Abb. 1

Abb. 2

Zeugnis
über die Prüfung zum
Seesteuermann auf großer Fahrt

Der Seemann
Fräulein Anneliese Frieda Sparbier
geboren in Hamburg am 5. Juni 1910
hat die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt nach der Prüfungsordnung für die Seesteuermanns- und Seeschiffermannsprüfungen vom 28. Juli 1931 (Reichsministerialbl. S. 407) abgelegt.

Auf Grund seiner Prüfungs- und Schulleistungen werden ihm folgende Urteile[1]) zuerkannt:

1. Deutsche Sprache:	Sehr gut	5. Mathematik:	Gut
2. Englische Sprache:		6. Seemannschaft:	Sehr gut
3. Mathematik:	Gut	7. Seitenkunde:	Gut
4. Physik:	Befriedigend	8. Ladungs- und Hafenwesen:	Befriedigend
		9. Gesundheitszustand:	Gut

Für den Gesamtausfall der Prüfung erhielt er das Urteil[2]):

„ ----- Gut bestanden ----- "

Hamburg, den 18. Dezember 19 43

Der Prüfungsausschuß

Vorsitzender

[1]) Urteile in den Fächern: Sehr gut, Gut, Genügend, Nicht genügend.
[2]) Urteile für den Gesamtausfall: Mit Auszeichnung bestanden, Gut bestanden, Bestanden.

Kapitänin ohne Schiff: Annaliese Teetz und ihre Ausgrenzung auf See

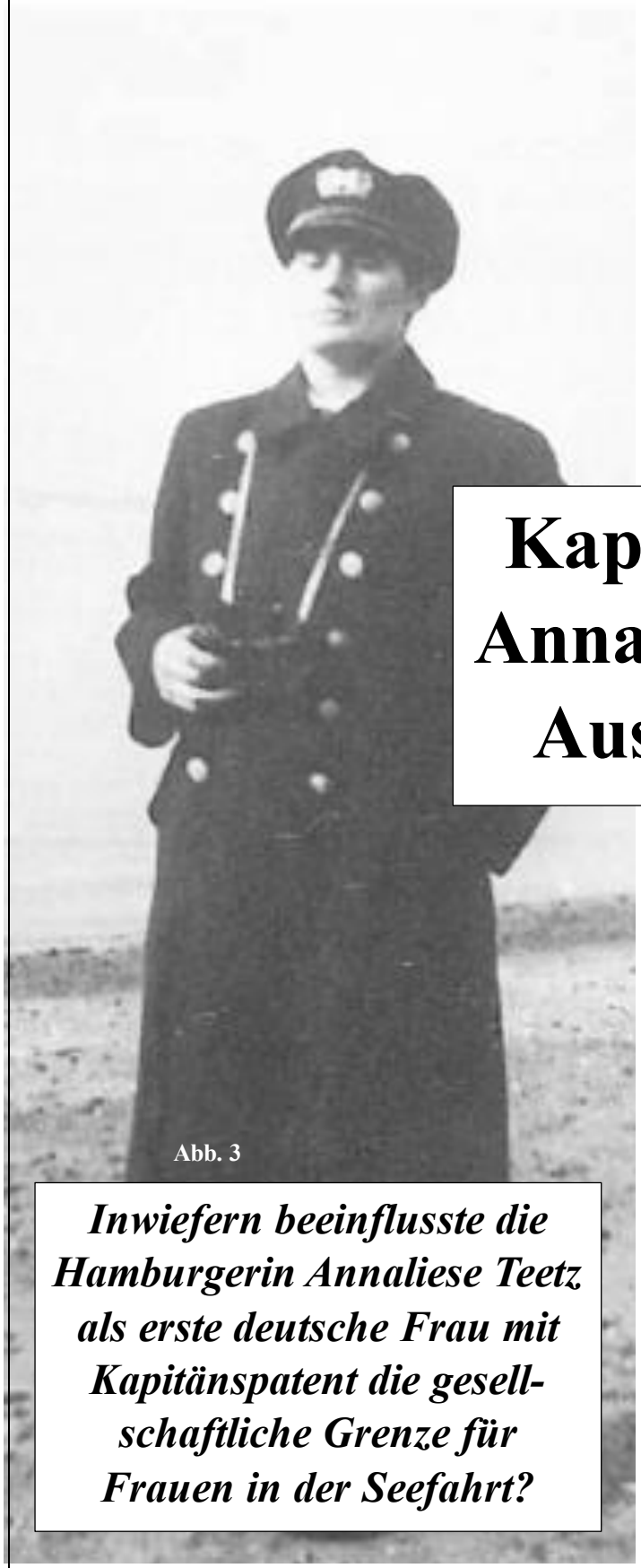


Abb. 3

Inwiefern beeinflusste die Hamburgerin Annaliese Teetz als erste deutsche Frau mit Kapitänspatent die gesellschaftliche Grenze für Frauen in der Seefahrt?

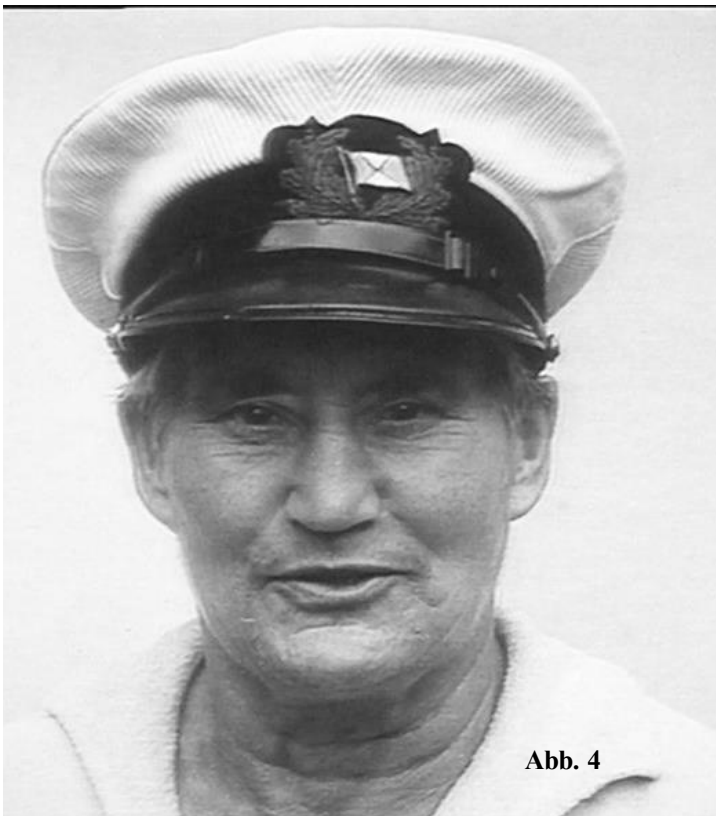


Abb. 4

1. Thor Heyerdahl über „Grenzen“

„Grenzen? Ich habe sie nie gesehen. Aber ich habe gehört, dass sie in den Köpfen mancher Menschen existieren.“
Thor Heyerdahl

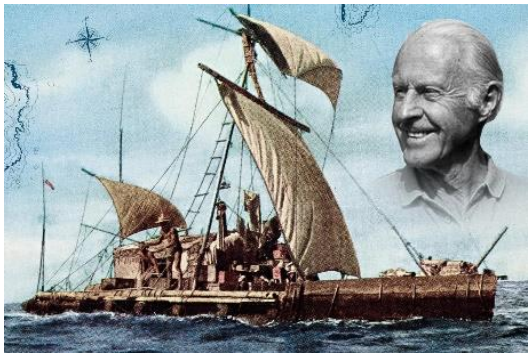


Abbildung 5: Thor Heyerdahl und die Kon-Tiki

Thor Heyerdahl wurde durch seine als unmöglich geltende Reise über den Pazifischen Ozean auf einem Balsaholzfloß, der Kon-Tiki, bekannt, die sehr gefährlich war und die er aufgrund seiner Überlegung, dass die frühen Polynesier möglicherweise aus Südamerika statt aus Asien stammen könnten, wagte. [1]

[1] vgl. Thor Heyerdahl Die Expeditionen Ra und Ra II, 17.05.2021, Thor Heyerdahl: Die Expeditionen Ra und Ra II | Historische Persönlichkeiten | Geschichte | Verstehen | ARD alpha, letzter Zugriff am 19.02.2025

Kapitänin ohne Schiff: Annaliese Teetz und ihre Ausgrenzung auf See

1. Thor Heyerdahl über „Grenzen“ 2
2. Annaliese Teetz 4
3. Vorwort 5
4. Grenzen in der Seefahrt 7
4. 1 Seefahrt voller Grenzen *7*
4.2 Die gesellschaftliche Grenze für Frauen in der Seefahrt *8*
5. Annaliese Teetz und die gesellschaftliche Grenze in der Seefahrt 9
a) 1910 bis 1929: Prägung von für den Umgang mit der Grenze relevanten Eigenschaften *10*
b) 1930 bis 1937: Als Anton und Jonny an Bord *10*
c) 1938 bis 1945: Widerstände durch DAF *14*
d) 1945 bis 1967: Kapitänspatent, aber kein Schiff *20*
e) 1968 bis 1992: Verstärkter Kampf für Gleichberechtigung - von Land aus *23*
6. Selbstverwirklichung oder Einsatz für grundsätzliche Gleichberechtigung? 26
7. Was machte Annaliese Teetz so bedeutend? 28
8. Schaffte Annaliese Teetz es, die gesellschaftliche Grenze für sich selbst zu überwinden? 29
9. Die aktuelle Situation für Frauen in der Seefahrt 30
10. Beantwortung der Leitfrage 34
9. Ergänzende eigene Meinung 37
10. Fazit 38
Literaturverzeichnis 40
Bildquellen 41

2. Annaliese Teetz

Abbildung 6: Annaliese Sparbier nach dem Erwerb des Steuermannspatentes

„Schon als kleines Kind war ich ganz versessen aufs Wasser. Ich brachte eine große Begeisterung auf für alles, was mit dem Wasser zusammenhing. [Sobald] ich die See gesehen hatte, gab es für mich nur noch ein Ziel: Seemann zu werden. Ich sah jedoch [schließlich] ein, dass ich als Mädchen in dem Beruf keine Aussicht haben würde. Ich versuchte daher, die mächtige Sehnsucht zu betäuben. Aber der Kampf ging über meine Kräfte. [Schließlich] fasste [ich] den Entschluss, die Seemannslaufbahn einzuschlagen, koste es, was es wolle. In den folgenden Jahren machte ich noch verschiedene Reisen mit Fischkuttern. 1938 gelang es mir endlich, regelrecht zu mustern. Mit 28 Jahren verließ ich den Schuldienst und musterte [an]. [Ende der 1930er] begann [die D.A.F.], mir die Fahrt unmöglich zu machen. Meine lächerlich kleine Angelegenheit entwickelte sich zu einer Haupt- und Staatsaktion. [Ich] erhielt [jedoch] eine Sondergenehmigung [Hitlers], dass ich unbeschränkt zur See zugelassen sei. [1955] machte ich in Altona das [Kapitäns]Patent A6.“ [2]

[2] alles Ausschnitte aus Annaliese Teetz´ eigens aufgeschriebenen Lebensläufen von 1944 und 1963

3. Vorwort

Liebe Leser*in,
nach dem Start der Ausschreibung des diesjährigen Geschichtswettbewerbs des Bundespräsidenten unter dem Motto „Bis hierhin und nicht weiter!? Grenzen in der Geschichte“ kam mir schnell die Idee, über Frauen in der Seefahrt zu schreiben, nachdem ich selbst im letzten Schuljahr für sieben Monate auf einem Segelboot unterwegs war. Ich begann, mich mehr mit dem Thema zu beschäftigen und stieß dabei auf die auf Seite 4 vorgestellte und genau wie ich in Hamburg geborene Annaliese Teetz, die als erste deutsche Frau das Kapitänspatent A6 erworben hatte – und dennoch nie als Kapitänin zur See fuhr. Bereits bei meiner ersten weiterführenden Recherche zeigte sich, dass sich durch ihren gesamten Werdegang Widerstände zogen, die entstanden, weil sie als Frau hohe Positionen in der Seefahrt anstrebte, was ich als Zeichen der gesellschaftlichen Grenze für Frauen in der Seefahrt deutete.
Ich entschied mich, mich näher mit Annaliese Teetz und der gesellschaftlichen Grenze zu beschäftigen, denn mich interessierte, wie sich die gesellschaftliche Grenze für Frauen in der Seefahrt überhaupt definieren lässt, wie sich die Grenze und der Umgang von der Gesellschaft mit der Grenze im Laufe der Zeit entwickelt hat, welche Auswirkungen politische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Ereignisse auf den Wandel der Grenze hatten, welche Schwierigkeiten durch die Grenze für Annaliese Teetz entstanden, wie sie mit diesen umging und welche Auswirkungen ihr Verhalten wiederum auf die Grenze hatte.
Daraus entwickelte ich meine zentrale Leitfrage: „*Inwiefern beeinflusste die Hamburgerin Annaliese Teetz als erste deutsche Frau mit Kapitänspatent die gesellschaftliche Grenze für Frauen in der Seefahrt?*“.
Zur Beantwortung der Leitfrage sollen zuerst generelle Grenzen in der Seefahrt vorgestellt werden, dann explizit die gesellschaftliche Grenze für Frauen in der Seefahrt definiert und anschließend anhand einer Unterteilung in chronologische zeitliche Abschnitte von 1910 bis 1992 Frau Teetz´ Umgang mit der Grenze erläutert werden.
Folgen soll daraufhin die Auseinandersetzung mit den Fragen, ob Annaliese Teetz vor allem ihre Selbstverwirklichung anstrebte oder sich aktiv für die Gleichberechtigung einsetzte, ob sie es schaffte, für sich selbst die Grenze zu überwinden und wie sich die Grenze aktuell entwickelt hat, um schließlich ein Sach- und Werturteil zu der Leitfrage treffen zu können.
Danach habe ich überlegt, wie sich Annaliese Teetz zu Thor Heyerdahls Zitat (siehe Seite 2) positioniert hätte, habe meine weitere eigene Meinung zu ihr begründet und abschließend in Form eines Werturteils und unter Rückbezug auf das übergeordnete Motto „Bis hierhin und nicht weiter!? Grenzen in der Geschichte“ ein Fazit zu Annaliese Teetz und der gesellschaftlichen Grenze für Frauen gezogen.

Bei meiner Recherche war es für mich besonders schön, hilfreich und interessant, mit vielen verschiedenen Personen in Kontakt zu kommen, die mich allesamt sehr engagiert unterstützt haben und durch die ich in vielerlei Hinsicht neue Perspektiven kennenlernen durfte.
Ihnen möchte ich an dieser Stelle einen ganz großen Dank aussprechen!
Denn ohne sie wäre meine Recherche und die letztliche Zusammenfassung der Ergebnisse in Form dieses Beitrags nicht möglich gewesen:
Ute Ladiges, die Nichte von Annaliese Teetz teilte viele persönliche Erinnerungen und Anregungen, Dokumente von und über Annaliese Teetz sowie Kontakte für die Recherche mit mir.
Klaus Schade, ein ehemaliger Schüler von Frau Teetz, konnte mir viele interessante und persönliche Eindrücke schildern und half mir, Frau Teetz noch besser „kennenzulernen".
Die „Frauen zur See", insbesondere Sarah, Linda und Margret, verstärkten mein Verständnis für die aktuelle Situation für Frauen in der Seefahrt und berichteten mir spannende Erlebnisse aus ihrer Zeit an Bord.
Marenz Franz, die Autorin des Romanes „Frau Kapitänin: Aus Liebe zum Meer" aus dem Jahr 2023, der auf der wahren Begebenheit von Frau Teetz beruht, erzählte mir ihre Erfahrungen, über Annaliese Teetz zu schreiben, und ihre Wahrnehmung der Geschehnisse in Annaliese Teetz´ Leben.
Emma Hawari, ebenfalls eine ehemalige Schülerin von Frau Teetz, verschaffte mir einen Eindruck, wie es war, als Mädchen von Annaliese Teetz unterrichtet worden zu sein und welche Auswirkungen damit einhergingen.
Weitere Zeitzeugen und Zeitzeuginnen, die mir ihre Erinnerungen an Frau Teetz mitteilen konnten und die mir über den **Blankeneser Bürgerverein** vermittelt worden sind.
Anousch Vallaeys, die mir vieles über ihren Weg bis zur ersten Offizierin erzählen und mir ihre Eindrücke als Frau in der Seefahrt mitteilte.
Arjen van der Veen, der mir als Kapitän und ein seit langer Zeit aktiver Seefahrer besonders viel über die Gemeinschaft an Bord näherbringen konnte.
Christine Keitsch, die sich selbst in schriftlichen Beiträgen mit Annaliese Teetz auseinandergesetzt hat, konnte mir dementsprechend weitere Perspektiven (auch im Gespräch) mit auf den Weg geben.
Neben den für mich tollen Gesprächen mit den genannten Personen und den Dokumenten, die ich teilweise von ihnen erhielt, halfen mir bei meinem Beitrag, der in etwa sechs Monaten entstanden ist, besonders der Schriftverkehr zwischen Annaliese Teetz und dem Reichsministerium aus dem Bundesarchiv, verschiedene Bücher, in denen Annaliese Teetz kurz erwähnt wird, und Zeitungsartikel weiter.
Abschließend möchte ich mich auch sehr bei meiner **Tutorin** [redacted] bedanken, die mich toll unterstützt hat!
[redacted], Februar 2025

4. Grenzen in der Seefahrt

In ihrem gesamten Leben verbrachte Annaliese Teetz sehr viel Zeit auf Fischkuttern, Frachtschiffen und Segelbooten, lebte ihren Traum und stieß dabei auf allerlei Grenzen.
Noch vor der genaueren Auseinandersetzung mit der gesellschaftlichen Grenze für Frauen in der Seefahrt werden andere Grenzen, die auftauchen können, kurz genannt, da sie teilweise bei der Betrachtung der gesellschaftlichen Grenze auftreten werden.

4. 1 Seefahrt voller Grenzen

a) Bereits das Schiff und das Meer können als Grenze angesehen werden, da sie Annaliese Teetz isoliert von ihrem Leben an Land in einer neuen Welt mit begrenztem Raum zurückließen, in der das Zusammenleben an Bord ihr aktuelles Zuhause darstellte.
b) Das wiederum brachte sie aber durch körperliche Anstrengung, die unter anderem durch die harte Arbeit und den Schlafmangel auf See entstand, teilweise an persönliche Grenzen – oder vielmehr über diese hinaus. Auch die Seekrankheit ließ Annaliese Teetz nicht verschont. So war sie bereits während ihrer ersten Fahrt „an sieben von neun Tagen seekrank“[3] und auch in ihrer späteren Zeit auf See verschwand die Seekrankheit nicht.
c) Zudem war die Arbeit an Bord nicht ungefährlich. Beispielsweise verlor Annaliese Teetz nach einer „unscheinbaren Stichverletzung“[4] zwei Fingerglieder, doch auch diese Grenze hielt sie nicht auf. So lernte sie „während der Genesungszeit […] Autofahren und legte die Prüfung für Seemotorführer C1 sowie die Rettungsbootmann- und die Feuerschutzprüfung ab“[5].
d) Zudem sollten der geringe Platz an Bord, die mangelnde Privatsphäre und die Tatsache, als einzige Frau an Bord zu sein, nicht unbeachtet bleiben. Sexuelle Übergriffe hätten aber nicht stattgefunden, stattdessen habe Annaliese Teetz stets ein gutes Verhältnis zu ihren Kameraden an Bord gehabt.[6]
e) Zusätzlich ließ Annaliese Teetz auch immer wieder Landesgrenzen hinter sich – mit den Schiffen, auf denen sie fuhr, überquerte sie die Nord- und Ostsee sowie weitere Gewässer und sah allerlei Länder.

[3] Zitat von Annaliese Teetz in dem Zeitungsartikel „An Bord verwandelte sich Annaliese in Anton“ vom 12.08.1980
[4] Annaliese Teetz in ihrem Text „Wie ich zur Seefahrt kam und Schiffsoffizier wurde“, der ihren Werdegang bis zu ihrem Steuermannspatent umfasst, S.5
[5] Annaliese Teetz in ihrem Text „Wie ich zur Seefahrt kam und Schiffsoffizier wurde“, der ihren Werdegang bis zu ihrem Steuermannspatent umfasst, S.5
[6] vgl. BArch, R 43-II/253a, S. 109

4.2 Die gesellschaftliche Grenze für Frauen in der Seefahrt

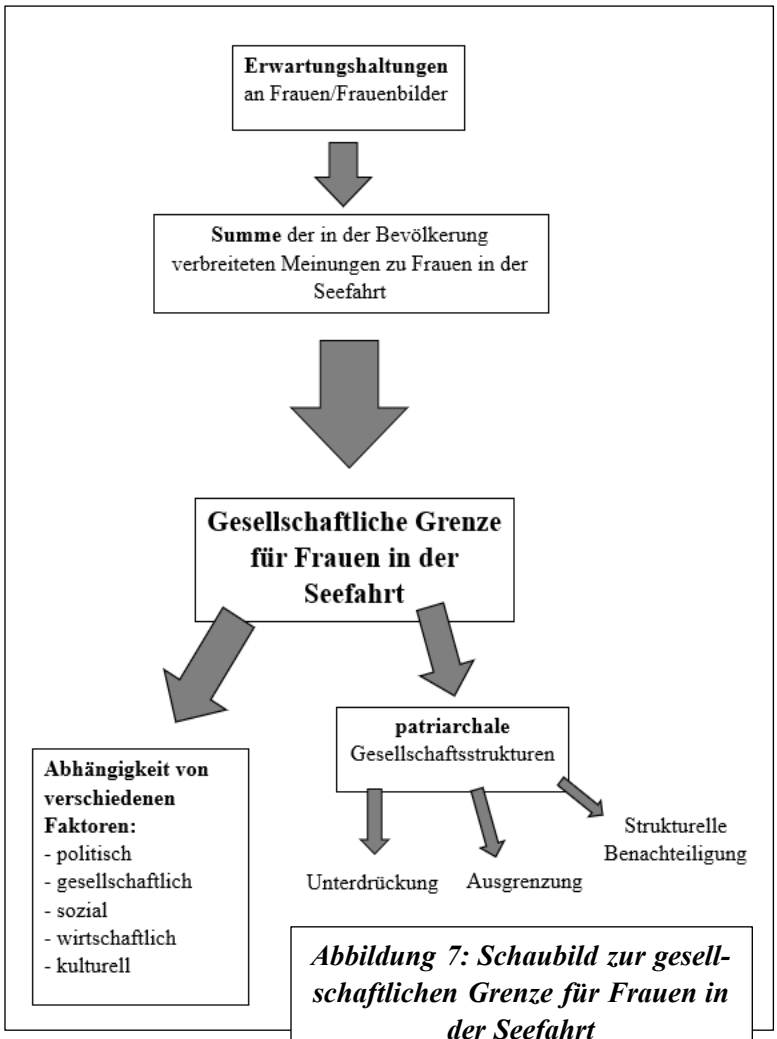


Abbildung 7: Schaubild zur gesellschaftlichen Grenze für Frauen in der Seefahrt

Besonderen Einfluss auf Annaliese Teetz hatte jedoch die im Vorwort genannte gesellschaftliche Grenze für Frauen in der Seefahrt. Denn lange Zeit galten Frauen auf Schiffen als Schrecken und Unglücksbringer, die zum Beispiel Stürme verursachen würden. So hieß es häufig: „Unnerröck an Bord, dat gifft Malheur“[7]. Zudem wurden die unter 4.1 aufgezählten Grenzen wie die harte Arbeit eines Seemannes als Begründung genannt, warum Frauen der Arbeit auf See nicht gerecht werden könnten. Manchmal wurden sie nicht einmal als Ehefrauen von Männern aus der Crew an Bord geduldet – erst recht nicht als Crewmitglied mit hoher Stellung, wodurch es Frauen fast unmöglich gemacht wurde, in hohen Positionen auf Schiffen anzuheuern. Dabei ist die Seefahrt in die Bereiche Deck, Maschine, Funkerei sowie Verpflegung und Verwaltung einzuteilen. Zu Annaliese Teetz´ aktiver Fahrtzeit haben Frauen höchstens in der letzten Gruppe Fuß fassen können.[8] Eine Zeitung schrieb: „So war es denn zu den Zeiten der alten Windjammer und Seelenverkäufer ein ungeschriebenes Gesetz, dass Frauen an Bord nichts zu suchen hatten. Frauen, so meinen die rauhen Seebeine, gehören zu Hause in die Küche, und damit basta!“[9] Bereits an diesem Zitat ist deutlich zu erkennen, dass Frauen - eine Personengruppe, die etwa die Hälfte der Weltbevölkerung ausmacht - durch gedankliche, in vielen Köpfen fest verankerte Vorstellungen von dem, was eine Frau zu

[7] Zeitungsartikel der „Welt am Sonntag“ vom 04.01.1998 mit dem Titel „Frauen auf See: Unnerröck an Bord, dat gifft Malheur“

[8] vgl. Denkschrift zur Frage der „Gleichberechtigung der Frau im Seemannsberuf“ von Annaliese Teetz aus den 1950er-Jahren, im Privatbesitz der Familie von Frau Teetz, S.1

[9] Zeitungsartikel „Frau Kapitänin! Eine Frau fährt zur See“

leisten hat, von angesehenen Positionen in der Seefahrt ausgeschlossen wurden (und teilweise noch immer werden). Gab es eine Frau, die dennoch eine hohe Position an Bord erreichen wollte, so erfuhr sie häufig Unterdrückung, wie an Annaliese Teetz als eine von wenigen zu ihrer Zeit in der Seefahrt aktiven Frauen erkennbar ist.
Denn wir leben in einer von patriarchalen Strukturen geprägten Gesellschaft, also in einer Gesellschaft, in der in vielen Bereichen noch immer Männer dominieren und mehr Einfluss haben als andere Geschlechter.[10] Eine Frau in der Seefahrt widersprach nach vielen patriarchalen Auffassungen nicht der gewünschten Form von Weiblichkeit, weshalb die gesellschaftliche Grenze stets im Zusammenhang mit der Entwicklung von der Rolle der Frau in der Gesellschaft zu betrachten ist.
Wie in dem Schaubild von Abbildung … deutlich wird, lässt sich die gesamte gesellschaftliche Grenze für Frauen in der Seefahrt als die Summe der in der Bevölkerung vorkommenden individuellen, aber häufig ähnlichen Meinungen zu Frauen in der Seefahrt, die damit einhergehenden Erwartungshaltungen an eine Frau und der daraus resultierenden strukturellen Benachteiligung durch beispielsweise Gesetze, die Frauen den Weg in die Seefahrt erschweren, erfassen. Daraus entstehen verschiedene Schwierigkeiten, die einzelne Hindernisse, die im Gesamten die Grenze ergeben, darstellen. Um die Grenze zu überwinden, müssen zunächst die Hindernisse überwunden werden.
Dementsprechend erlebt die gesellschaftliche Grenze für Frauen in der Seefahrt einen stetigen Prozess der Veränderung, der unter anderem von den jeweils aktuellen politischen, kulturellen, sozialen und wirtschaftlichen Begebenheiten abhängig ist.
Dass Annaliese Teetz selbst tatsächlich in Kontakt mit der Grenze kam, begann wohl bei ihrer ersten Seefahrt und dem daraufhin entstehenden Wunsch, auf See zu fahren und wurde deutlich anhand all der folgenden Widerständen.
Und dennoch kam sie in der Seefahrt viel weiter, als sie es nach den gesellschaftlichen Erwartungen an eine Frau zu ihrer Zeit hätte schaffen sollen.

5. Annaliese Teetz und die gesellschaftliche Grenze in der Seefahrt

Wann, wo und auf welche Art und Weise Annaliese Teetz die Auswirkungen der gesellschaftlichen Grenze für Frauen in der Seefahrt zu spüren bekommen hat und wie sie damit umgegangen ist, zeigt ihr maritimer Werdegang.
Ihre Verbundenheit zum Wasser, das sie „wie magisch anzog“[11], ist in ihrem gesamten Lebenslauf wiederzufinden, der insgesamt „so einmalig“[12] ist und

[10] vgl. Patriarchat – erklärt | Gender Glossar, letzter Zugriff am 21.02.2025
[11] Ute Ladiges im Interview am 19.01.2025
[12] Klaus Schade im Interview am 26.01.2025

Annaliese Teetz´ unaufhaltsamen Willen verdeutlicht.

a) 1910 bis 1929: Prägung von für den Umgang mit der Grenze relevanten Eigenschaften

In Eimsbüttel wuchs Annaliese Teetz als Annaliese Sparbier an der Elbe mit ihren Eltern und drei jüngeren Brüdern auf, mit denen sie sich gut verstand und viel draußen war. Sie hatte bereits zu diesem Zeitpunkt eine unbändige Lust, sich zu bewegen und war rauflustig. Sie alle waren sehr sportlich und schwammen bei vielen Wettkämpfen mit. Durch diesen Leistungsgedanken wurden auch Annaliese Sparbier und ihre Brüder sehr geprägt, denn der Ehrgeiz festigte ihren starken Willen sowie ihr Durchhaltevermögen.[13] Auch der Gleichberechtigungssinn ihrer recht fortschrittlichen Mutter Anna Sparbier schien sie beeinflusst zu haben. Anna Sparbier hat sich beispielsweise dafür eingesetzt, dass in ihrem Sportverein, dem heute noch existierenden ETV, auch Frauen kurze Hosen tragen dürfen.[14] Die Umgebung, in der Annaliese Sparbier aufgewachsen ist, könnte somit maßgeblich zu ihrem späteren Umgang mit der gesellschaftlichen Grenze beigetragen haben.
Außerdem zeigte sich bereits in ihrer Schulzeit, während der sie Rudern, Wriggen, Knoten und Paddeln lernte und die Bücher von Gorch Fock verschlang[15], ihre Liebe zum Meer.

b) 1930 bis 1937: Als Anton und Jonny an Bord

Annaliese Sparbiers Traum, zur See zu fahren, entstand allerdings erst nach der Schulzeit: Sie fuhr aufgrund von Geldmangel als Stewardess auf einem lettischen Kurlanddampfer mit, nachdem sie eine Faltbootfahrt von der Lübecker Bucht nach Swinemünde unternommen hatte und von dort aus weiter mit einem Dampfer nach Danzig gefahren war (s. Abb. 8).[16]
Schnell bemerkte sie, dass es schwer

Abbildung 8: vereinfachte Darstellung einiger von Annaliese Sparbiers zurückgelegten Strecken in ihrer ersten Zeit auf See

[13] vgl. Interview mit Ute Ladiges am 19.01.2025
[14] vgl. Interview mit Ute Ladiges am 19.01.2025
[15] Annaliese Teetz in ihrem Text „Wie ich zur Seefahrt kam und Schiffsoffizier wurde“, der ihren Werdegang bis zu ihrem Steuermannspatent umfasst, S.1
[16] vgl. Annaliese Teetz in ihrem Text „Wie ich zur Seefahrt kam und Schiffsoffizier wurde“, der ihren Werdegang bis zu ihrem Steuermannspatent umfasst, S.1

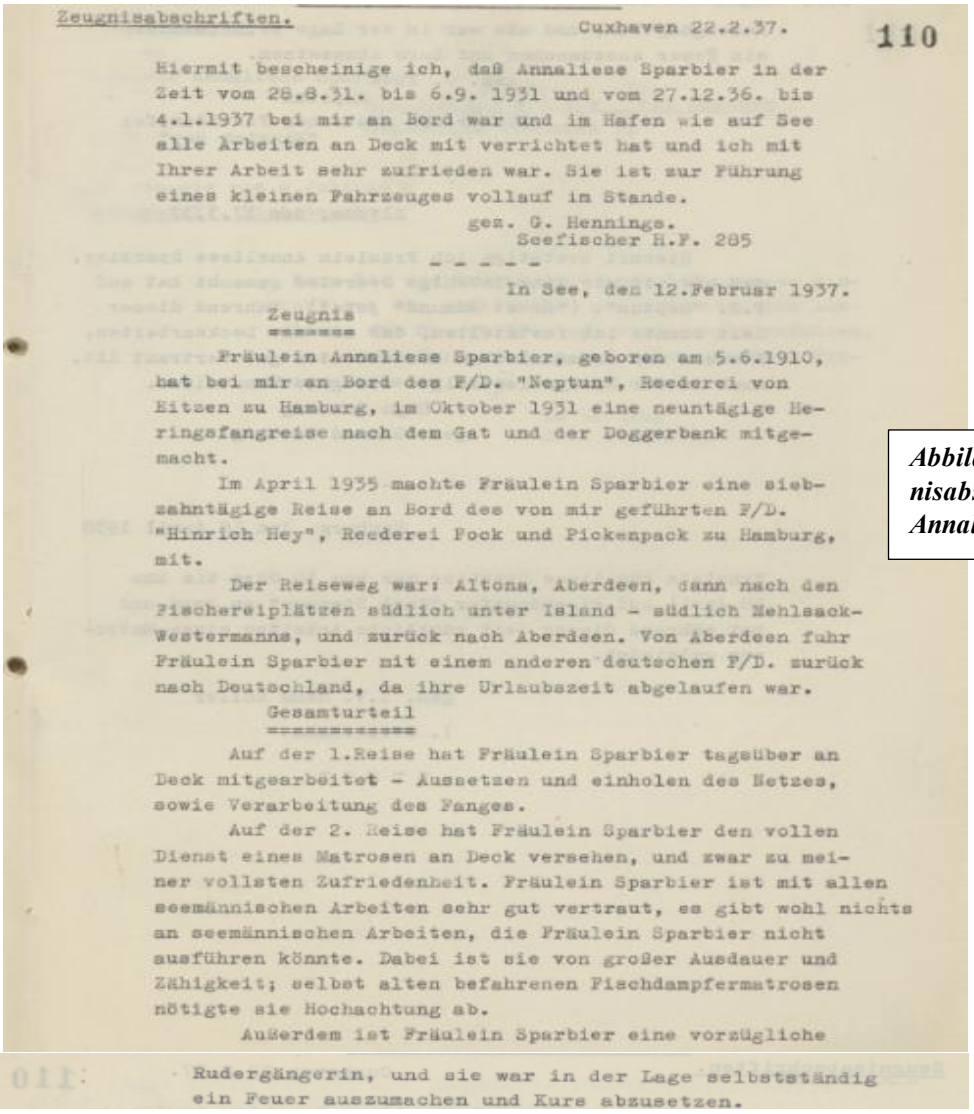
werden würde, als Frau in dieser Männerdomäne Fuß fassen zu können, und dennoch gelang es ihr schon nach kurzer Zeit nicht mehr, dem Fernweh und ihrer Sehnsucht nach dem Wasser zu trotzen, sodass sie schließlich alles daran setzte, selbst auf See zu fahren. Sie „lief von Reederei zu Reederei, war bei Maklern, Heuerbasen und auf der Seefahrtschule, ohne einen ersten Begriff von den Zusammenhängen zu haben. Höhnisches Lachen oder bedauerndes Achselzucken waren [ihre] Erfolge“[17]. Doch davon ließ sie sich nicht entmutigen und nutzte die Möglichkeiten, die sich ihr boten, um der Seefahrt näherzukommen – so machte sie beispielsweise ein Praktikum in Finkenwerder, „in der vergeblichen Hoffnung, dort Fischer kennenzulernen“[18].
Anhand des Zitates lässt sich erkennen, dass Annaliese Sparbier die Größe der Grenze durchaus bewusst war und sie dennoch hoffte, dass es ihr gelingen würde, auf See zu fahren, weshalb sie aktive Handlungen folgen ließ. In ihrem Glauben, dass sie ihr Ziel erreichen konnte, wurde sie zusätzlich bestärkt, als sie von Victoria Drummond, einer weiblichen englischen Maschinistin, hörte.[19]
Tatsächlich schaffte sie es, unerkannt als Junge auf mehreren Schiffen anzuheuern. 1931 fuhr sie zum Beispiel neun Tage als Student namens Anton mit einem Finkenwärder Ewer und musste sich im Gegenzug an der gesamten anfallenden Arbeit beteiligen. Sie „fasste eine große Liebe zu dem harten Beruf des Hochseefischers“[20]. Nachdem sie und die restliche Crew zurück in Hamburg waren, eröffnete der Reeder Gerd von Eitzen den restlichen Seemännern, die aufgrund ihrer tüchtigen Art von Anton als „etwas Besserem“ gesprochen hatten, dass sich hinter Anton das Annaliese Sparbier versteckte. Sie hatten damit nicht gerechnet und wurden zum Gespött im gesamten Fischereihafen.[21] Diejenigen, die Annaliese Sparbier arbeiten sahen und davon ausgingen, dass sie ein Junge war, zweifelten also keineswegs an ihren Fähigkeiten – sie stach in ihren Augen sogar aus der Menge hervor. Doch diejenigen, die sie nicht erlebten, lachten über die Seemänner, die Annaliese Teetz nicht als Frau haben enttarnen können, da sie die Vorurteile verinnerlicht hatten, dass eine Frau den Anforderungen eines Hochseefischers nicht standhalten konnte.
Die Grenze machte sich allerdings nicht nur anhand der Schwierigkeiten, denen Annaliese Teetz begegnete, als sie versuchte, auf Schiffen anzuheuern, sondern auch in ihrem näheren Umfeld bemerkbar. So war ihr Vater dagegen, dass sie ihre Zukunft auf See verbringen wollte.

[17] Annaliese Teetz in ihrem Text „Wie ich zur Seefahrt kam und Schiffsoffizier wurde“, der ihren Werdegang bis zu ihrem Steuermannspatent umfasst, S.1
[18] Annaliese Teetz in ihrem Text „Wie ich zur Seefahrt kam und Schiffsoffizier wurde“, der ihren Werdegang bis zu ihrem Steuermannspatent umfasst, S.1
[19] vgl. „Frauen an Bord von Frachtsegelschiffen 1850 bis 1939“ von Ursula Feldkamp aus dem Jahr 2014, Oceanum Verlag, S. 218
[20] Annaliese Teetz in ihrem Text „Wie ich zur Seefahrt kam und Schiffsoffizier wurde“, der ihren Werdegang bis zu ihrem Steuermannspatent umfasst, S.1
[21] vgl. Zeitungsartikel „An Bord verwandelte sich Annaliese in Anton“ vom 12.08.1980

Er wünschte sich, dass sie zuerst ihr Studium zur Lehrerin ablegte[22]. Das tat sie zwar auch und konnte sich dadurch in ihrem späteren Leben regelmäßig ihren Lebensunterhalt sichern, ließ sich aber nicht von ihrem Traum abbringen: Sie eignete sich „eine umfangreiche Kenntnis über seemännische Fachausdrücke, Seglertakelung, Flaggen, Befeuerung“[23] und weiteres an und hatte „alle erreichbare Literatur über Seefahrt durchgearbeitet“[24].
Das bestätigte sich, als sie im Herbst 1934 „nach einer sorgfältigen Vorbereitung im Faltboot nach Helgoland“[25] fuhr, was ein genaues Wissen über Wind und Wasser, sehr gute seemännische Fähigkeiten und ein extremes Durchhaltevermögen voraussetzte. Solche Fähigkeiten bewies sie auch, als sie sich mit ihrem Faltboot von Helsinki nach Mariehamn durchschlug, um auf einem von Gustaf Eriksons großen Seglern anzumustern – das scheiterte aber daran, dass sie den erforderlichen Preis dafür nicht bezahlen konnte.[26]
Parallel zu ihrer Tätigkeit als Lehrerin verbrachte sie all ihre freie Zeit auf dem Fischmarkt und „half beim Fischraumwaschen, auf aufliegenden Dampfern beim Rostklopfen und Malen und ab und zu nachts beim Löschen“[27].
Trotz all der Kenntnisse, die sie sich angeeignet hatte, verwehrten es ihr Reedereien noch immer häufig, auf den Schiffern anzuheuern. Erschwert wurde ihr die gesamte Situation dadurch, dass 1934 die „Bemannungsrichtlinien der See-Berufsgenossenschaft, in denen die Beschäftigung weiblicher Personen an Bord von Seeschiffen, mit Ausnahme der Kleinen Küstenfahrt[28], ausdrücklich untersagt wurde“[29], beschlossen worden sind. Diese gesetzliche Änderung zeugt von der Veränderung des Frauenbildes zu der Zeit. Während sich am Ende der 1920er-Jahre in der Weimarer Republik das emanzipierte Bild der Neuen Frau verbreitete, die nach Unabhängigkeit und Selbstverwirklichung strebte, gab es unter den Nationalsozialisten eine radikale Rückkehr zu der Rolle der Frau als Mutter und Hausfrau, die eine berufstätige Frau nicht würde in vollem Maße erfüllen können.
Diese Gründe führten dazu, dass sich Annaliese Sparbier häufig als blinder Passagier an Bord schlich. War sie einmal an Bord, konnte sie – beziehungsweise „Anton“ oder „Jonny“, denn auch nach ihrer ersten Fahrt gab sie sich meist

[22] vgl. Interview mit Ute Ladiges am 19.01.2025
[23] Annaliese Teetz in ihrem Text „Wie ich zur Seefahrt kam und Schiffsoffizier wurde“, der ihren Werdegang bis zu ihrem Steuermannspatent umfasst, S.1
[24] Annaliese Teetz in ihrem Text „Wie ich zur Seefahrt kam und Schiffsoffizier wurde“, der ihren Werdegang bis zu ihrem Steuermannspatent umfasst, S.1
[25] Annaliese Teetz in ihrem Text „Wie ich zur Seefahrt kam und Schiffsoffizier wurde“, der ihren Werdegang bis zu ihrem Steuermannspatent umfasst, S.1
[26] vgl. Zeitungsartikel „Annaliese auf Großer Fahrt“ vom März 1955
[27] Annaliese Teetz in ihrem Text „Wie ich zur Seefahrt kam und Schiffsoffizier wurde“
[28] Anmerkung: In der Kleinen Küstenfahrt wurden weiter Frauen zugelassen, da dort häufig Familienbetriebe tätig waren.
[29] „´Die christliche Seefahrt ist ein Männerberuf, daran wird sich nichts ändern!´: der ungewöhnliche Lebenslauf der Annaliese Teetz“ von Christine Keitsch, Deutsches Schifffahrtsarchiv, S.127, Z. 6 ff.

einen von diesen Namen – die Mannschaft schnell von ihrem Können überzeugen und den Respekt ihrer Kameraden gewinnen. Sie „machte jetzt selbstverständlich alle Arbeit mit, galt als gleichwertiger Kamerad und bekam nach der Reise von der Mannschaft einen Anteil ihrer Prozente“[30]. Und „die Fischer schmunzelten nicht nur über Annaliese-Anton; sie verbreiteten auch die Nachricht, dass diese ´fixe Deern´ einen brauchbaren Seemann abgab“[31].
Ein offizielles Fahrtenbuch besaß sie noch nicht, da sie nicht offiziell anmustern konnte. Ein solches war jedoch nötig, um höhere Stellen antreten zu können, da man dadurch seine bereits zurückgelegte Fahrtzeit nachweisen kann. Ihre Fahrten (s. Abb. 9) ließ sie sich daher stets von den Kapitänen in ein eigenes Fahrtenbuch eintragen, was nicht nur ihr strukturiertes und gut überlegtes Vorgehen beweist, sondern ihr beste Bewertungen ihrer Arbeit an Bord einbrachte wie in folgenden Zeugnisabschriften aus dem Jahr 1937 deutlich wird: [32]



Zeugnisabschriften. Cuxhaven 22.2.37. 110

Hiermit bescheinige ich, daß Annaliese Sparbier in der Zeit vom 26.8.31. bis 6.9. 1931 und vom 27.12.36. bis 4.1.1937 bei mir an Bord war und im Hafen wie auf See alle Arbeiten an Deck mit verrichtet hat und ich mit Ihrer Arbeit sehr zufrieden war. Sie ist zur Führung eines kleinen Fahrzeuges vollauf im Stande.

gez. G. Henninge.
Seefischer H.F. 285

- - - - -

In See, den 12.Februar 1937.

Zeugnis

Fräulein Annaliese Sparbier, geboren am 5.6.1910, hat bei mir an Bord des F/D. "Neptun", Reederei von Eitzen zu Hamburg, im Oktober 1931 eine neuntägige Heringsfangreise nach dem Gat und der Doggerbank mitgemacht.

Im April 1935 machte Fräulein Sparbier eine siebzehntägige Reise an Bord des von mir geführten F/D. "Hinrich Hey", Reederei Fock und Pickenpack zu Hamburg, mit.

Der Reiseweg war: Altona, Aberdeen, dann nach den Fischereiplätzen südlich unter Island - südlich Mehlsack-Westermanns, und zurück nach Aberdeen. Von Aberdeen fuhr Fräulein Sparbier mit einem anderen deutschen F/D. zurück nach Deutschland, da ihre Urlaubszeit abgelaufen war.

Gesamturteil

Auf der 1.Reise hat Fräulein Sparbier tagsüber an Deck mitgearbeitet - Aussetzen und einholen des Netzes, sowie Verarbeitung des Fanges.

Auf der 2. Reise hat Fräulein Sparbier den vollen Dienst eines Matrosen an Deck versehen, und zwar zu meiner vollsten Zufriedenheit. Fräulein Sparbier ist mit allen seemännischen Arbeiten sehr gut vertraut, es gibt wohl nichts an seemännischen Arbeiten, die Fräulein Sparbier nicht ausführen könnte. Dabei ist sie von großer Ausdauer und Zähigkeit; selbst alten befahrenen Fischdampfermatrosen nötigte sie Hochachtung ab.

Außerdem ist Fräulein Sparbier eine vorzügliche Rudergängerin, und sie war in der Lage selbstständig ein Feuer auszumachen und Kurs abzusetzen.

Abbildung 9: Zeugnisabschriften von Annaliese Teetz

[30] Annaliese Teetz in ihrem Text „Wie ich zur Seefahrt kam und Schiffsoffizier wurde“, S.2
[31] vgl. Zeitungsartikel „So wurde Fräulein Lehrerin zum Schiffsjungen Anton“ vom 18.05.1969
[32] vgl. BArch, R 43-II/253a, S. 110

c) 1938 bis 1945: Widerstände durch DAF

Bereits kurz vor Beginn des Zweiten Weltkrieges wurden jedoch die Seeleute knapp, weshalb es Annaliese Sparbier 1938 nach vielen Briefwechseln zwischen ihr und dem Reichsverkehrsministerium erlaubt wurde unter der Bedingung, eine eigene Kabine zu besitzen,[33] offiziell als Leichtmatrose anzumustern, wofür sie ihre Anstellung als Lehrerin aufgab.[34] Vor Augen hatte sie das Ziel, eine Kapitänslaufbahn einzuschlagen und später ein eigenes Schiff zu erwerben und zu führen.[35] Dafür war es zunächst notwendig, eine Fahrtzeit von 36 Monaten[36] zu erreichen, um anschließend die Seefahrtsschule besuchen und das Patent A5 – Steuermann auf Großer Fahrt erwerben zu können.
Um das tatsächlich zu erreichen, traf sie aufgrund dem in den letzten Jahren bereits erfahrenen Gegenwind einige Vorkehrungen, um ihre angestrebten Ziele erreichen zu können. Zum einen holte sie sich „Unbedenklichkeitserklärungen" von der Partei-Kanzlei, der Auslandsorganisation der NSDAP, der Reichsfrauenführerin und dem Reichstreuhänder der Arbeit, die bestätigten, dass sie zur Absolvierung des Patentes A5 befugt sei[37] und zum anderen eine Genehmigung zur Ablegung der Prüfung zum Seesteuermann auf Großer Fahrt seitens des Reichsverkehrsministers[38].
Während sie somit erstmals auf verschiedenen Schiffen offiziell anheuerte, verstärkten sich die Widerstände gegen sie jedoch gleichzeitig. Besonders die Deutsche Arbeitsfront (kurz DAF), die als nationalsozialistische Organisation nach der Machtübernahme Hitlers die Gewerkschaften ersetzt hat[39], erschwerte Annaliese Sparbier die Ermöglichung ihres Traumes. Sie versuchten sie mit allen Mitteln aufzuhalten, auf See zu fahren, denn gemäß dem bereits aufgegriffenen nationalsozialistischen Frauenbild passte Annaliese Sparbier nicht in die traditionellen Vorstellungen der DAF. Erst 1943 fand Annaliese Sparbier in einem persönlichen Gespräch heraus, dass der Kreisleiter in Hamburg ebenfalls entscheidend an den Widerständen gegen sie mitgewirkt hatte.[40]
Immer wieder wurde durch die Organisationen der DAF bewerkstelligt, dass sie durch die Kriminalpolizei oder die Reedereiverbände abmustern musste. Es gelang ihr jedoch aufgrund ihrer Papiere und den tadellosen Zeugnissen von Kapitänen und Reedereien (s. Beispiele unter 5b)) stets von der Kriminalpolizei

[33] vgl. Annaliese Teetz in ihrem Text „Wie ich zur Seefahrt kam und Schiffsoffizier wurde", S.3
[34] vgl. „"Die christliche Seefahrt ist ein Männerberuf, daran wird sich nichts ändern!": der ungewöhnliche Lebens-lauf der Annaliese Teetz" von Christine Keitsch, Deutsches Schifffahrtsarchiv, S.127, Z. 11 ff.
[35] vgl. BArch, R 43-II/253a, S. 108
[36] vgl. BArch, R 43-II/253a, S. 119
[37] vgl. BArch, R 43-II/253a, S. 120
[38] vgl. BArch, R 43-II/253a, S. 103
[39] vgl. Deutsche Arbeitsfront - Leben in der nationalsozialistischen Diktatur einfach erklärt!, letzter Zugriff am 21.02.2025
[40] vgl. BArch, R 43-II/253a, S. 100 ff.

entlassen zu werden. Die DAF verbreitete jedoch so viel Angst bei den Reedereien, dass sie Annaliese Sparbier teilweise nicht mehr einstellten, um Ärger mit der DAF zu vermeiden.[41]
Dass ihr Handeln insgesamt vielen Menschen nicht gefiel, zeigte sich auch in einem Artikel, der 1939 in der Zeitung „Der Deutsche Seemann“ erschienen ist und hetzerisch gegen sie agitierte:
„Seit einiger Zeit geistert in der deutschen Seeschifffahrt ein von Natur aus zur Frau bestimmtes Wesen herum, das sich in den kahlgeschorenen Kopf gesetzt hat, Kapitän zu werden. (…) Wir haben diesen Karnevalsscherz von Anfang an verfolgt, bisher aber geschwiegen, weil wir uns nicht gern mit Lächerlichkeiten befassen. (…) Selbst wenn wir unterstellen, daß die berühmte »unbezwingbare Liebe zur See« als Triebfeder für jenes für uns unverständliche Bemühen anzusehen ist, so genügt der Hinweis, daß es genügend Frauenberufe in der modernen Passagierfahrt gibt, die ihr offenstehen. Das bewußte Verharren aber in der Absicht, den unbestritten männlichsten aller Berufe ergreifen zu wollen, ist einer Frau bestimmt nicht artgemäß. Was soll man dazu sagen, wenn eine Frau (…) 18 Stunden lang am Tage die Schwerstarbeit eines Fischdampfermatrosen in eisiger Kälte und meist in gebückter Haltung, leistet. Wenn sich Fräulein Sparbier darauf berufen sollte, bei maßgeblichen Stellen der Frauenführung Unterstützung zu finden, so mag sie diesen Stellen einmal erklären, ob sie gar keine Bedenken hat, bei solcher Tätigkeit später einmal ihre Pflicht, gesunde und kräftige Kinder zur Welt zu bringen, noch richtig erfüllen zu können.“[42]
In vielerlei Hinsicht werden in diesem Ausschnitt die gesellschaftlichen Haltungen, die die Grenze beeinflussen, deutlich: Es zeigt sich das nationalsozialistische Frauenbild, denn Annaliese Sparbier wird kategorisch in die Rolle der Frau als Mutter eingeordnet, aufgrund der es, wie an dem Vergleich mit einem Karnevalsscherz zu sehen ist, abwertend betrachtet wird, dass sie auf See arbeitet. Das wird dadurch bestärkt, dass der Beruf des Seemannes als der „männlichste aller Berufe“ eingeordnet wird.
Trotz derartiger Hetze fand Annaliese Sparbier unter anderem auf einem Fischkutter, auf dem sie als Matrose tätig war, Arbeit und verzeichnete einen seemännischen Erfolg für sich, weil sie „zuletzt sogar ohne einen Steuermann über [sich]“[43] zu haben, fuhr. Ab Sommer 1939 fuhr sie auf dem Motorsegler „Oliva“ mit. Die Umstellung von der Hochseefischerei zur Frachtfahrt bedeuteten für sie einige Veränderungen und Herausforderungen, an die sie sich erst einmal gewöhnen, und eine Gemeinschaft, in die sie sich einleben musste.
Über diese Situation schrieb sie: „Ich versuchte alles selbst, ich lernte von anderen Schiffen oder aus Büchern […]. In der Ladung wollte keiner mit mir

[41] vgl. Annaliese Teetz in ihrem Text „Wie ich zur Seefahrt kam und Schiffsoffizier wurde“
[42] „“Die christliche Seefahrt ist ein Männerberuf, daran wird sich nichts ändern!“: der ungewöhnliche Lebenslauf der Annaliese Teetz“ von Christine Keitsch, 1998, Deutsches Schifffahrtsarchiv, S.127 f.
[43] Annaliese Teetz in ihrem Text „Wie ich zur Seefahrt kam und Schiffsoffizier wurde“

arbeiten, weil ihnen mein Tempo nicht behagte. […] Ich war noch mit Leib und Seele Fischdampfermatrose und verachtete die Dusselei auf Frachtschiffen. Vollends das Fahren.“[44]
Doch „langsam gewöhnte [sie sich] an die Frachtfahrt“[45] und stieg nach etwa einem Jahr sogar vom Matrosen zum Bestmann auf. Das zeugte von ihrer Erfahrung und ihren Fähigkeiten, da sie in dieser Position Seewachen eines Steuermannes übernahm. Dafür war nicht nur die Fähigkeit, das Schiff genau zu steuern, sondern unter anderem auch die Bedienung aller Instrumente sowie Seekarten notwendig.[46]
Zudem erfuhr sie durch den Kapitän Bartelt, der sich trotz des Drängens von außen weigerte, sie abzumustern, Unterstützung. [47] Denn ab 1940 nutzte die DAF verschiedene Vorwände, um zu bewirken, dass er sich sogar vor dem Seedisziplinarhof dafür verantworten musste, dass er Frau Sparbier an Bord beschäftigt und ihr die gleichen Rechte wie einem männlichen Seemann eingeräumt hatte.[48]
Außerdem beeinflusste die DAF maßgeblich den weiteren Verlauf von Annaliese Sparbiers Weg zum Steuermannspatent und ihren damit angestrebten Aufstieg in der Seefahrt wie in den langen Briefwechseln zwischen verschiedenen Personen und Organisationen wie dem Reichsleiter, dem Chef der Reichskanzlei, dem Reichsverkehrsminister des Reichsministeriums und der Reichsfrauenführerin untereinander sowie mit Annaliese Sparbier deutlich wird. Denn vor allem von der DAF und der Auslandsorganisation der NSDAP war Druck auf das Reichsministerium ausgeübt worden, Frau Sparbier aus der seemännischen Laufbahn zu drängen.[49] Insbesondere in den Briefen aus den Jahren 1941 bis 1943, zeigt sich, welchen Schwierigkeiten Annaliese Sparbier begegnete und mit welcher Ausdauer und Hartnäckigkeit sie an verschiedene Personen schrieb, um die Erfüllung ihrer Forderungen, die beispielsweise im folgenden Ausschnitt aus einem ihrer Briefe zu lesen sind, zu erreichen:

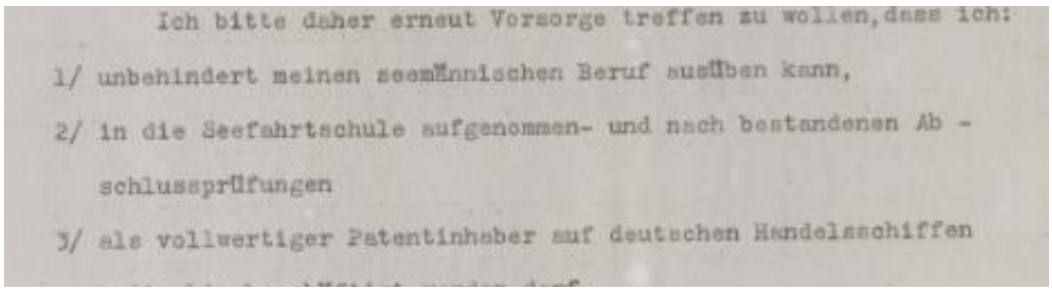
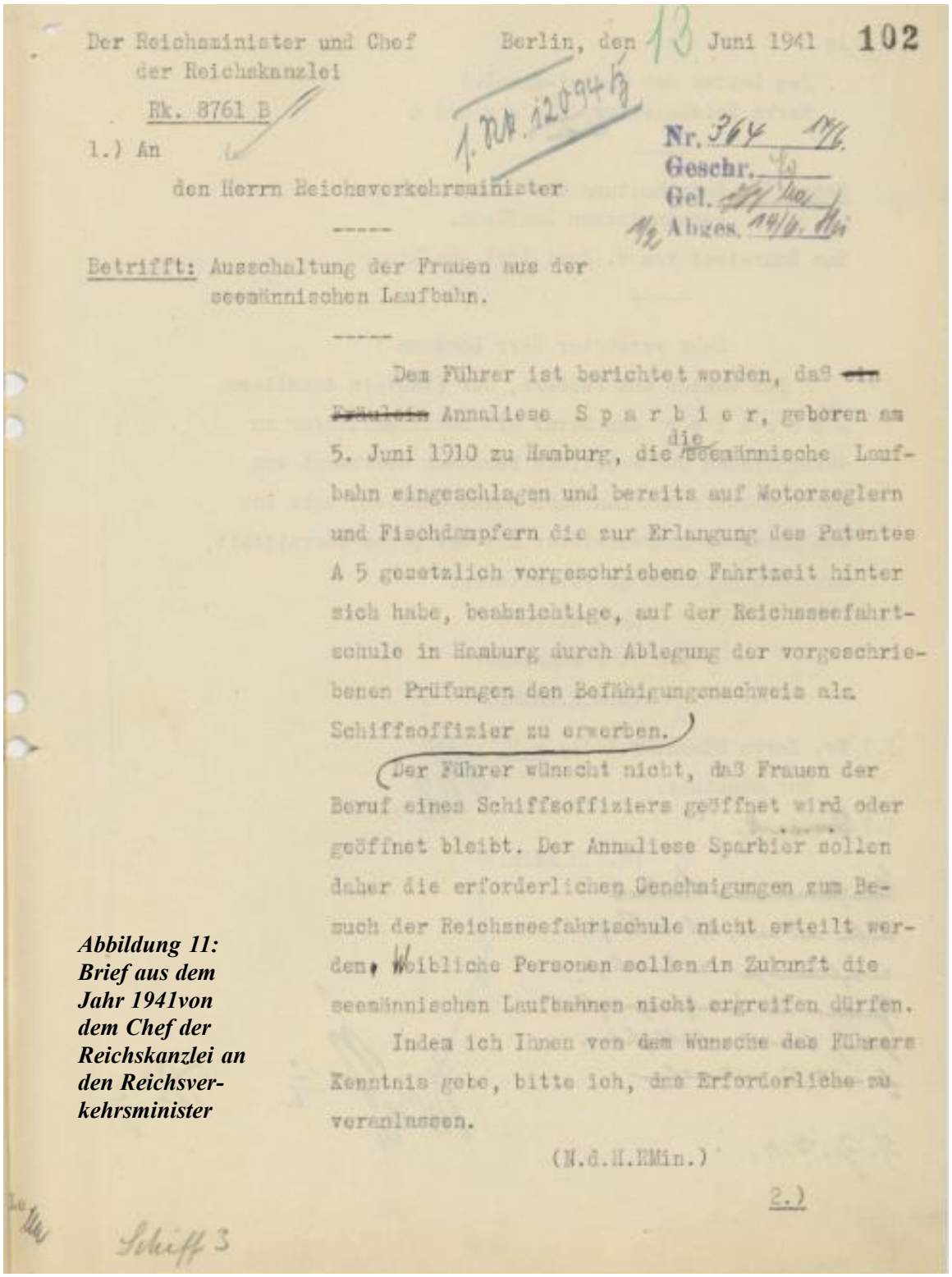

Ich bitte daher erneut Vorsorge treffen zu wollen, dass ich:
1/ unbehindert meinen seemännischen Beruf ausüben kann,
2/ in die Seefahrtschule aufgenommen- und nach bestandenen Ab -
schlussprüfungen
3/ als vollwertiger Patentinhaber auf deutschen Handelsschiffen

Abbildung 10: Ausschnitt aus einem Brief von Annaliese Sparbier an das Reichsministerium

[44] Annaliese Teetz in ihrem Text „Wie ich zur Seefahrt kam und Schiffsoffizier wurde“
[45] Annaliese Teetz in ihrem Text „Wie ich zur Seefahrt kam und Schiffsoffizier wurde“
[46] vgl. Bestmann (Seefahrt) – Wikipedia, letzter Zugriff am 19.02.2025
[47] vgl. Annaliese Teetz in ihrem Text „Wie ich zur Seefahrt kam und Schiffsoffizier wurde“
[48] vgl. BArch, R 43-II/253a, S. 146
[49] vgl. BArch, R 43-II/253a, S. 121

Im Gegensatz dazu steht der aus einem langen Briefwechsel mit dem Betreff „Ausschaltung der Frauen aus der seemännischen Laufbahn“ stammende Brief, der deutlich die Meinung der Nationalsozialisten zu Annaliese Sparbier und ihren Forderungen zeigt:



Der Reichsminister und Chef der Reichskanzlei
Rk. 8761 B

Berlin, den 13 Juni 1941 **102**

1.) An
den Herrn Reichsverkehrsminister

Nr. 364 1/6.
Geschr.
Gel.
Abges. 14/6.

Betrifft: Ausschaltung der Frauen aus der seemännischen Laufbahn.

Dem Führer ist berichtet worden, daß ~~ein~~ Annaliese S p a r b i e r, geboren am 5. Juni 1910 zu Hamburg, die seemännische Laufbahn eingeschlagen und bereits auf Motorseglern und Fischdampfern die zur Erlangung des Patentes A 5 gesetzlich vorgeschriebene Fahrtzeit hinter sich habe, beabsichtige, auf der Reichsseefahrtschule in Hamburg durch Ablegung der vorgeschriebenen Prüfungen den Befähigungsnachweis als Schiffsoffizier zu erwerben.

Der Führer wünscht nicht, daß Frauen der Beruf eines Schiffsoffiziers geöffnet wird oder geöffnet bleibt. Der Annaliese Sparbier sollen daher die erforderlichen Genehmigungen zum Besuch der Reichsseefahrtschule nicht erteilt werden. Weibliche Personen sollen in Zukunft die seemännischen Laufbahnen nicht ergreifen dürfen.

Indem ich Ihnen von dem Wunsche des Führers Kenntnis gebe, bitte ich, das Erforderliche zu veranlassen.

(N.d.H.RMin.)

2.)

Schiff 3

Abbildung 11: Brief aus dem Jahr 1941von dem Chef der Reichskanzlei an den Reichsverkehrsminister

Vor der Entstehung des abgebildeten Briefes erteilte der Reichsverkehrsminister Annaliese Sparbier im April 1941 die Erlaubnis, zur Steuermannsprüfung zugelassen zu werden. Zu dem Zeitpunkt sah er sich zu dieser Handlung gezwungen, weil Frau Sparbier sich 1938 bereits die Erlaubnis eingeholt hatte, dass Steuermannspatent ablegen zu können. Zudem ging er davon aus, dass es keine gesetzlichen Regelungen, nach denen Frauen von der Offizierslaufbahn ausgeschlossen werden sollten, gab.[50] Seine Erlaubnis zog er jedoch bereits im August 1941 wieder zurück, da Adolf Hitler die Forderung gestellt hatte, dass Frauen in Zukunft die seemännische Laufbahn nicht würden ergreifen dürfen (s. erneut Abb. 11).

Im Weiteren bestand der schriftliche Austausch aus Überlegungen von Maßnahmen, um, wie in Abbildung … genannt, „zu verhindern, dass weiblichen Personen der Beruf eines Schiffoffiziers geöffnet wird oder geöffnet bleibt“[51]. Das sollte dadurch erreicht werden, dass der Lehrvertrag für die deutsche Seeschifffahrt und der Dienstvertrag für Offiziersanwärter der Handelsmarine dahingehend ausgelegt werden würden, dass weibliche Lehrlinge nicht zugelassen werden könnten.[52]

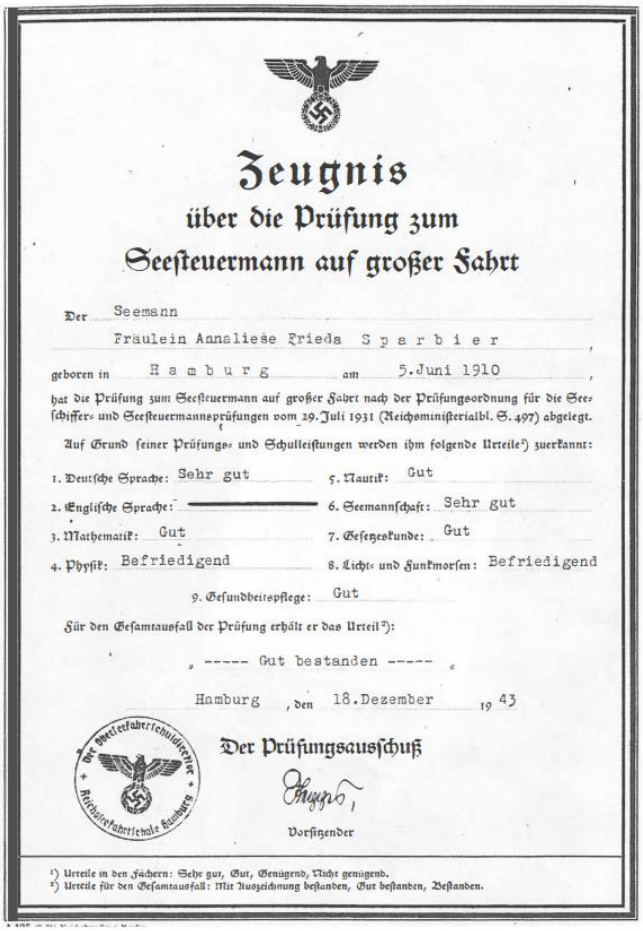
Der Fall von Annaliese Sparbier wurde im Vergleich dazu als Einzelfall angesehen, der sich aber nicht als Präzedenzfall auf eine breitere Masse übertragen ließe.[53] Das führte letztlich zusammen mit der Zusage des Reichsministeriums von 1938, dass sie zu den nautischen Prüfungen zugelassen werden würde,[54] dazu, dass die langandauernden Diskussionen zwischen den genannten Personen und Institutionen, die mit vielen „schriftlichen und persönlichen Bemühungen“[55] von Annaliese Sparbier einhergegangen waren, 1943 damit endeten, dass ihr doch eine Sondergenehmigung erteilt wurde[56], was seitens der DAF auf Ablehnung stieß.

So kam es dazu, dass Annaliese Sparbier unbeschränkt zur Seefahrt zugelassen wurde und von der von Hitler beschlossenen Anordnung, dass Frauen in der Seefahrt verboten worden waren, ausgeschlossen gewesen ist.[57]

Es sollten jedoch Vorkehrungen getroffen werden, dass Annaliese Sparbier tatsächlich ein Einzelfall bleiben würde. [58] So hieß es in einem Brief von dem Reichsverkehrsminister an die Reichsverkehrsgruppe Seeschifffahrt: „Andere Frauen [könnten] veranlasst werden, ebenfalls den Seemannsberuf zu ergreifen. Diesem muss rechtzeitig vorgebeugt werden. Der Seemannsberuf ist kein Beruf

[50] vgl. BArch, R 43-II/253a , S. 117
[51] vgl. BArch, R 43-II/253a, S. 104
[52] vgl. BArch, R 43-II/253a, S. 117
[53] vgl. BArch, R 43-II/253a, S. 116
[54] vgl. BArch, R 43-II/253a, S. 116
[55] Annaliese Teetz in ihrem Text „Wie ich zur Seefahrt kam und Schiffsoffizier wurde“
[56] vgl. BArch, R 43-II/253a, S. 138
[57] vgl. BArch, R 43-II/253a, S. 141
[58] vgl. BArch, R 43-II/253a, S. 116

für Frauen. Der Fall Sparbier muss eine Ausnahme bleiben.“
Somit schaffte es Annaliese Sparbier, durch vorausschauendes Handeln und Beharrlichkeit ihr vorübergehendes Ziel zu erreichen. Stets hatte sie ihre Eignung zum Beruf des Seemannes mit ihren bereits gesammelten Erfahrungen, Zeugnisabschriften und ihrer unbändigen Leidenschaft zur Arbeit auf See begründet. Auch gesetzlich festgehaltene Paragrafen, die kein Verbot der Beschäftigung von Frauen in der Decksarbeit beinhalten würden, nannte sie.[59] Beispielsweise die Seemannsordnung, die stattdessen sogar aussagte, dass auch weibliche Angestellte die Rechte und Pflichten eines Schiffmannes hätten.[60] Während sie dabei vor allem mit ihrer Leidenschaft und ihren Fähigkeiten argumentiert hat, kann zum Beispiel in folgender Zeile unterschwellig festgestellt werden, dass sie es für unberechtigt hielt, dermaßen für ihr Recht kämpfen zu müssen: „Ich will kein Entgegenkommen, keine Erleichterung oder besondere Annehmlichkeiten. Ich will nur die Möglichkeit haben, zu fahren.“[61]
Nachdem sie nach einer 3,5jährigen Dienstzeit Ende 1942 von der „Oliva“ abmusterte, wurden ihr zum Beispiel bei der Suche nach einer Reederei weiterhin Schwierigkeiten bereitet. Sie gingen besonders von dem Kreisleiter Wilhelm in Hamburg aus. Er sagte: „Ich werde trotz des letzten Erlasses, den sie vom Reichsverkehrsministerium erhalten haben, mit allen Mitteln gegen Sie arbeiten, um Sie aus der Seefahrt auszuscheiden.“[62] Eine eindeutige Begründung nannte er nicht doch vermutlich wird seine stark nationalsozialistisch geprägte Denkweise ausschlaggebend gewesen sein. Bis Ende 1943 besuchte Annaliese Sparbier eine Steuermannsschule, wo sie sich nicht nur weiteres Wissen aneignete, sondern auch eine Prämie für gute Leistungen erhielt [63] und das Steuermannspatent erwarb (s. Abb. 12):



Zeugnis
über die Prüfung zum
Seesteuermann auf großer Fahrt

Der Seemann
Fräulein Annaliese Frieda Sparbier,
geboren in Hamburg am 5. Juni 1910,
hat die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt nach der Prüfungsordnung für die Seeschiffer- und Seesteuermannsprüfungen vom 29. Juli 1931 (Reichsministerialbl. S. 497) abgelegt.

Auf Grund seiner Prüfungs- und Schulleistungen werden ihm folgende Urteile[1]) zuerkannt:

1. Deutsche Sprache:	Sehr gut	5. Nautik:	Gut
2. Englische Sprache:	———	6. Seemannschaft:	Sehr gut
3. Mathematik:	Gut	7. Gesetzeskunde:	Gut
4. Physik:	Befriedigend	8. Licht- und Funkmorsen:	Befriedigend
		9. Gesundheitspflege:	Gut

Für den Gesamtausfall der Prüfung erhält er das Urteil[2]):
„ ----- Gut bestanden ----- “

Hamburg, den 18. Dezember 19 43

Der Prüfungsausschuß
Vorsitzender

[1]) Urteile in den Fächern: Sehr gut, Gut, Genügend, Nicht genügend.
[2]) Urteile für den Gesamtausfall: Mit Auszeichnung bestanden, Gut bestanden, Bestanden.

Abbildung 12: Steuermannspatent von Annaliese Sparbier

[59] vgl. BArch, R 43-II/253a , S. 114 ff.
[60] vgl. BArch, R 43-II/253a, S. 114
[61] BArch, R 43-II/253a, S. 115
[62] vgl. BArch, R 43-II/253a, S. 148
[63] Annaliese Teetz in ihrem Text „Wie ich zur Seefahrt kam und Schiffsoffizier wurde“

Kurz nachdem sie ihr Steuermannspatent erhalten hatte, gelang es ihr bereits, als 2. Offizier auf dem Dampfer „Eschenburg“ anzumustern, wo sie Ernst Teetz, der der als Zweiter Maschinist arbeitete, kennenlernte und ihn im August 1944 heiratete.
Das einzige Mal, dass Annaliese Teetz tatsächlich als Kapitän auf See fuhr, war kurze Zeit später: Sie übernahm den Transport von Proviant mit der „Nord 128“ an die norwegische Küste[64] wofür ihr abgelegtes Patent ausreichte.
Da Annaliese Teetz ausgerechnet in der Zeit des Nationalsozialismus eine Sondergenehmigung, zur See zu fahren, erhielt und bei den Provianttransporten eigentlich sogar im Kriegsdienst eingesetzt wurde, stellt sich die Frage, wie ihre politische Stellung war. Verschiedene ihrer Bekannten und auch ihre schriftlichen Niederschriften zeigen, dass sie bei ihrem Kampf um ihr Recht weitestgehend distanziert von der Politik gewesen ist. Sie habe einzig und allein ihr Ziel, zur See zu fahren und eine hohe Stellung zu erreichen, durchsetzen wollen, wofür es sie nicht weiter interessiert habe, an welche Ministerien oder Personen sie sich wenden musste, um es zu erreichen.[65] „Ihr Eintritt in die [NSDAP] war [zudem] eher Mittel zum Zweck, um weiterhin als Lehrerin arbeiten zu dürfen.“[66]
Dennoch sollte die damit einhergehende Ambivalenz von Frau Teetz nicht vergessen werden, da auch sie sich in den nationalsozialistischen Dienst gestellt hat.[67]

d) 1945 bis 1967: Kapitänspatent, aber kein Schiff

Nach Kriegsende war Annaliese Teetz gemeinsam mit ihrem Mann für zwei Jahre auf verschiedenen Küstenmotorschiffen tätig.[68] Gemeinsam planten sie, eine kleine eigene Reederei zu eröffnen, was jedoch an fehlenden Kontakten scheiterte.[69] So kam es, dass sie von 1948 bis 1952 in Blankenese an der damaligen Kahlkampschule, dem heutigen Gymnasium Blankenese, erneut als Volksschullehrerin arbeitete und in dieser Funktion bei ihren Schülerinnen und Schülern einen bleibenden Eindruck hinterließ. Klaus Schade, einer ihrer ehemaligen Schüler, der selber in einer Familie, die seit sieben Generationen auf See fährt, aufgewachsen ist, erzählte, dass Frau Teetz immer in leichter Kleidung, häufig im Trainingsanzug, zur Schule gekommen und insgesamt sehr robust und muskulös gewesen sei.[70] Auch ihr männlicher Haarschnitt und ihre großen, wach und lebhaft wirkenden braunen Augen mit der freundlichen Ausstrahlung seien

[64] vgl. Annaliese Teetz in ihrem Text „Wie ich zur Seefahrt kam und Schiffsoffizier wurde“
[65] vgl. Interview mit Ute Ladiges am 19.01.2025
[66] Marenz Franz im Interview am 13.02.2025
[67] vgl. Interview mit Christine Keitsch im Februar 2025
[68] vgl. „“Die christliche Seefahrt ist ein Männerberuf, daran wird sich nichts ändern!“: der ungewöhnliche Lebenslauf der Annaliese Teetz“ von Christine Keitsch, Deutsches Schifffahrtsarchiv
[69] vgl. Annaliese Teetz in ihrem Text „Wie ich zur Seefahrt kam und Schiffsoffizier wurde“
[70] Klaus Schade im Interview am 26.01.2025

auffällig gewesen.[71]
Genauso wie ihre kräftige Stimme, die wahrscheinlich von ihrer Zeit auf See stamme, wo sie sich auch bei lautem Wind Gehör verschaffen können musste. Alle wussten, „dass sie mit der See verheiratet war“[72].
Das bemerkt man auch anhand ihres Unterrichts, wo Annaliese Teetz ihren Schülern und Schülerinnen mit Begeisterung unter anderem Knoten, Nähen, Stopfen, Schwimmen, Paddeln und Spleißen beigebracht habe[73], also lauter Fähigkeiten, die auf See relevant sind. Insgesamt seien sowohl Kinder als auch Eltern von ihrem Unterricht begeistert gewesen und es habe wohl keine Widerstände von anderen Seiten gegeben[74]. Allerdings habe auch sie die Kinder teilweise mit einem Gummiknüppel geschlagen. Möglicherweise könnte das auf die strikten Hierarchien, den Gehorsam und den rauen Umgang an Bord zurückzuführen sein. Jedenfalls wäre es in diesem Fall besser gewesen, eine Grenze zu ziehen.

Abbildung 13: Frau Teetz (rechts) und ihre Schulklasse

Nach ihrer Zeit als Lehrerin fuhr sie als Offizierin auf verschiedenen Schiffen, doch als sie 1954 in der noch jungen Bundesrepublik beschloss, ihr Kapitänspatent abzulegen, bekam sie wieder einmal Gegenwind zu spüren: Dieses Mal vom Bundesverkehrsministerium.[75]
Doch auch dem trotzte sie, besuchte die Staatliche Seefahrtsschule in Hamburg-Altona[76] und erhielt 1955 ihr Kapitänspatent A6, das sie als „Kapitän auf großer Fahrt“ auszeichnete und dazu befähigte, Schiffe auf offener See als Kapitänin zu führen[77].
Dennoch wurde sie in den folgenden Jahren von keiner Reederei als Kapitänin eingestellt, sondern lediglich als erste, zweite und dritte Offizierin, da es den Reedereien trotz Annaliese Teetz´ überzeugenden Lebenslauf zu riskant gewesen sei, eine Frau als höchste Verantwortliche fahren zu lassen.
Das habe nach einem so lang andauernden Kampf zu einer immerwährenden, tiefen Enttäuschung geführt[78] und war sehr bitter für Annaliese Teetz, was sie

[71] Emma Hawari im Interview am 05.02.2025
[72] Klaus Schade im Interview am 26.01.2025
[73] Klaus Schade im Interview am 26.01.2025
[74] vgl. Interview mit Klaus Schade am 26.01.2025
[75] vgl. „“Die christliche Seefahrt ist ein Männerberuf, daran wird sich nichts ändern!“: der ungewöhnliche Lebenslauf der Annaliese Teetz“ von Christine Keitsch, Deutsches Schifffahrtsarchiv
[76] vgl. Zeitungsartikel „Annaliese auf großer Fahrt“ März 1955
[77] vgl. Kapitän auf großer Fahrt
[78] vgl. Interview mit Klaus Schade am 26.01.2025

dennoch nicht aufgehalten hat, zumindest als erste Offizierin zur See zu fahren[79] (s. Abb. 14).

Dass die Reedereien ihre Zweifel beibehielten, lässt sich erneut mit dem Frauenbild zu der damaligen Zeit erklären. Während im zweiten Weltkrieg viele Männer an der Front waren, kümmerten sich die zuhause gebliebenen Frauen nicht nur um den Haushalt und möglicherweise Kinder, sondern übernahmen auch die Berufe der Männer in verschiedensten Bereichen wie Technik und Verkehr.

Abbildung 14: Annaliese Teetz als 1. Offizierin auf der „Mercator“

In den 1950er-Jahren fand dann eine starke Verdrängung von berufstätigen Frauen zurück zu den traditionellen Rollenbildern statt, nach denen die Frau zuhause bleiben und sich um Haus und Kinder kümmern sollte. Obwohl 1958 das Gleichberechtigungsgesetz in Kraft gesetzt wurde, fand durch die Gesetze der BRD eine starke strukturelle Benachteiligung von Frauen statt. Die "Zölibatsklausel" bestimmte beispielsweise, dass verheiratete Beamtinnen entlassen werden mussten, sobald das Familieneinkommen auch ohne ihren Verdienst ausreichte, die Familie zu ernähren. [80]
Im Zuge dessen verbesserte sich auch die Situation für Frauen in der Seefahrt nicht und Annaliese Teetz´ Denkschrift zur Frage der „Gleichberechtigung der Frau im Seemannsberuf“, die Annaliese Teetz Mitte der 1950er-Jahre geschrieben hat, wirkt ziemlich fortschrittlich. So beschreibt sie die aktuelle Situation für Frauen in der Seefahrt, die Herausforderungen des Seemannsberufes, die historische Prägung sowie besondere Schwierigkeiten für Frauen in der Seefahrt und nennt Lösungsvorschläge, wodurch sie zusätzlich die gesellschaftliche Grenze für Frauen in der Seefahrt zu der Zeit detailliert darstellt.
Auf die Frage, ob die traditionelle Ablehnung gegenüber Frauen in der Seefahrt berechtigt ist, betonte sie, dass es kein „unweiblich“ und „unmännlich“ gebe, sondern Erziehung und Tradition versuchen würden, Mann und Frau in bestimmte Normen zu zwingen. Weiterführend schrieb sie, dass Menschen, wenn sie aus einer echten Veranlagung heraus eine Berufswahl treffen würden, niemals deswegen verurteilt werden sollten. Zudem verdeutlichte sie, dass es immer Frauen geben werde, die sich restlos für ihren Beruf (in der Seefahrt)

[79] vgl. Interview mit Ute Ladiges am 19.01.2025
[80] vgl. Die Rolle der Frau nach dem Zweiten Weltkrieg - Politik - SZ.de, letzter Zugriff am 22.02.2025

einsetzen werden würden.[81]
Sie stellte unter anderem die These auf, dass das größte Problem „in der Haltung der Menschen“[82] liegen würde, da diese nicht in der Lage wären, sich vorzustellen, dass Männer und Frauen auf dem begrenzten Raum eines Schiffes für lange Zeit in Kameradschaft gemeinsam leben könnten.
Des Weiteren lässt sich anhand der zu der Zeit durchaus verbreiteten Ablehnung gegenüber berufstätigen Frauen erklären, warum Annaliese Teetz auch in der Position eines Offiziers noch immer um Anerkennung und ihren seemännischen Aufstieg kämpfen musste, wie folgender Brief verdeutlicht:
„Bei der Einstellung (...) bei Antritt der vorigen Reise wurde mir gesagt, daß ich jederzeit eingestellt würde. Nachdem ich nun über 1/4 Jahr an Bord bin, möchte ich mich erkundigen, wie das Urteil über mich ausgefallen ist. Es ist Ihnen bekannt, daß ich eigentlich nicht als Zweiter, sondern als Erster fahren wollte, da meine Fähigkeiten dafür ausreichen. Ich habe jedoch eingesehen, daß ich die anfänglichen Bedenken der Reedereien gegen mich als Frau in Rechnung stellen muß. Ich bereue meinen Entschluß nicht, da es mir auf dem KLAUS SCHOKE sehr gut gefällt. Ich möchte jedoch die Gewißheit haben, daß mir die gleichen Aufstiegsmöglichkeiten zugebilligt werden wie meinen männlichen Kollegen und bitte Sie des halb, mir baldmöglichst Bescheid zu geben, ob ich Aussicht habe, bei der nächsten Gelegenheit Erster zu werden.“[83]

Wie sie ihre Anliegen in diesem Briefausschnitt vermittelt, zeigt ihre direkte Art, mit der sie ihren Willen verdeutlichte, wobei sie dennoch sachlich blieb. Als Reaktion auf diesen Brief wurde sie tatsächlich als erster Offizier angestellt.
Generell sahen es viele Reedereien bereits als entgegenkommend an, wenn sie überhaupt in einer Offiziersposition anmustern durfte[84].

e) 1968 bis 1992: Verstärkter Kampf für Gleichberechtigung - von Land aus

In diesem Zeitraum begannen im Zuge der fortschreitenden Gleichberechtigungsbewegung auch mehr Frauen den Weg in die Seefahrt zu finden. Dabei war aber ein Unterschied zwischen Ost- und Westdeutschland feststellen: Von 1979 bis 1988 war der Frauenanteil von der ostdeutschen Handelsflotte am Gesamtbordpersonal (bis etwas mehr als 11 Prozent) durchgehend mindestens doppelt so hoch wie der westdeutschen Handelsflotte (bis zu 5 Prozent). Das ließ sich zum Beispiel damit erklären, dass es in der DDR im Oktober 1960 eine

[81] vgl. Denkschrift zur Frage der „Gleichberechtigung der Frau im Seemannsberuf“ von Annaliese Teetz aus den 1950er-Jahren, im Privatbesitz der Familie von Frau Teetz
[82] Denkschrift zur Frage der „Gleichberechtigung der Frau im Seemannsberuf“ von Annaliese Teetz aus den 1950er-Jahren, im Privatbesitz der Familie von Frau Teetz, S.4
[83] „“Die christliche Seefahrt ist ein Männerberuf, daran wird sich nichts ändern!“: der ungewöhnliche Lebenslauf der Annaliese Teetz“ von Christine Keitsch, Deutsches Schifffahrtsarchiv, S.131
[84] vgl. Zeitungsartikel „So wurde Fräulein Lehrerin zum Schiffsjungen Anton“ vom 18.05.1969

Beschlussfassung, der den Einsatz von Frauen in der Hochseeschifffahrt steigerte, gab.[85]
Annaliese Teetz erlebte es jedoch vermutlich nicht mehr selbst, mit anderen Frauen auf See zu fahren. Denn ihr Mann wurde krank, weshalb sie mit ihm an Land blieb, um sich um ihn zu kümmern, weshalb sie ab 1968 wieder als Lehrerin an der Kahlkampschule in Blankenese (ab 1971 Gymnasium Blankenese) arbeitete.

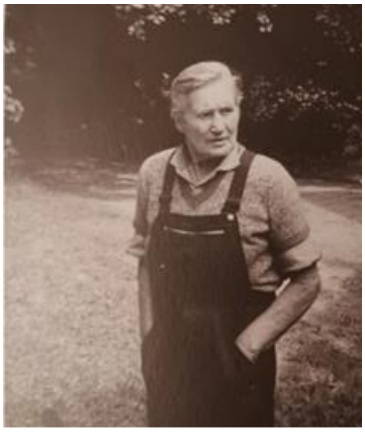


Abbildung 15: Annaliese Teetz 1982 in ihrem Garten

Doch auch an Land lebte sie ihre Liebe zum Wasser aus. Zum einen lag das Haus, in dem sie zusammen mit ihrem Mann wohnte, nicht viel höher als der Meeresspiegel, weshalb es von Fluten wie der Sturmflut 1962 stark betroffen war. So hätten andere eher gedacht: „Wer würde da denn wohnen wollen?“.[86].
Zum anderen waren im Wohnzimmer allerlei Gegenstände von Annaliese Teetz´ Reisen vorzufinden: Auf dem Bücherregal stand beispielsweise ein Holzkrokodil, es gab Masken aus Amerika und Bilder von Schiffen.[87] Außerdem ging Annaliese Teetz auch im höheren Alter zu jeder Jahreszeit schwimmen und paddeln und kämpfte sich sogar nach einem Schlaganfall 1980 wieder auf die Beine.
Seitdem sie endgültig an Land geblieben war, „setzte Annaliese Teetz sich [zudem] sehr für die Belange der Seefahrt ein, unter anderem für die Möglichkeiten, Frauen in diesem Bereich bessere Chancen einzuräumen. So erarbeitete sie gemeinsam mit einigen Kollegen, in ihrer Funktion als Mitglied der Bundesberufsgruppe Schifffahrt der Deutschen Angestellten Gewerkschaft, einen Antrag über die im Seemannsgesetz verankerten Arbeitsschutzvorschriften für Frauen. In diesem Antrag heißt es: *Die BE-Leitung, und der Bundesvorstand werden aufgefordert, nachdrücklich darauf einzuwirken, daß die bestehenden und noch zu erwartenden Arbeitsschutzgesetze für Frauen nicht zum Nachteil von weiblichen Personen angewandt werden können, die den Beruf eines Schiffsoffiziers ergreifen oder auch nur an Deck oder in der Maschine fahren wollen. Insbesondere darf die Arbeit auf bestimmten Schiffen nicht verboten oder das Fehlen gewisser Einrichtungen nicht dazu benutzt werden, Frauen das Fahren auf solchen Schiffen zu verweigern.*“[88]
Die erfolgreiche Umsetzung davon erlebte sie jedoch nicht mehr, da sie am

[85] vgl. „Frauen zur See – Weibliche Arbeitskräfte an Bord deutscher Handelsschiffe seit 1945“ von Christine Keitsch, S.43
[86] vgl. Interview mit Ute Ladiges am 19.01.2025
[87] vgl. Ute Ladiges im Interview am 19.01.2025
[88] „´Die christliche Seefahrt ist ein Männerberuf, daran wird sich nichts ändern!´: der ungewöhnliche Lebenslauf der Annaliese Teetz“ von Christine Keitsch, Deutsches Schifffahrtsarchiv, S.133

05.04.1992 „mit dem Wasser verbunden“[89] starb. Sie war, wie so oft, auf der Elbe gepaddelt. Als sie an Land zurückkehren wollte, wo ihre damalige Mitbewohnerin am Strand auf sie wartete, um ihr beim Heraustragen des Bootes zu helfen, kenterte Annaliese durch Strömungen mit ihrem Paddelboot, trieb darin eingekeilt die Elbe abwärts und ertrank (s. Abb. 16).[90]

Durch einen tragischen Unfall verloren wir meine liebe, tapfere Schwester, unsere liebe Schwägerin und Tante

Annaliese Teetz

geb. Sparbier

Kapitän auf großer Fahrt

* 5. Juni 1910 † 5. April 1992

Abbildung 16: Ausschnitt der Todesanzeige von Annaliese

f) Zusammenfassung

Das (offizielle) Anmustern auf Schiffen, die Reaktionen ihres Umfeldes und der Öffentlichkeit, die Möglichkeit, eine höhere Stellung an Bord zu erreichen, und mehr – viele Widerstände, denen Annaliese Teetz im Laufe ihrer Zeit in der Seefahrt begegnet ist, sind deutlich geworden und zeigen die gesellschaftlich geprägte Ausgrenzung von Frauen in der Seefahrt.
Zusammenfassend lässt sich sagen, dass Annaliese Teetz lediglich auf See fahren wollte, doch das in ihrem Umfeld stets für viel Aufsehen und Kontroversen sorgte. Durch ihren gesamten Lebenslauf ziehen sich die Vorurteile, denen sie begegnete und denen sie sich entgegensetzen musste. Sie musste sich immer wieder aufs Neue beweisen und mindestens doppelt so viel Arbeit wie ihre männlichen Kollegen verrichten, um sich das nötige Ansehen zu verschaffen[91]. Dennoch blieben ihr häufig die Rechte, die ihren männlichen Kollegen selbstverständlich zu Teil wurden, verwehrt, weshalb sie sich teilweise sicherlich deprimiert gefühlt hat.
Dennoch verleitete sie die gesellschaftliche Grenze nie dazu, aufzugeben. Stattdessen beharrte sie weiter auf ihren Zielen, zur See zu fahren und später Kapitänin zu werden, wofür sie keine Mühen scheute, insofern etwas ihr nur die geringste Möglichkeit dazu zu bieten schien, ihren Träumen näherzukommen.
Verschiedene Aufzeichnungen von Annaliese Teetz zeigen, wie ungerecht sie die gesamte Situation fand und dass sie kein Verständnis dafür hatte, dass es Frauen wie ihr, die die nötigen Qualifikationen und einen großen Willen besitzen, derart erschwert wurde, auf See zu fahren. Den nicht nachlassenden Widerständen folgte, dass Annaliese Teetz viele Gedanken über die Gleichberechtigung der Frau im Seemannsberuf aufschrieb, die von ihren eigenen Erfahrungen beeinflusst wurden.

[89] Ute Ladiges im Interview am 19.01.2025
[90] vgl. Interview mit Klaus Schade am 26.01.2025
[91] vgl. Interview mit Ute Ladiges am 19.01.2025

6. Selbstverwirklichung oder Einsatz für grundsätzliche Gleichberechtigung?

Es stellt sich die Frage, ob Annaliese Teetz all das tat, um die Ausgrenzung von Frauen aus der Seefahrt beziehungsweise aus anderen männlich definierten Berufsgruppen zu überwinden oder um vor allem sich selbst zu verwirklichen.
Zum einen wollte sie ihren eigenen Traum – auf See zu fahren – erreichen, was sie vor allem für sich selbst getan hat. Auch Marenz Franz, die 2023 den Roman „Frau Kapitänin: Aus Liebe zum Meer“ veröffentlicht hat, der auf der wahren Begebenheit von Frau Teetz beruht, „glaubt nicht, dass sie während ihrer aktiven Seezeit eine aktive Frauenrechtlerin war. Sie hat das Recht für sich persönlich eingefordert, an Bord gehen zu dürfen und hat sich selber nicht als Vorreiterin gesehen.“[92]
Zum anderen brachte das Annaliese Teetz aber auch dazu, sich im Laufe der Zeit intensiv mit der Gleichberechtigung von Frauen in der Seefahrt auseinanderzusetzen. So machte sie sich häufig Gedanken über die Gleichberechtigung für Frauen und schrieb diese auch nieder (s. u.a. 5.d)). [93] In einem ihrer Beiträge zur Gleichberechtigung, der wie ein Appell wirkt, fordert sie das Recht zur Entwicklung der Persönlichkeit, zur freien Berufswahl und zur Anerkennung der weiblichen Leistung. Sehr fortschrittlich äußerte sie sich auch hinsichtlich der patriarchalen Gesellschaftsstrukturen. Sie erläuterte, dass Frauen sich in das männliche System einfügen und Männer die Leistungsgrenzen der Frau festsetzen würden. Sie würden formulieren, was man als weiblich zu bezeichnen habe und wann eine Frau als vermännlicht anzusehen und daher abzulehnen sei. Das, was bei Männern Bewunderung hervorrufe, gelte bei der Frau als Bedrohung der Sitten und des weiblichen Wesens. Dementsprechend sei der innere Besitz der Gleichberechtigung, also die volle Freiheit zur Entfaltung von Mann und Frau, noch nicht vorhanden. [94]
Sie wünscht sich nicht nur, dass sie selbst ihren Traum verwirklichen kann, sondern fordert grundsätzliche Änderungen in dem gesellschaftlichen System, sodass mehr Gleichberechtigung gewährleistet werden kann.
Doch das wollte sie nicht nur in der Theorie erreichen, sondern setzte sich dafür auch in der Praxis ein: Nach ihrer Fahrtenzeit setzte sie sich in der Gewerkschaft aktiv mit anderen Frauen für eine Verbesserung der Lage für Frauen in der Seefahrt ein. Dementsprechend können ihre Handlungen zu diesem Zeitpunkt als ein Kampf für die Rechte von Frauen allgemein gedeutet werden[95], da sie sich aktiv für die Gleichstellung der Frau in der Seefahrt eingesetzt hat[96].
Dass sie sich aber vorher schon Gedanken über die grundsätzliche Situation für Frauen in der Seefahrt gemacht hat, zeigt sich unter anderem in ihrer

[92] Maren Franz im Interview am 13.02.2025
[93] vgl. Interview mit Ute Ladiges am 19.01.2025
[94] vgl. Text „Ein Beitrag zur Frage der Gleichberechtigung“ von Annaliese Teetz, S.1 ff
[95] vgl. Interview mit Ute Ladiges am 19.01.2025
[96] vgl. auch Interview mit Maren Franz am 13.02.2025

Denkschrift aus den 1950er-Jahren (s. 5.d)). Ein Vorschlag, den sie dort nennt, ist, dass das Gesetz so angepasst wird, dass die Worte „Frauen ist … grundsätzlich verboten“ verschwinden und dafür Frauen unter besonderen Umständen oder vorheriger Prüfung zur Seefahrt zuzulassen sind.
Ihre Ansichten vertrat sie zudem auch in ihrem Alltag an Land – zum Beispiel in ihrer Tätigkeit als Lehrerin, wo sie viel Wert auf Gleichberechtigung legte.
Dass sie auch bei Personen, die sie kannte, einen bleibenden Eindruck hinterlassen hat, zeigt sich daran, dass sich ihre Klasse, die sie von 1948 bis 1952 unterrichtet hat, noch immer regelmäßig trifft, insbesondere „zu Ehren von Frau Teetz“[97]. Als sie noch lebte, war sie sogar auch noch dabei. [98]
Klaus Schade sagte, dass er sehr stolz sei, sie gekannt und als Lehrerin gehabt zu haben. Insgesamt hätten sie Frau Teetz früher bereits gerne gemocht, doch was sie für eine tolle Frau, die sie auch durchaus geprägt habe, gewesen sei, sei ihnen erst mit dem Älterwerden wirklich bewusst geworden.[99]
Auch die ehemalige Schülerin Emma Hawari denkt, dass Frau Teetz sie geprägt und dazu angeregt habe, mutig zu sein. Für Frau Teetz habe es keine „Püppchen“ gegeben, Mädchen und Jungen seien gleichbehandelt worden und ihre Noten seien gerecht gewesen.[100]
Doch nicht nur denjenigen aus Annaliese Teetz´ direktem Umfeld, sondern auch bei Zeitungen und Wissenschaftler*innen, die über sie berichteten und über ihr unglaubliches Leben schrieben, hinterließ sie einen Eindruck. Besonders ab Ende des 20. Jahrhunderts wurde viel über sie und ihre emanzipierte Rolle geschrieben. So forschten Historikerinnen wie Christine Keitsch und Ursula Feldkamp zu ihr und auf den Forschungsergebnissen von Christine Keitsch basierte auch eine Museumsausstellung von 1998 im Flensburger Schifffahrtsmuseum. Letztlich könnten Annaliese Teetz und ihre Geschichte außerdem für Frauen, die davon träumen, zur See zu fahren, ermutigend wirken und sie dazu bewegen, ihren Traum tatsächlich anzupacken.[101]

Zusammenfassend wollte Annaliese Teetz ursprünglich vor allem sich selbst verwirklichen und ihren eigenen Traum erfüllen. Die zahlreichen Schwierigkeiten, die sich ihr in ihrem Leben aufgrund der gesellschaftlichen Grenze für Frauen in der Seefahrt auftaten, regten sie jedoch zum Nachdenken über Gleichberechtigung, vor allem bezogen auf die Frau im Seemannsberuf, an, was verursachte, dass sie sich im höheren Alter aktiv dafür einsetzte, mehr Frauen den Einstieg in die Seefahrt zu erleichtern.

[97] Klaus Schade im Interview am 26.01.2025
[98] vgl. Interview mit Ute Ladiges am 19.01.2025
[99] Klaus Schade im Interview am 26.01.2025
[100] Emma Hawari im Interview am 05.02.2025
[101] Klaus Schade im Interview am 26.01.2025

7. Was machte Annaliese Teetz so bedeutend?

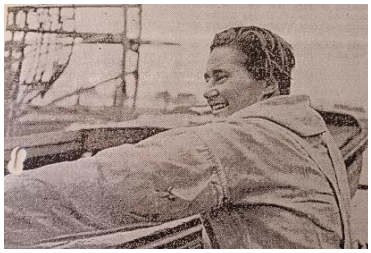


Abbildung 17: Annaliese Teetz auf See

Eigenschaften, die Annaliese Teetz auszeichneten, waren ihre hohe Ausdauer, ihr Ehrgeiz und große Willenskraft, die sie bei jeder Schwierigkeit zeigte und die ihr dazu verhalfen, viele ihrer Ziele zu erreichen. Nur ihre proaktive und unnachgiebige Art und Weise, mit der sie auf ihre Rechte bestand, führten dazu, dass sie viele wichtige Meilensteine auf ihrem Weg in der Seefahrt tatsächlich erreichte. Dadurch zeigt sich auch, dass sie sehr durchsetzungsfähig war. Eine Fähigkeit, die sie auch als Lehrerin auszeichnete[102].
Dem schließt sich an, dass Klaus Schade denkt, dass ihre Begeisterung, ihr Können und ihr Erfolg als Besatzungsmitglied dazu geführt hätten, dass so gut wie jeder, der mit ihr zusammengearbeitet habe, stolz darauf gewesen sei, wodurch die Bedenken von vielen Seiten überwunden worden wären.[103] Das bestätigte auch, dass ein Seemann gegenüber der Hamburger Morgenpost zugab, dass er 1956 mit Annaliese Teetz auf See gefahren sei und viel von ihr gelernt habe.[104]
Außerdem sorgte vor allem ihre Disziplin dafür, dass sie sich weitgefächert selbstständig konstant nautische Fähigkeiten aneignete und sich nicht nur ihr Wissen, sondern auch ihren Horizont um ein Vielfaches erweiterte, womit sie all ihre Kollegen beeindrucken konnte.
Insgesamt lässt sich vermerken, dass sie trotz aller Schwierigkeiten wie negativen Reaktionen, gesetzlichen Hürden und Vorurteilen - trotz all der Steine, die ihr in den Weg gelegt wurden, um sie in der Auslebung ihres Traumes und ihrer Individualität einzugrenzen - niemals aufgab, sondern immer weitermachte und hart arbeitete, um das Leben zu leben, das sie sich wünschte. Und das Leben „war von der Liebe und Begeisterung zur Seefahrt geprägt“[105].
Für „ihr berufliches Ziel […] musste sie [aber auch] erhebliche Opfer bringen.“[106] Denn ihr Leben hatte tragische Züge (allein aufgrund der vielen Enttäuschungen, die sie hinnehmen musste) und sie war oft einsam[107].
Dabei hat Annaliese Teetz aber immer ihren Traum verfolgt, anstatt den bequemen Weg zu gehen und genau das macht sie für Ute Ladiges so besonders. Denn sie hat für das Leben, das sie sich gewünscht hat, mit großer Beharrlichkeit und einem starken Willen gekämpft und ist ihrem Sehnen nach der See begegnet.[108]
Des Weiteren könnte sich Annaliese Teetz auch dadurch ausgezeichnet haben,

[102] vgl. Interview mit Klaus Schade am 26.01.2025
[103] vgl. Interview mit Klaus Schade am 26.01.2025
[104] vgl. das Buch „Blankeneser Frauen“ von Maike und Ronald Holst, S. 111
[105] Klaus Schade im Interview am 26.01.2025
[106] Christine Keitsch im Interview im Februar 2025
[107] vgl. Interview mit Christine Keitsch im Februar 2025
[108] vgl. Interview mit Ute Ladiges am 19.01.2025

dass sie sich im Vergleich zu vielen anderen, grundsätzlich nicht überschätzt habe. Im Gegensatz dazu sei sie viel mehr eine ruhige Person gewesen, die andere nicht belehrt habe. Wenn sie etwas gesagt habe, sollte man auf jeden Fall zugehört haben, da man mit Sicherheit etwas gelernt hätte[109].

8. Schaffte Annaliese Teetz es, die gesellschaftliche Grenze für sich selbst zu überwinden?

Abbildung 18: Annaliese Teetz in ihrem Zuhause an Land

Im Vorwort wurde bereits die Frage gestellt, was passiert, wenn eine Frau in der Gesellschaft es schafft, trotz aller Widerstände eine hochangesehene, verantwortungsvolle Stelle in der Seefahrt zu erreichen.
Im Anschluss an die bisherige Auseinandersetzung mit der gesellschaftlichen Grenze in der Seefahrt für Frauen in Hinblick auf Annaliese Teetz lässt sich die Annahme unter 4.2. bestätigen. Sie hatte ausgesagt, dass sich die gesellschaftliche Grenze nicht als eine einzelne Grenze verstehen lässt, sondern sich viel mehr aus vielen verschiedenen Hindernissen zusammensetzt, die sich durch die Summe der in der Bevölkerung vorhandenen Meinungen zu Frauen in der Seefahrt zusammensetzt.
Dementsprechend kann man daran, wie viele der einzelnen Hindernisse, die einen Abschnitt der gesamten Grenze darstellen, überwunden wurden, beurteilen, ob auch die gesamte Grenze überwunden worden ist.
Es wurde deutlich, dass Annaliese Teetz gegen zahlreiche Widerstände ankämpfte: Sie setzte ihren Willen, an Bord zu fahren, gegen ihren Vater, der das verhindern wollte, durch. Sie schlich sich als Junge verkleidet an Bord, überzeugte sowohl Reedereien, die grundsätzlich abgeneigt waren, Frauen einzustellen, als auch die anderen Crewmitglieder von ihren körperlichen und kognitiven Fähigkeiten, erwarb ihr Steuermannspatent, nutzte alle erdenklichen Wege und schaffte es schließlich sogar, das Kapitänspatent zu erwerben.
Nur tatsächlich als Kapitänin loszufahren, war ihr nicht möglich, da keine Reederei sie anstellen wollte.
Somit hat sie zahlreiche Hindernisse überwunden und nur die letzte Grenze – ein Schiff als Kapitänin zu fahren – nicht überwinden können.
Das zeigt, dass die Grenze nie verschwunden war, da sie nie aufhörte, für Schwierigkeiten zu sorgen – und dennoch war Annaliese Teetz viel weitergekommen, als je eine Frau zuvor. Dabei war auch relevant, dass der Glauben bestand, dass Frauen in der Seefahrt nicht funktioniere und sie gezeigt hat, dass es

[109] vgl. Interview mit Klaus Schade am 26.01.2025

eben doch gehe[110].
Das verdeutlicht auch, dass es nicht den einen Punkt gibt, an dem eine Grenze als überwunden gilt, insbesondere da bei einer Grenze wie der gesellschaftlichen Grenze für Frauen in der Seefahrt derart viele Menschen beteiligt sind und eine lang zurückgehende historische Prägung gerade hinsichtlich des gesellschaftlich geprägten patriarchalen Denkens vorhanden ist.
Doch mit Sicherheit lässt sich abschließend sagen, dass Annaliese Teetz viele Hindernisse für Frauen in der Seefahrt überwunden hat und nur an dem Hindernis, als Kapitänin ein Schiff zu fahren, gescheitert ist.
Dementsprechend hat sie die gesamte gesellschaftliche Grenze zu einem großen Stück überwunden, aber nicht vollständig überschritten.

9. Die aktuelle Situation für Frauen in der Seefahrt

Mit Blick auf die Gegenwart und die aktuelle Situation für Frauen in der Seefahrt ist festzustellen: Die gesellschaftliche Grenze ist keineswegs verschwunden. Noch immer sind deutlich mehr Männer als Frauen in der Seefahrt, vor allem in hohen Positionen, vorzufinden, weshalb viele Frauen meist ohne andere Frauen auf See fahren. In höheren Dienstgarden wie in den Positionen Kapitän und Offizier machten Frauen 2023 einen Anteil von 3,8 % aus. Eine Tendenz von Zu- oder Abnahme war im Vergleich zu den vorherigen fünf Jahren nicht zu erkennen, doch lässt sich vermerken, dass vor allem der Anteil an jungen Frauen, die in die Seefahrt einsteigen, höher wird. Der Anteil von Frauen generell in der Seefahrt schwankte in demselben Zeitraum zwischen 5 und 6 %.[111]
Diese gering wirkenden Zahlen stellen jedoch bereits einen Fortschritt dar, wenn man sich beispielsweise die Situation während Annaliese Teetz´ Zeiten anschaut, in der außer ihr lange Zeit keine andere Frau auf dem Deck eine derart hohe Position anstrebte. Dementsprechend sei es positiv, wenn Agenten oder Lotsen begeistert erzählen würden, dass es immer mehr Frauen im Hafen werden[112].
Die Bereiche, in denen Frauen am stärksten repräsentiert sind, sind beim Wirtschaftspersonal, in der Schiffskombüse oder als Bedienung, während in Funk, Technik, Nautik und Deck nur wenige Frauen angestellt sind.[113]
Auch sind „an Land in der maritimen Branche […] nur ganz wenige Frauen in Managementpositionen. Da sind andere Länder in Europa schon weiter.“[114]
Zudem lassen sich Unterschiede zwischen verschiedenen Schiffstypen erkennen: Während es an Bord von kommerziellen Frachtschiffen vermutlich noch mehr Zeit in Anspruch nehmen wird, bis Männer und Frauen in gleichen Anteilen an

[110] Klaus Schade im Interview am 26.01.2025
[111] vgl. Frauen in der Seefahrt noch immer eine Minderheit, letzter Zugriff am 25.02.2025
[112] vgl. Interview mit einer Seefrau der „Frauen zur See“ im Februar 2025
[113] vgl. Zeitungsartikel „Frauen auf See: Unneröck an Bord, dat gifft Malheur“
[114] vgl. Interview mit einer Seefrau der „Frauen zur See“ im Februar 2025

Bord vertreten sind, da diese noch immer viel von Männern dominiert werde, würde man vor allem an Bord von Segelschulschiffen merken, dass sich die Anzahl an Frauen in der Besatzung erhöhen würde.[115] Auf Segelschiffen seien Männer und Frauen sogar schon relativ gleichberechtigt[116].
So arbeitet der seit 1998 in der Seefahrt aktive niederländische Kapitän Arjen van der Veen häufig mit Frauen zusammen, 2016 fuhr er auf dem Frachtsegler „Tres Hombres“, den er mit zwei Freunden zu einem emissionsfreien Frachtdienst ausgebaut hatte, sogar mit einer außer ihm vollständig weiblichen Crew, von der eine Frau inzwischen sogar als Kapitänin zur See fährt. Insgesamt empfindet er eine vielfältige Mischung aus Geschlechtern, Nationalitäten und den verschiedenen Hintergrundgeschichten auch als wichtig für das Leben an Bord.[117]
Laut Ute Ladiges entwickele sich die Grenze durch Gesetze und das grundsätzliche Voranschreiten der Gleichberechtigung in der Seefahrt in die richtige Richtung. Allerdings hauptsächlich in der Theorie, die Problematik bestehe vor allem in der Praxis.
Die Situation ist also dabei, sich, wenn auch sehr langsam[118], zu verbessern und dennoch müssen sich die Frauen heutzutage in der Seefahrt noch immer gegen Vorurteile und generell Widerstände behaupten.
Eine Seefrau erlebte beispielsweise einmal, dass ihr ein Lotse um 03.00 Uhr in der Nacht erklärt habe, dass sie mit Gebärmutter für den Beruf ungeeignet sei und nur Kosten verursache[119] und männliche Kollegen würden sich zudem teilweise aufgrund von Frauen in angesehenen Positionen an Bord diskriminiert fühlen würden.[120]
Wie viele Vorurteile es gibt, hänge auch stets davon ab, auf welchem Schiff man fahren würde und welche Kulturen und Länder dort vertreten seien.[121]
Margret Eismann, eine von wenigen vor 2000 in der Seefahrt aktiven Frauen, die bereits seit sie sechs Jahre alt war, davon träumte, zur See zu fahren, erzählte außerdem, dass sie stets besser sein musste als der Durchschnitt der Männer. Das Gefühl, dass sich zu ihrer Zeit auf See die gesellschaftliche Grenze für Frauen in der Seefahrt stark geändert hat, habe sie nicht. Denn nicht nur sie, sondern auch vereinzelte Schülerinnen, die sich später in der Seefahrtsschule unterrichtet habe, hätten mit vielen Vorurteilen zu kämpfen gehabt. Viele Personen hätten sie

[115] vgl. Interview mit Kapitän Arjen van der Veen im Februar 2025 (die englischen Antworten wurden inhaltlich ins Deutsche übersetzt)
[116] vgl. Interview mit der ersten Offizierin Anousch Vallaeys im Februar 2025 (die englischen Antworten wurden inhaltlich ins Deutsche übersetzt)
[117] vgl. Interview mit Kapitän Arjen van der Veen im Februar 2025 (die englischen Antworten wurden inhaltlich ins Deutsche übersetzt)
[118] vgl. Interview mit einer Seefrau der „Frauen zur See“ im Februar 2025
[119] vgl. Interview mit einer Seefrau der „Frauen zur See“ im Februar 2025
[120] vgl. Interview mit einer Kapitänin im Februar 2025
[121] vgl. Interview mit der ersten Offizierin Anousch Vallaeys im Februar 2025 (die englischen Antworten wurden inhaltlich ins Deutsche übersetzt)

sogar als verrückt erklärt, weil sie zur See fahren wollten und grundsätzlich riet ihr Umfeld ihr ab, auf See zu fahren. Erstaunte Reaktionen waren stets die Folge auf ihr Erscheinen als Frau in der Seefahrt und nur wenige haben sie tatsächlich unterstützt, doch ihr Traum auf See zu fahren, sei stets am stärksten gewesen.[122]
Auch sonst lassen sich die häufig noch immer vorhandenen stereotypischen Vorstellungen der Aufgaben einer Frau den Reaktionen aus dem Umfeld entnehmen. Als eine zur See fahrende Frau als Schülerin den Berufswunsch geäußert habe, sei ihr Umfeld teils überrascht, teils misstrauisch, teils besorgt gewesen.[123] Bei der Seefrau Linda sei zwar auch Unglauben in ihrem Umfeld die Reaktion auf ihren Berufswunsch gewesen, doch hätte es eher eine positive Resonanz gegeben.[124]
Ein Problem sei jedoch noch, dass die Reedereien häufig zögern würden, Frauen einzustellen[125], dementsprechend sei auch dort ein Umdenken notwendig[126].
Insgesamt herrsche zu wenig Gleichberechtigung in der Behandlung von Frauen, zum Beispiel bekomme man keinen Job, weil der Arbeitgeber Angst vor Problemen an Bord habe, oder man müsse sich an Bord erst beweisen, werde diskriminiert bis hin zur Belästigung, auch sexuell.[127]
Dass sexuelle Belästigung ein entscheidendes Thema ist, zeigt sich auch in einer Umfrage aus dem Jahr 2023, in der „1000 weibliche Seeleute aus 78 Ländern teilgenommen [haben]. Zwei Drittel der Befragten stimmten demnach zu, dass ihre männlichen Kollegen weibliche belästigt und eingeschüchtert haben; ein Viertel habe angegeben, dass körperliche und sexuelle Belästigung an Bord vorkomme.“[128] „Gerade auf Passagierschiffen sind Belästigung und Co ein großes Thema – Grenzen im Umgang mit fremden Körpern gibt es also eher noch zu wenig.“[129]
Eine Seefrau der „Frauen zur See“, einem Verband, der sich regelmäßig trifft und in den 2000ern das erste Mal zusammengefunden hat, nachdem Christine Keitsch ein Buch über Frauen in der Seefahrt geschrieben hat, berichtete ferner: „Ein kroatischer Kapitän kam sturzbesoffen zum Karaoke singen in die Messe, zeigte erst seinen Penis in die Runde und stolperte dann auf mich zu und grapschte mir fest in die Brüste. Das Schlimmste daran war, dass keiner der Männer, die dabei waren, etwas gesagt oder gemacht hat, alle haben ganz normal weitergesungen und am nächsten Tag gearbeitet.“
In diesem Erlebnis zeigt sich somit die Relevanz der Aufklärung und der

[122] vgl. Interview mit Margret Eismann
[123] vgl. Interview mit einer Seefrau der „Frauen zur See“ im Februar 2025
[124] vgl. Interview mit Seefrau Linda der „Frauen zur See“ im Februar 2025
[125] vgl. Zeitungsartikel „Frauen auf See: Unneröck an Bord, dat gifft Malheur“
[126] vgl. Interview mit einer Seefrau der „Frauen zur See“ im Februar 2025
[127] vgl. Interview mit einer Seefrau der „Frauen zur See“ im Februar 2025
[128] Frauen auf hoher See: zwischen schwerer Arbeit und rauem Umgangston | STERN.de, letzter Zugriff am 25.02.2025
[129] vgl. Interview mit einer Seefrau der „Frauen zur See“ im Februar 2025

Dringlichkeit, gegen Unrecht einzutreten, was in diesem Fall die anderen Männer nicht getan haben.
Überdies ist der Aspekt anzuführen, dass es sich bei sexuellen Übergriffen nicht nur um einen Aspekt der gesellschaftlichen Grenze in der Seefahrt handelt, sondern um ein grundlegendes gesellschaftliches Problem, das auch an Land weit verbreitet ist – hier sollte die Grenze also strikter gehalten werden, um Grenzüberschreitungen zu verhindern. Zudem erleiden nicht nur Frauen, sondern auch Männer sexuelle Übergriffe[130].
Ein Notfalltelefon im Falle von sexueller Belästigung bietet auch der Verband „Frauen zur See“[131], der generell Workshops, um Klischees gegenüber Frauen in der Seefahrt zu begegnen, um für die zur See fahrenden Frauen unterstützend zu wirken und ein Netzwerk für die Frauen zu bilden, durchführt.[132]
Die Frauen in diesem Netzwerk und Frau Teetz gleichen sich wohl alle in ihrer Liebe zum Meer und zu der Seefahrt sowie ihrem starken Willen – denn den braucht es, um in der Seefahrt aktiv zu werden und aktiv zu bleiben.
Abgesehen davon bezeichnete eine zur See fahrende Frau Annaliese Teetz als „Eisbrecherin“[133], eine andere als „Vorreiterin“[134]. Insgesamt ist der Name Annaliese Teetz vielen Frauen in der Seefahrt heutzutage geläufig, sie wirkte jedoch nicht aktiv als Vorbild.
Im Vergleich zu Annaliese Teetz und den rechtlich bedingten Schwierigkeiten wie im NS-Regime gibt es heutzutage keine rechtlichen Hürden mehr, was ein entscheidender Schritt ist, um mehr Frauen den Einstieg in die Seefahrt zu ermöglichen. Und je mehr Frauen es an Bord gibt, desto mehr Vorbilder gibt es auch für junge Frauen, desto mehr Männer gewöhnen sich daran[135] und desto eher werden Vorurteile beseitigt.
Die Normalisierung von Frauen in der Seefahrt ist also aufgrund der daraus resultierenden Gewöhnung ein wichtiger Schritt hin zu einer Verbesserung der Situation für Frauen ist.
Inspiriert wurden/werden die befragten in der Seefahrt aktiven Frauen häufig von Personen, mit denen sie zusammen auf See gefahren.
Die belgische erste Offizierin Anousch Vallaeys schaute zum Beispiel zu ihren ersten Kapitänen und einer weiblichen ersten Offizierin, die sie an Bord kennenlernte, auf. Es gibt aber noch immer viele Personen, die sie ermutigen. Während alles damit anfing, dass sie mit 15 Jahren bei den TallShipRaces mitsegelte, denkt sie inzwischen sogar darüber nach, Kapitänin zu werden, weshalb sie so

[130] vgl. Interview mit Seefrau Linda der „Frauen zur See“ im Februar 2025
[131] vgl. Interview mit Seefrau Linda der „Frauen zur See“ im Februar 2025
[132] vgl. Verhaltenstipps an Bord - Frauen zur See, letzter Zugriff am 25.02.2025
[133] vgl. Interview mit einer Seefrau der „Frauen zur See“ im Februar 2025
[134] vgl. Interview mit einer Seefrau der „Frauen zur See“ im Februar 2025
[135] vgl. Interview mit einer Seefrau der „Frauen zur See“ im Februar 2025

viel wie möglich lernt, um dafür wirklich bereit zu werden[136].

Abschließend lässt sich sagen, dass der Frauenanteil in der Seefahrt noch immer deutlich geringer ist als der Männeranteil, jedoch ein Fortschritt zu verzeichnen ist. Die gesellschaftliche Grenze für Frauen in der Seefahrt ist somit noch immer vorhanden, da die Ungleichheit weiterhin besteht, was jedoch auch im Zusammenhang mit der gesellschaftlichen Entwicklung an Land steht. Die Grenze hat sich zudem verändert, da im Vergleich zur Vergangenheit rechtlich und auch gesellschaftlich mehr Offenheit für Frauen in der Seefahrt besteht.

10. Beantwortung der Leitfrage

Inwiefern beeinflusste die Hamburgerin Annaliese Teetz als erste deutsche Frau mit Kapitänspatent die gesellschaftliche Grenze für Frauen in der Seefahrt?

Unter 9. zeigte sich, dass die gesellschaftliche Grenze für Frauen in der Seefahrt einen Entwicklungsprozess durchlaufen hat, der dazu geführt hat, dass sich die Grenze im Laufe der letzten Jahrzehnte verändert hat.
Doch welchen Einfluss hatte Annaliese Teetz (s. Abb. 19) auf diesen Wandel? Dadurch dass Annaliese Teetz ihr ganzes Leben lang mit der gesellschaftlichen Grenze für Frauen in der Seefahrt konfrontiert wurde und dennoch nicht aufgab, kam sie häufig weiter als die Grenze es vorsah. Sie *überwand* die Grenze somit zu einem erheblichen Teil, da sie viele einzelne Hindernisse, die einen Teil der gesamten Grenze darstellten, *überschritt* (siehe 6.). Die vollständige Überwindung scheiterte schließlich daran, dass sie in der Theorie das Kapitänspatent besaß, die gesellschaftliche Grenze bis dahin also überwunden hatte, jedoch in der Praxis nie als Kapitänin fahren konnte, da keine Reederei sie einstellte.

Abbildung 19:
Porträt Annaliese Teetz

Dementsprechend verursachten die Auswirkungen der Grenze große Enttäuschungen bei Annaliese Teetz, was sie dazu veranlasste, ihren Gedanken, in denen sie für Frauen grundsätzlich Gleichberechtigung im Beruf und vor allem in der Seefahrt forderte, schriftlich Ausdruck zu verleihen und sich aktiv gegen die Ungleichheiten einzusetzen.
Durch ihr Handeln beeinflusste Annaliese Teetz auch andere Personen, da sie ihnen zeigte, wie unberechtigt deren Vorurteile sein konnten. Um diesen Vorurteilen tatsächlich begegnen zu können, musste sie notgedrungen besser als die

[136] vgl. Interview mit der ersten Offizierin Anousch Vallaeys im Februar 2025 (die englischen Antworten wurden inhaltlich ins Deutsche übersetzt)

Männer sein, wodurch es für ihre männlichen Kollegen vermutlich schwerer gewesen ist als für Annaliese Teetz selbst, dass sie als Frau auf den Schiffen arbeitete. Besonders wenn die Männer sich die Blöße geben mussten, dass eine Frau an Bord in etwas besser war als sie[137], wodurch sie mit ihrer eigenen Auffassung von Männlichkeit konfrontiert wurden.
Das könnte schließlich dazu geführt haben, dass Annaliese Teetz die Meinungen der Seeleute zu Frauen an Bord geändert hat und da unter 4.2. davon ausgegangen wurde, dass sich die *„gesamte gesellschaftliche Grenze für Frauen in der Seefahrt als die Summe der individuellen, aber häufig ähnlichen Meinungen zu Frauen in der Seefahrt“* erfassen lässt, könnte sich die Grenze durch die Meinungsänderungen der Seeleute zu einem geringen Anteil in eine Richtung, die mehr Toleranz für Frauen in der Seefahrt ermöglicht hat, v*erschoben* haben, da die Meinung jeder einzelnen Person in der Gesellschaft für einen Teil der Grenze verantwortlich war und ist.
Es ist davon auszugehen, dass sie auch anderweitig für einen Einfluss auf die Grenze gesorgt haben könnte, da sie nicht nur wie hier häufig unmittelbar Eindruck bei ihren Mitmenschen hinterlassen hat, sondern einerseits auch langfristig als Vorbild dienen und somit Frauen ermutigen könnte, ebenfalls in der Seefahrt aktiv zu werden oder generell die eigenen Träume zu verfolgen.
Andererseits zeigen auch die Reaktionen der Öffentlichkeit auf ihr für eine Frau als ungewöhnlich geltendes Leben, was sie mit ihrem Handeln bei anderen Menschen auslöste – und das war nicht nur Empörung, sondern gerade in der Mitte und zum Ende des 20. Jahrhunderts auch Interesse und Bewunderung.

Meiner Meinung lässt es sich durchaus als Meilenstein in der deutschen Seefahrtgeschichte betiteln, dass sie 1955 als erste deutsche Frau ein Kapitänspatent erhielt, da sie nach einem langen Weg voller Widerstände durch „Argumente, Aufklärung und Beharrlichkeit“[138] etwas erreicht hat, was zuvor noch keiner Frau gelungen ist. Obwohl sie danach nicht als Kapitänin fahren durfte, markierte es den Auftakt von der Emanzipation der Frau in der Seefahrt, also von dem Fortschritt und der steigenden Einbindung von Frauen. Dadurch hat sie einen erheblichen Bruch hinsichtlich der traditionellen Ablehnung gegenüber Frauen in der Seefahrt geleistet und den „Beginn für einen Umbruch“ [139] geschaffen.
Allerdings sehe ich es nicht ganz so wie einige andere, mit denen ich gesprochen habe und die eher nicht denken, dass Annaliese Teetz anderen Frauen den Weg wirklich geebnet hat, weil sie an den äußeren Rahmenbedingungen nichts ändern konnte und eine Ausnahme bildete. Meines Erachtens hat Annaliese Teetz dies durchaus getan.

[137] vgl. Interview mit Margret Eismann am 20.02.2025
[138] Klaus Schade im Interview am 26.01.2025
[139] Klaus Schade im Interview am 26.01.2025

Nicht alleine, denn dafür ist die Grenze zu groß und präsent, aber sie hat dazu beigetragen. Denn dadurch, dass sie es geschafft hat, das Kapitänspatent zu erwerben, sich gegen die zahlreichen Widerstände auf dem Weg dorthin zu beweisen und sich anschließend noch für die Rechte von Frauen allgemein einzusetzen, hat sie gezeigt, dass es möglich ist, deutlich weiterzukommen, als es zuerst möglich zu sein schien. Sie hat die Situation für Frauen in der Seefahrt in Deutschland verändert, da erstmals eine Frau so viel erreichet hat, was wiederum ein wichtiger Schritt auf dem langsamen, aber sich stetig entwickelnden Prozess der Grenzverschiebung gewesen ist. Sie hat somit den Rahmen von dem, was eine Frau in der Seefahrt erreichen konnte, verschoben.
Dementsprechend denke ich, dass Annaliese Teetz selbst als ein Faktor in diesem komplexen Zusammenspiel betrachtet werden kann, der zur Verschiebung der Grenze beigetragen hat - nicht aber als alleinige Grenzverschieberin, denn dafür ist stets ein komplexeres Bild der politischen, wirtschaftlichen, historischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen zu betrachten.
Politische, gesellschaftliche, wirtschaftliche und andere Faktoren scheinen somit den Prozess der Grenzverschiebung zu beeinflussen.
Ein politischer Faktor könnte sein, wer regiert, welche Ansichten zu Frauen allgemein und in der Seefahrt vertreten werden und wie dementsprechend gesetzliche Regelungen getroffen werden. So war die politische Lage in Annaliese Teetz´ Fahrtenzeiten im Nationalsozialismus eine andere als in der frisch gegründeten BRD.
Ein wirtschaftlicher Faktor hingegen wäre, dass der wirtschaftliche Nutzen als Kriterium genutzt wird, ob Frauen in der Seefahrt arbeiten dürfen. Während des zweiten Weltkrieges bestand teilweise ein Mangeln an Seeleuten, weshalb es Annaliese Teetz in dieser Hinsicht erst einmal leichter fiel, anzuheuern.
Gerade unter den gesellschaftlichen Faktoren kann man den sich im Zuge der Bewegungen des Feminismus, der Emanzipation und Gleichberechtigung verändernden Zeitgeist als Faktor für die gesellschaftliche Grenze auffassen, da dieser maßgeblich daran beteiligt war, welche Meinungen zu Frauen in der Seefahrt vertreten waren und wie mit der bisher existierenden Grenze umgegangen wurde.

Zusammenfassend kann Annaliese Teetz als Wegbereiterin angesehen werden aufgrund ihrer Überwindung vieler durch die Grenze verursachten Widerstände. Damit hat sie Einfluss auf ihre Mitmenschen und in einem gewissen Rahmen auf die Nachwelt und somit die gesellschaftliche Grenze gehabt, wodurch sie einen Anteil geleistet hat, an einem viel länger andauernden stetigen Prozess der Grenzverschiebung teilzuhaben.

9. Ergänzende eigene Meinung

Insgesamt bin ich wie viele der interviewten Personen der Meinung, dass Frau Teetz eine starke Persönlichkeit war. Die Art und Weise, wie sie sich ihr Leben lang gegen das Unrecht, das sie erfuhr, gewehrt hat und versuchte, ihr Recht zu erkämpfen, hat mich sehr beeindruckt. Einen solchen langfristigen Willen und dieses Durchhaltevermögen zu haben, ohne sich dabei von anderen Personen oder Institutionen einschüchtern zu lassen, finde ich sehr beeindruckt.
Während meiner Recherchen hat sich unter anderem im Gespräch mit Margret Eismann gezeigt, wie wichtig eine Vernetzung von in der Seefahrt aktiven Frauen sein kann, um festzustellen, dass man „nicht die einzige Verrückte“ ist[140]. Und ich könnte mir vorstellen, dass sich auch Annaliese Teetz eine solche Gemeinschaft gewünscht haben könnte, um sich mit anderen Frauen, die ähnliche Träume wie sie gehabt und dementsprechend ebenfalls viel Gegenwind erfahren haben, auszutauschen und gegen die Auswirkungen der gesellschaftlichen Grenze anzutreten. Vielleicht hat sie die in gewisser Art nach ihrer Fahrtenzeit in der Gewerkschaft erlebt.
Nichtdestotrotz hat sie auch immer eine Gemeinschaft an Bord erlebt (s. Abb. 20), wenn sie dort auch stets die einzige Frau war. Denn „Seeleute, egal welcher Nation, halten zusammen. Es verbindet sie wahrscheinlich die Überwindung der Gefahren, die auf hoher See lauern.“[141]
Es scheint, als habe sie dieses Gefühl auch an andere Menschen weitergeben wollen. In ihrer Zeit als Lehrerin sei so keiner zurückgelassen worden. Es seien Jahre und eine Schulzeit gewesen, die sich in dieser Intensität und Gemeinschaft nicht wiederholt hätten.[142]

Abbildung 20: Annaliese Teetz und zwei Kollegen an Bord

Und den Nutzen des Zusammenschlusses von Frauen, die in einer solchen Männerdomäne tätig sind, kann, denke ich, einen sehr großen Effekt auf die jeweiligen Frauen haben, aber auch dazu dienen, mehr Mädchen und Frauen dazu ermutigen, auf See zu fahren – genau das tut der Verband „Frauen zur See“.
Damit in Zukunft immer mehr Frauen in der Seefahrt aktiv werden und dort weniger Vorurteile gegen sie bestehen bleiben, sollte, finde ich, zum einen noch mehr Aufklärung über die Vorurteile und die Fakten zur Frauen in der Seefahrt dahinter sowie eine stärkere Förderung von Frauen in der Seefahrt stattfinden. Denn die Normalisierung und die damit einhergehende Gewöhnung der Präsenz von Frauen in der Seefahrt ist ein wichtiger Schritt hin zu einer Verbesserung der

[140] Margret Eismann im Interview am 20.02.2025
[141] Emma Hawari im Interview am 05.02.2025
[142] Emma Hawari im Interview am 05.02.2025

Situation für Frauen“[143], denn je gewöhnlicher es ist, eine Frau an Bord zu haben, desto eher werden Vorurteile beseitigt.
Grundsätzlich hat sich auch in dem Beitrag gezeigt, dass die gesellschaftliche Grenze für Frauen in der Seefahrt auch immer im Kontext der gesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Entwicklung betrachtet werden sollte, da beispielsweise sozio-kulturelle Frauenbilder auch das Bild der Frau in der Seefahrt beeinflussen.
Auch hinsichtlich ihrer Gedanken über die patriarchalen Strukturen hat mich Annaliese Teetz beeindruckt. Sie selbst hat diese Strukturen immer wieder erleiden müssen und das sehr strukturiert und appellierend niedergeschrieben, wodurch sie das Verständnis verstärkt hat, welche Auswirkungen die Ausgrenzung von Frauen auf See haben kann und dass es wichtig ist, Schritt für Schritt, die Veränderung der Grenze zu erreichen.

Des Weiteren lässt sich nun ein Bezug zu Thor Heyerdahls Zitat *„Grenzen? Ich habe sie nie gesehen. Aber ich habe gehört, dass sie in den Köpfen mancher Menschen existieren.“* auf Seite 2 herstellen.
Annaliese Teetz könnte wohl bestätigen, dass in den Köpfen einiger Menschen Grenzen existieren, denn die Auswirkungen dieser Grenzen hat sie ihr gesamtes Leben immer wieder deutlich zu spüren bekommen, da diese es ihr erschwerten, ihren Traum zu verwirklichen.
Zustimmen würde sie ihm wohl auch in dem Punkt, dass es die Grenzen häufig aber eigentlich gar nicht gibt. Schließlich hielt sie es stets für unberechtigt, welche Widerstände sie nur aufgrund ihres Geschlechts erlebte, obwohl es eigentlich keinen Aspekt gab, in dem es eine tatsächliche Grenze zwischen ihr und ihren Kollegen bezüglich ihres Wissens und ihrer Fähigkeiten gab. Besonders mit den vorherrschenden Definitionen von „unmännlich“ und „unweiblich“ wollte sie brechen und zeigen, dass jede Person das Recht haben sollte, den Beruf auszuüben, den sie ausüben wollte.
Jedoch ließ die patriarchale Gesellschaft Annaliese Teetz bewusst einen Teil der gesellschaftlichen grenze für Frauen in der Seefahrt spüren, als es ihr nicht möglich gemacht wurde, ein Schiff als Kapitänin zu führen.

10. Fazit

Abschließend lässt sich noch auf das Motto des Wettbewerbs „Bis hierhin und nicht weiter!? Grenzen in der Geschichte“ zurückkommen und nach der Auseinandersetzung mit Annaliese Teetz und ihrem Verhältnis zu der gesellschaftlichen Grenze für Frauen in der Seefahrt kann ich folgendes Fazit treffen:

[143] vgl. Interview mit einer Seefrau der „Frauen zur See“ im Februar 2025

„Türen können durch Willen und Beharrlichkeit in Grenzen eingebaut werden, wodurch das Weiterkommen ermöglicht und der Weg für Grenzveränderungen bereitet wird. “

Die gesellschaftliche Grenze für Frauen, die eng mit der Erwartungshaltung an eine Frau verbunden war, sah Frauen für lange Zeit das traditionelle Bild einer in der Küche stehenden Frau ausüben. Doch Annaliese Teetz erreichte durch ihren Willen und ihre Beharrlichkeit derart viele Ziele, die Frauen grundsätzlich zu ihrer Zeit verwehrt blieben, weshalb es diese ihr ermöglichten, weiter als die Grenze zu kommen.
Wille und Beharrlichkeit haben ihr also den Weg geebnet, um im Kampf zur Verwirklichung ihres Traumes vorwärtszukommen und über die Grenze hinaus. Symbolhaft kann man es sich vorstellen, als hätten sich dadurch in all die scheinbar unüberwindbaren einzelnen Hindernisse, die addiert die gesamte gesellschaftliche Grenze für Frauen in der Seefahrt ergeben, Türen eingebaut, die den Weg bereiten, neue Perspektiven zu erleben und eine geringere Einschränkung durch die Grenze zu erfahren.
Neue Perspektiven erlebte Annaliese Teetz zahlreiche – sie lernte nicht nur, wie es war an Bord zu arbeiten und derart viel Zeit auf See zu verbringen, sondern reiste auf den Schiffen zu verschiedensten Orten auf der Welt.
Durch ihre stetigen Überwindungen der Hindernisse – immer mehr geöffnete Türen - und ihren späteren Einsatz für die Gleichberechtigung half sie den Weg für Grenzveränderungen zu bereiten und leistete auch zu den Grenzveränderungen, die eines Tages dazu führen könnten, dass Frauen dieselben Chancen in der Seefahrt erhalten wie Männer, einen Beitrag.
Auf die Aussage „Bis hierhin und nicht weiter!“ von der großen Mehrheit in der Gesellschaft antwortete Annaliese Teetz also sinngemäß „Bis hierhin und noch weiter!“.
Die Entwicklung der gesellschaftlichen Grenze für Frauen in der Seefahrt erzählt also nicht nur die Geschichte einer Grenze in der Geschichte, sondern wird auch noch in Zukunft Geschichte schreiben können.

Literaturverzeichnis

Buch „Frauen zur See – Weibliche Arbeitskräfte an Bord deutscher Handelsschiffe seit 1945“ von Christine Keitsch,
Annaliese Teetz´ eigens aufgeschriebenen Lebensläufen von 1944 und 1963 (im Privatbesitz der Familie)
Zeitungsartikel „An Bord verwandelte sich Annaliese in Anton“ vom 12.08.1980
„Wie ich zur Seefahrt kam und Schiffsoffizier wurde“, der ihren Werdegang bis zu ihrem Steuermannspatent umfasst, S. 1-6
BArch, R 43-II/253a, S.100 - 160
Zeitungsartikel der „Welt am Sonntag“ vom 04.01.1998 mit dem Titel „Frauen auf See: Unnerröck an Bord, dat gifft Malheur“
Denkschrift zur Frage der „Gleichberechtigung der Frau im Seemannsberuf“ von Annaliese Teetz aus den 1950er-Jahren, im Privatbesitz der Familie von Frau Teetz, S.1 - 6
Zeitungsartikel „Frau Kapitänin! Eine Frau fährt zur See“
„Frauen an Bord von Frachtsegelschiffen 1850 bis 1939“ von Ursula Feldkamp aus dem Jahr 2014, Oceanum Verlag, S. 218
Zeitungsartikel „Annaliese auf Großer Fahrt“ vom März 1955
„´Die christliche Seefahrt ist ein Männerberuf, daran wird sich nichts ändern´: der ungewöhnliche Lebenslauf der Annaliese Teetz“ von Christine Keitsch, Deutsches Schifffahrtsarchiv, S.123 -137
Text „Ein Beitrag zur Frage der Gleichberechtigung“ von Annaliese Teetz, S.1 - 6
das Buch „Blankeneser Frauen“ von Maike und Ronald Holst, S. 111
Interview mit Ute Ladiges am 19.01.2025
Interview mit Klaus Schade am 26.01.2025
Interviews mit Frauen von den „Frauen zur See“ im Februar 2025
Interview mit Kapitän Arjen van der Veen im Februar 2025 (die englischen Antworten wurden inhaltlich ins Deutsche übersetzt)
Zeitungsartikel „Frauen auf See: Unneröck an Bord, dat gifft Malheur“
Interview mit einer Kapitänin im Februar 2025
Interview mit Margret Eismann im Februar 2025
Interview mit der ersten Offizierin Anousch Vallaeys im Februar 2025 (die englischen Antworten wurden inhaltlich ins Deutsche übersetzt)
Interview mit Marenz Franz am 13.02.2025
Interview mit Christine Keitsch im Februar 2025
Interview mit Emma Hawari am 05.02.2025
Interview mit Seefrau Linda der „Frauen zur See“ im Februar 2025
Interview mit Christine Keitsch im Februar 2025
Frauen auf hoher See: zwischen schwerer Arbeit und rauem Umgangston | STERN.de, letzter Zugriff am 25.02.2025
1997*Thor Heyerdahl* Die Expeditionen Ra und Ra II, 17.05.2021, Thor Heyerdahl: Die Expeditionen Ra und Ra II | Historische Persönlichkeiten | Geschichte | Verstehen | ARD alpha, letzter Zugriff am 19.02.2025
Verhaltenstipps an Bord - Frauen zur See, letzter Zugriff am 25.02.2025
Patriarchat – erklärt | Gender Glossar, letzter Zugriff am 21.02.2025
Bestmann (Seefahrt) – Wikipedia, letzter Zugriff am 19.02.2025
Kapitän auf großer Fahrt, letzter Zugriff am 26.02.2025

Die Rolle der Frau nach dem Zweiten Weltkrieg - Politik - SZ.de, letzter Zugriff am 22.02.2025
Deutsche Arbeitsfront - Leben in der nationalsozialistischen Diktatur einfach erklärt!, letzter Zugriff am 21.02.2025
Frauen in der Seefahrt noch immer eine Minderheit, letzter Zugriff am 25.02.2025

Bildquellen

Abbildung 1: „Blankeneser Frauen“ von Maike und Ronald Holst, S. 108
Abbildung 2: „´Die christliche Seefahrt ist ein Männerberuf, daran wird sich nichts ändern´: der ungewöhnliche Lebenslauf der Annaliese Teetz“ von Christine Keitsch, Deutsches Schiffahrtsarchiv, S.129
Abbildung 3: „´Die christliche Seefahrt ist ein Männerberuf, daran wird sich nichts ändern´: der ungewöhnliche Lebenslauf der Annaliese Teetz“ von Christine Keitsch, Deutsches Schiffahrtsarchiv, S.127
Abbildung 4: Hamburger Hafenkonzert - Sonntag bei NDR 90,3 | NDR.de - NDR 90,3 - Sendungen - Das Hamburger Hafenkonzert, letzter Zugriff am 27.02.2025
Abbildung 5: Vier Dinge, die sie von Thor Heyerdahl lernen können | Malte Clavin, letzter Zugriff am 27.02.2025
Abbildung 6: „´Die christliche Seefahrt ist ein Männerberuf, daran wird sich nichts ändern´: der ungewöhnliche Lebenslauf der Annaliese Teetz“ von Christine Keitsch, Deutsches Schiffahrtsarchiv, S.127
Abbildung 7: mit Word selbst erstelltes Schaubild
Abbildung 8: mit Printmaps selbst erstellte Karte
Abbildung 9: BArch, R 43-II/253a, S. 110
Abbildung 10: BArch, R 43-II/253a
Abbildung 11: BArch, R 43-II/253a, S. 102
Abbildung 12: „´Die christliche Seefahrt ist ein Männerberuf, daran wird sich nichts ändern´: der ungewöhnliche Lebenslauf der Annaliese Teetz“ von Christine Keitsch, Deutsches Schiffahrtsarchiv, S.129
Abbildung 13: „Blankeneser Frauen“ von Maike und Ronald Holst, S. 108
Abbildung 14: Foto im Besitz von Klaus Schade
Abbildung 15: „Blankeneser Frauen“ von Maike und Ronald Holst, S. 106
Abbildung 16: Foto im Besitz von Klaus Schade
Abbildung 17: Foto im Besitz von Klaus Schade
Abbildung 18: „Blankeneser Frauen“ von Maike und Ronald Holst, S. 109
Abbildung 19: „´Die christliche Seefahrt ist ein Männerberuf, daran wird sich nichts ändern´: der ungewöhnliche Lebenslauf der Annaliese Teetz“ von Christine Keitsch, Deutsches Schiffahrtsarchiv, S.123
Abbildung 20: Zeitungsartikel „Frau Kapitänin! Eine Frau fährt zur See“