

LASS



FALLEN ANKER

MAGAZIN DER DEUTSCHEN SEEMANNSMISSION 2021



WE ARE ONE!

Vielfalt an Bord, Zusammenarbeit an Land – es geht nur im guten Miteinander



Christoph Ernst ist Generalsekretär der Deutschen Seemannsmission mit Sitz in Hamburg.

Liebe Leserin, lieber Leser,

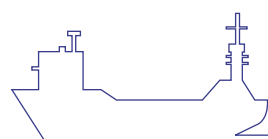
das vergangene Jahr hat uns alle und natürlich die Deutsche Seemannsmission verändert. Viele Schwierigkeiten sind mit der Pandemie auf uns zugekommen. Und dabei, das ist „das Gute am Schlechten“, hat sich unter uns sehr viel Kreativität entfaltet! So haben wir ganz neu gespürt, dass wir „alle in einem Boot“ sitzen und voneinander abhängig sind: Das gilt auch für Seeleute weltweit; für diejenigen, die sich für Seeleute einsetzen; für die Menschen auf allen Kontinenten. Wir erleben gerade wie kaum je zuvor, dass auf dieser Welt alles miteinander zusammenhängt: „WE ARE ONE!“

Schon beim ersten Brainstorming waren wir uns im Redaktionsteam einig, dass das Hauptthema des Jahresheftes diesen Gedanken der Gemeinsamkeiten und Verbindungen zwischen uns aufgreifen soll. Wir hatten in den zurückliegenden Wochen unter dem Stichwort „WE ARE ONE!“ spannende Diskussionen und erhellende Momente – die sich natürlich in diesem Heft wiederfinden.

Dabei haben wir uns am bewährten Aufbau der letzten Hefte orientiert. Es gibt einen geistlichen Impuls des ICMA-Generalsekretärs Dr. Jason Zuidema. Ein Interview mit MdB Dorothee Martin zum Lieferkettengesetz und der bislang leider vernachlässigten Rolle der Seeleute darin. Es gibt wieder Berichte aus Stationen der DSM und über die Zusammenarbeit mit den Geschwistern anderer Seemannsmissionen. Dann können Sie einen Ausblick auf geplantes neues Engagement der DSM lesen: „Panama könnte schöner sein!“ Und wir präsentieren Ihnen – last but not least und auch zum eigenen praktischen Gebrauch – einen weiten Überblick über die Häfen der Bibel.

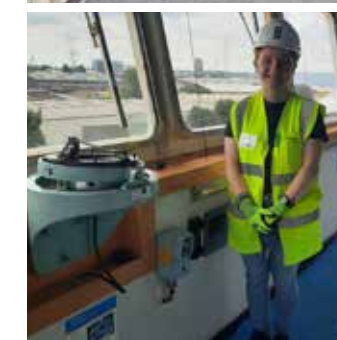
Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre und:
Bleiben Sie gesund und behütet!

Christoph Ernst



**TITELTHEMA
„WE ARE ONE!“**

- 4 **Weltweit:** Eine Karte, alle Seemannsmissionen
- 6 **Global und vereint:** Jason Zuidema, Generalsekretär der ICMA, über das Titelthema
- 8 **Crews are one:** Zwei Schiffe, zwei Mannschaften – ein Anliegen
- 10 **Stella Maris:** Kein Schiff im Hafen wird übersehen
- 12 **Panama:** Am weltberühmten Kanal könnte ein neues ökumenisches Angebot entstehen
- 14 **Antwerp Seafarers' Welfare:** Gastfreundschaft unter einem Dach
- 17 **Kiribati:** Wie sich die Seemannsmission um gestrandete Seeleute kümmert
- 18 **Blick in die Bibel:** Häfen sind Handelszentren und Hoffnungsorte
- 24 **Interview:** Ein Gespräch an Bord über Wünsche und Wertschätzung
- 26 **Freiwillige:** In die Welt hinaus – an der norddeutschen Küste
- 29 **Lieferkettengesetz:** Interview mit Dorothee Martin
- 30 **Nachgefragt:** Martin Ernst über seinen Einsatz auf der „Sea-Watch 4“
- 32 **PSNV:** Jetzt mit Koordinator
- 33 **Interview:** Markus Wichmann wird Inspektor bei der ITF
- 34 **Station Singapur:** Fischer sind auch Seeleute
- 35 **Station Unterweser:** Auftrieb durch Ehrenamt
- 36 **Station Lübeck:** Die Welt der Seeleute darf den Verbrauchern nicht verborgen bleiben.
- 37 **Meldungen, Impressum**
- 38 **Kontakte und Ansprechpersonen**

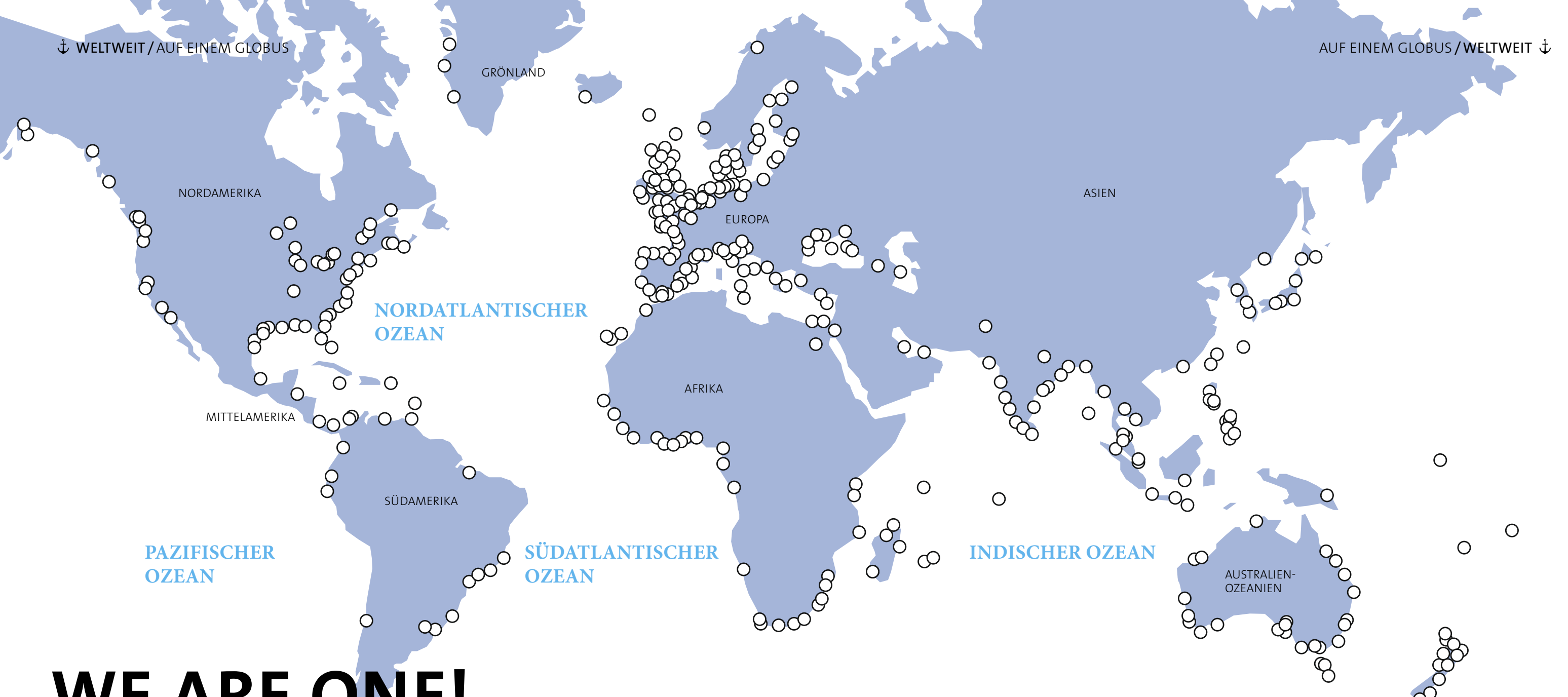


14 > 18 > 26 > 30

14 Antwerpen: Freiwillig, hauptamtlich, ökumenisch für die Seeleute
18 Blick in die Bibel: Ludo van Well baut ein Frachtschiff aus der Römerzeit nach
26 Freiwillige: Besuche auf der Brücke sind die Highlights
30 Sea-Watch 4: Martin Ernst berichtet von seinem Einsatz auf dem Rettungsschiff

Titelbild: Martina Platte / Foto: privat

Fotos: Jörg Pfautsch, maritime-art-design.nl, Privat, Grodotzki



WE ARE ONE!

Ein festes Band von Seemannsmissionen zieht sich um die Welt. So unterschiedlich wie die Menschen und ihr christlicher Glaube. Eins jedoch eint sie alle in der International Christian Maritime Association: ihr gemeinsamer Einsatz für die Seeleute auf den Meeren und in den Häfen dieser Welt





ICMA world conference 2019 in Kaohsiung, Taiwan

Global and united for Seafarers' Welfare

By Dr. Jason Zuidema

The global pandemic has taught us that we do not do well alone. For many months now, people in most countries have been asked to study at home, work at home, and, for the most part, remain at home

Our health and the health of our world surely benefit from remaining at home, but separation from our friends and family has hurt us, as has disruption to our work.

These hardships were doubled for seafarers. While we were forced to stay home, they were forced to stay away from home, bound to their ships by the crew change crisis. The isolation that already plagued seafaring life was worsened by tightened restrictions on shore leave.

So, our ministries continue to serve seafarers, in spite of the difficulties. Small acts like supplying SIM cards or buying chocolates for seafarers are more important now than ever. We have collaborated on ways to keep vehicles and missions COVID-safe and to advocate for seafarers

in their plights. We still rely on each other for ideas, encouragement, and prayer.

BUT WHO ARE WE? WHAT ARE WE? HOW?

WE: The International Christian Maritime Association (ICMA) is an association of 27 Christian seafarers' welfare charities that have members in hundreds of locations around the world. From Vancouver to Wellington, Durban to Oulu, Santos to Kobe, there are port chaplains and ship visitors making contact with seafarers on a daily basis. Members may provide free WiFi, transportation, a cheap and clean bed, something to read, and above all a friendly welcome to a faraway port. This friendly welcome reminds us that we are not just logos or buildings, but individual people that have a passion for the well-being of seafarers around the world.

ARE: Founded in 1969, ICMA's greatest resource is the links that local chaplains and ministries have with each other. It is not something we hope for in the future, but something we are already. Men and women

Fotos: Jason Zuidema, privat



Dr. Jason Zuidema is General Secretary of ICMA – International Christian Maritime Association

from many different Christian denominations work together in local ports to bring love and practical care to seafarers. And this local teamwork translates into work together nationally and internationally. We work together on those bigger projects because we work together daily in ports around the world.

ONE: Our links together are not for business purposes or just to pass the time, but because we are collectively committed to the well-being of seafarers. As Christian organizations, we are united in our faith. We are bound together in our mission to serve seafarers and in our vision that seafarers can have peace and happiness in work and at home.

Our faith commitment also helps us to overcome the tensions in our relationships from time to time. We come from different denominations and speak different languages, so good intentions can get lost in translation. We might have a different way of organizing our non-profit work and different relationships with our local governments and other non-profits. Each of these vary from church group to church group. When these differences lead to problems against our best efforts, our faith reminds us that we have a higher calling to be together. It is not only that being one is useful or efficient, but that our Lord Jesus Christ called us to be one. Indeed, he declared that we are one in him.

In John 17, Jesus prayed “for those who will believe in me through their message, that they all may be one, Father, just as you are in me and I am in you.” Jesus’ prayer is an ever more urgent, but joyful petition. It is more urgent because in a fractured world, we need models of unity and common purpose. The world pushes us apart, so we need Jesus’ Gospel call to pull us together. The petition is also joyful, because our unity is based on the model of love between the Father and the Son. It is not the kind of love proclaimed in popular culture that is self-serving, that looks for the feeling of excitement, but rather a love that is self-sacrificial, that looks for the good of the other.

So, in a pandemic world, in which we feel tremendous pressure to split apart, we are reminded that we are bound together in this mission to seafarers. It is a joy that we are linked worldwide, and affirm those links in an association. It is a tremendous good that we are already working side-by-side for the welfare of seafarers in local ports. It brings peace to know we are one in calling and service because of our common faith. **WE ARE ONE.** ⚓

„Wir sind eine Familie“

Von: Bärbel Reichelt

Auf dem RoRo-Schiff „Genca“ freut sich der Kapitän über die gute Atmosphäre

Morgens am Lehmannkai 2. An der Trave. Auf halbem Weg zwischen der Ostsee und der Innenstadt von Lübeck. Das RoRo-Schiff „Genca“ der holländischen Reederei Transfennica hat hier festgemacht. 205 Meter Länge, 22 Mann Besatzung. Aus den Niederlanden, Estland, Russland und von den Philippinen. Es ist Kaffeepause. Ein Teil der Crew hat sich im Laderaum versammelt. Kapitän Arnoud Tempelman aus den Niederlanden ist auch dabei. „Ein Kapitän muss bei seiner Crew sein“, findet er. „Es ist wichtig, mit den Menschen zu sprechen. Mit eigenen Augen und Ohren zu sehen und zu hören, was gut läuft und wo es Probleme gibt. Auch ich bin einmal als 3., 2. sowie 1. Offizier gefahren, und vielleicht habe ich Lösungen für die Schwierigkeiten.“

Die Crew der „Genca“ ist ein eingespieltes Team. Viele der Seeleute kommen immer wieder an Bord, oder sie fahren auf anderen Schiffen der Reederei, auf denen die Abläufe ähnlich sind. „Wenn die Atmosphäre gut ist, dann wird auch gut gearbeitet“, davon ist Tempelman überzeugt. „Du kannst mal ein bisschen Druck aufbauen, wenn etwas schnell erledigt werden muss. Aber du musst ihn auch wieder rausnehmen.“ Das sei wie überhaupt im Leben. Man könne nur eine Weile auf Zehenspitzen gehen, aber nicht den ganzen Tag.

Und so lachen sie auch viel miteinander. Feiern Feste wie Mittsommer und Weihnachten. Da hat sich zur Freude der anderen Crewmitglieder eine philippinische Band gebildet. Ihre Augen leuchten noch immer, wenn sie daran denken. „Wir sind wie eine Familie“, findet der Kapitän. Und da beziehen sie auch den zweiten Kapitän Jan Hoek mit ein. „Er ist von der Person her ganz anders, aber ihm sind die gleichen Dinge wichtig. Das macht es einfach für uns“, erzählt die Crew. ⚓



Kapitän Arnoud Tempelman (4. v. r.) ist der Kapitän der familiären Crew auf der „Genca“

An Bord muss man klarkommen

Teamgeist schießt Tore

Von: Antonia Scheiner und Anna Wötzel

Für gutes Zusammenspiel sorgt auch der Koch, der weiß, wie es jedem auf der „Henrike Schepers“ gerade geht

Elf Freunde müsst ihr sein“, scheint das Foto zu sagen. Doch die Crew eines Schiffes ist weder Fußballmannschaft noch Freundeskreis, auch wenn wir in Rotterdam oft eine gute Stimmung auf der Henrike Schepers erleben.

In einem Team hat jeder seine eigene Aufgabe – während Engineers unter Deck die Maschine am Laufen halten, kümmern sich Matrosen rund um die Uhr um Ladung und Instandhaltung. Der Kapitän bestimmt den Kurs und vertritt das Team gegenüber Reederei und Hafen. Für Atmosphäre und Zusammenspiel sorgt der Koch, der allen begegnet und weiß, wie es ihnen geht.

Das Spiel an Bord wird allerdings nie abgepfiffen. Auf See und im Hafen muss die Crew 24/7 funktionieren und aufmerksam bleiben – gemeinsame Zeit in der Kabine oder im Biergarten gibt es nicht. Selbst unser Mannschaftsfoto ist eine Seltenheit, und immer fehlt, wer gerade seine wichtige Ruhezeit hat.

Auch die Reservebank ist hier zu sehen. Denn die Besatzung weiß sich in isolierter Lage gegenseitig zu helfen. So wird in medizinischen Notfällen der 2. Offizier zum Sanitäter. Oder der 1. Ingenieur repariert als Technik-Allrounder auch den Kühlschrank. Und an Bord kann sogar Trinkwasser hergestellt werden.

Ein internationales Team aus verschiedensten Typen, Kulturen und Sprachen! We are one? Der erfahrene Kapitän Hasso von Puttkamer bleibt nüchtern: „Da darf man nichts schönfärben. Wir sind hier, um zu arbeiten, und eben keine Familie. Aber eine positive Atmosphäre ist mir sehr wichtig.“ Damit alles gelingt, muss das Persönliche oft zurückstehen. Das Engagement dieses Kapitäns für ein gutes Miteinander an Bord wird sofort spürbar: „Rassismus gibt es bei mir nicht, so was hat hier nichts zu suchen!“ Und dafür tragen alle an Bord ein Stück Verantwortung.

Dieses Team ist mehr Zweckgemeinschaft als Freundeskreis. Nach Vertragsende sehen sie sich kaum wieder. Und doch finden sich Rücksichtnahme und Vertrauen, um Tausende Tonnen Ladung gemeinsam über die Weltmeere zu transportieren. Dagegen sind 90 Minuten auf dem Platz gar nichts. ⚓



Die Mannschaft der „Henrike Schepers“. Kapitän ist Hasso von Puttkamer (ganz links)

Kein Schiff im Hafen wird übersehen

Von: Monica Döring

Monica Döring leitet die katholische Seemannsmission Stella Maris in Hamburg. Hier erzählt sie, wie sie mit der Deutschen Seemannsmission zusammenarbeitet – zum Wohl der Seeleute

Was geschieht, wenn es auf einem Schiff, das zwischen Nordengland und Stade pendelt, einen Todesfall gibt? Das Netzwerk der Deutschen Seemannsmission (DSM) und der katholischen Seemannsmission Stella Maris sorgt dafür, dass in beiden Häfen erfahrene Port Chaplains um die Situation wissen und für Gespräche und Segensfeiern bereitstehen.

Was geschieht, wenn ein Seemann, dessen Schiff auf dem Weg nach Kaohsiung in Taiwan ist, bei einem Besuch im Duckdalben von seinen familiären Nöten erzählt? Dann kann über Stella Maris in Hamburg der direkte Kontakt mit Father Yance von Stella Maris Taiwan hergestellt und ein weiteres persönliches Gespräch verabredet werden.

Stella Maris und die DSM sind weltweit verbunden und arbeiten in unterschiedlichen Formen zusammen: Mal kennt man die Handynummer des Kollegen, mal startet man von demselben Stützpunkt aus, häufig kennt man das Gesicht der Hunderte Kilometer entfernten Kollegin von einer Konferenz, mal betreibt man gemeinsam einen Club.

Nicht erst seit der Coronapandemie liegt die Stärke der Betreuung aller Seeleute im Hamburger Hafen in der alltäglichen und gut eingespielten Zusammenarbeit zwischen Stella Maris und allen lokalen Vereinen der DSM. Das geschieht in

aller Freiheit. Alle Seemannsmissionen können ihr eigenes Profil entwickeln, eigene Stärken ausbauen und dabei gemeinsam ein Ziel verfolgen – die Unterstützung der Seeleute, deren Schiffe Hamburg anlaufen.

Mittwochmorgen: Lejla Semsj von Stella Maris plant mit Hilfe der App der gemeinsamen Bordbetreuung die Schiffsbesuche. So stellen wir sicher, dass kein Schiff im Hafen übersehen wird. Seit Stella Maris und die Bordbetreuung der DSM eine gemeinsame Sicherheitsliste an die Beauftragten der Terminals weitergeben, klappt es auch an den entferntesten Terminals mit den Zugängen zu den Seeleuten. Für diese Liste haben wir uns gegenseitig offengelegt: Wer macht bei dir mit, wer bei mir? Das geht nur, wenn man sich gegenseitig vertrauen kann.

Die Besatzung des ersten besuchten Schiffes freut sich über die Begrüßungstasche mit Schokolade, Flyer von Stella Maris und vor allem mit den Informationen zur Bestellmöglichkeit beim Duckdalben.

Da die Seeleute, die – so wie fast immer in diesen Tagen – keinen Landgang haben, Rasierschaum und Chips bestellen möchten, kann das auch gleich erledigt werden. Mit der App vom Duckdalben auf dem Handy geht das problemlos und auch die x-te Bestelländerung (ich möchte doch fünf statt drei Tüten Chips) kann weitergegeben werden. Die katholischen

Eine App hilft der gemeinsamen Bordbetreuung, die Schiffsbesuche zu planen



Monica Döring, Leiterin von Stella Maris Hamburg, bringt Einkäufe der Seeleute vom Duckdalben auf die Schiffe

Seeleute an Bord freuen sich noch über geschenkte Rosenkränze. Kurze Zeit später klingelt das Telefon bei Stella Maris. Ein Ehrenamtlicher der gemeinsamen Bordbetreuung: „Könntet ihr noch zum Schrotterminal fahren? Da liegt ein Schiff mit Seeleuten, die zur Kirche wollen und katholisch sind.“ Auf dem Weg dahin treffe ich mich mit einem Kollegen aus Altona, der am Alten Elbtunnel FFP2-Masken übergibt, die als Spende auf ein Schiff gebracht werden sollen. Er fragt noch: „Kannst du auch den mobilen Hotspot vom Duckdalben mit zu der Crew nehmen?“ Na klar.

Am Nachmittag besucht Pater Ritchille Salinas SVD als katholischer Priester einen kranken Seemann von den Philippinen, der im Seemannsheim Krayenkamp untergebracht ist. Erfahren hat er von dem Besuchswunsch über den Chat der gemeinsamen und sicher verschlüsselten „Krankenhausgruppe“.

An einem anderen Abend ist noch ein Ehrenamtlicher von Stella Maris im Hafen unterwegs. Eine Schiffsbesatzung möchte mehr SIM-Karten, als er dabei und Stella Maris vorrätig hat. Der Duckdalben schließt auch bald. Ein Anruf von der Leitung von Stella Maris im Club, und der Ehrenamtliche, der noch nicht im Duckdalben bekannt ist, wird mit einem Bordbetreuerportemonnaie ausgestattet, das genügend SIM-Karten enthält und das ich als Leitung von Stella Maris am nächsten Tag mit dem Duckdalben abrechne.

Zwei Wochen später verteilen Jörn Hille (Gemeinsame Bordbetreuung DSM) und Pater Ritchille Salinas SVD (Stella

Foto: Matthias Ristau

Onlinegottesdienste, Andachten an der Kaikante – und immer wieder SIM-Karten

Maris) zusammen Asche auf den Schiffen. Es ist Aschermittwoch und sie bringen Segen und die Erinnerung daran, sich auf das Wesentliche im Leben zu besinnen. Die beiden sind ein eingespieltes Team, nicht erst seitdem Stella Maris Teil des weiten Netzes der Psychosozialen Notfallversorgung (PSNV) bei Krisensituationen auf Schiffen ist. Kurz nach Weihnachten haben Jörn Hille und Pater Ritchille gemeinsam die Crew eines Feeders betreut, die einen Kollegen durch einen tödlichen Unfall auf dem Schiff verloren hat.

ERPROBTE WEGE Ein ganz besonderer Höhepunkt, an dem alle spüren konnten, dass wir eins sind, war Weihnachten 2020. Wir haben Weihnachten unter Corona neu gedacht, gemeinsam Geschenke verteilt, Andachten an der Kaikante gefeiert und einen professionellen Onlinegottesdienst aufgenommen. Stella Maris hat an Heiligabend zwei Andachten mit dem Hamburger Erzbischof auf Kreuzfahrtschiffen gefeiert, nachdem die Seafarers' Lounge der DSM diesen Wunsch der Besatzung weitergegeben hatte.

Dann war da noch die erste Zeit des Corona-Notfallbetriebes im Duckdalben, als die Leitung von Stella Maris für zwei Wochen in der Praxis mit dafür gesorgt hat, dass der Club geöffnet bleiben konnte.

Und nun aktuell die Betreuung der Seefahrer aus Kiribati und Tuvalu, die in Hamburg festsitzen. Auch das gelingt gemeinsam. Ich kann mit einem Spender, der sich beim evangelischen Seemannspastor gemeldet hat, ein großes Fisch-BBQ organisieren, ein Ehrenamtlicher von Stella Maris koordiniert die gesamten Angebote für Freizeitaktivitäten für die Seeleute, abwechselnd öffnen wir das „Office“ in der Unterkunft und organisieren die Verteilung von Kleidung und Spenden, stehen aber vor allem für Gespräche bereit. Dann bringt noch jede und jeder sich mit dem jeweiligen Spezialgebiet ein, zum Beispiel für Onlinebestellungen, Finanzfragen, Kontakte zur Presse, Austausch mit den Reedereien. All das gelingt nur, weil wir erprobte und vertraute Kommunikationswege haben.

Diese Schlaglichter und Eindrücke machen deutlich, wie wir gemeinsam handeln und wachsen und dabei Hindernisse der Kooperation überwinden. Nur so können wir zukunftsweisend die Veränderungen im Leben der Seeleute begleiten und mit eigenen Profilen einen bunten Strauß an Unterstützungshilfen anbieten. Darüber freue ich mich. ⚓

Panama könnte schöner sein

Von: Andrea Meenken

Am weltberühmten Kanal soll ein neues ökumenisches Angebot entstehen. Pater Ian Cervantes von Mission to Seafarers ist schon dort, die Deutsche Seemannsmission könnte dazukommen. Es gibt schon ein Haus – und an Aufgaben mangelt es auch nicht



Der Kanal verbindet den Atlantik und den Pazifik, seine Häfen sind wichtige strategische Knotenpunkte in der Region

Panama riecht meistens nicht nach Bananen. Und vom kleinen Bären und dem kleinen Tiger hat in Panama auch noch niemand etwas gehört. Die Bananenkiste aber, die die beide in der Geschichte fanden, wurde garantiert von einem Schiff in ihre Umgebung transportiert und hier treffen Janosch und die Welt der Seeleute dann doch aufeinander. Als Verbindung zwischen dem Atlantik und dem Pazifik sowie zwischen Nord- und Südamerika ist Panama der wichtigste strategische Knotenpunkt dieser Region. Der weltberühmte Panamakanal, der allein aufgrund seiner

Architektur beeindruckt, verzeichnete 2019 fast 14.000 Schiffspassagen, die beiden größten Häfen bieten mehr als 30 Liegeplätze, der Atlantikhafen Colón hat das brasilianische Santos mit seinem Containerumschlag inzwischen überholt. Auf beiden Seiten des Landes liegen zudem täglich Schiffe vor Anker. Und auch der Flughafen bedient ein breites Streckennetz, was für Crewchanges besonders attraktiv ist. Bedarf an Unterstützung gibt es also genug. Unter den Seeleuten war Panama für Landgänge in der Vergangenheit eher nicht beliebt. Zu groß erscheinen die Entfernungen zu Einkaufszentren und

Supermärkten, zu teuer der Transport ins Stadtzentrum. Denn die Taxifahrer nutzen die Abhängigkeit und Unwissenheit der Seeleute aus und kassieren horrend Preise für Taxifahrten. Umso überraschter sind sie nun, wenn sie erfahren, dass es in Panama eine Seemannsmission gibt. Seit 2018 arbeitet Pater Ian Hutchinson Cervantes von Mission to Seafarers in Panama. Da es hier vorher keine Seemannsmission gab, hatte Pater Ian in den letzten Jahren einiges

an Aufbauarbeit zu leisten. Nicht zuletzt auch aufgrund der verheerenden Auswirkungen der Pandemie auf das Wohl der Seeleute hat er mittlerweile Zugang zu allen großen Terminals und gewinnt in Panama immer mehr an Bekanntheit. Dadurch kann er inzwischen Schiffsbesuche machen. Er ist allerdings ganz auf sich gestellt und als Regionaldirektor noch dazu für mehrere andere Häfen Lateinamerikas und der Karibik verantwortlich. Allein die an den Haupt-

könnte die Deutsche Seemannsmission anknüpfen und in Panama in ökumenischer Verbindung wirken, wofür Mission to Seafarers sehr offen ist.

Es gibt auch bereits erste Überlegungen: Es könnte beispielsweise ein Ehrenamtlichenpool aufgebaut werden, was aufgrund der Pandemie und der damit verbundenen restriktiven Quarantäneregelungen in Panama besonders im vergangenen Jahr bisher noch nicht möglich war. Mit der Gewerkschaft der Ingenieure des Panamakanals, die einen kleinen Seemannsclub betreibt, besteht außerdem schon eine Kooperation, die es nach der pandemiebedingten Schließung wiederzubeleben gilt. Das Haus verfügt zudem über eine kleine Kapelle, in der Andachten und Gottesdienste gefeiert werden könnten. Und auch für junge Leute aus Deutschland, die ihren Freiwilligendienst im Ausland leisten möchten, wäre Panama ein spannender Ort. Weitere denkbare Aufgabefelder wären eine Begegnungsstätte in Colón, die Versorgung der Seeleute auf Kreuzfahrtschiffen und vor Anker liegenden Schiffen sowie gegebenenfalls auch das Mitfahren auf Schiffen, die den Panamakanal durchqueren. Und mit etwas Glück sagen dann zukünftig auch Seeleute auf aller Welt über ihren Aufenthalt in Mittelamerika: „Oh, wie schön ist Panama.“

Womit kann man anfangen? Mit dem Aufbau eines Pools von Ehrenamtlichen zum Beispiel

terminals auf beiden Seiten des Landes anlegenden Schiffe zu besuchen, um die Seeleute mit den alltäglichen Dingen auszustatten und Seelsorge anzubieten, braucht viele Ressourcen. An diese entstandenen Strukturen und das Netzwerk sowie an den großen Bedarf

Wer mit seinem Schiff durch den Kanal will, darf die eigene Maschine nicht anwerfen. Lokomotiven, „Mulis“, ziehen die Schiffe durch den Kanal. Und die typischen kleinen Schlepper



Fotos: Martina Platte, privat

VON HAMBURG NACH PANAMA

Andrea Meenken ist Vorstandsmitglied der Deutschen Seemannsmission Hamburg-Harburg e.V. Sie hat über Seeleute geforscht und praktische Erfahrungen in den Seemannsmissionen Hamburg-Harburg und Emden gesammelt. Der Liebe wegen ist sie nach Panama gezogen und ist seitdem ehrenamtlich bei Mission to Seafarers (MtS) engagiert – hier im Bild mit MtS-Stationsleiter Ian Hutchinson Cervantes.

Gastfreundschaft unter einem Dach

Von: Jörg Pfautsch

Vier Konfessionen, drei Sprachen, ein gemeinsames Ziel: Ökumene, finden die Seemannsmissionen in Antwerpen, soll nicht lange verhandelt werden, sondern Grundlage der täglichen Arbeit sein. Und genauso ist es bei der „Antwerp Seafarers' Welfare“ in der belgischen Hafenstadt



Vor dem Eingang des Antwerp Seafarers' Welfare, v.l.: Seemannsdiakon Jörg Pfautsch mit den Freiwilligen Paulina Ristau, Hanna Seegers, Peter Meyer

„Wir sind angekommen, wo wir schon lange hinwollten“



In einem Hafen, beim Landgang kann die große Vielfalt der Herkunft, Sprachen, Interessen und Anliegen unübersichtlich werden. Erst recht in einem mehrsprachigen Land wie Belgien. Darum tut das freundliche Willkommen unter einem Dach in Antwerpen gut. Darum ist ein Haus für Seeleute wichtig – ganz gleich ob Heim, Hotel oder Club, wo Seeleute Gehör finden für ihre Arbeits- und Lebenssituation, wo sie sich, weit weg von Familie und Wohnort, ein Stück zu Hause fühlen.

„Antwerpen hat schon historisch reichlich internationale Erfahrung“, sagt Pfarrer Jos van Hoof von Stella Maris. Bis 2013 gab es das Internationale Seemannsheim der Stadt Antwerpen, in erster Linie als Seemannshotel für Besatzungswechsel genutzt. Noch wichtiger war aber das Antwerp Seafarers' Centre (ASC) an der Italiëlei 72, bekannt unter dem Namen „Stella Maris“ und geleitet durch das „Apostolaat der Zee“. Seit mehr als 45 Jahren war hier lebendige ökumenische Zusammenarbeit erprobt worden. Beteiligte waren Apostolatus Maris (römisch-katholisch), Deutsche Seemannsmission (evangelisch), Mission to Seafarers (anglikanisch) und Sailors' Society (freikirchlich). Hinzu kam die Zusammenarbeit mit der Vereinigten Protestantischen Kirche in Belgien. In dieser Vielfalt war das ACS bekannt und beliebt bei Schiffsbesatzungen aus aller Welt.

SELBSTVERSTÄNDLICHE ÖKUMENE Die Seemannsmissionen bringen mit vier verschiedenen Konfessionen ökumenische Weite mit, sprechen drei verschiedene Sprachen und kümmern sich gemeinsam um die tägliche praktische Hilfe und die Begegnung mit Seeleuten aus aller Welt. Ökumene soll nicht lange verhandelt werden, sondern selbstverständlicher Charakter der Arbeit sein, in der Sprache, Herkunft oder Religion bei der Begegnung mit Seeleuten keine Rolle (mehr) spielen.

Mit dem 1. Oktober 2020 ist nun das „Antwerp Harbour Hotel“ Wirklichkeit geworden. „Wir sind angekommen, wo wir schon lange hinwollten“, sagt Diakon Ulf Radziejewski von der schwedischen Seemannsmission in seinem neuen Büro. Die ökumenische Zusammenarbeit der verschiedenen Seemannsmissionen in Antwerpen hat nicht nur ein gemeinsames Dach, sondern auch einen neuen Namen bekommen: „Antwerp Seafarers' Welfare“. Darunter haben sich sechs soziale und kirchliche Organisationen zusammengefunden: „Internationaal Zeemanshuis Antwerpen“ (lokaler Sozialdienst für Seeleute), „Mediport“ (als medizinische Einrichtung) und die genannten „Mission to Seafarers“, „Sailors' Society“, „Stella Maris“ und „Deutsche Seemannsmission“. Eine zusätzliche Kooperation gibt es mit der schwedischen Seemannskirche und dem Sozialdienst für Seeleute des schwedischen Staates.

Gemeinsam nutzen sie den Bürotrakt und teilen sich die sozialen Einrichtungen und Räumlichkeiten des Hotels. Für ein stetiges Kommen und Gehen sorgt schon das Hotel selbst, mit über 94 modern eingerichteten Einzel- und Doppelzimmern. In dieser Kombination wird das Antwerp Harbour Hotel zum Zentrum der maritimen „Welfare“-Arbeit in Antwerpen. Auch materiell musste

Im neuen Club: stehend von links nach rechts: Father Ghislain (AOS), Diakon Ulf Radziejewski (Schwedische Seemannskirche), Father Jos (AOS), Father Jorgedy (AOS), sitzend von links nach rechts: Ann van der Sypt (Sozialarbeiterin Antwerp Harbour Hotel), Diakon Jörg Pfautsch (DSM)

DAS „ANTWERP SEAFARERS' WELFARE“ BIETET:

- ⚓ eine **BEGEGNUNGSSTÄTTE** für alle Seeleute ohne Unterschied der Herkunft, der Sprache, der Nationalität oder Religion.
- ⚓ ein **ZENTRUM**, in dem **DIAKONIE**, **BERATUNG** und **SEELSORGE** konkret werden.
- ⚓ **BORDBESUCHE**, für die sich die Mitarbeitenden der verschiedenen Seemannsmissionen die Häfen untereinander aufgeteilt haben.
- ⚓ **VERANSTALTUNGEN** an christlichen Feiertagen, die mit besonderen Angeboten Höhepunkte im liturgischen Jahr bilden. Die gemeinsamen ökumenischen Gottesdienste und geselligen Abende sind unvergesslich.
- ⚓ **KRANKENHAUSBESUCHE**
- ⚓ **ENTSPANNUNG** im Haus: Da gibt es Tischtennisplatte, Billard, Spiele und Fernsehgerät.
- ⚓ eine **BIBLIOTHEK**, die im Haus einen Buch- und Zeitschriftendienst bereithält. Manchmal werden Bücherkisten und Medienpakete auch an Bord getauscht.
- ⚓ einen **SHOP**, in dem die Seeleute Postkarten verschicken oder Zahnpasta kaufen können.

Fotos: Jörg Pfautsch

zusammengelegt werden. Eine wichtige finanzielle Unterstützung für Umbau- und Renovierungsarbeiten zum Projekt hat der „Seafarers' Trust“ der International Transport Workers' Federation (ITF) bereitgestellt.

Der Umzug in das Harbour Hotel gibt nun die Möglichkeit, die Kräfte noch besser zu bündeln und die Seeleute noch zeitgemäßer und engagierter zu betreuen. Ökumenisch geprägte Seemannsmissionen werden in Zukunft noch enger mit kommunalen und staatlichen Organisationen im internationalen Verbund zusammenarbeiten. So kann Antwerpen Modell für viele andere Häfen werden. „Wir sind davon überzeugt, dass wir nur so den Seeleuten gerecht werden können“, sagt Sozialarbeiterin Ann van der Sypt als Mitarbeiterin des Sozialdienstes im Antwerp Harbour Hotel, froh über den gelungenen Start des gemeinsamen Projektes. „Eine gute Basis ist geschaffen, damit wir uns für ihre Menschenwürde einsetzen können.“

WENIG FREIZEIT Wenn Häfen wichtige Begegnungsorte für eine Gesellschaft sind, so gilt das genauso für die Kirche(n). Wo Menschen zusammenkommen, können Kirchen und Gemeinden entstehen und wachsen. Schon früh in der Geschichte der Menschheit waren Häfen Brennpunkte, an denen sich gesellschaftliche Entwicklungen frühzeitig manifestierten und andere in Bewegung versetzten. Die Welt der Seeleute heute ist noch mehr denn je gekennzeichnet von Mobilität. Seefahrende kommen und gehen schneller als jemals zuvor. Ihre wenige Freizeit muss gut organisiert werden. Da ist es wichtig, auch als Seemannsmission flexibel zu reagieren. Für die einzelnen Seeleute sind Fülle und Vielfalt eine besondere Herausforderung. Sie geben aber auch ein gutes Modell ab für eine pluralistische Gesellschaft. Auf Schiffen arbeiten mehr und mehr Besatzungen, die in verschiedenen Sprachen kommunizieren, aus unterschiedlichen Ländern zusammengewürfelt und von vielfältigen Kulturen und Religionen geprägt sind. Sie müssen miteinander auskommen und auf kleinsten Flächen für viele Monate zusammenarbeiten. An Land könnten wir davon noch viel lernen, um manches gemeinsame Ziel zu erreichen!

„Als Mensch ist uns jede und jeder einzelne Seefahrende wichtig, der nach Antwerpen kommt“, sagt Hanna Seegers, die doch erst seit kurzem als Freiwillige hier mitarbeitet. Und Pastor Marc Schippers von der Sailors' Society steckt die Aufgabe ab: „Als Seemannsmission sind wir gesandt, in unseren Worten und Taten zu zeigen, dass die Liebe Gottes gegenwärtig ist und sich auch im menschlichen Füreinander und Miteinander offenbart. So sollen wir ein Zeichen von Gottes Liebe werden durch Gastfreiheit und menschliche Kontakte, unabhängig von Kultur, Herkunft und Religion.“

GANZ VIEL GASTFREUNDSCHAFT Sie liegt aller Arbeit in der Begegnung mit Seefahrenden zugrunde, bei den Bordbesuchen, in der Clubarbeit, bei Krankenbesuchen, beim Helfen im Shop und auf dem Sportfeld. So will das Antwerp Seafarers' Welfare dem Hafen und der lokalen Bevölkerung einen Dienst erweisen und dazu beitragen, dass Antwerpen eine menschenwürdige Hafenstadt wird. Wie entscheidend Gastfreundlichkeit ist, erzählt das Gästebuch des Antwerp Harbour Hotels: Da schreibt ein indischer Seemann: „Es ist ein schöner Tag für mich, um die große Familie wieder zu treffen.“ Und Seeleute von den Philippinen: „Das Erste, wonach wir schauen in einem fremden Hafen, ist der Seemannsclub, wir wissen, dass wir dort immer willkommen sind.“ ⚓

⚓ einen **ROLLING STORE**, der den Seeleuten einen kleinen Supermarkt mit den nötigsten Artikeln zum Schiff bringt. Entstanden in der Pandemie, wenn Seeleute nicht an Land kommen und keine Einkäufe tätigen können.

⚓ **INTERNET**, gratis.

⚓ Platz für Treffen von **VEREINIGUNGEN**.

⚓ **SPORTAKTIVITÄTEN**, für die am Oosterweelsteenweg ein Sportfeld für Seeleute in Konzession betrieben wird. Hier spielen die Besatzungen Fußball, Basketball, Tischtennis und Volleyball. Diese Veranstaltungen sind für Seeleute gratis – inklusive Sportbekleidung, Material und Schiedsrichter. Nach dem Spiel wird in der Sportkantine gemeinsam gefeiert. Und ab und zu gibt es einen Pokal!

DER ZWEITGRÖSSTE SEEHAFEN IN EUROPA – NACH ROTTERDAM

Das Hafengebiet (Rechter- und Linkeroever) umfasst 11.246 Hektar: 125 Kilometer Anlegeplätze, 300 Kilometer Straße und 1.000 Kilometer Gleise.

2020 besuchten 13.655 Seeschiffe und 49.200 Binnenschiffe den Antwerpener Hafen mit ungefähr 300.000 Seeleuten und 150.000 Binnenschiffen an Bord. 2020 wurden mehr als 231 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. Es arbeiten etwa 63.000 Menschen direkt in den verschiedenen Hafenbetrieben und zusätzlich 80.000 indirekt in der Hafengewirtschaft und Zulieferindustrie.



Masken gegen Corona, gegen die Sehnsucht: selbst gebastelter Kopfschmuck, Musik – und Nachrichten aus der Heimat. So ertragen es die Kiribati in Hamburg

Heimweh

Im März konnten die meisten der Seeleute aus Kiribati endlich nach Hause, nach vielen Monaten, manchmal Jahren auf See – und in einer Hamburger Jugendherberge. Seemannsmissionen und Reedereien kümmerten sich um sie

Sollen wir das wirklich tun? Eine Außenstelle der Seemannsmission gründen, in einer Jugendherberge? So diskutierten wir, als die Reederei Anfang November anfragte. Aber für Seeleute in Not sind wir als Seemannsmission doch da. Und so taten wir uns zusammen: Die Deutsche Seemannsmission Altona und Harburg, die katholische Stella Maris und ich, der Seemannspastor der Nordkirche.

Immer neue Crews kamen an, Kiribatis, die wegen Corona im Hamburger Hafen gestrandet waren. Sie waren wirklich in Not. Lange Zeit an Bord sind sie gewöhnt, zehn, elf Monate. Aber in der Pandemie hatte ihr Land, der pazifische Inselstaat 6000 Kilometer nordöstlich von Australien, die Grenzen zugemacht. Die Seeleute waren jetzt alle mehr als zwölf Monate an Bord, manche 18. Und neun Monate ohne Landgang. Erschöpft kamen sie ins kalte, dunkle Hamburg, denn hier sitzt die Reederei.

LÄCHELN HINTER DER MASKE Wir begrüßten sie und besorgten warme Kleidung. Wir brachten WLAN-Router auf die Flure und richteten Onlinegruppen ein, auch eine für die Sprecher, die es für jedes „Schiff“ gab. „Seamen's club office“ nannten sie das Zimmer der Herberge, wo es Seife, Cup Noodles und SIM-Karten gab. Die Kirche und die DSM machten in der Öffentlichkeit auf die Lage der Kiribatis aufmerksam. Inzwischen verhandelte die Ree-

derei mit den Behörden in Kiribati. Es gab wenig Aussicht für die Seeleute, nur Warten... Trotzdem war immer ein freundliches Lächeln hinter den Masken zu sehen, Probleme dahinter versteckt. „Wie ist das Essen?“ – „Gut“. Erst nach einiger Zeit kamen Vorschläge, die in Absprache mit Reederei und Herberge umgesetzt wurden. Mit vielen Augen und Ohren im Team konnten wir das wahrnehmen. Dabei waren die Bundesfreiwilligen eine große Hilfe und Teuamori, der Freiwillige aus Kiribati im Duckdalben.

Manchmal gab es Krisen, gerade um Weihnachten, aber alles ging glimpflich ab. In einigen Nächten klingelte mein Telefon, und es galt am nächsten Morgen Scherben aufzusammeln, wörtlich und seelisch.

DEUTSCH LERNEN IN ALTONA Im Januar wurde einiges besser. Der einzige kiribatische Kapitän auf großer Fahrt kam. Mit dem 2. Offizier und dem 3. Ingenieur bildete er ein Leitungsteam. Die drei managten das sehr gut. Wir haben beraten, wobei uns sehr half, dass unser Team durch Martina Platte von der DSM Hongkong ergänzt wurde, denn so konnten wir besser präsent sein.

Als Aktivitäten gab's Deutschunterricht mit den Freiwilligen aus Altona, Ausflüge mit Ehrenamtlichen, ein deutscher Schiffsingenieur im Urlaub gab Kurse zur Arbeitsmedizin und Sprechstunden vom hafenärztlichen Dienst angeboten. Und Gottesdienste, abwechselnd katholisch und evangelisch, zu denen viele kamen.

Beindruckend war, wie die Seeleute es organisierten, als 90 von ihnen vor der Abreise in Quarantäne von ihnen mit Essen versorgt wurden. Und die Freude, als sie abreisen durften, war enorm. Einige nach fünf Monaten. Endlich nach Hause, endlich zur Familie. ⚓

Matthias Ristau

Fotos: Martina Platte

Handelszentren, Hoffnungsorte

Von: Jan Janssen

Seefahrt mit Jona, Landgang mit Paulus:
35 Häfen kommen in der Bibel vor –
eine Auswahl von ihnen wird hier angelaufen



Was die Bibel erzählt, endet nicht an den Grenzen von Land, Nation oder Konfession. Gottes Nähe reicht bis an die Enden der Welt. So steuert die Hoffnung des Glaubens auch Häfen an, wo Menschen den festen Boden unter ihren Füßen hinter sich lassen. Die Bibel besucht diese Orte beiläufig, selbstverständlich, immer mit Kurs auf Begegnung der Menschen. Immerhin rund 100-mal ist von Hafenorten die Rede.

Zunächst sind es Berührungen des Volkes Israel mit seinen zur See fahrenden Nachbarvölkern. Später kommt die Ausbreitung des Evangeliums gar nicht ohne Seekarten aus. Es macht den Eindruck, dass beim Aufbruch zu neu-

Wo Menschen
in See stechen, wo
sie schufteten und
Handel treiben – und
einander begegnen

en Ufern viel Entdeckungslust im Spiel ist. Die Routen passen zum Völkermix, dem Jesus unterwegs begegnet und der in Jerusalem einmütig vielsprachig Pfingsten feiert. Wenn Menschen aus aller Welt sich in Gemeinden einfinden, sollen sie auch zu Hause wahrgenommen werden.

Sturmstillung und Fischfang betreffen Binnengewässer. Ein Hafen ist in der Bibel immer Knotenpunkt von Globalisierung, wo Menschen in See stechen, an Bord schufteten, mit Waren handeln und einander offen begegnen.

Die Wege der Migration hören an keiner Küstenlinie auf – ebenso wenig wie die Begeisterung für Gottes befreiende Botschaft. Darum sind die Häfen

der Bibel nicht nur Handelsplätze, sondern Hoffnungsorte. Von den 35 Häfen der Bibel wird hier nur eine Auswahl angelaufen – eine breite und bunte biblische Basis für die weltweite Arbeit der Seemannsmissionen.

EZJON-GEBER: WERFT UND TOR NACH ÜBERSEE Das Volk Israel macht beim Auszug aus Ägypten ins gelobte Land auch in Ezjon-Geber Station, wo sein Weg durch die Wüste die See berührt. Heute trifft hier der südlichste Zipfel Israels auf den Golf von Akaba, im Vierländereck mit Ägypten, Jordanien und Saudi-Arabien: ein wichtiger Zugang zum Roten Meer und nach Übersee, jedenfalls ohne Suezkanal.

Als Israels Könige Salomo und Joschafat es sich leisten können, lassen sie in Ezjon-Geber Schiffe bauen – ein Wertstandort also, von dem aus lukrative Handelswege Richtung Afrika und Asien offenstehen, zum Beispiel für „zentnerweisen“ Import aus dem sagenhaften Goldland Ophir. Für solche Handelsprojekte kaufen die Könige mehr Schiffe und heuern fürs Know-how ihrer Crews die Profis der Phönizier an. Die gelten zwar nicht als fromm, aber als „gute Schiffsleute und auf dem Meer erfahren“. Salomo soll sich selbst vor Ort ein Bild gemacht haben. Da wird betont, wie angewiesen man für ökonomischen Erfolg auf das Können von Menschen ist, die „des Meeres kundig“ sind – ganz gleich, welcher Herkunft.

JAFO: HOLZ, GERSTE UND EIN FÄHRTICKET Israels Hafen am Mittelmeer ist Umschlagplatz zur Ausfuhr eigener Erzeugnisse wie Weizen, Gerste, Öl und Wein und zur dringend nötigen Einfuhr von Holz. Das lässt man von den nördlichen Nachbarn „hauen auf den Bergen des Libanon“, „hinabbringen, in Flößen zusammenlegen und übers Meer“ transportieren. Zum Tempelbau wird Jafo wegen guter Anbindung „hinauf

nach Jerusalem“ dessen Stadthafen zur Materialanlieferung.

Zwischen vielen Schiffen findet hier der Prophet Jona eines für seine Reisepläne. Als Passagier zahlt er bar und kauft in Jafo das einzige Fährticket der Bibel.

Jafo heißt später Joppe. Auch dort findet sich eine Gemeinde, die Jesus nachfolgt. Diesmal sind es Menschen, die sich mit dem Handwerk der Textil- und Lederverarbeitung am Hafen angesiedelt haben: Tabita und Simon, „dessen Haus am Meer lag“. In Joppe öffnet sich die Gemeinde für eine der ersten Begegnungen mit Nichtjuden, die neu zum Glauben kommen. In diesem Hafen lernt Petrus, „dass Gott die Person nicht ansieht; sondern in jedem Volk, wer ihn fürchtet und Recht tut, der ist ihm angenehm“.

TARSIS: DER FERNE, UNBEKANNTE HAFEN Nur vermuten lässt sich die Lage von Tarsis an der Atlantikküste Spaniens – ganz am Ende der zu biblischer Zeit bekannten Welt. Es muss ein Umschlaghafen mit regelmäßigen Routen und weltweiten Beziehungen sein. Es ist ein Lernprozess für Israel, dass der Import der Rohstoffe von dortigen Kaufleuten „auf deine Märkte gebracht“ wird: Gold, Silber, Eisen, Zinn und Blei, dazu exotisches Handelsgut wie Elfenbein, Affen und Pfauen.

Ein Ort auch der Selbstüberschätzung: Das zweifelhafte Projekt der Könige von Juda und Israel, Seehandel mit Tarsis aufzubauen, scheitert, weil unterwegs „die Schiffe zerschellten“. Zudem ist Tarsis für Jona ein Ort unerfüllter Sehnsucht, der dort nie ankommt, sich erst im Fischbauch und am Ende doch noch in Ninive wiederfindet.

Dereinst werden dem erhofften Messias sogar von diesem unbekanntem Ort aus „Geschenke gebracht“. Denn selbst Tarsis, angeblich so „weit weg vom Herrn“, wird von Gottes gutem Wort erreicht – so wie alle noch

so fremden Völker der Erde, „wo man nichts von mir gehört hat“.

Schließlich hätte Paulus fast eine noch weitere Schiffsreise mitgemacht, hätte sich seine Hoffnung erfüllt, einmal „nach Spanien zu reisen“. Wollte auch er das ferne Tarsis erreichen?

TYRUS: LOGISTIK ZWISCHEN ARROGANZ UND RESPEKT

Über diesen Hafen im Libanon wird Zedern-, Zypressen- und Sandelholz für die Bauprojekte der Könige Israels geliefert. Aus Tyrus heuern sie Zimmerleute, Steinmetze, Bronzeschmiede und sogar Instrumentenbauer an. Ohne Menschen und Material von dort wäre kaum ein Tempelbau in Jerusalem gelungen.

Sklaven werden in Tyrus ebenso wie Vieh vom Schwarzen Meer „auf seine Märkte gebracht“, Exporte von Ägypten bis Zypern hier verladen: Edles wie Farbstoffe, Ebenholz, Tuche, Korallen – und Elementares wie Weizen, Feigen, Honig, Öl, Harz, Wein und Wolle. Im Hafen landen Eisenwaren und Gewürze von Handelspartnern am Persischen Golf und Herdenvieh aus Arabien.

Die Propheten beklagen den Niedergang der glorreichen Hafenstadt Tyrus. Die Festung mit Söldnern aus aller Welt sei tief gesunken, heruntergekommen zu einem „Platz im Meer, an dem man Fischnetze aufspannt“. Noch erinnert man sich an diese „allerschönste“ Handelsmetropole, als Schiffbau und Werftbetrieb blühten, als es von Planken und Mastbäumen, Rudern und Segeln wimmelte. Doch dass der Kapitalismus eskaliert und dieser Festungshafen „Silber sammelte wie Sand und Gold wie Dreck auf der Gasse“, hat am Ende zur Folge, dass „seine Seemacht geschlagen“ ist.

Internationale Arbeitskräfte, Profis zur Instandhaltung der Schiffe, Steuerleute, Rudergänger und Reeder blicken auf alte Zeiten, als der „Handel auf dem Meer viele Länder satt“ und die „Menge der Güter und Waren“ sogar „die Könige auf Erden reich“ machte. Doch sie schütteln den Kopf, wie arrogant man durch all das Handelsgut von Gold und Silber werden kann – „während du doch ein Mensch und nicht Gott bist; dennoch überhebt sich dein Herz, als wäre es eines Gottes Herz“.

Auffällig ist, wie Jesus mit der verurufenen Küstenregion um Tyrus in Berührung kommt, gerade von dort viel Zulauf hat. So schlecht sind die Menschen dort nicht, macht er deutlich und gesteht einer Frau aus dieser Gegend zu: „Dein Glaube ist groß!“ Einmal will er sich „mit seinen Jüngern an das Meer“ zurückziehen. Doch „aus der Umgebung von Tyrus und Sidon kam eine große Menge zu ihm, da sie von seinen Taten hörten“. Diese Küstenregion steht für viele Begegnungen Jesu mit Menschen unterschiedlicher Herkunft.

Paulus besucht Tyrus, als sein Schiff am Ende seiner dritten Reise Syriens Küste ansteuert. An den Kaianlagen wird die Fracht gelöscht, während Paulus die Hafengemeinde aufsucht. Er bleibt eine Woche, bevor ihn die ganze Gemeinde wieder bis zum Liegeplatz begleitet. Direkt am Ufer halten Gastgeber und Gäste noch ein gemeinsames Abschiedsgebet, bevor es wieder an Bord geht.

SIDON UND SAREPTA: SHANTIES UND SKLAVEREI

Als Fruchthafen für Obst, Gemüse und Getreide aus dem Nildelta gilt Sidon bei den Propheten als „Markt der Völker“. Aber inzwischen ist „die Stadt geschleift“. Die Erinnerung singt dem einst pulsierenden Hafen wehmütige Lieder nach. Ob da eine frühe Form von Shanties erklang? Sollte Sidon künftig wirtschaftlich Erfolg haben, werde man den „nicht wie Schätze sammeln und aufhäufen, sondern ihr Gewinn wird denen zufallen, die vor dem Herrn wohnen“. Der phönizischen Seestadt wirft man Menschenhandel und Kunstraub vor, sie habe „Judäer und Leute von Jerusalem an die Griechen verkauft, um sie weit weg von ihrem Lande zu bringen“.

Jesus begegnet in Sidon einem Menschen, dem er Stimme gibt und die Ohren öffnet. Von hier aus breitet sich



Zeitgenossen biblischer Seefahrt: Am antiken Sarkophag orientiert wird ein römisches Frachtschiff mit Spritzegegel im Hafen von Colijnsplaat / Niederlande nachgebaut. Es war vor fast 2000 Jahren zwischen Rheindelta und britischen Inseln unterwegs – ein Vorgänger der modernen Feeder in Rotterdam mit Containern für Großbritannien

die gute Nachricht aus, dass Gott „alles wohl gemacht hat“. Aus der Geschichte des benachbarten Hafens Sarepta hebt Jesus die Gastfreundschaft hervor: Eine Witwe versorgt Elia inmitten von Hungersnot und erlebt so ein Wunder: den nicht versiegenden Vorrat an „Mehl im Topf und Öl im Krug“.

Über die Bewohner von Tyrus und Sidon ist König Herodes Agrippa I. verärgert, weil Petrus aus deren Gefängnis entwischt ist. War er in einer der Hafenstädte untergetaucht? Die Einwohner konnten sich jedenfalls mit den Behörden einigen und so die Versorgung des Hafens aus dem Landesinneren sichern.

Paulus kann in Sidon aufatmen, vor der weiten Reise nach Italien. Denn beim Landgang durfte sich der sonst an Bord isolierte Gefangene von seinen Freunden pflegen lassen.

CAESAREA: MODERNE CITY AN ALTER KÜSTE

König Herodes Agrippa I. lässt Cäsarea kurz vor Christi Geburt zu Ehren des römischen Kaisers bauen – topmodern mit Geschäftsstraße, Pferderennbahn, Theater und Bädern. Diese angesagte Hafenstadt am Mittelmeer ist repräsentativ für die große weite Welt und zugleich ein früherer Ort christlichen Glaubens.

Nachdem Philippus auf der Handelsstraße von Jerusalem nach Gaza ein Stück auf dem Wagen des äthiopischen Finanzministers mitgefahren ist, zieht er die Küste entlang, bis er sich hier niederlässt. Bald danach zählt zu den Gemeindegliedern der Soldat Kornelius. Petrus staunt über dessen Treue, Respekt vor Gott und Freigebigkeit – eine interkulturelle Begegnung mit römischem Background.

Am Ende seiner dritten Reise begegnet Paulus in Cäsarea der Gemeinde um Philippus, dessen Töchter hier Prophetinnen sind. Später schlägt es ihn wieder in diese römische Hafenmetropole, nun allerdings für zwei Jahre ins Gefängnis. Nach langem Prozess soll Paulus nach Rom zum Kaiser. Zuvor aber schildert er König Herodes Agrippa II., Sohn des Erbauers der Stadt, seine Lage als zu Unrecht Angeklagter. Fast kann er den König überzeugen und „einen Christen aus mir machen“.

ZYPERN: REIF FÜR DIE INSEL

Paulus wächst in Tarsus auf, heute Südtürkei. Seine spätere syrische Heimatstadt Antiochia liegt etwas landeinwärts am Fluss Orontes, der ins Mittelmeer mündet. In Antiochia spricht man erstmals von „Christen“, und zwar von Anfang an in der Vielfalt einer „Migrationsgemeinde“. Ein Gefährte, Josef Barnabas, stammt von der Insel Zypern und segelt mehrmals dorthin. Unter den Propheten und Lehrern in Antiochia sind Leute wie Luzius aus der nordafrikanischen Hafenstadt Kyrene und Simeon, dessen Beinamen Niger eine noch weiter südliche Herkunft nahelegt. Dieses bunte Miteinander lässt Begeisterung aufkommen für den Aufbruch zur Seereise – das Leben an Bord dürfte all diesen Mittelmeeranrainern ja vertraut sein. Erstmals stechen sie in Seleuzia in See für ihre Überfahrt zur Ostküste Zyperns. Kaum haben sie im ersten Inselhafen Salamis festgemacht, lehren sie in seinen Syna-

DIE ZITIERTEN KAPITEL DER BIBEL (Luther 2017):

Ezjon-Geber 4. Mose 33; 5. Mose 2; 1. Könige 9; 2. Chronik 8+20
 Jafo / Joppe 2. Chronik 2; Esra 3; Jona 1; Apostelgeschichte 9–11
 Tarsis 2. Chronik 9+20; Jesaja 66; Jeremia 10; Hesekiel 27+38; Jona 1; Psalm 72; Römer 15
 Tyrus 1. Könige 5+7+9+10; Hesekiel 26–28; Sacharja 9; Matthäus 11+15; Markus 3; Apostelgeschichte 21
 Sidon und Sarepta 1. Könige 17; Jesaja 23; Joel 4; Markus 7; Lukas 4; Apostelgeschichte 12+27
 Cäsarea Apostelgeschichte 8+10+21+23+26
 Zypern Apostelgeschichte 4+11+13–15
 Troas bis Korinth Apostelgeschichte 16–18; Römer 16; 1. Korinther 1
 Ephesus Apostelgeschichte 18–21; 2. Korinther 2; 1. Timotheus 1; 2. Timotheus 1+4
 Kreta und Malta Apostelgeschichte 27+28





Blick in die Werkstatt: Künstler und Bootsbauer Ludo van Well zeichnet, baut und erzählt. Mit der Aufstellung seines Modells vom Frachtschiff „Caudicaria“ will das Dorf Colijnsplaat im niederländischen Zeeland an den dortigen Hafen zu römischer Zeit erinnern



gogen schon Gottes Wort. Von hier aus ziehen Paulus und sein Team über die ganze Insel hinweg bis Paphos an der Westküste. Dort geht es wieder an Bord eines Schiffes, nun nach Perge an der Südküste der heutigen Türkei. Gab es von diesem Hafen an der Flussmündung eine Verbindung ins Landesinnere per Binnenschiff? Auf dem Rückweg dann buchen sie im Hafen von Attalia, heute Antalya, ein Schiff, das sie an Zypern entlang heim nach Antiochia bringt.

VON TROAS BIS KORINTH: MELTINGPOTS AM MEER

Im Hafen von Troas, heute türkische Westküste, betreten Paulus, Silas und Timotheus zur zweiten Seereise wieder ein Schiff. Sie setzen nach Mazedonien über und landen auf der Insel Samothra-

ke erstmals auf „europäischem“ Boden. Hier wechseln sie auf ein Schiff nach Norden zur Festlandküste und machen am Kai von Neapolis fest, heute Kavala, unweit Philippi. Am Flussufer begegnen sie den Frauen aus der Gemeinde. Lydia, die einen Farbenhandel hat, lässt sich mit ihren Leuten taufen und nimmt die Fremden gastfreundlich auf. Eine Wohltat im Gegensatz zu Prügel und Gefängnis, die es auch gibt. Weiter geht es nach Westen, die Küste Mazedoniens entlang.

Dann öffnet sich vor ihnen die Hafenstadt Thessaloniki. In der Synagoge gibt Paulus Bibelkurse. Die Reaktionen sind zwiespältig, er ist froh über den Zuspruch angesehener Frauen und des wohlhabenden Jason. Nach erneuter Verhaftung und Freilassung wird Paulus „weiter bis ans Meer“ vorausgeschickt.

Entweder entlang der Küste oder per Schiff geht es ins 400 Kilometer südlich gelegene Athen. Die Weltstadt mit dem Hafen Piräus ist Marktplatz der Philosophien und Religionen. Und voller Neugier, Dialog und Spott der Menschen so verschiedener Herkunft. Paulus sagt dazu: „Gott ist nicht ferne von einem jeden unter uns.“ Das Ratsmitglied „Dionysius und eine Frau mit Namen Damaris“ schließen sich der Gemeinde an.

Weiter westlich am Saronischen Golf wartet ihre nächste Station – Korinth und der Hafen Kenchreä. Dort lernt Paulus Phoebe kennen und schätzen. Sie arbeitet in einer Gemeinde aus vielen zugewanderten Menschen – und „hat vielen beigestanden, auch mir selbst“. In Korinth schließt Paulus sich einem aus Rom geflohenen Handwerkerpaar an. Aquila und Priszilla haben einen Zeltbaubetrieb in der Hafenstadt und geben Paulus Arbeit in seinem eigenen alten Handwerk. Einmal sagt er, sie hätten „für mein Leben ihren Hals hingehalten“. Gemeinsam mit Silas und Timotheus gewinnt er hier bald viele Bewohner für den Glauben. Neben Erfolg erlebt Paulus auch Ärger – klar, in mehr als eineinhalb Jahren Alltag. Einige seiner Briefe wird er in dieser Seestadt geschrieben haben. Erzählt wird sogar von seinem Friseurbesuch unweit vom Hafen in Kenchreä. Doch dann geht es wieder auf See, nach Osten, diesmal ist das Zeltmacherpaar mit an Bord...

EPHESUS: INSELHOPPING UND TRÄNEN Nach langer Überfahrt durch die Ägäis legt ihr Schiff in Ephesus an, heute Westtürkei. Paulus bleibt vorerst nur für ein paar Gespräche, betont aber: „Will's Gott, so will ich wieder zu euch kommen.“

Denn Paulus legt hier mehrmals an und ab, ebenso wie die Mitarbeitenden Timotheus und Erastus und der Schriftgelehrte Apollos, der aus Alexandria stammt. Auch ihn heißen Aquila und

Priszilla willkommen. Paulus tauft und predigt hier „frei und offen drei Monate lang, lehrte und überzeugte sie von dem Reich Gottes“. Zwei Jahre lang kann er noch in einer Schule der Hafenstadt als Lehrer mit „nicht geringen Taten“ wirken. Ein Konflikt entsteht mit der heimischen Wirtschaft infolge seiner Lehre gegen menschengemachte Götzen. Denn das Goldschmiedehandwerk und manche Zulieferbetriebe rund um den Hafen leben von der Produktion der Götterbilder und Tempel. Paulus' Botschaft „Was mit Händen gemacht ist, das sind keine Götter“ bringt die Branche „in Verruf“. Dass ein Tempel eventuell mit zu wenig Respekt behandelt wird, führt zu „Getümmel“ in der Stadt. Dem Stadtrat gelingt es aber, die Gemüter wieder zu beruhigen.

Nach weiteren Monaten entlang der mazedonischen und griechischen Küste dauert Paulus' erneute Schiffsreise ab Philippi fünf Tage. Am Ziel im Hafen von Troas findet er eine Woche lang offene Türen, nutzt das Haus des Karpus sogar als Depot für Kleidung und Bücher. Nach intensiver Vortragstätigkeit geht Paulus diesmal in Assos wieder an Bord, wo ihn seine Crew schon erwartet. Nun führt ein gemeinsames Inselhopping über Mitylene auf Lesbos zu weiteren Häfen auf Chios und Samos, bis ihr Schiff in Milet anlegt.

Dort trifft Paulus die Ältesten der Gemeinde Ephesus wieder, die den Küstenweg von Norden dafür auf sich nehmen. Seine Bilanz fällt so emotional aus, dass im Hafen Abschiedstränen fließen. Niemand weiß, ob sie sich jemals wiedersehen. Die Leute der Gemeinde begleiten Paulus bis an Deck, erst hier können sie sich „losreißen“. Weiter geht es per Schiff über Kos und Rhodos bis zum Festlandhafen Patara, Südwestspitze der heutigen Türkei. Hier wechseln sie auf ein anderes Schiff für die letzte Etappe mit Kurs auf Syriens Küste.

Foto S.21 oben: www.maritime-art-design.nl; Foto unten: Original: Ny Carlsberg Glyptothek, Kopenhagen/DK; Kopie: Römisch-Germanisches Zentralmuseum/Mainz/R. Müller, V. Iserhardt; Foto S.22 oben: www.maritime-art-design.nl; Foto unten: Jan Janssen

Südlich von Kreta warnt Paulus vor Gefahr für Leute und Ladung, aber der Kapitän will weiter

KRETA UND MALTA: GESTRANDET BEI FREUNDEN

Für Paulus' Fahrt als Gefangener nach Italien bucht Hauptmann Julius in Cäsarea ein Schiff aus Adramyttion auf Heimatroute Richtung Nordwesttürkei. Es nimmt sie mit, zwischen Küste und Zypern hindurch, bis es nach Norden abbiegt. Also kommt es am Kai von Myra an der Flussmündung des Andriakos zum Bordwechsel auf ein Schiff aus Alexandria mit Kurs Italien. Dieses Schiff kämpft bald mühsam gegen Westwind, zunächst bis Höhe Knidos an der Festlandspitze, offenbar ohne den Hafen anzusteuern. Nach Kurswechsel auf Süd geht es im Windschutz der Insel Kreta leichter, knapp herum um das Ostkap Salmone, heute Sideros.

Etwa bis zur Hälfte segeln sie südlich Kreta entlang, bis ein Ankerplatz bei Lasäa mit dem Namen „Guthafen“ lockt. In ihrer Beratung warnt Paulus vor Gefahren für Leute und Ladung an Bord. Kapitän, Steuermann und Hauptmann wollen weiter. Sie finden diesen Inselhafen „zum Überwintern ungeeignet“ und peilen den nächsten an: Phönix an Kretas Westspitze. Der gilt als zugänglich, zunächst stimmt auch das Wetter, so dass sie wieder Anker lichten und nah an Kreta entlangsegeln. Aber bald kommt neuer Sturmwind, jetzt aus Nordost, der sie aus dem Schutz der Insel hinaustreibt. Die Nachbarinsel Kauda, heute Gavdos, ermöglicht das Einholen ihres Beibootes, liegt aber schon 20 Seemeilen südlich von Kreta. Also ist ihre Sorge berechtigt, zu weit südlich „in die Syrte zu geraten“, eine

Bucht vor Nordafrikas Küste. Und so werden aus ihrem Plan, es nur noch bis zum nächsten Inselhafen zu wagen, Wochen im Unwetter und Seemeilen Ungewissheit. Die Angabe „Adria“ zeigt: Sie wissen kaum, wohin sie navigieren.

Als ihr Lot Küstennähe anzeigt, folgen Rettungsversuche: Letzte Proviantausgabe für 276 Menschen – Beiboot, Ballast und Schiffsgerät gehen über Bord. Dann läuft das Schiff auf eine Sandbank, wo es zerbricht. Und der Hauptmann lässt „die da schwimmen konnten, als Erste ins Meer springen und sich ans Land retten, die andern aber einige auf Brettern, einige auf dem, was noch vom Schiff da war. Und so geschah es, dass sie alle gerettet ans Land kamen“.

Kein Schiffsanleger, sondern Schiffbruch. Doch sie realisieren: eine Insel namens Malta! Und staunen, wie sie empfangen werden: „Die Leute da erwiesen uns nicht geringe Freundlichkeit, zündeten ein Feuer an und nahmen uns alle auf wegen des Regens, der über uns gekommen war, und wegen der Kälte.“ So werden es noch volle drei Monate auf dieser gastfreundlichen Insel.

Erholt buchen sie ein Schiff auf seiner Route von Alexandria nach Norden, das sie über Syrakus auf Sizilien nach Rhegion ans italienische Festland bringt. Von dort treibt sie günstiger Südwind in die alte Seestadt Puteoli, heute Pozzuoli, an Italiens Westküste. Auch hier begegnet ihnen eine Gemeinde wie in so vielen Hafenstädten. Tage der Gastfreundschaft beschließen diese letzte Etappe zur See. ⚓

„Ich wünsche mir mehr Urlaub und mehr Anerkennung“



Links: Ein Seemann arbeitet in der Ladeluke mit Fischmehl

Fischmehl ist die unangenehmste Ladung

Ein Gespräch an Bord über Gefühle, Wünsche und Wertschätzung für die Seeleute

Beim Besuch in den stadtbremischen Häfen treffe ich Bago Preecha aus Myanmar. Der Seemann in seinem orangen Overall klappt gerade das Meldebuch an der Wachstation zu. Er ist 32 Jahre alt und seit sechs Monaten an Bord. Sein Arbeitsvertrag ist auf acht Monate geplant. Er hofft auf Ablösung und ein baldiges Wiedersehen mit der Familie. Seine Frau in der fernen Heimat verdient Geld dazu mit dem Verkauf von Obst. Ihr Sohn ist drei Jahre alt. Bago Preecha ist „3rd Engineer“ auf einem unter Billigflagge fahrenden Schiff einer großen Reederei.

Wie geht es Ihnen?
Ich bin glücklich, sehr glücklich! Mir

macht die Arbeit auf See viel Spaß. Ich möchte gerne noch lange hier arbeiten. Erst in 10 oder 15 Jahren möchte ich mich in meinem Dorf in Myanmar dauerhaft niederlassen. Dort hoffe ich, ein Geschäft führen zu können.

Womit sind Sie denn gerade unterwegs?
Wir transportieren Benzin. Unser letzter Hafen war Primorsk – das liegt bei St. Petersburg in Russland. Unseren nächsten Hafen kennen wir noch nicht.

Gibt es Ladung, die besonders unangenehm ist?
Ganz klar Fischmehl! Ich bin vor einigen Jahren mal auf einem kleinen Bulk Carrier gefahren, der Fischmehl transportierte. Schrecklich – der Geruch ist überall.

Und was wäre besser auszuhalten?
Container – ist doch klar! Da hast du den ruhigsten Job, jedenfalls gibt es keinen Schmutz.

Wie steht es mit den Gefahren an Bord?
Auf einem Tanker ist natürlich immer Explosionsgefahr. Das beunruhigt mich schon. Aber es gibt sehr strenge Sicherheitsvorschriften und ständige Kontrollen.

Was bedeutet das Thema Umweltschutz für Sie?
Wir haben eine sehr große Verantwortung der Umwelt gegenüber. Darum finde ich die Kontrollen und Vorschriften natürlich auch gut und sinnvoll.



Viele Seeleute fühlen sich gefangen an Bord ihres Schiffs. Der Landgang fehlt derzeit sehr!

ist der Schiffsbetrieb nicht möglich. Wir sind hier „one“ auf unserem Schiff! Manchmal sind allerdings zu viele unterschiedliche Charaktere und Nationen an Bord. Das kann dann schon mal zu Kommunikationsschwierigkeiten führen. Wir hier sind aber auf jeden Fall alle „one“.

Was wünschen Sie sich?

Der Beruf und die besonderen Probleme der Seeleute sollten den Menschen bewusst gemacht werden. 90 Prozent des internationalen Warenaustausches gehen über See, ohne dass die Verbraucher das wissen. Ich wünsche mir mehr Anerkennung unseres Berufes und mehr Wertschätzung für unsere Arbeit. ⚓

Interview: Magnus Deppe

Hat sich in den letzten Jahren an Bord für Sie etwas verändert?

Es gibt immer mehr Vorschriften und Papierarbeit. Das sind ständig neue Anforderungen.

Bedeutet das denn mehr Sicherheit, oder passiert da auch schon mal was?

Ja – vieles habe ich schon erlebt. Da sind wirklich schlimme Unfälle passiert. Man muss immer konzentriert arbeiten.

Was sollte aus Ihrer Sicht verbessert werden?

Die Bezahlung ist bei den Gefahren jedenfalls nicht angemessen. Und ich hätte außerdem gern längeren bezahlten Urlaub – ich möchte mehr Zeit mit meiner Familie verbringen.

Für hier an Bord wünsche ich mir freies Internet. Die Zeiten zum Sprechen mit meiner Frau sind sehr kurz und teuer. Die Ruhezeiten sind auch sehr kurz. Wir wünschen uns alle einfach mehr Ruhezeiten!

War das hier immer schon Ihr Traum?

Ich wollte schon als Kind zur See. Ich wollte immer Kapitän werden und bin

sehr stolz auf meine Arbeit. Und meine Familie ist sehr stolz auf mich.

Kann die Seemannsmission helfen?

Ich finde die Seemannsmission ganz wichtig. Es ist eine großartige Organisation für uns Seeleute. Ohne euch wäre es sehr viel schwieriger! Es ist wichtig, dass jemand von außen an Bord kommt und uns wahrnimmt. Jemand, der zuhört. Jemand, der bei Problemen hilft und eventuell Kontakt nach Hause vermitteln könnte. Die Seemannsmission ist jetzt auch zur Unterstützung beim schwierigen Crewchange für mich wichtig. Es gibt seelischen Beistand, SIM-Karten, Kosmetikartikel, Süßigkeiten und Dinge des täglichen Bedarfs. Das bekommen wir von der Seemannsmission regelmäßig – danke!

Was könnte besser werden?

Leider finden Besuche nicht regelmäßig statt. Aber die Wertschätzung wird auf jeden Fall sehr deutlich in dem Satz: „Support of seafarers' dignity!“

Was bedeutet „we are one“ an Bord?

Ohne die Zusammenarbeit im Team

VIEL GESCHÜTTET

Der Schwerpunkt in den Bremer Häfen liegt bei Schüttgut und Projektladung. Bremen hat mit dem Neustädter Hafen Europas größten Terminal für Stück- und Schwergut bzw. Projektladungen. Aber auch Ölprodukte, Kohle, Salz, Getreide, Holz und Stahl werden in Bremen umgeschlagen.

Diakon Magnus Deppe ist Leiter der Bremer Seemannsmission e.V. Er besucht mit dem Team von Haupt- und Ehrenamtlichen an sieben Tagen in der Woche die Schiffe.

Aktuelle Zeitungen, Schokolade sowie Kosmetikartikel gehören dabei zur Grundausstattung im Auto. 2020 hat die Bremer Seemannsmission 1.600 Schiffe besucht und somit über 30.000 Seeleute erreicht.





Niklas ist unterwegs zu den Schiffen im Kieler Hafen

Nach dem Schulabschluss und vor dem Start des Studiums oder der Ausbildung wollen viele junge Menschen noch mal ein Jahr raus in die Welt und etwas ganz anderes erleben. Auf dem Markt der Freiwilligenstellen gibt es jede Menge Angebote dafür. Gar nicht so leicht, in der Vielfalt das Passende zu entdecken.

In Norddeutschland reihen sich perlengleich die Stationen der Deutschen Seemannsmission aneinander und bilden eine ganze Kette. Hier wird jungen Menschen die Möglichkeit geboten, ein Jahr Erfahrungen in diesem spannenden Arbeitsumfeld von weiter Welt, Meer und Schiffen und einer Vielzahl von Nationen und Kulturen zu sammeln.

„Ich wollte in die Welt hinaus, jetzt kommt die Welt zu mir!“ So beschreibt Niklas aus Kiel, was er in seinem wichtigen Jahr vor der Berufsentscheidung erlebt hat. Denn in den Stationen der Seemannsmission ist täglich die Welt zu Gast. So werden die Freiwilligen für ein Jahr selbst zu Gastgeberinnen und Gastgebern, im Team mit anderen Freiwilligen und mit ehren- und hauptamtlichen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen.

„Ich wollte in die Welt hinaus, jetzt kommt die Welt zu mir!“

Freiwilligendienst bei der Seemannsmission im Inland

Alles, was hier gemeinsam getan wird, steht unter dem Motto „Support of seafarers’ dignity“. „Die Seeleute stehen bei uns im Mittelpunkt und wir setzen alles dran, sie bei uns willkommen zu heißen und ihnen für kurze Zeit ein Stück Heimat in der Ferne zu bieten“, sagt Martina Schindler aus dem Duckdalben in Hamburg, die dort für die Betreuung der Freiwilligen zuständig ist. Und es ist eine Fülle von Unterstützung bei allen Fragen und Problemlagen, in die Seeleute geraten können.

Eine große Bereicherung für Freiwillige sind vor allem die Begegnungen mit den Seeleuten aus aller Welt. Darüber hinaus gibt es „english for free“ und auch ein gutes Stück Charakterbildung inklusive.

Zur Einstimmung auf und Stärkung für die Arbeit gibt es Unterstützung: Zu Beginn des Freiwilligenjahres findet jedes Jahr ein Seminar mit allen Freiwilligen der Stationen der Deutschen Seemannsmission im Inland statt. Hier ist Platz für den gemeinsamen

inhaltlichen Austausch über „Support of seafarers’ dignity“. Wichtig ist auch, dass alle hier das Netzwerk der unterschiedlichen Stationen, Menschen und Ansätze kennenlernen.

Die grundsätzliche Zielrichtung der Bemühungen ist in allen Stationen der Deutschen Seemannsmission gleich und orientiert sich an der Menschenwürde der Seeleute. Die genauen Aufgaben variieren jedoch von Station zu Station, ähneln sich in vielen Dingen, sind dann aber wieder von Hafen zu Hafen in der Umsetzung verschieden. Grundsätzlich lassen sich folgende Arbeitsfelder unterscheiden, die mal mehr, mal weniger in den einzelnen Häfen anzutreffen sind:

Da gibt es die **Arbeit im Club**, wo speziell die Seeleute von Handelsschiffen willkommen geheißen werden. Mitarbeitende und Freiwillige der Seemannsmission setzen hier alles daran, den Seeleuten den Aufenthalt in den oft kurzen Landgangphasen so angenehm wie möglich zu gestalten, und sind Ansprechpartner für alle Fragen und Problemlagen der Seeleute. Das freie WLAN und die Möglichkeit zu telefonieren helfen bei der Kommunikation, damit die Seeleute Kontakt zu ihren Familien und Freunden in der Heimat aufnehmen können. Es gibt ein breites Angebot an Spiel-, Sport- und Freizeitaktivitäten in den Clubs wie Billard, Basketball oder Karaoke. Musikinstrumente können genutzt werden und vieles mehr.

FINDE DEINE PERLE!

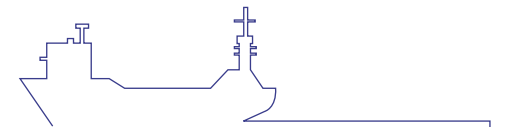
Damit du für dein kostbares freiwilliges Jahr die passende Perle findest, brauchst du unter den vielen Angeboten an Freiwilligendiensten gute Tipps und klare Infos. Viele Freiwillige bei der Deutschen Seemannsmission sind durch das Weitersagen guter Erfahrungen darauf gestoßen.

Ganz gleich, wie du an diesen Artikel gekommen bist – schön, dass du neugierig geworden bist! Wenn du Lust hast, bei uns anzuheuern, schau doch mal auf der Seite für die Freiwilligendienste in der Deutschen Seemannsmission vorbei: www.bufdimare.de oder www.seemannsmission.org.

Hier stellen sich die einzelnen Stationen vor, in denen du deinen Freiwilligendienst machen kannst. Zudem erfährst du noch sehr viel mehr über die Arbeit der Seemannsmission und findest jede Menge Antworten auf oft gestellte Fragen. Auch wenn du direkt Kontakt mit einer Station aufnehmen möchtest, findest du hier die nötigen Informationen.

Willkommen an Bord!

Foto: privat



Teite | Brake

Das Schönste war die familiäre Atmosphäre in unserem kleinen Club. Dadurch habe ich die Seeleute viel besser kennengelernt.

Linus | Bremerhaven

Es ist ziemlich cool, auf die Schiffe zu gehen und dort mit den Seeleuten zu reden, und auch bei der Arbeit im Seemannshotel gefällt mir besonders, dass ich tolle Menschen aus vielen anderen Ländern kennenlerne.

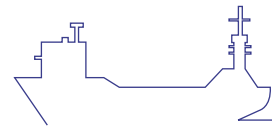
Leik | Cuxhaven

Ich würde es definitiv Leuten empfehlen, die nach der Schule eine tolle und neue Erfahrung suchen. Es ist was anderes als „Work and Travel“ in Australien, aber mindestens genauso interessant.

Leonie | Hamburg Altona

Das Jahr in Altona tat mir sehr gut. Das Team fühlt sich an wie eine große Familie und man ist quasi mitten in der Stadt und im Herzen Hamburgs. Dazu lernt man Menschen aus aller Welt kennen. Eine Erfahrung, die ihr nicht verpassen solltet!





Jacob | Hamburg Duckdalben

Das Jahr in der Seemannsmission war das beste in meinem Leben! Die Auszeit nach der Schule und das Atemholen vor dem Studium hätte ich nicht interessanter, sinnvoller oder gewinnbringender gestalten können.

Niklas | Kiel

Ich finde besonders toll, dass wir den Seeleuten Essen aus ihren Heimatländern anbieten und den Kontakt zu ihren Familien ermöglichen, so können sie sich sogar hier in Kiel ein bisschen wie zu Hause fühlen.

Lukas | Rostock

Dieses Jahr hat mich sehr viel offener und aufgeschlossener gegenüber Menschen werden lassen und mir viel Selbstvertrauen gegeben, nicht zuletzt auch in meiner Fähigkeit, mich auf Englisch gut ausdrücken zu können. Außerdem hat es mir gut gefallen, jeden Tag mit Menschen reden zu können und ihre Geschichten zu hören.

Jan | Cuxhaven

Die Verständigung mit den Seeleuten, die meist auf Englisch stattfindet, hilft mir besser beim Erlernen der Sprache als jahrelanger Unterricht in der Schule.

⚓ Ein anderer Bereich ist die **Bordbetreuung**, bei der auch Freiwillige die Seeleute an Bord ihrer Schiffe aufsuchen. Hier geht die Seemannsmission dahin, wo die Seeleute arbeiten. Dies ist nötig, weil die Seeleute nicht in jedem Hafen die Möglichkeit zum Landgang bekommen. Selbst wenn für kurze Zeit Landgang möglich ist, tut das Entgegenkommen gut. So bekommen Seeleute schon an Bord die nötigen Informationen, welche Möglichkeiten es gibt, die persönlichen Angelegenheiten zu regeln oder die kurze freie Zeit zu gestalten. In diesem Arbeitsfeld ist man viel im Hafen und auf den Terminals unterwegs und sieht natürlich die große Vielfalt der Handelsschiffe. Zudem werden Seeleute betreut, die in unseren Häfen ins Krankenhaus gehen und bis zur Genesung hier bleiben müssen.

⚓ Bei der Arbeiten in der **Seafarers' Lounge** handelt es sich um kleine Servicepunkte für die Besatzungen der Kreuzfahrtschiffe. Auch hier stehen den Seeleuten Freiwillige der Seemannsmission zur Seite. Die Crews haben meist noch weniger freie Zeit und somit kaum Gelegenheit, den Schatten ihres Schiffes zu verlassen. Daher ist es wichtig, diese Servicepunkte direkt an den Terminals zu betreiben, wo sie Kontakt mit ihren Lieben daheim aufnehmen und sich mit den Dingen des persönlichen Bedarfs versorgen können.

⚓ Und dann ist da noch der **Hotelbetrieb**, den die Seemannsmission für Seeleute in ihren Gästehäusern anbietet. Hier arbeiten Freiwillige am Empfang und vermitteln den Seeleuten ein Stück Willkommen und Gastfreundschaft. Wenn Seeleute zu Beginn oder am Ende ihres Arbeitsvertrages in den jeweiligen Hafenstädten an bzw. von Bord der Schiffe gehen, haben sie oft noch eine Aufenthaltszeit zu überbrücken, bevor es mit dem Schiff oder dem Flieger weitergeht. Diese Zeit können sie im Seemannsheim verbringen.

Während der **Pandemie** hat die Bordbetreuung in allen Stationen einen größeren Anteil bekommen. Vielen Seeleuten ist seit Beginn der Pandemie der Landgang nicht mehr bzw. nur noch sehr eingeschränkt möglich. Umso wichtiger, dass die Mitarbeiter*innen und Freiwilligen der Seemannsmission die Seeleute an Bord aufsuchen, um mit ihnen in Kontakt zu kommen und Unterstützung anzubieten. Der Austausch über soziale Netzwerke hat in dieser Zeit stark zugenommen wie auch die Lieferung von Dingen des persönlichen Bedarfs für die Seeleute direkt an die Gangway. Eine Fülle von Hilfen, die hier gefragt ist. Und eine spannende Vielfalt von Handgriffen, die Freiwillige hier leisten. ⚓

Olaf Schröder

„Im besten Fall gibt es Tarifverträge“

Das Lieferkettengesetz soll Unternehmen zur Verantwortung für Produktionsbedingungen in Herkunftsländern verpflichten. MdB Dorothee Martin (SPD) erklärt, warum das für Seeleute wichtig ist

Jede Kette ist so stark wie ihr schwächstes Glied. Wo sehen Sie im Kontext eines Lieferkettengesetzes die Seeleute, die den Transport der Waren nach Deutschland ermöglichen?

Die Bedingungen, unter denen Waren rund um den Globus teilweise für uns hergestellt werden, sind häufig katastrophal: viel zu niedrige Löhne, kaum Arbeitsschutz, oft Kinderarbeit. Das Lieferkettengesetz ist ein wichtiger Baustein gegen diese Ausbeutung. Mir ist wichtig, dass wir dabei auch die Seeleute im Blick haben.

Zu jedem Zeitpunkt sind rund 1,6 Millionen Seeleute in der Handelsschiffahrt aktiv, jeden Monat müssen rund 100.000 Seeleute abgelöst werden, um ihren wichtigen Erholungsurlaub anzutreten, und sie müssen durch andere 100.000 ausgeruhte Seeleute ersetzt werden.

Es gab zu Beginn der Coronakrise massive Versorgungsprobleme. Der Landgang war lange Zeit weltweit praktisch unmöglich, die meisten Sozialeinrichtungen wie Seemannsmissionen mussten schließen. Die Seeleute konnten in den meisten Häfen selbst bei akuten medizinischen Notfällen nicht mehr behandelt werden, Crewwechsel können aufgrund von Reisebeschränkungen nicht stattfinden. Teilweise hält dieser Zustand bis heute an. Ich finde das nicht akzeptabel, denn all das gefährdet die Gesundheit der Seeleute und hat gravierende Folgen für die Lieferketten. Hier möchte ich ansetzen und dazu beitragen, dass sich die Arbeitsbedingungen für Seeleute verbessern.

In der Coronapandemie sind Seeleute als „Key Workers“ mehr in das öffentliche Bewusstsein gerückt. Wo konkret sehen Sie Möglichkeiten der Politik, die Arbeits- und Lebensbedingungen für Seeleute zu verbessern?

Die Seeleute und Hafenbeschäftigten verdienen unseren Respekt und vernünftige Arbeitsbedingungen. Diese Beschäftigten sind systemrelevant und sorgen dafür, dass unsere Lieferketten reibungslos funktionieren. Dafür müssen die Arbeitsbedingungen und Sozialstandards an Bord eingehalten werden. Im besten Fall sind die Seeleute über einen ITF-Tarifvertrag beschäftigt und bekommen die vertraglich vereinbarte Entlohnung.

Deutschland trägt als große Reedereination eine besondere Verantwortung in der Welt. Leider können wir die deutsche Flagge und damit deutsche Arbeitsbedingungen nicht vorschreiben. Wichtigster Grund für das Ausflaggen von Schiffen ist die Reduzierung von Kosten. So setzen die Reeder vieler Schiffe



Dorothee Martin, 43, seit 2020 für den Hamburger Norden im Deutschen Bundestag, Mitglied der SPD seit 20 Jahren

auf Flaggen aus Drittstaaten, sogenannte Billigflaggen. Auf Schiffen unter Billigflagge wird Sicherheit kleingeschrieben, die Arbeitsbedingungen und Löhne sind katastrophal.

Um die Lage für die Seeleute zu verbessern, fordere ich ein abgestimmtes europäisches Vorgehen, das nicht nur auf dem Papier Bestand hat. Dazu gehört dringend ein einheitliches Protokoll, damit Seeleute einreisen können und sich um die Besatzung gekümmert werden kann. Die medizinische Versorgung muss weiterhin einwandfrei gewährleistet sein, damit Seeleute verantwortungsvoll eingesetzt werden können.

Was kann dafür getan werden, dass Seeleute die Aufmerksamkeit bekommen, die sie verdienen?

Die Coronapandemie zeigt, wie unverzichtbar die Seeschifffahrt für unsere Weltwirtschaft ist. Aber auch sonst müssen wir die Bedeutung der Seeleute viel stärker würdigen. Den direkten Kontakt zu ihnen haben die Beschäftigten in den Seemannsmissionen. Ich war im Sommer zu Besuch bei der Seemannsmission an der Großen Elbstraße. Die haupt- und ehrenamtlichen Mitarbeiter leisten Großartiges und verdienen unsere Wertschätzung. Darüber hinaus müssen die Seemannsmissionen auch finanziell auf sicheren Beinen stehen. Deshalb setze ich mich in Berlin dafür ein, dass die Seemannsmissionen für ihre wichtige Arbeit eine angemessene finanzielle Unterstützung erhalten.

Vielen Dank für Ihr Engagement und viel Erfolg für Ihre Arbeit in Hamburg und Berlin! ⚓ Interview: Christoph Ernst

„Ich wollte Menschen retten“

Martin Ernst berichtet von seinem Einsatz auf dem Rettungsschiff „Sea-Watch 4“



Im Mittelmeer ertrinken die Menschen. Um nicht tatenlos zuzusehen, hat die Evangelische Kirche in Deutschland das unabhängige Bündnis „United4Rescue“ ins Leben gerufen – unterstützt von der Deutschen Seemannsmission. 2020 konnte das Rettungsschiff „Sea-Watch 4“ zu seiner ersten Fahrt aufbrechen. An Bord 28 Crewmitglieder aus elf Nationen, viele von ihnen ehrenamtlich. Mit dabei: Martin Ernst. Der 39-Jährige studiert in Bremen Nautik und ist ehrenamtlicher Mitarbeiter der dortigen Seemannsmission. An den Nachrichten entlang schildert er im Interview seine Eindrücke.

15. AUGUST 2020: In Burriana an der spanischen Mittelmeerküste sticht die „Sea-Watch 4“ in See.

„Ich bin schon bei verschiedenen Rettungsmissionen dabei gewesen. Als ausgebildeter Rettungsschwimmer und Schlauchbootfahrer bei Greenpeace bringe ich Qualifikationen mit, die für Rettungsfahrten wichtig sind. Es treibt mich persönlich an, Menschen vor dem Ertrinken zu retten.“

21. AUGUST 2020: Die „Sea-Watch 4“ erreicht die Rettungszone vor der libyschen Küste. Die Crew entdeckt ein halb zerstörtes, leeres Schlauchboot.

„Es gibt dann immer zwei Fragen. Wurden die Menschen gerettet? Dann ist das Schlauchboot markiert. Mit einem Datum und einer Information von dem Schiff, das die Menschen aufgenommen hat. Oder ist das Boot schon vor zwei oder drei Wochen kaputt gegangen und die Menschen sind ertrunken. Ein leeres Schlauchboot zu finden, ist immer eine schwierige Situation, aber ich versuche, mir nicht zu viele Gedanken zu machen. Die Toten kann ich nicht mehr retten. Ich fahre für die Lebenden raus.“

23. AUGUST 2020: 97 Menschen werden von einem überfüllten und seeuntauglichen Schlauchboot gerettet.

„Den ganzen Tag halten gleichzeitig zwei bis drei Crewmitglieder mit Ferngläsern nach schwimmenden Objekten am Horizont Ausschau. Wenn wir ein Boot mit Geflüchteten entdecken, werden die beiden Einsatzschlauchboote klargemacht. Jeweils mit drei Leuten von der Crew und einem Berg von über 100 Rettungswesten.“

Die Menschen brechen in Jubel der Erleichterung aus, wenn sie uns sehen. Viele haben Tränen in den Augen. Es ist ein ganz komisches Gefühl, wenn man näher ranfährt. Oft hatten sie keine Ahnung, auf was sie sich da eingelassen haben. Aber sie hätten angesichts der menschenverachtenden Lage in Libyen

auch keine Wahl gehabt. Dort werden sie wie Sklaven behandelt oder auch gefoltert, um Geld von ihren Familien zu erpressen. Meist wurde ihnen nun erzählt, ihr fahrt bei Nacht drei, vier Stunden mit dem Schlauchboot in Richtung Norden und dann kommt Europa. Ihnen werden am Horizont Lichter gezeigt. Aber das sind Gasfackeln der Ölplattformen vor Libyen. Statt Land ist da nur schwarzes, weites Nichts. Inzwischen haben sie ihre Situation realisiert.“

24. AUGUST 2020: Weitere 100 Menschen werden von einem in Seenot geratenen Schlauchboot an Bord gebracht.

„Wir verteilen Rettungswesten an die Schiffbrüchigen, damit sie nicht mehr ertrinken können. Die meisten von ihnen waren vorher nie auf dem Wasser und haben auch nicht schwimmen gelernt. Ich habe erlebt, dass man einen Rettungsring einen Meter vor eine Person hingeworfen hat und sie nicht in der Lage war, diesen Rettungsring zu ergreifen. Sie ist untergegangen, ganz leise. Ich konnte nicht helfen, da auf dem sinkenden Schlauchboot noch viele andere Menschen in der gleichen lebensbedrohlichen Situation waren. Da konnten wir nur jedem eine Schwimmweste oder einen Rettungsring zuwerfen, damit er sich festhalten kann. Bei der Verteilung der Rettungswesten müssen wir immer

sehr vorsichtig sein, dass niemand aufspringt, sich vordrängelt, sich schlägt, weil die Rettung so nah ist.“

Das Rettungsschlauchboot bringt immer 10 bis 20 Menschen zur „Sea-Watch 4“. Dort schaffen es viele gerade noch, die Leiter an Bord hochzuklettern. Dann brechen sie vor Erschöpfung zusammen. Sie haben den rettenden Boden erreicht und man muss sie aus der Rescue-Zone wegtragen, weil schon der Nächste kommt. Andere fallen auf die Knie und sprechen Stoßgebete oder brechen in Tränen aus, weil die Angst und der Stress von ihnen abfallen, jetzt, wo sie sicher sind.“

29. AUGUST 2020: Die „Sea-Watch 4“ kommt dem zivilen, manövrierunfähigen Rettungsschiff „Louise Michel“ zu

Hilfe. Etwa 150 Menschen werden an Bord übernommen. Gut 350 Geflüchtete befinden sich jetzt auf der „Sea-Watch 4“. Jeder mit seinem eigenen Schicksal.

„Fast alles, was man zu sehen bekommt, ist schlimm. An Bord gibt es von Ärzten ohne Grenzen eine medizinische Sprechstunde. Die meisten Geretteten suchen diese auf. Viele von ihnen sind seit ein, zwei Jahren auf der Flucht und haben seitdem nie einen Arzt gesehen. Manche haben unbehandelte und schon wieder verheilte Schusswunden. Manchmal steckt das Projektil noch drin. Andere haben Stichwunden oder sind von Misshandlungen und Folter gezeichnet. Das sind keine Einzelfälle. Jeder Zweite kann dir so etwas zeigen. In Deutschland wäre das unmöglich. Aber ich kann nicht mit jedem

mitfühlen. Dann könnte ich nicht mehr rausfahren.“

2. SEPTEMBER 2020: Die 353 Geretteten wechseln in Palermo von der „Sea-Watch 4“ auf ein Quarantäneschiff.

20. SEPTEMBER 2020: Die italienischen Behörden setzen die „Sea-Watch 4“ in Palermo fest. Der Grund: angebliche Sicherheitsmängel. Von „komplett absurd“ spricht Sea-Watch, von einem „unverantwortlichen Akt der Willkür“ Heinrich Bedford-Strohm, Ratsvorsitzender der Evangelischen Kirche in Deutschland.

„Dass Rettungsschiffe festgesetzt werden, kennt man mittlerweile. Es macht mich wütend, dass sie mit so einer vorgeschobenen Strategie weiterkommen. Selbst wenn sich nachher herausstellt, dass die Vorwürfe nicht stimmen, ist das Schiff erst einmal festgesetzt und kann keine Menschen retten. Das ist so gewollt von der europäischen Außenpolitik.“

2. MÄRZ 2021: Bis zur Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs gibt das Verwaltungsgericht Palermo dem Antrag von Sea-Watch auf Aussetzung der Blockade statt.

Die Richterin stellte klar, dass die Sicherheit der Schiffe auch im Falle von Notsituationen durch den Flaggenstaat und den Schiffskapitän gewährleistet ist. Sie betonte zudem, dass – in jedem Fall – der Transport von geretteten Personen an Bord auf die Zeit beschränkt ist, die für ihre Anlandung an einem sicheren Ort unbedingt erforderlich ist.

Somit wird die Sea-Watch 4 wieder im zentralen Mittelmeer operieren können. Martin Ernst wird erneut ehrenamtlich mit einem Rettungsschiff aufbrechen, um Menschen im Mittelmeer zu retten, wenn sich ihm die Möglichkeit bietet. ANCHOR

Interview: Bärbel Reichelt



Martin Ernst (vorn) und seine Kollegen im Einsatz

FLUCHT NACH EUROPA

Schon seit Jahren fliehen Menschen aus den Krisenregionen der Welt über das Mittelmeer nach Europa – mit verheerenden Auswirkungen: Im Jahr 2016 ertranken über 5.000 Menschen im Mittelmeer. 2017 starben oder verschwanden laut dem Flüchtlingshilfswerk der Vereinten Nationen (UNHCR) mehr als 3.100 Geflüchtete, 2018 waren es mehr als 2.200 Tote und Vermisste, 2019 1.335 Menschen und 2020 fanden 1.166 Menschen den Tod bei der Flucht über das Mittelmeer oder sind vermisst. Die Zahl der Toten und Vermissten können jedoch nur Schätzungen sein. Die genaue Zahl der Opfer wird für immer im Dunkeln bleiben.

Quelle: UNO-Flüchtlingshilfe



Wenn Geist und Seele nicht mehr können

Psychosoziale Notfallversorgung ist eine Aufgabe für die Deutsche Seemannsmission

Am 1. April 2021 hat Dirk Obermann die neue Stelle als Koordinator für psychosoziale Notfallversorgung – kurz PSNV – in der Deutschen Seemannsmission e.V. angetreten. Damit bekommt ein Ergebnis der Zukunftswerkstatt der Seemannsmission im Januar 2020 nun ein Gesicht.

PSNV ist mittlerweile in vielen Stationen der Deutschen Seemannsmission als erweitertes Aufgabenfeld zur traditionellen Seelsorge beziehungsweise Notfallseelsorge herangewachsen. Mitarbeitende haben sich nach der Methode der „Stressbearbeitung nach belastenden Ereignissen“ (SbE) fortgebildet. So können sie Seeleute bei der Verarbeitung des Erlebten, zum Beispiel nach schweren Unfällen, Havarien oder Piratenüberfällen, unterstützen und ihnen helfen, posttraumatische Belastungsstörungen zu vermeiden.

IM GESPRÄCH MIT DEN REEDEREIEN Zu den Aufgaben des neuen Kollegen mit Sitz in Hamburg gehört es, solche Einsätze zu koordinieren, zu begleiten und für die Nachsorge der Mitarbeitenden der Stationen im In- und Ausland zu sorgen.

Dabei wird Obermann von dem Ausschuss PSNV der Deutschen Seemannsmission begleitet, der insbesondere für die konzeptionelle Ausrichtung der Arbeit und für die Einhaltung der definierten bundesdeutschen PSNV-Standards verantwortlich ist.



Dirk Obermann wechselt von Bremerhaven nach Hamburg

Das Besondere an dem neuen PSNV-Angebot der Deutschen Seemannsmission ist, dass wir im Vorfeld mit Reedereien Verabredungen treffen können, damit im Ernstfall ein professionelles Angebot schnell erfolgen kann. Dazu gehört auch, zukünftig Schifffahrtsunternehmen zu beraten und mit ihnen gemeinsam Konzepte zu entwickeln, um die Seeleute präventiv auf belastende Erlebnisse vorzubereiten. Hier ist zum Beispiel an vorbereitende Seminare und Vorträge für die Schiffsführungen gedacht.

Der Diakon bringt eine Menge an Erfahrung in die neue Tätigkeit ein. Seit 20 Jahren arbeitet Dirk Obermann für die Seemannsmission und konnte vielfältige Erfahrungen mit Seeleuten sowohl im Inland als auch im Ausland sammeln. In den Jahren 2001 bis 2008

war er Stationsleiter in London/Tilbury und leitete anschließend für zwölf Jahre das Seemannshotel in Bremerhaven. Mit den Themen PSNV und Notfallsorge hat er seit vielen Jahren zu tun, zum Beispiel durch Fortbildungen wie „Leitende Notfallseelsorge“ und „SbE“. Praktische Erfahrung in der Koordination solcher komplexen Einsätze hat er in seiner mehr als elfjährigen Mitarbeit als Fachberater PSNV für das Havariekommando in Cuxhaven gesammelt.

„Ich sehe in der neuen Aufgabe eine große Chance für die Seemannsmission, weil wir uns als professioneller Anbieter für PSNV in der Seefahrt aufstellen und als solcher auch von den maritimen Unternehmen und Organisationen deutlich wahrgenommen werden können. Die Seemannsmission ist meiner Meinung nach der kompetenteste und natürlichste Partner für eine solche Aufgabe. Es gibt keine andere soziale Organisation in Deutschland, die so nah an den Seeleuten dran ist“, sagt Dirk Obermann.

„Mitarbeitende der Seemannsmission wissen um die Bedürfnisse und die kulturellen Eigenheiten der Seeleute. Sie kennen sich an Bord der Schiffe aus, kennen den Alltag, den Druck, die Einsamkeit und die Belastungen, denen Seeleute tagtäglich ausgesetzt sind“, erklärt er weiter. Er freut sich auf die neue Aufgabe. „Besonders auf die vielseitige Zusammenarbeit mit meinen Kolleginnen und Kollegen in der Geschäftsstelle und in den Stationen der DSM im In- und Ausland.“

Magnus Deppe

Foto: Privat

„Für die Luxuswelt müssen viele hart arbeiten“

Markus Wichmann, 47, war Leiter der Seafarers' Lounges in Hamburg für die Crews von Kreuzfahrtschiffen. Seit März 2021 ist er einer von weltweit 150 Inspektoren der Internationalen Transportarbeiterföderation ITF, die sich gegen Lohn- und Sozialdumping in der Seeschifffahrt einsetzen.



Markus Wichmann geht zur ITF

Neuerdings bist du ITF-Inspektor, vorher hast du die Dependancen der Hamburger Seemannsmission an den Kreuzfahrtterminals geleitet. Wie siehst du die Lage der Menschen aus beiden Blickwinkeln?

Markus Wichmann: Im Hafen lässt sich Globalisierung in der Praxis erleben: Die Schiffe werden immer größer, die Crews allerdings bleiben mit Blick auf die Zahl der Mitarbeitenden ähnlich. In der Corona-Zeit gehen die zwei für Hamburg bedeutenden Bereiche, Container und Kreuzfahrt, auseinander. Die Containerfracht, besonders von China, stieg an, ebenso die Chartersraten. Diese gute wirtschaftliche Lage könnte und sollte sich auf Heuer und Arbeitsbedingungen auswirken. Die Kreuzfahrtbranche dagegen gehört zu den Verlierern...

Wie fing es 2010 an, wie sieht es heute aus?

Zum Start mussten wir auf den Kreuzfahrtschiffen noch Werbung für die Lounge machen. Inzwischen ist der Andrang derart groß, dass wir ihn kaum bewältigen können. Kaum hat das Schiff angelegt, sind die Seeleute bei uns; klappen den Laptop auf, skypen oder telefonieren mit ihrer Familie zu Hause. Anfangs 10.000 Crewmitglieder. Im letzten regulären Vor-Corona-Jahr kümmerten sich die vielen Ehrenamtlichen und die drei fest angestellten Mitarbeitenden um über 30.000.

Seemannsmission für Kreuzfahrt. Was ist da anders? Plötzlich kamen viele Frauen von Bord, die andere Dinge als Männer in den Shops nachfragten. Plötzlich war der Seemann nicht nur der im seemännischen Dienst. Denn „auf See“ sind auch die Frau in der Wäscherei oder der Kabinensteward. Die Anforderungen an die Betreuung von Kreuzfahrtcrews sind andere: Wer monatelang mit einem Lächeln und wenig Geld für Traumschiffatmosphäre sorgen muss, hat zuweilen andere Anliegen als jemand, der 9 Monate 15 Kollegen und Tausende Container sieht.

Was macht die Arbeit auf einem Kreuzfahrtschiff aus?

Die schöne Welt eines Kreuzfahrtschiffes ist nur möglich, weil viele dafür hart arbeiten. Über viele Monate, für wenig Geld. Wer meint, dass auf Luxus Schiffen die Arbeit einfacher als auf Frachtschiffen ist oder fast so komfortabel wie die Passage der Gäste, der irrt. So sind die Liegezeiten kürzer. Und in Hamburg wechseln häufig die Passagiere, da bleibt kaum Zeit zur Erholung.

Was schätzen die Crews an den Lounges?

Die Lounges sind kleine Fluchten aus dem Alltag der Traumschiffe. Hier können die Mannschaften auftanken, Dinge für den täglichen Bedarf kaufen oder via Skype und LAN mit ihren Familien in Kontakt treten. Sie schätzen eine schnelle, kostenlose Internetverbindung – aber noch mehr die Privatsphäre. Sie fehlt auf den Schiffen. Das wird von den Crews – neben Heimweh, Übermüdung und Arbeitsdruck – als besonders belastend empfunden. Hier sind wir da. Braucht ein Besatzungsmitglied Rat, seelsorgerische Betreuung oder medizinische Hilfe, stehen Mitarbeitende ihm zur Seite. Doch auch sonst werden die Lounges angelaufen: Gegen Heimweh helfen Chips aus Schweinekrusten oder Instantsuppen. Am Loungetreten gibt's asiatische Nudelsuppen, Kokosnusswasser sowie Raumduft für die engen Kabinen, die sich mindestens zwei Crewmitglieder teilen.

Woher kommt das Geld?

Die Lounges stehen auf verschiedenen finanziellen Säulen. Die Kreuzfahrtcrews tragen dazu bei, weil sie im Shop einkaufen. Die Wirtschaftsbehörde der Stadt Hamburg gibt einen Zuschuss. Und es kommen die freiwilligen Schiffsabgaben der Reeder hinzu. Sie machen knapp zehn Prozent unseres Haushalts aus.

Interview: Hergen H. Riedel

Foto: Riedel



Fischer sind auch Seeleute

Vernetzung kommt den Crews von Fischereibooten zugute. Die Lutherische Seemannsmission in Singapur sagt: „We care!“

Seit dem Jahr 2006 ist die International Lutheran Seafarers' Mission (ILSM) nicht nur in den großen Containerhäfen Singapurs unterwegs, sondern auch in den Fischereihäfen, vorrangig im Jurong Fishery Port. 2013 konnten wir ein erstes provisorisches Zentrum für die Fischer errichten. Ursprünglich war es sehr schlicht, etwa wie eine überdachte Bushaltestelle. Nach und nach wurde daraus ein hübsches kleines Zentrum. Als „non-permanent building“ musste es 2019 abgerissen werden. Mittlerweile steht das zweite Zentrum, deutlich größer und professioneller als der Vorgänger. Wir haben nun fließend Wasser, eine Küchenzeile, eine Klimaanlage, einen „silence and counselling corner“ und vieles mehr, was unsere Arbeit effektiver macht.

Im Jahr 2020 mit seinen besonderen Herausforderungen durch die Covidpandemie ist unser neues Zentrum fertig gestellt worden. Von Anfang an war es ein wichtiger Anlaufpunkt für die Fischer. Täglich kommen 20 bis 50 Besucher. Sie erhalten, oft nach Monaten ohne jegliche Verbindung zur Außenwelt, kostenloses Wi-Fi, wir bieten Trinkwasser, Kleiderspenden und einfache Mahlzeiten. Der Counselling Corner, un-

sere Ecke für vertrauliche Gespräche, ist einer der wichtigsten Plätze im Shelter.

SUPPORT FÜRS ZENTRUM Ein Kreis von Kooperationspartnern und Unterstützern ermöglicht, dass wir das Zentrum betreiben, darunter das MWC (Migrant Workers' Centre), die Danish Seamens' Mission, Norwegian Sjomannskirkken, Mission to Seafarers, Apostleship to the Sea (katholische Seemannsmission), die Lutheran Church in Singapur, die Gewerkschaften SOS (Singapore Organisation of Seafarers) sowie die SMOU (Singapore Maritime Officers' Union), die DSM, ICMA, Mission EineWelt, die Rummelsberger Diakonie der evangelischen Landeskirche in Bayern.

Internet und Smartphones sind für die Fischer in den letzten Jahren immer wichtiger geworden. Sie haben mehr Zugang zu Informationen, sie erfahren von ihren Rechten, tauschen Informationen aus, fertigen Sicherheitskopien von Arbeitsverträge, „emergency hotlines“

können gegoogelt und kontaktiert werden. Bei allem, was wir tun, müssen wir feststellen: Die Herausforderung, vor der wir stehen, kann nicht innerhalb eines Staates bewältigt werden. Ein nächster wichtiger Schritt ist in jedem Fall die Vernetzung der Organisationen, die sich um Fischer kümmern.

Erfreulicherweise rückt das Thema auch auf internationalen Konferenzen in den Mittelpunkt. So war auf der weltweiten ICMA-Konferenz (International Christian Maritime Association) 2019 in Kaoshiung das Thema „50 Years working for Seafarers, Fishers and their Families“.

Was uns noch mehr freut: Seit dieser Konferenz stehen wir erstmals im engen und regelmäßigen Austausch mit einem weiteren Zentrum für Fischer, und zwar mit dem PCTSFSC in Kaoshiung, Taiwan (Presbyterian Church Taiwan Seafarers and Fishermen Welfare Centre).

Vieles hat sich getan. Aber es bleibt ein weiter Weg, bis Fischer über ihre Rechte wirklich verfügen. ⚓

Mike Hoffmann, Isabella La Marca



Mike Hoffmann und Isabella La Marca haben ihren Dienst in Singapur kürzlich beendet

Fotos: Martina Platte, privat

Auftrieb durch Ehrenamt

Die Station Unterweser der Deutschen Seemannsmission. Sie ist eine der kleineren Stationen im Inland – aber betreut gleich drei Häfen: Nordenham, Brake und Elsfleth

Der größte und umsatzstärkste Hafen ist Brake. Zurzeit wird dort besonders viel Getreide, Schrott, Holz und Palmöl umgeschlagen. Die Hafenanlagen sind ziemlich kompakt – ein Hafen der kurzen Wege. Die Deutsche Seemannsmission hat 2006 einen Seamens' Club innerhalb des Hafengeländes eröffnet. „Ich muss nicht mal zehn Minuten gehen und kann eine Runde Billard spielen“, freut sich Theodor Reteroi von der „Tezew“.

Der Seamens' Club „Pier One“, der in einer ehemaligen Wohnung eingerichtet wurde, wird gemeinsam mit der katholischen Seemannsmission Stella Maris betrieben. So ökumenisch ist er einmalig in Deutschland. An sechs Tagen in der Woche ist er geöffnet und steht abends für jeweils fünf Stunden den Seeleuten zur Verfügung. Im ersten Corona-Jahr wurde der Club renoviert. „Mit frischer Farbe und den neuen Sitzgelegenheiten ist es hier noch viel schöner geworden“, erklärt Michael Jeevarathinam, der häufig im Club anzutreffen ist.



Marco Folchmandt ist Seemannsdiakon in der Station Unterweser

Viele Seeleute dürfen oder trauen sich nicht von Bord

Ohne ehrenamtliches Engagement könnte der Club gar nicht regelmäßig geöffnet sein. Das Ehrenamt ist an der Unterweser überhaupt der tragende Pfeiler für die Betreuung der Seeleute. Für den Club steht ein Team von 14 Frauen und Männern bereit. Alle nutzen ihre Freizeit im Ruhestand, dabei haben längst nicht alle selbst in der Seeschifffahrt gearbeitet. Doch gemeinsam geben sie dem Hafen ein Gesicht und zeigen Einsatz für die Würde der Seeleute. „Ich schenke Zeit und werde durch Begegnungen beschenkt“, sagt Brigitte Spalanka, als sie die Gangway herunterkommt.

Wenn es die Zeit zulässt, machen die Ehrenamtlichen vor der Cluböffnung noch Bordbesuche. In der Pandemie werden

diese Kontakte auch open-air im Braker Hafen wichtiger und deutlich verstärkt. Viele Seeleute dürfen oder trauen sich nicht von Bord. So bringen die Ehrenamtler Telefonkarten, Einkäufe und vor allem ein nettes Gespräch direkt an die Gangway.

Auch in den weitverzweigten Hafenanlagen in Nordenham sind ehrenamtliche Bordbetreuer für diesen Service unterwegs. Zurzeit engagieren sich hier fünf Frauen und Männer. Der Umschlag geht dort in den letzten Jahren allerdings zurück, da besonders die Kohletransporte entfallen – die Energiewende verändert die Betriebslandschaft stark. Seltener sind Seeleute von Nordenham nach Brake in den „Pier One“ zu shuttle, besucht und wahrgenommen werden sie trotzdem.

Der kleine Hafen Elsfleth hat eine bedeutende Geschichte, ablesbar daran, dass die Stadt Sitz zahlreicher Reedereien ist und die Seefahrtsschule beherbergt. Selbst wenn die Zahl der anlegenden Schiffe dort überschaubar geworden ist, besteht auch in Elsfleth ein ehrenamtlicher Bordbesuchsdienst.

In allen drei Häfen sind es die Ehrenamtlichen der Seemannsmission, die für Auftrieb an der Unterweser sorgen. ⚓

Dirk Jährig

Foto: privat

„Du bist nicht allein“

Die Deutsche Seemannsmission in Lübeck knüpft ein festes Band zwischen der verborgenen Welt der Seeleute und der Welt der Verbraucher

Schön, dass du kommst“, begrüßt die Crew der „Seeland“ Volker Wiechmann, ehrenamtlicher Mitarbeiter der Deutschen Seemannsmission in Lübeck. Es ist ein herrlicher Morgen im Februar, die Sonne scheint. Doch das Wetter täuscht über die Lage hinweg. Seit Wochen dürfen die philippinischen Seeleute nicht von Bord. Die strengen Coronaregeln untersagen es allen, die nicht aus Staaten des Schengenabkommens stammen. Das drückt auf das Gemüt. Und so wird aus dem Small-Talk schnell eine kleine Kostbarkeit. Da kommt jemand, der die Seeleute in ihrer Einsamkeit sieht und in ihrer Not, ihren Geist bei einem Landgang nicht erfrischen zu können.



Die Crew der „Seeland“ freut sich über den Besuch von Volker Wiechmann (l.). Kleiner Glücksmoment auf der „Lianne“: Konfirmanden haben Postkarten für Seeleute geschrieben

Seeleute leben oft monatelang weit draußen auf dem Meer oder abseits in den Häfen. „Aber wir alle haben mit ihnen zu tun, auch wenn wir sie nicht sehen“, bemerkt der Ehrenamtliche Michael Schau. „Jeder Kaffee, jedes Auto, jede Papierrolle hier in Lübeck ist nicht nur durch die Hände der Produzenten gegangen, sondern durch die Arbeit der Seeleute zu uns gelangt.“

Die Seemannsmission will diese beiden Welten miteinander verbinden und füreinander sichtbar machen. Durch Berichte in den Medien über die Lage der Seeleute, die sich gerade in der Coronapandemie noch einmal zugespitzt hat. Durch die Forderung, zusammen mit der Hafenwirtschaft, Seeleute als systemrelevant anzuerkennen. Durch den Austausch mit Politikern. Durch Vorträge für Erwachsene und Gespräche mit Jugendlichen. Durch den „Sea Sunday“, einen großen maritimen Gottesdienst während der Travemünder Woche. „Viele Menschen sehen die Schiffe, die hier vorbeiziehen, aber sie sehen nicht die Seeleute, die auf den Schiffen leben und arbeiten. Im Gottesdienst geben wir einen Blick hinter die Kulissen.“ Das ist der Ehrenamtlichen Barbara Stehl wichtig.



FÜR DIE TRAVE-HÄFEN

Die Deutsche Seemannsmission in Lübeck wurde 1906 gegründet. Ein Team von 15 ehrenamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern um Stationsleiterin Bärbel Reichelt kümmert sich um die Seeleute – bei Schiffsbesuchen, im Club und in der Öffentlichkeit. Betreut werden sämtliche Häfen entlang der Trave. Von Travemünde bis zur Innenstadt. Dafür ist die Seemannsmission in Hafenwirtschaft, Stadt und Kirche gut vernetzt.



Konfirmanden der Lübecker Domgemeinde haben Postkarten für Seeleute geschrieben. In bunten Farben und reich verziert. „Ich möchte dir danken für die großartige Arbeit, die du machst“, ist da zu lesen. Oder: „Du bist nicht allein. Ich denke an dich.“ „Gott segne dich in dieser harten Zeit.“ „Möge ein heiliger Engel mit dir sein.“ Berührende Momente entstehen an Bord, wenn die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Seemannsmission die Postkarten überreichen. Manche Seeleute möchten sich mit einem Foto bedanken. So wandert die Freude an die Jugendlichen zurück.

Heute sind die Schiffsbesuche der Seemannsmission besonders wichtig. Manchmal war es wegen der Abstandsregeln nur ein gewinkelter Gruß, der hieß: „Du bist nicht vergessen!“ „Wir sind sehr froh über die Besuche der Seemannsmission“, sagt Erik Magel, Kapitän der „Maxima“ von der niederländischen Reederei Wagenborg. „Durch die kurzen, arbeitsreichen Fahrten und Liegezeiten ist ein Landgang nur noch begrenzt möglich, in Zeiten von Corona sogar verboten. Gut, dass uns die Seemannsmission willkommen heißt und der Crew weiterhilft.“

Bärbel Reichelt

Fotos: Bärbel Reichelt



One ball for all... Die Idee aus Le Havre: Basketball für Seeleute! Nicht nur auf den Philippinen ist Basketball ein beliebter Sport, auch auf manchem Schiff gibt es die Möglichkeit, Basketball zu spielen, wenn Seeleute coronabedingt nicht von Bord können. Wir unterstützen sie unter dem Motto „one ball for all“ durch Bälle mit der Aufschrift „DSM.care“ – dem online Seelsorgeangebot der Deutschen Seemannsmission.

Missionshaus in Santos im neuen Glanz Kurz vor Weihnachten 2020 wurde die Seemannsmission in Santos saniert und frisch gestrichen übergeben. Das Haus, direkt hinter dem Seemannszentrum und nicht weit vom Strand entfernt, wurde 2001 erworben und bedurfte einer Auffrischung: Unter anderem wurde das Dach neu gedeckt und das alte Hinterhaus abgerissen, um dem Grundstück mehr Fläche zu geben, neue Elektro- und Wasserleitungen wurden verlegt und die Holzböden im oberen Stockwerk ausgebessert und neu versiegelt. Die zwei Maulbeerbäumen vor dem Haus hatte die Aktion auch gefallen – sie schenkten den Arbeitern während der Umbauzeit von rund zehn Monaten täglich süße, leckere Früchte.

Von Personen:

Alexandria: Karin Streicher und Markus Schildhauer verlassen 2021 Alexandria +++ Sebastian Drabinski wird der neue Stationsleiter

London/Tilbury: Mark Möller ist 2020 nach Deutschland zurückgekehrt +++ Cosima Mitze übernimmt die Leitung der Station

Bremerhaven: Dirk Obermann wechselt als PSNV-Koordinator nach Hamburg (s. S. 32) +++ Ann-Christin Heins hat die Leitung des Seemannshotels übernommen

150 Ukulelen gehen von Bremen aus auf große Fahrt Im Sommer verschenkt die Seemannsmission 150 Konzert-/ Sopranukulelen mit Schutztaschen an die verschiedenen Schiffe in den stadtbremischen Häfen. „Gerade in Corona-Zeiten ohne Landgang und bei langen Arbeitsverträgen sind Musik und gemeinsamer Gesang



ein wichtiger Zeitvertreib an Bord“, sagt Seemannsdiakon Magnus Deppe, der die Aktion dank einer großartigen Spendenaktion durchführen kann.

IMPRESSUM „LASS FALLEN ANKER – Magazin der Deutschen Seemannsmission“ Hervorgegangen aus: „Blätter für Seemannsmission“ (Erstausgabe 1892), begründet von Pastor Julius Jungclaussen, Hamburg, und Pastor Friedrich M. Harms, Sunderland, „Organ der Deutschen Seemannsmission“ und „LASS FALLEN ANKER“, Freundesbriefe, herausgegeben von Seemannspastor Harald Kieseritzky. **Herausgeberin** Deutsche Seemannsmission e.V., Shanghaiallee 12, 20457 Hamburg, +49 40/369002761, headoffice@seemannsmission.org **V.i.S.d.P. Christoph Ernst (Generalsekretär)** **Redaktion** Magnus Deppe, Christoph Ernst, Jan Janssen, Martina Platte, Bärbel Reichelt, **Realisierung** Gemeinschaftswerk der Evangelischen Publizistik gGmbH, Emil-von-Behring-Straße 3, 60439 Frankfurt/Main, Geschäftsleitung: Direktor Jörg Bollmann, Verlagsleitung: Bert Wegener, kontakt@chrismon.de, Projektkoordination: Anne Buhrfeind, Andreas Fritzsche, Gestaltung und Satz: Zully Kostka. **Druck** Strube Druck & Medien OHG, Stimmerswiesen 3, 34587 Felsberg.

Fotos: Uwe Fiedler (Basketball), Bremer Seemannsmission e.V. (Ukulele)

Kontakte und Ansprechpersonen

A

ALEXANDRIA (ÄGYPTEN)

Karin Streicher
Mobil: +20 12 23442750
E-Mail: alexandria@seemannsmission.org
P.O. Box 603, Mansheya oder
19 Mohamed Masseoud, 21111 Alexandria

AMSTERDAM (NIEDERLANDE)

Hans-Gerhard Rohde
Fon: +31 20 6220842
Mobil: +31 65 3310693
E-Mail: backoffice@seemannsheim.amsterdam
Keizersgracht 733, 1017 DZ Amsterdam

ANTWERPEN (BELGIEN)

Jörg Pfautsch
Mobil: +32 478 292469
E-Mail: antwerpen@seemannsmission.org
Antwerp Harbour Hotel
Noorderlaan 100/bus 2, 2030 Antwerpen

B

BRAKE (DEUTSCHLAND)

Dirk Jährig
Marco Folchnandt
Fon: +49 4401 81004
E-Mail: brake@seemannsmission.org
Ecumenical Seafarers' Centre „Pier One“
Fon: +49 4401 855425
Fax: +49 4401 855426
Zum Pier 1, 26919 Brake

BREMEN (DEUTSCHLAND)

Magnus Deppe, Michael Klee
Fon: +49 421 6969 6235
E-Mail: magnus.deppe@seemannsmission.org
Hermann-Prüser-Str. 4, 28237 Bremen

BREMERHAVEN (DEUTSCHLAND)

Int. Seemannsclub „Welcome“
Thomas Reinold, Antje Zeller
Fon: +49 47142444
E-Mail: welcome@seemannsmission.org
An der Nordschleuse 1
27568 Bremerhaven-Container-Terminal

Bremerhaven-Mitte, Seemannsheim

Andreas Latz
Fon: +49 471 9026 307
Mobil: +49 151 67809460
E-Mail: andreas.latz@seemannsmission.org

Ann-Christin Heins

Fon: +49 471 43013
Mobil: +49 151 52483039
E-Mail: annchristin.heins@seemannsmission.org

Christine Freytag

Mobil: +49 176 84024350
E-Mail: christine.freytag@seemannsmission.org
Schifferstr. 51–55, 27568 Bremerhaven

BRUNSBÜTTEL (DEUTSCHLAND)

Leon Meier, Anja Brandenburger-Meier
Fon: +49 4852 87252
E-Mail: brunsbuettel@seemannsmission.org
Kanalstr. 8 + 10, 25541 Brunsbüttel

C

CUXHAVEN (DEUTSCHLAND)

Martin Struwe, Inga-Christin Thom
Fon: +49 4721 5612-0
Fax: +49 4721-5612-30
Mobil: +49 160 95075842
E-Mail: cuxhaven@seemannsmission.org
Grüner Weg 25, 27472 Cuxhaven

D

DOUALA (KAMERUN)

Samuel Mboma
Reception Fon: +237 233 422794
Mobil: +237 75300059
E-Mail: direction@foyer-du-marin.org
Foyer du Marin, B. P., 5194 Douala

DUISBURG (DEUTSCHLAND)

Gitta Samko
Fon: +49 203 29513991
E-Mail: duisburg@seemannsmission.org
Ev. Binnenschifferdienst und
Deutsche Seemannsmission
Dr.-Hammacher-Str. 10, 47119 Duisburg

DURBAN (REPUBLIK SÜDAFRIKA)

Ron Küsel
Fon: +27 826 544 009
Fax: +27 864 004 203
E-Mail: durban@seemannsmission.org
P.O. Box 112, New Germany 3620

E

EMDEN (DEUTSCHLAND)

Meenke Sandersfeld
Fon: +49 4921 92080
E-Mail: emden@seemannsmission.org
Am Seemannsheim 1, 26723 Emden

G

GENUA (ITALIEN)

Barbara Panzlau
Mobil: +39 342 3261591
E-Mail: genua@seemannsmission.org
Missione Marittima Germanica
presso Stella Maris Genova

Piazzetta Don Bruno Venturelli 9
16126 Genova

H

HAMBURG (DEUTSCHLAND)

Hamburg-Altona
Diakonisch: **Fiete Sturm**
Kaufmännisch: **Martin Behrens**
Fon: +49 40 30622-0
Fax: +49 40 306 22-18
E-Mail: altona@seemannsmission.org
Seemannsheim
Große Elbstr. 132, 22767 Hamburg

Seemannspfarramt der Nordkirche

Matthias Ristau
Fon: +49 40 32871992
Mobil: +49 151 18868440
E-Mail: nordkirche@seemannsmission.org
Große Elbstr. 132, 22767 Hamburg

Hamburg-Krayenkamp

Susanne Hergoss, Felix Tolle
Fon: +49 40 37096-0
Fax: +49 40 37096-100
E-Mail: krayenkamp@seemannsmission.org
Seemannsheim
Krayenkamp 5, 20459 Hamburg

Hamburg-Duckdalben

Jan Oltmanns, Anke Wibel, Adelar Schünke, Martina Schindler, Nonilon Olmedo, Abigail Fortich-Täubner, Olaf Schröder, Katrin Kanisch, Sören Wichmann
Fon: +49 40 7401661
Fax: +49 40 740 1660
E-Mail: duckdalben@seemannsmission.org
International Seamen's Club
Zellmannstr. 16, 21129 Hamburg

Bordbetreuung in Hamburg

Jörn Hille
Fon: +49 40 74 01 661
Fax: +49 40 74 01 660
Mobil: +49 170 3083500
E-Mail: jorm@dsm-harburg.de

Hamburg – Seafarers' Lounge

Olaf Schröder, Katrin Kanisch
Fon: +49 40 236483870
Mobil: +49 151 18868438
E-Mail: cu@seafarers-lounge.de
Zellmannstr. 16, 21129 Hamburg

HONGKONG (CHINA)

Martina Platte
Fon: +852 24 108 615
E-Mail: hongkongdsm@gmail.com
Mariners' Club
2 Containerport Road, Kwai Chung. NT

K

KIEL (DEUTSCHLAND)

Tobias Kaiser
Geschäftsstelle DSM-Kiel
Seemannsheim
„Haus auf der Schleuse“
Fon: +49 431 331492
Mobil: +49 152 29227349
E-Mail: dsm-kiel@seemannsmission.org
Maklerstr. 9, 24159 Kiel

Seafarers' Lounge

Mobil: +49 152 29227349
E-Mail: seafarers-lounge-kiel@seemannsmission.org
Ostseekai 1, 24103 Kiel

Internationaler Seamen's Club Baltic Poller

Mobil: +49 152 29227349
Ostufertshafen 15, 24148 Kiel

Seemannsheim Holtenau

Ewa Hellmann
Fon: +49 431 361206
Fax: +49 431 363707
E-Mail: kiel-holtenau@seemannsmission.org
Kanalstr. 64, 24159 Kiel-Holtenau

L

LE HAVRE (FRANKREICH)

Silvie Boyd
Fon: +33 2 35 47 74 82
E-Mail: lehavre@seemannsmission.org
32, Rue de Trouville, 76610 Le Havre

LOMÉ (TOGO)

Pere Kokou Clement
Fon: +228 2227 5351
Fax: +228 2227 7762
E-Mail: lome@seemannsmission.org
Seemannsheim Foyer des Marins, Lomé

LONDON (GROSSBRITANNIEN)

Cosima Mitze
Fon: +44 1375 378295
Mobil: +44 7958 005124
E-Mail: london@seemannsmission.org
German Seamen's Mission
16, Advice Avenue, Chafford Hundred,
Grays, Essex RM 16 6QN

LÜBECK (DEUTSCHLAND)

Bärbel Reichelt
Fon: +49 451 72991
Mobil: +49 172 3080560
E-Mail: club@seemannsmission-luebeck.de
Seelandstr. 15 / Lehmannkai 2, 23569 Lübeck

Internationaler Seemannsclub

„Sweder Hoyer“
Fon: +49 451 3999106

M

MIDDLESBROUGH (GROSSBRITANNIEN)

(zur Zeit nicht besetzt)
E-Mail: middlesbrough@seemannsmission.org
67 The Avenue, Linthorpe,
Middlesbrough TS5 6QU

N

NEW YORK (USA)

Arnd Braun-Storck
Fon: +1 212 6774800-0 (Rezeption)
Fax: +1 203 570 7759
Mobil: +1 203 5707759
Web: www.gsmny.org
Reservierung: www.sihny.org
Seafarers' International House &
Deutsche Seemannsmission
123 E., 15th Street, New York, N.Y. 10003

NORDENHAM (DEUTSCHLAND)

Rolf Kühn
Fon: +49 4731 4142
Mobil: +49 174 7684293
E-Mail: nordenham@seemannsmission.org
Büro
Fon: +49 4401 85 54 25
Fax: +49 4401 85 54 26
Deutsche Seemannsmission
Unterweser e.V., Zum Pier 1, 26919 Brake

P

PIRÄUS (GRIECHENLAND)

Reinhild Dehning
Fon: +30 210 4287566
Mobil: +30 6944 346119
E-Mail: piraeus@seemannsmission.org
P.O. Box 80 303, 18510 Piräus
Botassi 60/62, 18537 Piräus

R

ROSTOCK (DEUTSCHLAND)

Stefanie Zernikow
Fon: +49 381 6700431
Fax: +49 381 6700 432
Mobil: +49 160 2337866
Seemannsclub „Hollfast“,
Überseehafen
Am Hansakai, 18147 Rostock
Postfach 481028, 18132 Rostock

ROTTERDAM (NIEDERLANDE)

Jan Janssen
Mobil 1: +31 653 880666
Mobil 2: +31 612 245580
Mobil 3: +31 620 495377
E-Mail: rotterdam@seemannsmission.org
Nachtegaal 40, 3191 DP Hoogvliet / Rotterdam
International Seamen's Centre:
„The Bridge“, Oostvoorne
Mobil: +31 632274725

S

SANTOS (BRASILIEN)

Felipi S. Bennert
Mobil: +55 13 99660 3009
E-Mail: santos@seemannsmission.org
Av. Washington Luiz, 361,
Santos – SP, CEP 11055-001

SASSNITZ (DEUTSCHLAND)

Astrid und Peter Leukroth
Mobil: +49 152 56448441
E-Mail: sassnitz@seemannsmission.org
Grundtvig-Haus, Seestr. 13,
18546 Sassnitz
Seemannsclub:
Rügen Anker im Mukran Port
Im Fährhafen 20, 18546 Neu Mukran

SINGAPUR (SINGAPUR)

(zur Zeit nicht besetzt)
International Lutheran Seafarers' Mission
2 Tah Ching Road,
#04-02 Singapore 618744

STADE-BÜTZFLETH (DEUTSCHLAND)

Kerstin Schefe
Fon: +49 4146 1233
E-Mail: stade@seemannsmission.org
Seemannsclub „Oase“
Hafen Bützfleth
Johann-Rathje-Köser-Str. 5
21683 Stade

V

VALPARAISO (CHILE)

(zur Zeit nicht besetzt)
E-Mail: valparaiso@seemannsmission.org
Vina del Mar, Calle Agua Santa 230, Valparaiso

W

WILHELMSHAVEN (DEUTSCHLAND)

Tanja und Rainer Baumann, Simone Sarow
Fon: +49 4421 99345-0
Fax: +49 4421 99345-1
E-Mail: wilhelmshaven@seemannsmission.org
Hegelstr. 11, 26384 Wilhelmshaven
Peter Sicking
Fon: +49 4421 502996

Auch Sie können dabei sein:



Foto: Bremer Seemannsmission e.V.

Deutsche
Seemannsmission



support of seafarers' dignity

Viele Menschen unterstützen die sozialdiakonische Arbeit der Deutschen Seemannsmission. Seeleute aus aller Welt profitieren davon.

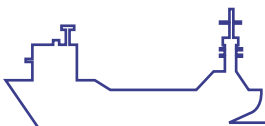
⚓ **ALS FREIWILLIGE ODER FREIWILLIGER**
im Rahmen eines FSJ oder eines IJFD
in einer Station des In- oder Auslands
<https://freiwilligendienst.seemannsmission.org/>

⚓ **EHRENAMTLICH**
zum Beispiel im Bordbesuchsdienst
oder in den Seemannsclubs

⚓ **FINANZIELL**
indem Sie unsere Arbeit unterstützen – wir sind für unseren Dienst auf Spenden angewiesen! Spendenkonto:
Evangelische Bank eG, Kiel
IBAN: DE70 5206 0410 0006 4058 86
BIC: GENODEFIEKI

⚓ **IDEELL**
indem Sie sich in Kirche und Gesellschaft für die Arbeit der Seemannsmission einsetzen

⚓ **KONTAKT**
Deutsche Seemannsmission e.V.
Shanghaiallee 12, 20457 Hamburg
Fon: +49-40-369 002-761
Fax: +49-40-369 002-789
headoffice@seemannsmission.org
<https://www.seemannsmission.org>



Für die Würde der Seeleute – support of seafarers' dignity