieben "Wie ist es für ein Kind, wenn die Mutter zur See fährt?"

Oya: War erst Sozialpädagogin für drogenabhängige Jugendliche. Der Vater hat eine Maritime Karriere der Tochter zunächst verhindert. Später hat Oya dann umgesattelt und ist erst als Assistentin, dann als Matrose gefahren und zuletzt als Kapitän. Arbeitet seit 2008 bei der Seeberufsgenossenschaft (jetzt Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehr).

Referat von Oya: "Schwanger zur See und mit Kind an Bord"

Oya wollte immer Kinder, doch eine ärztliche Prognose schloss nahezu aus dass sie jemals welche bekommen könne. So konzentrierte sie sich voll auf ihre Seefahrtskarriere. Auf einer Reise als 1. Offizier nach Rio de Janeiro 2007 bekam sie heftige Schmerzen. Mit Verdacht auf Blinddarmentzündung ging sie in Rio zum Arzt und bekam nach einigen Untersuchungen die Diagnose: „Sie sind schwanger“. Der Kapitän reagierte sehr positiv. Dabei spielte es eine wichtige Rolle, dass man sich bereits 1.5 Jahre kannte. Die Reederei war zunächst überrascht. Man einigte sich darauf, dass Oya an Bord blieb, bis Ablösung kam. Sie ging weiter Wache, da sie nun beschwerdefrei war. Der Kapitän sicherte ihr zu, dass er hinter ihr stehe und sie eine Lösung finden würden, sollten Probleme auftreten. Besonderes Augenmerk wurde auf die Routenplanung gerichtet, um im Notfall schnell Hilfe bekommen zu können. Die Ablösung verzögert sich, doch die Schwangerschaft verlief weiterhin unproblematisch und ließ sich mit der Arbeit gut vereinen (allerdings wurden dabei einige Bestimmungen des deutschen Mutterschutzgesetzes von ihr „übersehen“), und als sie schließlich in Hamburg von Bord ging, war sie im fünften Monat. Die letzten Wochen vor der Geburt hat sie dann in der Reederei an Land gearbeitet. Sie war mit Tätigkeiten bezüglich ISM und Claims betraut und fühlte sich im Reedereibüro nicht sehr wohl. Ein Bürojob war nichts für sie.. Sie stellte jedoch fest: : „Es gibt sehr unterschiedliche Sichtweisen bei See- und Land-Personal und der Austausch tut beiden Seiten gut“.

Nach der Elternzeit (14 Monate) kehrte sie wieder ins Berufsleben zurück, als Flaggenstaatsbesichtigerin und Hafenstaatkontrolleurin bei der Seeberufsgenossenschaft. Aber es fehlten ihr noch fünf Monate Fahrzeit bis zum Kapitänspatent und sie suchte nach einem Weg, diese Zeit auszufahren. Inzwischen war sie alleinerziehend. Ihr Modell: Für einen Teil der Zeit sollte ihre Tochter mit an Bord. Die Personalchefin ihrer alten Reederei konnte sie für diese Idee gewinnen. Allerdings wurde sie mit Fragen konfrontiert, die bei männlichen Kollegen gar kein Thema sind. Aus der umgekehrten Rollenverteilung ergeben sich neue Fragestellungen. Auch in ihrem privaten Umfeld stieß sie auf ausserordentlich heftigen Widerstand. Zusammen mit der Personalchefin entwickelte sie einen Plan: Die erste Reise würde Oya ohne Kind machen, da es inzwischen eine ganze Weile her war, dass sie zuletzt gefahren war, und sie sich erst wieder einarbeiten sollte. Bei der zweiten Reise sollte das Kind mit. Oya organisierte eine Betreuerin, die auch mitfuhr, um das Kind zu versorgen. Und die dritte Reise – evtl. ihre erste Reise als Kapitän – würde Oya dann wieder alleine machen. Der Widerstand gegen diese Idee war zum Teil heftig. Probleme tauchten auf: Zwei Kojen extra, zwei extra Plätze im Rettungsboot, mussten sein. Was, wenn Kind oder Betreuerin krank würden und das Schiff einen Umweg fahren müsste? Oya bot an, die Deviationsversicherung (ca. 500 Euro) selbst zu bezahlen. Dann war da die Verpflegungspauschale. Auch das ließ sich regeln. Um für alle Eventualitäten vorbereitet zu sein, begleitete Oya einen Schiffsarzt auf einem Kreuzfahrtschiff, der häufiger auch Kinder behandeln musste. Sie lernte, was auf sie zukommen könnte und besorgte eine ganze Kiste mit kindgerechten Medikamenten. Kurz bevor ihre Tochter an Bord kommen sollte, kam ein Anruf vom Jugendamt: Jemand hatte anonym Anzeige erstattet, weil er das Kindeswohl gefährdet sah. Doch die Personalchefin fing das ab, indem sie den Kinderschutz-Beauftragten einlud, sich vor Ort davon zu überzeugen, dass für das Kindeswohl aufs Beste gesorgt war. All diesen „Herausforderungen“ sind mitreisende Ehefrauen und Kinder von männlichen Seeleuten nicht ausgesetzt. Auch fällt es auf, dass Frauen oft Frauen Steine in den Weg stellen, denn die Reise war nur nach einem Wechsel in der Personalabteilung möglich gewesen.

Retrospektiv war die Reise ein voller Erfolg. Mit Planschbecken auf dem Kapitänsdeck und Luftmatratzenhüpfen in der Kajüte konnte das Kind sich austoben. Die Mutter organisierte ihre Arbeit so, dass sie sich jeden Tag einige Stunden Zeit für das Kind nahm. Und die Betreuerin kümmerte sich während der Wache und stand auch bei außergewöhnlichen Einsätzen immer zur Verfügung. Nach anfänglicher Scheu wegen der Hautfarbe und der fremden Sprache fand das Kind dann auch Kontakt zur Besatzung. Für das Kind wie auch für die Erwachsenen wurde das zu einer besonderen Reise, die sie so schnell nicht vergessen werden.

Oya hat Einiges getan, um die Reise mit Ihrer Tochter möglich zu machen. Es waren nicht nur die logistischen und organisatorischen Dinge, die sie vorrausschauend bis ins Detail bedacht und geplant hat, wie z.B. eine Krankenschwester als Betreuerin für ihre Tochter auszuwählen. Ihr strategisches Denken wie das Warten auf den richtigen Zeitpunkt und die „richtigen“ Verbündeten um Unterstützung zu bitten, brauchen sehr viel Energie. Auch war es keine billige Angelegenheit, denn ein Großteil ihres Lohns ging für die Unkosten drauf. Energie und Geld musste sie aufbringen für ihren Traum und weil sie eine Frau ist.

Danach berichten noch einige andere Frauen, wie sie den Spagat Seefahrt-Kinder für sich gelöst haben:

Angelika: Sie wollte immer Kinder und Familie haben UND zur See fahren, und sah nicht, dass sich das ausschloss. Beim Verband Deutscher Reeder wurde ihr gesagt: „In der Schiffsmechaniker-Ausbildung haben die Frauen meist Probleme. Später im Studium laufe es besser. Dann heiraten sie und dann sind sie sowieso weg vom Fenster, also lohnt sich das nicht“. In der Reederei hat der Personalvorgesetzte gesagt: „Die Frauen müssen sich erst noch bezahlt machen“. „Da habe ich mir vorgenommen, ich werde fahren, was auch immer kommt.“ Nach einem Todesfall in ihrer Familie war die Situation anders. Sie wollte in der Nähe ihrer Familie sein und suchte sich eine Stelle in der Schweiz. Sie vereinbarte mit ihrer Firma und einer Reederei eine Teilzeit-Lösung und fuhr vier Monate im Jahr zur See während sie in den verbleibenden acht Monaten an Land arbeitete. 2002 ist sie schwanger geworden, 2004 nochmals eingestiegen. Ihr Vater hat auf das Kind aufgepasst. Später hat sie sechs Jahre lang als Projektmanagerin den Bau von 2- und 4-Takt-Motoren betreut vom Vertragsabschluss bis zur Probefahrt. Während dieser Zeit war sie zwei Jahre mit ihrem Sohn für die Firma in China. Im Moment arbeitet sie in der Entwicklung von 2-Taktmotoren im Bereich Projektmanagement. Berufstätigkeit und Familie schliessen sich bei ihr immer noch nicht aus.

Michelle: Hat in Elsfleth studiert, ein Austauschsemester in Südafrika gemacht und kam schwanger zurück. Hat das Studium dann unterstützt von einer Tagesmutter abgeschlossen. Anschliessend ist sie in ihr Heimatland Schweiz zurückgekehrt und hat dort Pflege-Eltern für ihren Sohn gesucht. Da ist er jetzt schon seit neun Jahren. Er lebt in zwei Familien. Für das Praxissemester – da war er anderthalb – hat sie eine Spezialregelung getroffen: drei Monate fahren, eine Reise aussetzen, wieder fahren. Während sie unterwegs ist, trifft die Pflegefamilie alle wichtigen Entscheidungen für ihren Sohn, allerdings sind sie dazu verpflichtet, zu versuchen, Michelle zu erreichen. Anfangs war das schwieriger, inzwischen haben ihre Schiffe Email und sind oft in Küstennähe, wo auch Handy-Empfang ist. Sie ist erst Combi-Freighter bei einer Schweizer Reederei gefahren, mit langen Fahrtzeiten bis zu sechs Monaten. Danach hat sie sich weitergebildet auf Dynamic Positioning und arbeitet jetzt im Offshore-Bereich. Die Reisen sind dort viel kürzer und die Arbeit ist spannend.

Jutta: Ist bis zu ihrer Schwangerschaft auf einem Lotsenversetzboot gefahren. Aber schwanger im Januar bei Windstärke zehn auf der Nordsee zu sein, war keine gute Idee. Schließlich war sie so entkräftet, dass der Kapitän ein Veto einlegte. Ihre Ärztin bescheinigte daraufhin, dass sie bis zur Geburt nicht arbeiten dürfe, also auch nicht im Büro der Reederei an Land. Dadurch blieb es ihr erspart, zwischen ihrem Wohnort in Kiel und dem Reedereisitz in Bremerhaven zu pendeln. Inzwischen ist ihre Tochter sechs Wochen alt und nach der Elternzeit möchte Jutta wieder fahren. Ihr gefällt die Arbeit auf Spezialschiffen. Da ist die Chance auf kürzere Fahrtzeiten größer. Bei vielen Reedereien sind da „zwei Wochen on - zwei Wochen off“ Standard. Es gibt Kontakt an Land über Email und Handy. Voraussetzung für diese Arbeit ist meist das kleine Maschinenpatent. Wenn man das hat, ist es relativ leicht, in diesem Bereich einen Job zu finden.

Diskussion:

In der anschließenden Diskussion geht es unter anderem um die Frage, wie sich Beruf und Familie künftig auch in der Seefahrt vereinbaren lassen werden. Es wurde deutlich, dass dies nicht nur für die seefahrenden Frauen und Männer von Vorteil wäre, sondern auch für die Reedereien, die ihr hochqualifiziertes Personal dann nicht mehr an Kraftwerke und andere Anlagen an Land verlieren.

Weiter kam Altersversorgung/Rente als neues Thema auf. Wir haben eine steigende Anzahl Mitglieder, die nun Rentnerin sind oder bald werden. Die Frauen aus dieser Generation haben oft nicht durchgehend gearbeitet, weil sie sich eine gewisse Zeit lang um die Familie gekümmert haben oder nach der Auflösung der DDR arbeitslos wurden. Dementsprechend gering fallen die Renten aus. Auch die jüngeren Mitglieder beschäftigen sich mit der Frage wie Arbeit und Familie vereinbar sind. Das Rentenalter ist für sie jedoch noch so weit weg, dass Vorsorge für die Zeit nach dem Berufsleben noch kein grosses Thema ist.

Samstag, 12. November 2011:

Mitgliederversammlung (10:00 – 18:00 Uhr)

Die Mitgliederversammlung fand unter Ausschluss der Öffentlichkeit statt. Es wurde ein neuer Vorstand gewählt und über den Haushaltsplan der nächsten 2 Jahre abgestimmt. Zwischendurch gab es einen Fototermin.



Nach getaner Arbeit brachen alle zu einem Abendessen in einem Hamburger Restaurant auf. Nach dem Abendessen vergnügten sich einige noch beim Hamburger Dom oder mit einem Verdauungsspaziergang entlang der Elbe.

Sonntag, 13. November 2012:

Für die Frühaufsteherinnen lag ein Besuch beim Fischmarkt noch vor dem Frühstück drin.

Nach dem Frühstück ging es auf zum Gewürzmuseum. Einige hängten noch einen Besuch im Afghanischen Museum mit Tee Degustation im unteren Stock an.

Anschließend gingen wir zu Fuß zum Zollmuseum, was auch sehr interessant war. Es wurden alle entdeckten Verstecke der Schmuggler gezeigt natürlich nicht nur das, sondern auch die Historie des Zolls.

Von dort wanderten wir quer durch die Hafencity entlang der unterschiedlichen Terrassen zurück zur Fähre "Sandtorhöftanleger" und fuhren zum "Neumühlenanleger", um auf der "Stettin" unseren Hunger von Resten des Vortages zu stillen.

Heidi Meyer hatte für den gesamten WS mit Gulaschsuppe und Salaten sehr gut vorgesorgt und sollte deswegen nicht unerwähnt bleiben.

Nachdem alles weggeputzt und die Kammern sauber und alles aufgeräumt war, machten sich auch die Letzten auf, um nach Hause zu gehen.

Diesen Bericht haben verfasst:

Angelika mit Unterstützung von Cony, Ergänzungen von Hannelore, Nachbearbeitung von Oya, Michelle und Jutta