

LASS FALLEN ANKER

Deutsche
Seemannsmission
support of seafarers' dignity

MAGAZIN DER DEUTSCHEN SEEMANNSMISSION 2020



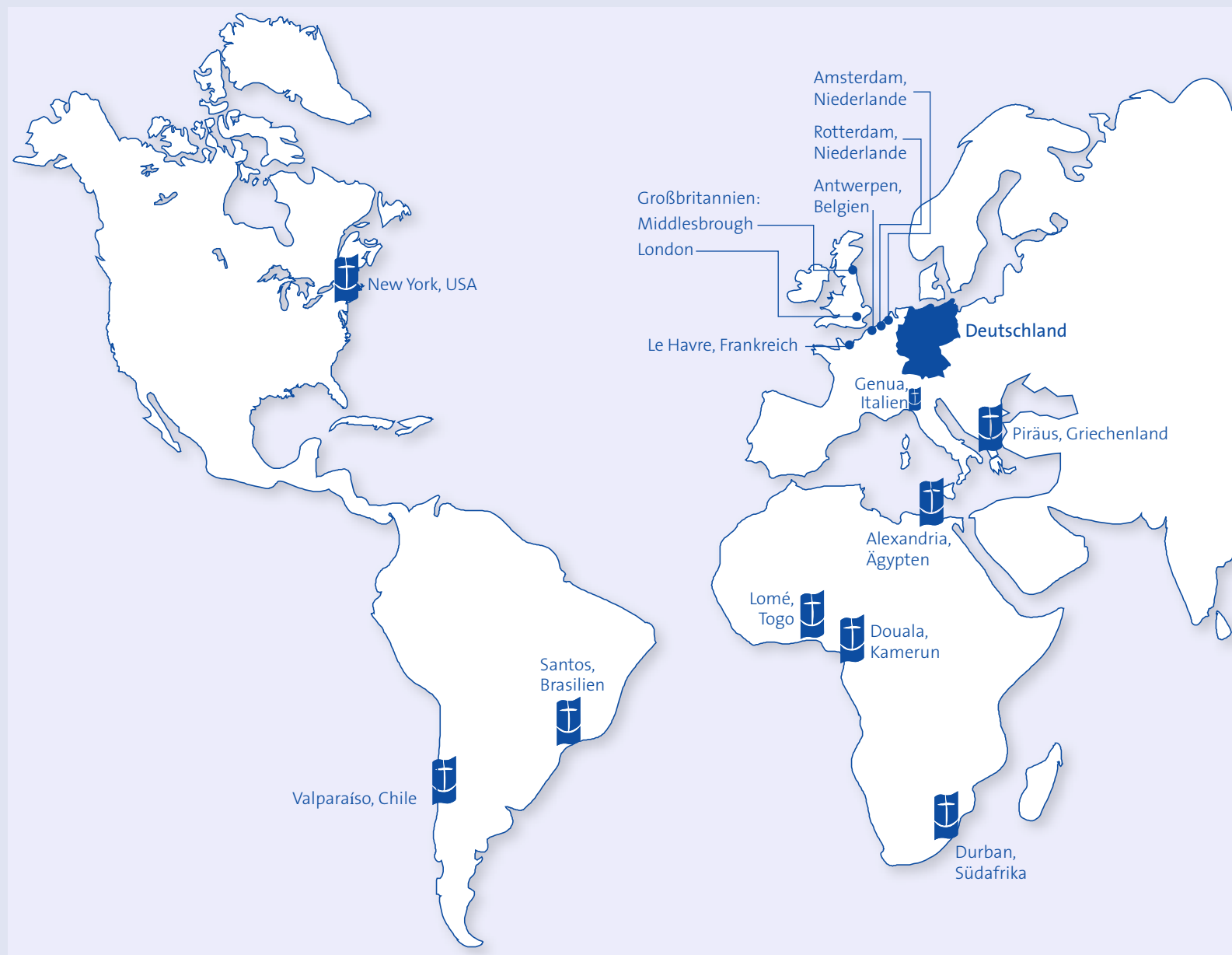
Mit Meerblick. Monatelang

Die Kreuzfahrtschiffe sind weltweit ausgebremst. Viele Crew-Mitglieder warten ohne Arbeit zu Hause – manche an Bord. Die Seemannsmission ist für sie da

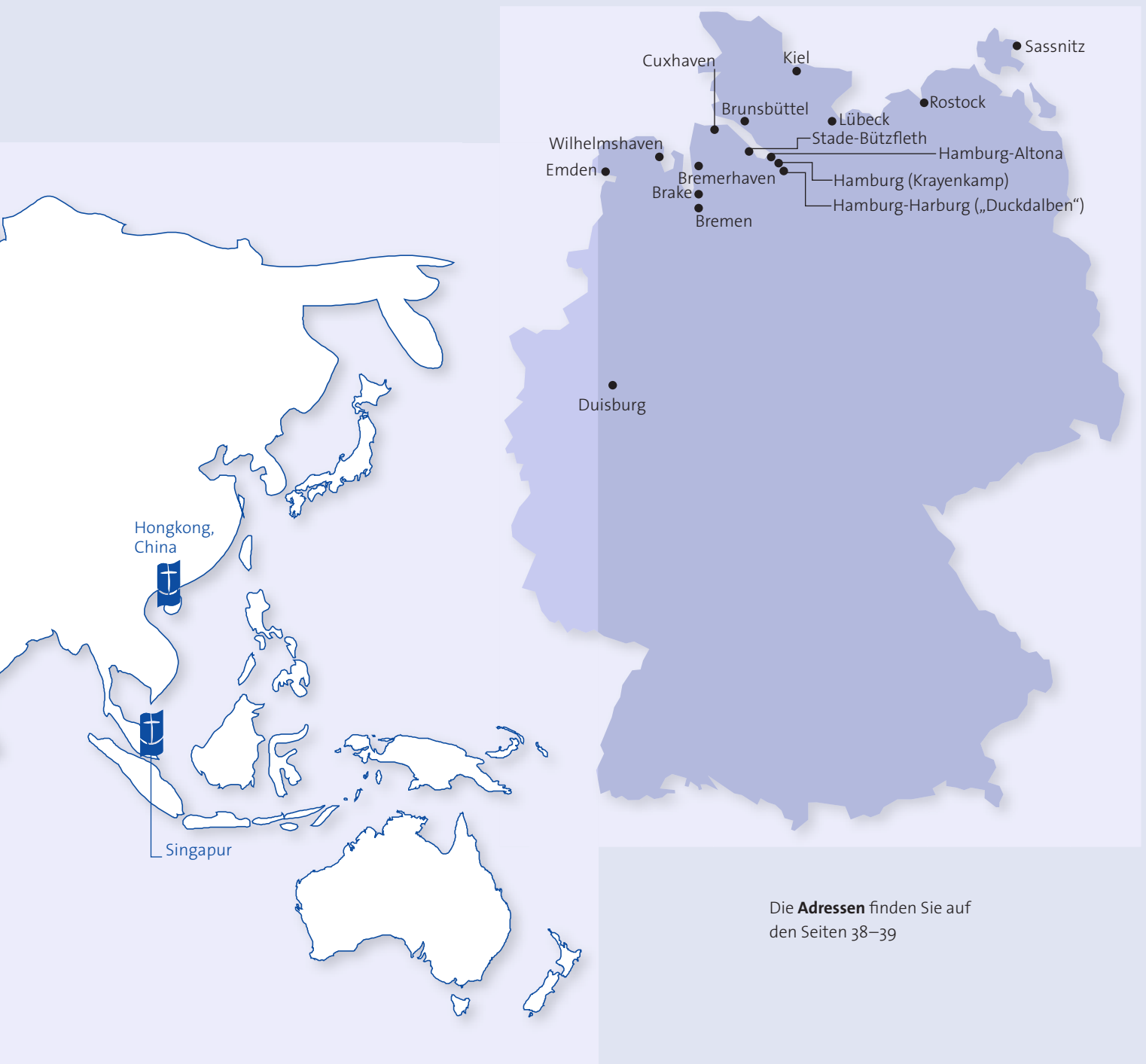
Ankerplätze

In Deutschland ist die Deutsche Seemannsmission mit 16 Stationen für Seeleute aus aller Welt da. Zudem engagieren wir uns in 17 Häfen in Europa, Amerika, Afrika und Asien für die Würde der Seeleute. Unser Motto: „support of seafarers' dignity“

WELTWEIT



IN DEUTSCHLAND



Die **Adressen** finden Sie auf den Seiten 38–39



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

Liebe Leserin, lieber Leser,

„Wann wird es endlich wieder so, wie es nie war...?“ Dieser Buchtitel von Joachim Meyerhoff ging mir in den letzten Wochen oft durch den Kopf. Ob nun in den Stationen und Seemannsclubs, auf Kreuzfahrtschiffen oder in der Handelsschiffahrt – die Corona-Pandemie hat auch für die Arbeit der Seemannsmissionen weltweit dazu geführt, dass nichts mehr so ist, wie es noch vor wenigen Monaten alltäglich war.

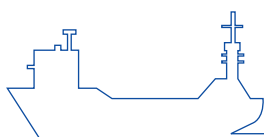
Allerdings stellt sich immer mehr die Frage, ob die jetzige Unterbrechung nicht auch eine heilsame Chance dafür sein kann, unsere bisherige Normalität kritisch zu befragen. Zum Beispiel: Sollten wir das Thema Kreuzfahrt noch einmal neu denken? Wie verhält es sich mit der Abhängigkeit von globalen Lieferketten? Wie viele klimabelastende Dienstreisen sind tatsächlich notwendig, wenn man sich erst einmal an Videokonferenzen gewöhnt hat?

Das Redaktionsteam dieses Hefts hat intensiv über diese Fragen diskutiert. Bei einer Publikation, die einmal jährlich erscheint, geht es nicht nur um Tagesaktualität. Und wo wir in einigen Monaten oder in einem Jahr mit unserer seemannsmissionarischen Arbeit stehen werden, vermag heute, im Juni, kaum jemand zu beschreiben. Das Konstante auch an diesem Heft ist sein Aufbau, mit dem wir an das inzwischen bewährte Format der beiden letzten Ausgaben anknüpfen: Das Schwerpunktthema, eine Reihe von Berichten aus Stationen vor Ort, fachliche Kompetenz, theologische Vertiefung, internationale Perspektiven, Interviews und Gesichter prägen auch diese Ausgabe.

Hoffen wir, dass die Corona-Pandemie dazu führt, dass wir für manches in unserer Welt eine Menge lernen können, gerade auch zum Wohl der Seeleute. Und vielleicht wird es dann tatsächlich so, wie es noch nie war...?

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre!

Christoph Ernst



TITELTHEMA KREUZFAHRT

- 6 **Bericht:** Stephanie Noack möchte endlich wieder arbeiten
- 8 **Interview:** Tino Hensel über die Branche – und die Hoffnung auf den Neustart
- 10 **Seelsorge:** Unterstützung für die Besatzung in Corona-Zeiten
- 12 **Gesundheit:** Nicht nur Passagiere werden krank
- 14 **Umwelt:** Wir brauchen den emissionsfreien Antrieb, sagt der NABU

- 16 **Geistliches Wort:** Eine Bibel- auslegung von Martin Junge
- 17 **Meldungen**
- 18 **Interview:** Kapitän Björn Kropp über die Zukunft der Seefahrt
- 20 **Partnerorganisation** Missão aos Marinheiros und die evangelisch- lutherische Kirche in Brasilien
- 22 **Geschäftsstelle** jetzt in Hamburg
- 23 **Personalnachrichten**
- 24 **Freiwillige** Engagement in Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen
- 26 **Lieferkettengesetz** Fair Trade gilt auch für Seeleute!
- 28 **Krisenintervention 1** Nicht nur Schokolade für die „Mein Schiff 3“-Crew
- 29 **Krisenintervention 2** Das Havariekommando und die DSM arbeiten zusammen
- 30 **Station New York** Die Stadt ist leer, die Crews sind verunsichert
- 32 **Station Durban** Ron Küsel besucht die Häfen in Südafrika
- 33 **Station Emden** Hoffentlich bald wieder ein Treffpunkt für viele
- 34 **Station Sassnitz** Ab in den Wald!
- 35 **Meldungen, Impressum**
- 36 **Crews** Eine Kapitänin steuert ihr Schiff durch die Corona-Krise
- 38 **Kontakte und Ansprechpersonen**



8 > 14 > 36 > 24

8 Kreuzfahrten: Wann können wir endlich wieder arbeiten?

14 Umwelt: Die Schifffahrt braucht emissionsfreien Antrieb

36 Crews: Mit Handschuhen und Maske durch die Corona-Krise

24 Freiwillige: Junge Leute erzählen von ihren Erfahrungen in den Häfen

Traumjob auf Traumreisen

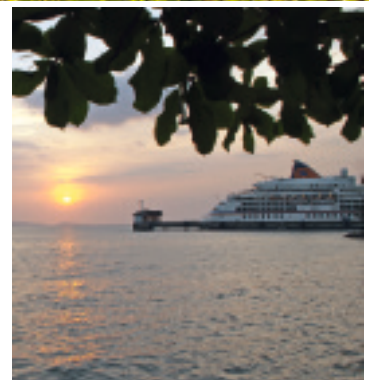
Stephanie Noack ist Entertainment-Managerin an Bord der Hapag-Lloyd-Cruises-Flotte. Normalerweise. Jetzt lebt sie schon seit Monaten an Land. Die Kreuzfahrtbranche macht Zwangspause. Und die Mitarbeiter hoffen, dass sie sich bald wieder um ihre Gäste kümmern können. Gern mit neuen Konzepten, gesünder, umweltfreundlicher

Morgens in Singapur aufwachen und zwei Tage später in Borneo, mit Stachelrochen vor Bora Bora schnorcheln, in Neukaledonien am Strand liegen und in Sydney über die Harbour Bridge spazieren. Das ist das Besondere an einem Job auf einem Kreuzfahrtschiff, denken viele. Ist es auch – aber nicht immer und ständig.

In letzter Zeit war ich oft genervt an Bord. Viele Menschen auf engem Raum, wenig Freizeit und lange Arbeitstage. Arbeiten auf einem Kreuzfahrtschiff, das hört sich nach „großer Freiheit“ an, nach „Arbeiten, wo andere Urlaub machen“. Aber es ist eben auch genau das: Arbeiten, während andere Urlaub machen. An Bord läuft alles wie ein Uhrwerk, jeder hat seine Aufgaben, damit alles reibungslos funktioniert, in den Restaurants, in der Küche, beim Housekeeping, bei der Touristik,

auf der Brücke und im Maschinenraum, vom Tellerwäscher bis zum Kapitän.

Ein Kreuzfahrtschiff ist ein fahrendes Hotel, das zum großen Teil auf Selbstversorgung ausgerichtet ist. Hier bringt kein Postbote morgens die Zeitungen. Stattdessen werden sie jeden Morgen an Bord ausgedruckt und die großen Ausgaben sogar einzeln gebunden. Ein Bordredakteur schreibt das Programm für den Tag und für den jeweiligen Hafen, und auch die Menükarten für die Restaurants werden täglich auf Rechtschreibung überprüft und korrigiert. Der Florist bindet eigenhändig die Blumensträuße und Gestecke für das Schiff, und Brot, Brötchen und Kuchen werden in der Nacht vom Bordbäcker gebacken. Ein Großteil der Abläufe ist eingespielte Routine, trotzdem sind immer wieder Kreativität und Improvisationstalent gefragt. Zum Beispiel wenn an Heiligabend das Personal mit einem






Föhn und einem Eimer versucht, aus klein geschnittenen Servietten einen möglichst fluffigen Kunstschnee zu produzieren. Oder wenn schon ab dem frühen Morgen für das Strand-Barbecue zwischen dem Schiff und dem Strand mit Schlauchbooten hin und her gefahren wird, um Tische, Tischdecken, Servietten, Grills, Essen und Getränke an Land zu bringen und dort ein komplettes Open-Air-Restaurant aufzubauen. Wir kreieren jeden Tag neue, einzigartige Momente für unsere Gäste. Und darauf sind wir auch ein bisschen stolz. Aber manchmal machen wir dann doch lieber einen kurzen Mittagsschlaf in der Kabine, statt uns noch einmal Dubai anzusehen.

Die Kabinen sind klein, es passt ein Etagenbett hinein, einer liegt oben, einer unten, denn die meisten Kabinen werden geteilt. Ein kleiner Tisch, ein Schrank. Fenster beziehungs-

weise Bullaugen gibt es nur für Offiziere. Das Badezimmer ist so klein, dass man duschen könnte, während man auf der Toilette sitzt. Auf einem Schiff ist kein Platz für viel Bewegungsfreiheit oder Privatsphäre.

Und doch gibt es kaum einen besseren Job auf der Welt, denke ich jetzt, da ich dank Social Distancing und Corona-Beschränkungen zumindest von Zweitem viel zu viel habe. Seit Monaten sitze ich allein in meiner Wohnung, und was gäbe ich darum, jetzt in der Crew-Bar zu sein, mit den philippinischen Kollegen eine Karaoke-Party zu feiern oder an Deck mit Gästen eine Pool-Party.

Denn, und das wird mir mehr und mehr klar: Das Reisen mag sicherlich ein wichtiger Anreiz sein, um auf einem Kreuzfahrtschiff zu arbeiten. Aber was einen dort hält, oft für viele Jahre, sind die Freundschaften, die hier entstehen, die Kollegen und diese ganz besondere Gemeinschaft an Bord, in der „alle in einem Boot“ sitzen. Wir arbeiten und wir feiern zusammen, wir gehen durch Krisen und meistern Notfälle, wir erleben zusammen die unwahrscheinlichsten Geschichten an den entferntesten Plätzen der Welt. Das schweißt zusammen, wie kaum ein anderer Job es kann. Wir haben sogar unsere eigene Sprache, in der „Dschingelings“ immer die Währung sind, mit der wir gerade bezahlen, im Sinne von: „Hast du genug Dschingelings für das Taxi?“, und in der der Toaster, den man zur Reparatur in den Maschinenraum bringt, nicht kaputt, sondern „kaputzki“ ist.

Und wie schön ist es, um die Welt zu reisen und seine Freunde immer dabei zu haben! Fremde Orte zu entdecken oder an immer neuen Flecken der Erde am Strand zu liegen, und wenn es nur für zwei Stunden ist. Niemand hat so großartige und erlebnisreiche Mittagspausen wie die Crew eines Kreuzfahrtschiffes – so viel erlebnisreicher als hier zu Hause auf der Couch vor dem Fernseher. Wer weiß, wie lange es dauert, bis wir endlich wieder alle an Bord gehen können, Crew und Gäste, und gemeinsam reisen können. Denn trotz aller Anstrengung und harter Arbeit ist das Leben an Bord letztlich eben doch das: die „große Freiheit“, nach der ich mich jetzt so sehr sehne. 



Stephanie Noack liebt ihren Job, auch den Freizeit-aspekt daran. Aber jetzt würde sie gern mal wieder arbeiten...

Sicher, das Reisen ist ein Anreiz. Aber was einen dort hält, ist die Gemeinschaft an Bord



„Wir kommen wieder!“

Wohin man blickt:
leere Balkons. Aber
das soll sich bald
wieder ändern

Was bedeutet Corona für die weltweite Kreuzfahrtbranche? Tino Hensel, Vizepräsident und Personalchef von Carnival Cruises, gibt Auskunft

Covid-19 ist für uns alle eine Herausforderung, beruflich und privat. Der Virus hat alles verändert: unsere Art zu leben, zu arbeiten, unsere Jobs, Bedürfnisse, Ziele, Werte. Wir sorgen uns um unsere Familien und unsere Freunde.

Auch in der Kreuzfahrtbranche ist jetzt vieles anders. Ich glaube, ich übertreibe nicht, wenn ich sage, dass dieses die schlimmste Krise ist, die wir in den letzten Jahrzehnten erlebt haben. Trotzdem, die Costa-Gruppe ist stark und tut ihr Möglichstes. Die Reedereien

haben entschieden, ihren Betrieb bis auf weiteres einzustellen. Die meisten Schiffe liegen in Häfen, und nun sind unsere Hauptanliegen die Gesundheit und die Sicherheit unserer Gäste und Seeleute. „People first“ ist in diesen Zeiten der Unsicherheit das Motto, und wir arbeiten hart daran, das Wohlergehen unserer Leute an Bord und an Land zu sichern.

In unserem Hamburger Hauptquartier konzentrieren wir uns vor allem darauf, unsere Crews nach Hause zu bringen. Und da ist im Moment jeder Schritt eine hochkomplexe Aufgabe. Weltweit ändern sich die Einschränkungen täglich, oft gibt es gar keine Flüge. Einige Länder lassen ihre eigenen Bürger nicht einreisen, die Grenzen sind geschlossen, damit sich der Virus nicht weiter verbreitet. Angesichts dieser Situation müssen wir internationale Anstrengungen unternehmen, um die Freiheit der Seeleute zu garantieren. IMO, ILO und die EU-Kommission haben entsprechende Statements abgegeben. Die Schiffseignerverbände unterstützen und begleiten diese Anstrengungen.

Bis jetzt ist es uns gelungen, einen Teil unserer Besatzungsmitglieder mit Charterflügen nach Hause zu bringen. Wir minimieren die Besatzungen an Bord auf die Zahl, die man braucht, um den sicheren Betrieb und die Fahrbereitschaft ohne Passagiere zu gewährleisten. Wir limitieren die Crew-Wechsel so weit wie möglich, und jedes neue Crew-Mitglied wird für 14 Tage isoliert.

Wir wissen, wie schwer es für die Seeleute ist, auch dann, wenn sie wieder in ihrem Land sind. Zu Hause zu sein, darauf zu warten und zu hoffen, dass es endlich wieder losgeht, und das ohne sicheres Einkommen – das ist schwierig. Wir werden sie unterstützen, so gut wir das unter den gegebenen Umständen können.

AUCH DAS PERSONAL AN LAND ist schwer getroffen. Wochenlang waren wir alle im Homeoffice. Seit dem 4. Mai arbeiten wir mit einem Plan, nach dem jeweils 50 Prozent eines Teams im Büro sind – und jeden zweiten Tag wird gewechselt. So wollen wir die Kontakte minimieren, weil das Wohlergehen und die Sicherheit aller unserer Angestellten für uns Priorität haben. Es war nicht leicht, sich an diese Art von Büroarbeit zu gewöhnen, wobei uns die Technik unterstützt, mit virtuellen Meetings und Conference Calls. Aber ich kann nicht leugnen, dass mir der persönliche Kontakt fehlt, die Diskussionen face to face, die Brainstormings und der direkte Austausch von Informationen.


Die weltweite Wirtschaft erlebt eine sehr schwierige Zeit, und fast jeder Sektor ist betroffen. Wie es die CLIA (Cruise Lines

„Das Wohlergehen und die Sicherheit unserer Leute haben jetzt Priorität“



Tino Hensel

International Association) auf ihrer Website schreibt: „Das Aussetzen des Kreuzfahrtbetriebs wird die globale Wirtschaft deutlich beschädigen. Die Kreuzfahrtindustrie generiert mehr als 150 Milliarden Dollar Umsatz jährlich und stellt 1,17 Millionen Jobs. Kreuzfahrten berühren fast jeden Sektor: Transport, Produktion, Landwirtschaft, Gastronomie, Tourismus und vieles mehr. Wenn es an der Zeit ist, die Anker zu lichten und wieder auf Kreuzfahrt zu gehen, werden wir wieder ein wichtiger Teil der globalen Wirtschaft sein.“

Also lassen Sie uns optimistisch in eine freundliche Zukunft blicken, in der unsere Branche einen soliden Beitrag zur wirtschaftlichen Erholung leistet – weltweit. Wir alle hoffen, dass die Krise bald vorbei ist und wir allmählich zur Normalität zurückkehren können. Wir freuen uns darauf, den Betrieb wieder aufzunehmen und endlich unsere Gäste, die wir sehr vermissen, willkommen zu heißen. Auch wenn ich die Herausforderungen, vor denen wir alle in Zukunft stehen, nicht unterschätzen will. 

Wo andere Urlaub machen, ist das Leben hart

Von: Olaf Schröder

Besonders betroffen von der Corona-Pandemie sind die vielen Crew-Mitglieder an Bord der rund 500 Kreuzfahrtschiffe weltweit. Große existenzielle Sorgen bedrücken sie. Die Verträge laufen aus, die Schiffe liegen fest. Was können Seelsorger für die Menschen tun? Der Hamburger Seemannsdiakon kennt ihre Nöte

Für die Seemannsmission liegt das besondere Augenmerk in dieser schwierigen Zeit auf den Crew-Mitgliedern, deren „support“ wir uns auf die Fahnen geschrieben haben. Die Crew auf Kreuzfahrtschiffen entspricht zu großen Teilen nicht der klassischen Definition, mit der die meisten Menschen Seeleute beschreiben würden. Im Sprachgebrauch der Deut-

schen Seemannsmission wie auch in der „Maritime Labour Convention (MLC)“, dem internationalen Seearbeitsübereinkommen, sind alle Menschen, die auf Schiffen arbeiten, Seeleute. Dies aus dem einfachen Grund, dass sie alle unter ähnlichen Bedingungen arbeiten und so vergleichbare Bedürfnisse, Sorgen und Nöte haben. Im Moment sind unsere Bemühungen schwieriger denn

je, da eine direkte Begegnung mit den Crew-Mitgliedern aus Sorge, dass das Virus an Bord getragen wird, in der Regel nicht möglich ist.

IN NORMALEN ZEITEN engagieren manche Reedereien für die Passagiere Bordseelsorgerinnen und -seelsorger, die auf den Reisen unter anderem für Gespräche zur Verfügung stehen. Nur in besonders schweren Fällen – zum Beispiel dem Überbringen einer Todesnachricht – erhalten die Seelsorgerinnen und Seelsorger auch die Erlaubnis, mit den betroffenen Crew-Mitgliedern in Kontakt zu treten. Dies bedarf allerdings immer der ausdrücklichen Genehmigung.

Grundsätzlich steht also den Crew-Mitgliedern an Bord von Kreuzfahrtschiffen kein professionelles soziales oder seelsorgerliches Angebot zur Verfügung. Nicht einmal ein vertraulicher Arztbesuch ist unbemerkt von Vorgesetzten möglich. Doch wohin mit den Nöten und Sorgen, wenn man bis zu neun Monate an Bord des Schiffes lebt und arbeitet?

Klar, es gibt andere Crew-Mitglieder, denen man sein Herz ausschütten kann. Es gibt zudem die sozialen Medien, über die man, zumindest in den Hafenstädten, mit den Lieben daheim in Kontakt treten kann. Was aber, wenn das alles nicht hilft, wenn einem die Sorgen über den Kopf wachsen? Wo bekommt die Crew professionelle und zugleich vertrauliche Unterstützung, wenn sie über Monate an ihrem Arbeitsplatz fest gebunden ist? Am Ende der langen Zeit an Bord rettet man sich vielleicht mit dem Gedanken an die bevorstehende Heimreise. Aber was, wenn Probleme schon am Anfang der Dienstzeit unlösbar erscheinen?

IN ZEITEN VON CORONA ist nun auch noch der direkte Kontakt zu Seelsorgerinnen und Seelsorgern der verschiedenen Seemannsmissionen in den Häfen weltweit untersagt. Neue

Onlineangebote wie das Chatforum <https://dsm.care> und virtuelle Gottesdienste, die wir in dieser Krisenzeit mit Nachdruck an den Start gebracht haben, sind ein Weg. Die räumliche Distanz ist aber immer noch eine große Hürde. Gerade in Seelsorge und Beratung ist ein anwesendes und am besten vertrautes Gegenüber eine wichtige Voraussetzung für Gespräche.

Ja, Crew-Mitglieder kommen in der Welt herum und sehen mit etwas Glück auch ein wenig von den Orten auf der Reiseroute. Die freie Zeit und das nötige Geld für private Erkundungen aber fehlen in der Regel. So verlassen die Crew-Mitglieder nur selten den Schatten ihrer Schiffe.





Die Einrichtungen der Seemannsmission, am besten direkt am Terminal mit Platz zum Sitzen und Entspannen, freiem WLAN für den Kontakt nach Hause und kleinen Shops, in denen das Nötigste für den persönlichen Bedarf auf kurzem Weg und für kleines Geld zu bekommen ist, haben sich bewährt. Und dann sind da die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Seemannsmission, die ein offenes Ohr für die Sorgen und Nöte der Crew-Mitglieder haben und über die Saison hinweg verlässlich vor Ort ansprechbar sind.

AUF EINEM KREUZFAHRTSCHIFF zu arbeiten, bedeutet nicht selten einen Dienst von neun Monaten am Stück. In dieser Zeit wird sieben Tage in der Woche, oft mehr als zehn Stunden am Tag und für einen Lohn von teils unter zwei Dollar pro Stunde gearbeitet. Die Crew-Mitglieder wohnen meist zu zweit in engen Kabinen ohne Tageslicht. Ohne Privatsphäre, immer präsent und ansprechbar. Sie sind fast durchgehend unter Beobachtung und müssen, das ist eine Dienstanweisung, mit einem Lächeln auf den Lippen einen perfekten Service für die Gäste liefern. Die Pflicht, in Corona-Zeiten einen Mund-Nasenschutz zu tragen, könnte hier eine un-

geahnte Erleichterung bedeuten. Stark hierarchische Strukturen und das stete Arbeiten mit Abmahnungen erzeugen einen enormen Druck. All das führt zu einer permanenten Müdigkeit, die von Monat zu Monat zunimmt.

DA IST ES NACHVOLLZIEHBAR, dass an Bord eines Kreuzfahrtschiffes die Nerven schon mal blankliegen und die Crew-Mitglieder sprichwörtlich in den Seilen hängen. Bei Problemen, die Besatzungen über die sozialen Medien von daheim mitbekom-

WAS DIE CREWS BRAUCHEN:

-  Kostenlose Internetnutzung an Bord
-  Einen freien Tag pro Woche mit Möglichkeit zum Landgang
-  Guten und ungehinderten Zugang zu medizinischer Versorgung
-  Niedrigschwiligen Zugang zu Seelsorge und Beratung


men, sind sie oft Beobachter und können nur tatenlos zusehen. In manchen Fällen lassen sich Probleme mit Geld lösen – wenn die medizinische Behandlung der Großmutter bezahlt, das längst fällige Schulgeld für die Kinder überwiesen werden muss. Das müssen die Betroffenen dann in der kurzen freien Zeit im Hafen erledigen, was weiteren Druck auf den Einzelnen ausübt. Ohnehin ist für viele der Druck, der große (finanzielle) Heilsbringer für die Familie zu sein, auf den alle zu Hause bauen und hoffen, der zu funktionieren hat und sich für seine Familie in der Fremde aufopfert, sehr groß. „I sacrifice my life for my family“, sagte mir ein Seemann.

Zu den strukturellen Bedingungen an Bord und den privaten Sorgen und Nöten kommen noch alltägliche zwischenmenschliche Probleme, denen man sich an Bord eines Schiffes, auf en-



gem Raum und durch die Verschmelzung von Lebens- und Arbeitswelt, kaum entziehen kann. Probleme am Arbeitsplatz, mit Vorgesetzten und Kollegen, dem Kabinenmitbe-

wohner, Streit, Mobbing, Reibungsflächen aufgrund kultureller Unterschiede innerhalb der Crew, Machtstrukturen innerhalb der Crew und speziell auch zwischen Männern und Frauen bis hin zu sexuellem Missbrauch – all das zeigt: Eine Crew braucht soziale und psychosoziale Betreuung. Sie braucht Seelsorge und Beratung – gerade auch angesichts der vielen Suizidversuche und Suizide, von denen wir oft erst im Nachhinein hören.

Das Coronavirus zwingt gerade die ganze Branche in die Knie. Ein wenig mehr soziale Verantwortung für die Crew würde der Kreuzfahrtindustrie beim bevorstehenden Neustart sehr gut zu Gesicht stehen. Für die strukturellen Probleme, aber auch die vielen privaten Nöte und Sorgen der Crew-Mitglieder von Kreuzfahrtschiffen ist die Seemannsmission auch weiterhin da. 

Große Herausforderungen hat sie erlebt, medizinisch und menschlich: Brigitte Fleischer-Peter ist Schiffsärztin.



Wie kommt man als Kardiologin und Internistin mit diversen Zusatzbezeichnungen dazu, zur See zu fahren? Durch eine Anzeige im „Deutschen Ärzteblatt“ ...

Nach zehn Jahren Krankenhausarbeit als Internistin und Kardiologin und zusätzlich einem Jahr Chirurgie las ich im „Deutschen Ärzteblatt“ eine Anzeige: Gesucht wird ein Schiffsarzt für die „MS Europa“ von Hapag-

Lloyd. Ich wurde unter 350 Bewerbern für diese Stelle ausgewählt. Im November 1990 ging es los – in Venedig. Es gab damals zwei Ärzte und drei Krankenschwestern für 650 Passagiere und 350 Crew-Mitglieder.

Was hat mich vom ersten Tag an am Leben auf See fasziniert? Die versprochene Freiheit ist in gewissem Maße eingetroffen. Allerdings lernte ich schnell, dass ohne eine Lobby auf dem Schiff, auch als Offizier, das Leben nicht einfach ist. Die Kollegin, die mich als 2. Schiffsärztin begleitete, hatte schon ein wenig Erfahrung und beriet mich. Mein einziger Vorgesetzter war der Kapitän.

Das Schiff und die Crew lernte ich schnell kennen. Da das Schiff unter deutscher Flagge fuhr, war die Besatzung überwiegend deutsch. So lernte ich auch den Umgang mit einer deutschen Gewerkschaft kennen und damit die Möglich-

Von: Brigitte Fleischer-Peter

KREUZFAHRT IN ZAHLEN 2018:

28,5 Millionen

Passagiere waren weltweit auf Kreuzfahrtschiffen unterwegs

14,2 Millionen

aus Nordamerika

1,77 Millionen

aus Deutschland

1,177 Millionen

Crew-Mitglieder gab es weltweit

Quelle: CLIA 2018

Ohnmächtig, verän

Von: Marcus Oldenburg

Aus infektiologischer Sicht stellen Kreuzfahrtschiffe eine besondere Herausforderung dar, da viele Tausend Menschen auf beschränktem Raum zusammenleben. Daher kam schon zu Beginn der Pandemie den Maßnahmen zur Infektionsverhütung auf den Passagierschiffen eine große Bedeutung zu.

Viele Seeleute sorgten sich um ihre körperliche und seelische Unversehrtheit, lebten in ständiger Angst vor einer Infektion aufgrund unvermeidbarer Außenkontakte, waren in verschiedenen Häfen mit unterschiedlichen Infektionsschutzregularien konfrontiert und hatten keine Perspektive, wann sie an Bord abgelöst werden. Einige Kreuz-

fahrtreedereien und Hafenbehörden hatten gezielte Infektionsschutzmaßnahmen ergriffen und zum Beispiel die Crew-Wechsel untersagt, woraus mehrmonatige Kontraktverlängerungen resultierten.

Für die Besatzungen ergaben sich dadurch viele Probleme. Nicht zuletzt der Gedanke, dass sie ihren Familien zu Hause nicht beistehen konnten, war eine erhebliche Belastung für die Seeleute. Wer für eine zweiwöchige Quarantäne in der eigenen Kammer bleiben musste oder Landgangverbot hatte, fühlte sich isoliert, manchmal bis hin zur Vereinsamung. Daher war es auch aus medizinisch-präventiver Sicht wichtig, dass sich die Menschen an Bord mit

ihren Anliegen, Sorgen und Nöten an Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der Seemannsmissionen wenden konnten.

Corona hat auch gelehrt, dass selbst einfache Atemwegserkrankungen in dieser Zeit weitreichende Konsequenzen haben können. Überhaupt ist die medizinische Versorgung und Betreuung auf Kreuzfahrtschiffen an ihre Grenzen gestoßen. Eine labortechnische Verifizierung einer SARS-CoV-2-Infektion ist trotz höherer medizinischer Standards auf Passagierschiffen nicht möglich.

Die Situation spitzte sich besonders dann zu, wenn Anlaufhäfen keine Bereitschaft zeigten, Personen aussteigen zu lassen, Infizierte an Land zu behandeln oder wenn lange Odysseen drohten.

keit, Crew-Mitglieder krankzuschreiben und bei Überforderung aus dem Dienst zu nehmen. Das habe ich nach Ausflaggen des Schiffes nicht mehr erlebt. Dann bestand die Crew überwiegend aus nichtdeutschen Mitgliedern.


Mein erster Einsatz dauerte gleich fünf Monate. Unter deutscher Flagge hieß: bezahlter Urlaub und Wiedereinstieg nach zwei Monaten Pause.

Am Ende der Vertragszeit – insgesamt drei Jahre – stand eine Reise nach Alaska über Japan. Im April 1992 ging es in Hongkong los. 36 Stunden nach dem Auslaufen hatten wir eine schwere Havarie: Das Frachtschiff „Incon Glory“ kollidierte mit uns und riss ein Loch von 7 × 12 Metern in den Rumpf. Zwei von sieben Sektionen liefen voll, wir hatten einen Meter mehr Tiefgang und heftige Schlagseite! Mit dem anderen Schiff im steuerbordseitigen Heck konnten wir bis zum Abschleppmanöver 48 Stunden ausharren. Wir wurden nach Kaohsiung geschleppt, dort war die Werft, die unser Schiff wieder „geschlossen“ hat. Anschließend wurde die „MS Europa“ weitere sechs Wochen in Singapur repariert. Dann ging es nach Hamburg, mit 200 Arbeitern an Bord, die das Schiff innen instandsetzten.

Dies war vorerst meine letzte Reise auf der „MS Europa“.

Es folgten Einsätze auf dem 110 Meter langen viermastigen Segelschiff „Sea Cloud“ und auf dem Forschungsschiff „Polarstern“. Bis heute fahre ich die Hälfte des Jahres auf Schiffen, die andere Hälfte arbeite ich an Land.

Aktuell mache ich den längsten Törn meines Lebens auf See: Wir fahren mit der „MS Bremen“ von Neuseeland direkt nach Hamburg. Aufgrund der Corona-Krise lag das Schiff fest vor Auckland. Nun geht es zurück, das braucht 40 Seetage. Ich betreue 70 Crew-Mitglieder und begleite sie alle gesund und sicher nach Hause.

Während meiner 30 Jahre auf See habe ich alles erlebt, was medizinisch möglich ist. Die ganzen Erkrankungen, auch die schwersten, möchte ich lieber gar nicht erwähnen. Das waren sehr große Herausforderungen. Und es macht mir immer noch Freude, zur See zu fahren. 

gestigt, isoliert


Die Corona-Pandemie hat der Kreuzschifffahrt eine Zwangspause verordnet. Was bedeutet das für die Besatzungen?



Marcus Oldenburg ist Leiter der Arbeitsgruppe Schifffahrtsmedizin des Zentralinstituts für Arbeitsmedizin und Maritime Medizin in Hamburg.

Die EU-Forschungsgruppe Healthy GateWays hat einige Empfehlungen von Schutzmaßnahmen zur Verhütung von SARS-CoV-2-Infektionen auf Kreuzfahrtschiffen formuliert, an denen sich Seeleute und Kreuzfahrtreedereien orientieren sollen, wenn sich Infektionsausbrüche an Bord ereignen. Wenn eine Person an Bord unter Infektionsverdacht steht, sollte diese sofort in der eigenen Kammer isoliert werden. Aber eine generelle Isolations-/Quarantäneregelung an Bord ist auch kritisch zu hinterfragen. So trat auf dem Kreuzfahrtschiff „Diamond Princess“ Ende Januar 2020 ein SARS-CoV-2-positiver Fall auf, der dazu führte, dass 3.711 Besatzungsmitglieder und Passagiere am Pier von Yokohama

unter Quarantäne gestellt wurden. In der Folge hatten sich mehr als 700 Menschen infiziert, elf starben. Beobachter und Wissenschaftler gehen davon aus, dass dieser Verlauf hätte vermieden werden können, wenn die Betroffenen an Land behandelt worden wären.

Sinnvoll wäre es, die Verbreitung dieses Virus auch auf Kreuzfahrtschiffen wissenschaftlich auszuwerten und infektiologische Erkenntnisse für das einzigartige Setting an Bord zu gewinnen. So könnte man später auf erfahrungsbasierte Pandemiepläne zurückgreifen. Denn es ist wichtig, aus den Erfahrungen der Vergangenheit zu lernen, um für die Zukunft besser gewappnet zu sein! 

Klare Luft, reines Wasser!

Von: Sönke Diesener

Ein großes Kreuzfahrtschiff verbraucht an einem normalen Tag 150 Tonnen Schweröl. Das sind mehr als fünf Tanklaster. Das muss aufhören, findet nicht nur der Naturschutzbund Deutschland



Wie geht's der Antarktis? Antworten darauf suchen die Wissenschaftler auf der „Polarstern“ seit 1982 auf regelmäßigen Forschungsreisen. Das Schiff ist mit Dieselöl unterwegs, nicht mit Schweröl wie die meisten Kreuzfahrtschiffe. Schweröl ist ein sehr umwelt- und gesundheitsschädliches Restprodukt der Ölindustrie. Einen Stickoxiddkatalysator und einen Rußpartikelfilter – wie bei Diesel-Pkw oder -Lkw seit Jahren Standard – sucht man meist vergebens. Die Branche hat jedoch eine besondere Verantwortung: Ihre Schiffe transportieren Menschen, sie liegen inmitten von Städten, und eine intakte Natur ist das Kapital für den Urlaubstraum. Sauberes Wasser, weiße Eis- und Schneeflächen in der Arktis oder auch reine Luft in norwegischen Fjorden – all das verbindet der Urlauber mit einer Kreuzfahrt. Und doch hat die stark wachsende Anzahl der „Traumschiffe“ großen Anteil daran, dass genau diese Naturschätze in Gefahr sind.

Die Kreuzfahrtbranche verzeichnet seit Jahren ein stetiges Wachstum. Zwischen 2015 und 2020 haben allein die deutschen Reeder Schiffe im Gesamtwert von über fünf Milliarden Euro in Dienst gestellt. Entsprechend stark hat auch die Zahl der Schiffsanläufe in den beliebten Hafenstädten Hamburg, Warnemünde (Rostock), Kiel, Travemünde (Lübeck) und Bremerhaven in den letzten Jahren zugenommen. Waren es in Hamburg 2006 zum Beispiel noch rund 60 Kreuzfahrtschiffsanläufe, stieg die Zahl auf mittlerweile etwa 200

Anläufe im Jahr. Ein großes Kreuzfahrtschiff verbraucht an einem ganz normalen Tag 150 Tonnen Schweröl. Das entspricht mehr als fünf Tanklastern. Das sind etwa fünf Tonnen gesundheitsgefährlicher Stickoxide, die jeden Tag ausgestoßen werden. Zum Vergleich: Ein Pkw in Deutschland produziert pro Tag im Durchschnitt etwa 13 Gramm.

Schiffe gehören zu den größten Emissionsquellen überhaupt. Schweröl hat hohe Anteile an Schwefel, Asche, Schwermetallen und anderen giftigen Substanzen. Bei der Verbrennung entstehen hochgiftige Abgase, die unter anderem Schwefeldioxid (SO₂), Stickoxid (NO_x) und Feinstaub (PM) enthalten. Zu Letzterem gehören auch die besonders klima- und gesundheitsschädlichen Rußpartikel (engl. Black Carbon, BC). Der Ausstoß dieser Luftschadstoffe muss umgehend streng begrenzt werden, so wie es an Land längst

Zu Besuch bei den Pinguinen in der Antarktis: das Forschungsschiff „Polarstern“

Neue Schiffe müssen emissionsfrei fahren. Die bestehende Flotte muss umgerüstet werden



üblich ist. Aber die Emissionen der internationalen Seeschifffahrt wurden lange viel zu wenig reguliert. Dadurch verursachen Schiffe einen großen und sukzessive steigenden Anteil an den globalen Schadstoff- und auch Treibhausgasemissionen.

Die meisten Schiffsemissionen – insbesondere von Kreuzfahrtschiffen – entstehen in unmittelbarer Küstennähe und in Häfen, von wo aus sie weit ins Landesinnere getragen werden. Global betrachtet werden zwei Drittel aller Schiffsemissionen in einer Entfernung von bis zu 400 Kilometern zur Küste ausgestoßen.

Seit dem Jahr 2020 müssen wenigstens die Schwefelemissionen umfassend gesenkt werden. Hierzu ist der Umstieg auf schwefelarmen Kraftstoff nötig, so werden auch viele andere Emissionen verringert. Leider haben viele Reeder insbesondere in der Kreuzfahrt stattdessen in Schwefelwäscher, sogenannte Scrubber, investiert. Diese ermöglichen ihnen, weiterhin das billige, aber gefährliche Schweröl zu nutzen. Damit die Grenzwerte eingehalten werden, wird der Schwefel nachträglich aus dem Abgas gewaschen. So ent-

steht eine neue, zusätzliche Umweltgefahr: riesige Mengen Waschwasser. Es enthält etliche der Schadstoffe aus dem Öl und landet in den meisten Fällen im Meer.


Die neuen Treibstoffregelungen IMO 2020 sind eine Vorbedingung, um wie an Land Partikelfilter und Katalysatoren zum Standard zu machen. Für neue Schiffe müssen aber schon heute komplett emissionsfreie Antriebe und Treibstoffe in Anwendung gebracht werden, um neben der Luftreinhaltung auch die Klimaschutzziele erreichen zu können.

Die Seeschifffahrt hat einen erheblichen Anteil an den weltweiten CO₂-Emissionen, Tendenz steigend. Ohne einen tiefgreifenden Wandel bei Antriebstechnologien, Treibstoffen und der Energieeffizienz wird der Anteil der Schifffahrt laut IMO von heute etwa drei bis 2050 auf etwa 17 Prozent an den weltweiten CO₂-Emissionen ansteigen.

Eine Kreuzfahrt, die am Ende einen positiven Einfluss auf die Umwelt hat, wird es wohl nicht geben. Aber natürlich lassen sich die negativen Auswirkungen reduzieren.

Neben den Emissionen aus dem Schornstein, die Klima und Gesundheit gefährden, belasten die immer größeren Kreuzfahrtschiffe aber auch auf andere Weise die Umwelt. Die Aufkommen an Abwasser und Müll sind gewaltig und werden nicht überall auf der Welt sachgerecht behandelt und entsorgt. Andererseits sind die neueren Kreuzfahrtschiffe technisch häufig deutlich besser ausgerüstet, um Umweltschäden zu verringern. Aber auch in der Kreuzfahrtbranche ist da noch sehr viel Luft nach oben. Ein Schiff, das emissionsfrei durchs Meer gleitet, muss das Ziel der Branche sein. Mit dem Einsatz von Brennstoffzellen, Batterien und etwa der Nutzung von Wind kann viel erreicht werden. Natürlich werden auch weiterhin Kraftstoffe benötigt, sie müssen aber auf regenerativer Energie basieren und weitgehend schadstofffrei verbrennen.

Der Kreuzfahrtindustrie ging es bisher sehr gut. Es wurden Milliarden investiert. Leider blieb wirksame Umwelttechnik weitgehend auf der Strecke. Nur die wenigsten Schiffe verfügen über Katalysatoren, auf keinem Schiff läuft ein Partikelfilter. Diese Techniken sind an Land seit Jahrzehnten Standard. Der Kostenanteil umfassender Abgasnachbehandlung an den Neubaukosten für ein Schiff liegt im Promillebereich, die größten Schiffe kosten immerhin über eine Milliarde Euro. Dass die meisten Schiffe immer noch mit dreckigem Schweröl betrieben werden, ist vor dem Hintergrund der werbewirksamen Lippenbekenntnisse zum Umweltschutz ein Skandal.

Neue Schiffe müssen mit neuen Treibstoffen und Antrieben gebaut werden, die komplett emissionsfrei sind. Die bestehende Flotte muss sofort auf Schweröl verzichten und mit wirksamer Abgasreinigung nachgerüstet werden. Mittelfristig muss auch für die Bestandsflotte eine emissionsfreie Lösung gefunden werden. 



Sönke Diesener ist Referent für Verkehrspolitik beim NABU Naturschutzbund Deutschland.

Mehr als nur Land in Sicht

Von: Martin Junge

Am Ende der Apostelgeschichte (Kapitel 27 und 28) lesen wir von einem Segelschiff, das Schiffbruch erleidet. An Bord dieses Schiffes war auch der Apostel Paulus. Es geht in dieser Geschichte jedoch nicht nur um den Schiffbruch, sondern einerseits auch darum, dass unsere vielen Erwartungen und Überzeugungen und Träume oftmals auf den Kopf gestellt werden und im wahrsten Sinne des Wortes irgendwo stranden, und andererseits auch um unsere verlässlichste Verankerung.

Die Geschichte ist ziemlich dramatisch, denn es lauern viele Gefahren: zum Beispiel die Gefahren, die zu der damaligen Zeit mit einer Schiffsreise im Winter einhergehen, unerwartete Stürme, Vorboten auf andere Gefahren, das Risiko, von der richtigen Fahrtrichtung abzukommen, der Verlust von Fracht, extremes Fasten und um ein Haar der Verlust von Leben. Es herrscht große Erleichterung, als endlich Land in Sicht ist. Aber dann läuft das Schiff auf eine Sandbank auf, das Vorderschiff sitzt fest, und das Hinterschiff zerbricht unter der Gewalt der Wellen. Trotzdem kommen schließlich alle heil an Land.

Das klingt fast wie das wunderbare Ende von etwas, das genauso gut in einer Tragödie hätte enden können. Aber wir müssen uns ein paar Details genauer anschauen. Paulus war ein Gefangener auf diesem Schiff. Er sollte nach Rom gebracht werden, um dort vor dem Kaiser vor Gericht gestellt zu werden. Paulus hatte die Besatzung des Schiffes davor gewarnt, die Segel zu setzen, denn er hatte die schweren Stürme vorhergesehen. Als sie dann mitten in den Stürmen sind, spricht Gott zu ihm und sagt ihm, dass alle überleben und sicher an ihrem Bestimmungsort ankommen

würden, weil Paulus dazu berufen sei, Zeugnis für seinen Glauben abzulegen. Weil er auf Gottes Gegenwart und Wegweisung vertraut, kann Paulus das Handeln der Wächter und der Crew beeinflussen, obwohl er eigentlich ein Gefangener auf dem Schiff ist.

Für Paulus selbst bedeutet die Tatsache, heil an Land gekommen zu sein, vielleicht entgegen unseren Erwartungen, nicht, dass er nun in Sicherheit ist. Vielmehr wird Paulus dort an Land den Tod finden, auch wenn uns die Apostelgeschichte davon nicht berichtet. Für viele von uns heute stehen weder Land noch Meer für Sicherheit. Das Land steht für unerfüllte oder zerbrochene Träume oder für das Fehlen einer Gemeinschaft, der wir uns zugehörig fühlen können. Und in einer Pandemie, wie wir sie gerade erleben, bedeuten Land und der Kontakt zu anderen Menschen sogar eine Gefahr. Derzeit versuchen wir alle, uns zu isolieren und uns physisch von anderen Menschen zu distanzieren, um unsere Nächsten und uns selbst vor der Ausbreitung des Virus zu schützen.

Was bedeutet es, in Sicherheit zu sein, und wo sind wir sicher? Das Ziel und die Hoffnung für unsere Reise sind nicht notwendigerweise, das Land zu erreichen. Hoffnung gibt uns Gottes Verheißung, Gottes Gegenwart, dass Gott uns den richtigen Weg weist, auch wenn nicht klar ist, wo uns dieser Weg

hinführen wird oder inwiefern die vielen Hindernisse und Umwege in unserem täglichen Leben uns dabei helfen werden, auf unserem Weg voranzukommen.


Aus dieser faszinierenden Geschichte über den Schiffbruch lernen wir, dass uns Gott in jedem Ereignis – egal ob auf See oder an Land – eine Gelegenheit gibt, Vertrauen zu üben. Jedes Ereignis bietet uns die Möglichkeit, zu entdecken oder zu erkennen, was Gott durch die Beziehungen zwischen Menschen, durch unerwartete Gemeinschaft und Ver-

Der Theologe Martin Junge, 1961 in Chile geboren, ist Generalsekretär des Lutherischen Weltbundes.



Foto: Albin Hillert

bundenheit, durch die Güte und Großzügigkeit von Menschen bewirken will.

Wo sind wir zu Hause? Wo gehören wir hin? Wir gehören weder dem Land noch dem Meer, sondern – um es mit den Worten des Paulus zu sagen: „Denn diese Nacht trat zu mir der Engel des Gottes, dem ich gehöre und dem ich diene“ (Apg 27,23). Wir gehören Gott. Gott ist unser Zuhause. Gott ist unser Anker. Es gibt keinen anderen. Selbst inmitten eines wilden Sturms auf dem Meer oder wenn unser Herz erfüllt ist von Unsicherheit und Ungewissheit, ist Gott bei uns. Wenn alles aus den Fugen geraten ist, wenn uns nur noch Chaos umgibt, wenn die Wellen heftig an das Schiff schlagen, lässt Gott uns nicht allein. Gott bietet uns unablässig einen sicheren Hafen, der uns Vertrauen und Zuversicht gibt, so dass wir unsere Augen und Herzen öffnen und die Schönheit und Güte Gottes um uns herum wahrnehmen können. 



Schokolade fragt nicht. Schokolade versteht! Ein wichtiges Motto, denn in der Corona-Zeit sind Seeleute (viel mehr als sonst schon) nahezu gefangen an Bord. Für sie ist es in normalen Zeiten schon schwierig, aber nun ist es vielen verboten, ihr Schiff zu verlassen. Deswegen erreichen uns bei der Seemannsmission Cuxhaven per Mail und Telefon Anfragen von Bord, ob wir nicht ein paar Besorgungen machen könnten. Auf den meisten Einkaufslisten steht haufenweise „Seelenfutter“ – Schokolade und Chips. Das wissen ja sogar Landratten: Mit einem Stückchen Schoki sieht die Welt gleich ein bisschen besser aus! Entsprechend groß sind Freude und Dankbarkeit, wenn wir die Einkäufe zum Schiff bringen.

Am Ostersonntag fuhren Stefanie Zernikow und ihr Seemannsmissionsteam im Rostocker Hafen von Schiff zu Schiff und feierten – weil die Seeleute wegen der Corona-Regeln nicht weit von Bord durften – auf den Piers oder vor dem Schiff auf Wunsch Gottesdienste. Im Anschluss wurden kleine Geschenke an die Besatzungen verteilt. Dieses besondere Osterfest werden die Seeleute und auch das Rostocker Team in guter Erinnerung behalten.



Seelsorge in Douala Ein Piratenüberfall ist eine furchtbare Erfahrung. Die Kriminellen sind gut informiert, schwer bewaffnet und gehen strategisch vor. Auf einem Schüttgutfrachter zeigte der Chief den Leuten von der Seemannsmission das Einschussloch einer Kalaschnikow. Zwei Wochen lang war das Team der Seemannsmission mindestens eine Stunde täglich zur Krisennachsorge an Bord. Vier Betroffene sprachen offen über ihre Erfahrungen und Ängste. Zwei wurden auf eigenen Wunsch frühzeitig nach Hause rückgeführt. Die anderen blieben, weil ihre Familien die Heuer benötigen. Von der 22 Mann starken Besatzung war die Hälfte entführt worden. Die fehlenden Crewmitglieder wurden ersetzt. Die Seemannsmission hat die so entstandene Mannschaft bei teambildenden Aktivitäten begleitet.



„Die Menschen ernst nehmen“

Hapag-Lloyd-Kapitän Björn Kropp über das Miteinander an Bord, die Folgen der Digitalisierung und die Grenzen des Wachstums

Björn Kropp, 41, hat das Sagen auf der „Callao Express“, einem Containerschiff von 333 Metern Länge, Heimathafen: Hamburg.

Hier oben auf der Brücke haben Sie den Überblick. Aber auch viel Verantwortung. Wie geht es Ihnen zwischen Routine und Krisenmomenten?

Gott sei Dank sind Krisenmomente sehr selten. Die meiste Zeit läuft ja alles rund. Den Druck in Stresssituationen wie Fahrplanverzögerungen muss man aushalten. Man muss versuchen, Ruhe auszustrahlen gegenüber seiner Besatzung. Es gibt keinen anderen, der Entscheidungen treffen kann. Also muss man sie selbst treffen und dazu stehen, auch wenn sie sich nachher möglicherweise als falsch herausstellen. Für Unfälle haben wir Notfallpläne. An ihnen kann man sich entlanghängeln. Das bringt Sicherheit im Handeln. Außerdem erhalten wir in solchen Situationen Unterstützung durch unsere Reederei.

Kapitäne, Offiziere, Kadetten aus Deutschland, die Crew von den Philippinen, aus der Ukraine oder Polen – wie gelingt es Ihnen, Brücken zu bauen? Wo sind Grenzen, wo gibt es auch Chancen dieses Miteinanders?

Die Kulturen und auch die Ausbildungssysteme der verschiedenen Nationen an Bord sind zum Teil sehr unterschiedlich. Das muss man schon unter einen Hut



bekommen, ohne irgendjemanden vor den Kopf zu stoßen. Ich möchte die Menschen und ihre Probleme bei allen kulturellen Unterschieden ernst nehmen. Wir bemühen uns, Brücken zu bauen. Im Kleinen, indem man gemeinsame Grillfeste feiert, zusammen Basketball spielt oder ein Kickerturnier veranstaltet. Insgesamt bemühen sich alle, für Wohlbefinden zu sorgen. Gutes Essen ist wichtig! Alles, was möglich ist...

Traut der Kapitän seinen Leuten auch ein Stück Mitdenken zu?

Das ist manchmal nicht einfach. Allerdings ist das System Schiff so komplex, dass es ohne das Mitdenken aller einfach nicht geht. Bei allen Unterschieden: Wir sitzen alle sprichwörtlich im selben Boot. Alle mitzunehmen, um möglichst viel unterschiedlichen Input zu nutzen – das ist immer wieder ein Thema in vielen Lehrgängen, die wir absolvieren müssen.

Sie gehören noch immer zu den jüngeren Kapitänen und haben noch über 20 Jahre Arbeit vor sich. Wie sehen Sie die

Zukunft der Seefahrt?

Das ist schwer zu sagen. Ich bin kein Digitalisierungsskeptiker. Ich glaube, dass auf der großen Fahrt die Automatisierung Einzug hält und unsere Arbeit entlastet. Dass die Schiffe vollautomatisch über die Weltmeere fahren werden, sehe ich aber noch nicht. Wer soll im Notfall eingreifen, falls es auf hoher See zu Problemen an Bord kommt? Beispiele in den letzten Jahren haben ja gezeigt, dass

Mannschaften an Bord durch schnelles Eingreifen, zum Beispiel bei Bränden, Schäden an Schiffen und Ladung verhindern beziehungsweise verringern konnten. Außerdem müssten ja alle Arbeiten, die nicht an Bord durchgeführt werden, durch Serviceunternehmen im Hafen erledigt werden. Zudem brauchen die Schiffe in Hafennähe sowieso Besatzungen, um festmachen zu können. Das würde automatisch nicht gehen. Es wird sicherlich Entlastung an der einen oder anderen Stelle geben, die uns bei Entscheidungsfindungen hilft. Ein anderer Punkt ist, dass die Seefahrt auf jeden Fall sauberer werden wird. Die Schiffe werden auf Erdgas oder Bio-Fuels umrüsten. Da ist eine Entwicklung angestoßen worden, die langsam, aber sicher voranschreitet.

Welche Auswirkungen hat die fortschreitende Automatisierung auf die Arbeit? Wird es



„Wir brauchen das Handwerk weiterhin. Die Schiffe rosten auch in Zeiten der Digitalisierung!“

immer mehr Arbeit am Bildschirm sein? Oder gibt es noch Handwerk?

Es wird definitiv mehr Arbeit am Bildschirm geben. Für die Offiziers- und Ingenieurs-Dienstgrade bedeutet dies eine Umstellung – und zum Teil höhere Ansprüche. Aber das Handwerkliche wird nicht vollständig abgeschafft werden können. Die Schiffe müssen instand gesetzt werden. Die Schiffe rosten auch in Zeiten der Digitalisierung! Das muss alles in Schuss gehalten werden. Eine Leine bleibt eine Leine. Die muss womöglich gespießt werden. Das sind einfach handwerkliche Grundlagen, ohne die wird es nicht funktionieren. Auch wenn wir nicht mehr nach den Sternen navigieren...


Sie teilen die Sorge nicht, dass es auf Sicht weniger Arbeitsplätze für Seeleute geben wird?

Auf so einem großen Schiff hat man zwei Möglichkeiten: Man fährt die Besatzung runter und sourct alles aus an Land. Das halte ich für viel zu teuer. Die andere Möglichkeit ist: Ich fahre mit einer entsprechenden Besatzung und warte das Schiff an Bord. Ich glaube aus den Erfahrungen der letzten Jahrzehnte, dass sich Outsourcing nicht lohnt. Das sind alles alte Ideen, die schon einmal in den 70er, 80er und 90er Jahren da waren. Das hat sich alles nicht rentiert. Es mag auch jetzt einige Versuche geben, aber ich glaube, da rudert man bald wieder zurück.

Beim Blick nach vorne ahnen wir alle, dass es nicht unbegrenzt so weitergehen kann. Grenzen des Wachstums – gibt es etwas, was dem Kapitän in Seefahrt und -handel zu weit geht?

Sicherlich gibt es irgendwo eine wirtschaftliche und technische Grenze für die Größe der Schiffe. Wo die liegt, kann ich allerdings nicht sagen. Und es wird sicherlich immer Routen auf den Weltmeeren geben, auf denen sehr, sehr große Schiffe unterwegs sind. Und es wird auch Häfen geben, die mit diesen Schiffen sicher erreicht werden. Ebenso auch Häfen, die nur für kleinere Schiffseinheiten zu erreichen sind. Grundsätzlich gilt: Wenn die Schiffe gut ausgelastet werden können, spricht nichts gegen größere Einheiten.

Stichwort Klimawandel. Werden sich die Schifffahrtsrouten und Warenströme zukünftig ändern? Werden Sie eines Tages vielleicht „obenrum“ fahren, wenn die Polkappen schmelzen?

Theoretisch ist das möglich. Aber es ist zumindest für den Containertransport momentan nicht attraktiv. Da oben gibt es einfach nichts, was wir abliefern oder mitnehmen könnten. Wenn wir jetzt nach Südostasien oder nach China fahren, laufen wir auch Häfen im Mittelmeer, im Roten Meer, auf dem indischen Subkontinent sowie Singapur an. Das sind alles große Häfen mit großem Ladevolumen. Man könnte „obenrum“ fahren, um zum Beispiel nach Japan zu kommen. Aber dann würden andere Häfen nicht mehr bedient werden können. Ich glaube nicht, dass sich das für die Containerschifffahrt ändern wird. Für andere Geschäftsfelder, Bulk-Schifffahrt zum Beispiel, ist das eventuell eine Option. 

Interview: J. Janssen und B. Reichelt

„Den Seeleuten in ihrem Alltag nahe sein“

Im Hafen von Santos, zwei Autostunden von São Paulo entfernt, arbeitet die DSM eng mit der lutherischen Kirche Brasiliens zusammen. Ein Gespräch mit Synodapastor Marcos Jair Ebeling



Marcos Jair Ebeling

Herr Ebeling, Sie leiten als Synodapastor eine der 18 Synoden der evangelisch-lutherischen Kirche Brasiliens. Welche Bedeutung hat die Deutsche Seemannsmission für Ihre Kirche und Synode?

Marcos Jair Ebeling: Die Seemannsmission heißt in Brasilien „Missão aos Marinheiros“ (MM) und stellt einen wichtigen Arbeitsbereich der lutherischen Kirche im Südosten Brasiliens dar. Zum einen gibt es in Santos eine lutherische Gemeinde. Zum anderen weiten die Präsenz und die Partnerschaft mit MM unser christliches Handeln. Wir beschränken uns nicht nur auf unsere Kerngemeinde, sondern die Seeleute aus aller Welt öffnen uns neue Horizonte und Visionen des christlichen Glaubens – den leben wir ja nicht nur innerhalb einer Ortsgemeinde. Wichtig ist auch, dass das Evangelium und die Kirche fest in das soziale Umfeld eingebettet sein müssen. In Santos bietet uns der Hafen den Raum dazu. Dort mit humanitären Aktionen und mit Einladungen zum Glauben präsent zu sein, ist für unsere Kirche von unschätzbarem Wert.

Was sind die Ergebnisse unserer bisherigen Zusammenarbeit?

Meiner Meinung nach gibt es einige Punkte, die man hervorheben muss, denn es sind Früchte der bisherigen Partnerschaft! Zunächst natürlich die Betreuung, die wir mit dem gemeinsamen Projekt MM den Seeleuten in ihren verschiedenen Gesundheits-, Lebens- und Arbeitssituationen anbieten. Weiterhin fördern wir mit MM die ökumenische Partnerschaft, insbesondere mit der katholischen Schwesterorganisation Stella Maris. Wir leisten auch in der lokalen Nachbarschaft große Hilfe, sowohl bei humanitären als auch in seelsorglichen Notlagen. Diese Verbindung der lokalen und der globalen Dimension der Kirche trägt dazu bei, der lutherischen Gemeinde in Santos

den Blick zu schärfen für ihre eigenen Aufgaben am Ort. Ganz konkret wird das gemeinsame Handeln von Ortsgemeinde und MM in der lobenswerten Arbeit bei der Prävention von Kinderprostitution – ein besonders schwieriges Arbeitsfeld auch im Alltag des Hafens.

Santos ist der größte Hafen Südamerikas. Wo können wir als Lutherische Kirche und Deutsche Seemannsmission noch enger zusammenarbeiten?

Wir können die institutionellen Beziehungen und die Partnerschaft zwischen der Deutschen Seemannsmission und der Südost-Synode weiter verbessern. Auch sollten wir Partnerschaften mit öffentlichen Einrichtungen und maritimen Unternehmen vorantreiben, um MM den Zugang zu Seeleuten auf den Schiffen zu erleichtern. Wichtig wäre es, spezielle Trainings für die Mitarbeitenden zum Beispiel für Notfälle oder Konflikte anzubieten und Teams von Ehrenamtlichen für die Arbeit der Seemannsmission zu bilden – immer mit Blick auf ihr Ziel „support of seafarers’ dignity“. Heute liegt der Schwerpunkt auf der Bereitstellung humanitärer Hilfe durch MM vor Ort. Aber ich will daran erinnern, dass zur täglichen Lebenserfahrung auch ein lebendiger Glaube gehört. Daher ist es wichtig, dass wir bei Onlinegottesdienst- und Seelsorgeangeboten vorankommen, um für die Seeleute auch dann präsent zu sein, wenn sie auf dem Meer sind. Denn das ist der Ort, an dem sich das Leben der Seeleute abspielt, und es ist der Ort, an den sie sich berufen fühlen. Seeleuten in ihrem Alltag nahe zu sein, das ist unsere Aufgabe.

Wir wissen, dass die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse im Hafen nicht immer fair sind. Wir wissen nicht, inwieweit wir sie verändern können. Aber wir müssen, gerade als lutherische Kirche




Fotos: privat, DSM Santos

Rosângela Theodoro und
Felipi Schütz-Bennert von
Missão aos Marinheiros
mit einem Seemann



„Die diakonische Arbeit wird in
einem modernen Kontext immer
mehr zur Herausforderung“

Haben Sie einen Wunsch für die Seeleute und die Seemannsmission?

Im Markus-Evangelium Kapitel 4, Verse 35–41, beruhigt Jesus einen Sturm, damit die Jünger – das sind in diesem Fall auch die Seeleute – durch ruhige und stille Gewässer segeln können, um ihr Ziel, das andere Ufer, mit der Frohen Botschaft zu erreichen. Mein Wunsch und meine Sehnsucht ist, dass die Seeleute in der Begegnung mit Christus die nötige Ruhe finden, um denen, die sie am anderen Ufer erwarten, die Gute Nachricht zu bringen. 

Interview: Christoph Ernst

und MM, inmitten einer kommerziellen, wettbewerbsorientierten und globalisierten Welt immer eine deutliche Stimme für die damit einhergehenden ethischen Fragen sein. In Santos ist das Thema Hafen und Kinderprostitution seit langem brisant. Die Suche nach Möglichkeiten zur Beendigung von Kinderprostitution und nach Strategien für ein menschenwürdiges Leben bleibt eine sehr dringliche Herausforderung.

Wie nehmen Sie in Brasilien die Deutsche Seemannsmission wahr – eher als das „Besondere“ oder als eine wichtige diakonische Aufgabe der Kirche in unserer Zeit?

MM leistet wichtige diakonische Arbeit, indem sie in einem besonderen Bereich Hilfe anbietet – nicht den Mitgliedern der lutherischen Gemeinde, sondern den Seeleuten. Als eigens dazu beauftragte Einrichtung ist MM darauf spezialisiert, ganz praktische Unterstützung aus Glaubensüberzeugung heraus in einen nichtreligiösen Bereich zu tragen. Die diakonische Arbeit der Seemannsmission bleibt nach wie vor wichtig, sie wird in einem modernen und globalisierten Kontext zugleich immer mehr zur Herausforderung.

GROSSER HAFEN, SCHLECHTER RUF

Santos gehört zur Metropolregion Grande São Paulo mit mehr als 21 Millionen Einwohnern. Seit 2006 gilt Santos als der verkehrsreichste und wichtigste Containerhafen in ganz Lateinamerika. Daneben spielt die Verschiffung von Mais und Zucker eine große Rolle. In seiner 130-jährigen Geschichte hat Santos immer wieder mit einem zweifelhaften Ruf kämpfen müssen. War es um 1900 das Gelbfieber, das ihm den Namen „Hafen des Todes“ eintrug, so hat 100 Jahre später die Immunschwächekrankheit Aids unter den Prostituierten den Ruf der Hafenstadt stark beeinträchtigt. Brasilien ist zu zwei Dritteln katholisch geprägt, verzeichnet aber gerade im Südosten eine aktive evangelische, in diesem Fall lutherische Minderheit.





Mitten im Hafen:
Sabine Bär und
Angelika Behrens
(v.l.) vor dem
neuen Büro der
Geschäftsstelle
in Hamburg

Jetzt in der Shanghaiallee

Die Geschäftsstelle der Deutschen Seemannsmission ist umgezogen: von Bremen an den Hamburger Hafen

Moderne Bauten, die Elbe ganz in der Nähe – hier liegen seit März 2020 die neuen Büroräume der Geschäftsstelle der Deutschen Seemannsmission. In der Shanghaiallee 12, mitten in der Hafencity. „Es gab sehr gute Argumente für genau diesen Standort“, begründet Generalsekretär Christoph Ernst den Umzug nach Hamburg. „Wir sind nah dran am größ-



„Hamburg als größte Seehafenstadt Deutschlands steht für Internationalität“

Christoph Ernst, Generalsekretär der Deutschen Seemannsmission

ten deutschen Hafen, an den Reedereien, an Schiffsmaklern und Verbänden der Schifffahrtsindustrie, an der Politik, nicht zuletzt auch an den Partnerkirchen, die ebenfalls Seemannsmission betreiben. Hier

können wir uns zusammensetzen und uns austauschen, um das Beste für die Seeleute zu erreichen. Trotz aller digitalen Möglichkeiten ist es wichtig, den direkten Draht zu haben und sich manchmal auch face to face in die Augen zu blicken.“

DIE GESCHÄFTSSTELLE, das sind: Pastor Christoph Ernst, seit 2019 Generalsekretär und zuvor beim Kirchenamt der Evangelischen Kirche in Deutschland zuständig für die ökumenischen Beziehungen nach Nord- und Westeuropa. Angelika Behrens, seit 30 Jahren für die Deutsche Seemannsmission tätig und zuständig für den Bereich Personalsachbearbeitung, Finanzen und vieles mehr. Sabine Bär, neu im Team, erledigt alle allgemeinen Verwaltungsaufgaben. „Ein gutes Team, das für Kontinuität und Neuerungen steht“, betont Dr. Clara Schlaich, Präsidentin der Deutschen Seemannsmission. „Mit dem Umzug sind wir nun auch mitten im Gebiet der Inlandsstationen – von Brunsbüttel bis Sassnitz, von Kiel bis Duisburg. Das erleichtert gerade auch in schwierigen Zeiten wie der Corona-Pandemie die Rückkoppelung zwischen der Geschäftsstelle und der Arbeit in den Häfen.“

Von Hamburg aus knüpft die Deutsche Seemannsmission ihr Netz an 16 Stationen innerhalb der Bundesrepublik und in 17 Häfen im Ausland von New York bis Hongkong. Mehr als 700 Haupt- und Ehrenamtliche der Deutschen Seemannsmission engagieren sich weltweit für die Seeleute. Von Hamburg aus kooperiert sie zudem mit anderen Organisationen, die sich für deren Belange einsetzen. Die soziale und seelsorgerliche Arbeit ist unter anderem verankert in der Maritime Labour Convention, dem internationalen Seearbeitsübereinkommen, das mehr als 90 Länder, darunter auch die Bundesrepublik, ratifiziert haben. Der Kontakt der Deutschen Seemannsmission zu Seemannsmissionen anderer Kirchen und Länder ist eng. So ist sie etwa Gründungsmitglied der International Christian

Maritime Association (ICMA). „Seefahrt ist international, von den Crews an Bord über die transportierten Waren bis hin zu den einzelnen Destinationen“, betont

Christoph Ernst. „Da ist es wichtig, weltweit zusammenzuarbeiten. Hamburg als größte Seehafenstadt Deutschlands steht für diese Internationalität.“ ⚓

Bärbel Reichelt

 HALLO, NACHBAR**Bischöfin Kirsten Fehrs:**

*Natürlich gehört in eine Hafency auch die Seemannsmission. Herzlich willkommen, liebe Kolleg*innen der DSM-Geschäftsstelle, in unserer Hausgemeinschaft! Wie schön, Euch nun in unmittelbarer Nachbarschaft zu haben. Gerade als „Stimme der Seeleute“ freue ich mich sehr.*

**Christian Bubenzer, Berufsgenossenschaft Verkehr:**

Wir freuen uns: Durch den kurzen Fußweg wird die ohnehin schon sehr gute Zusammenarbeit zwischen DSM und BG Verkehr noch einfacher.

**Ralf Nagel, Verband Deutscher Reeder:**

Die enge Zusammenarbeit zwischen der DSM und dem VDR wird jetzt durch die fußläufige Nähe der beiden Geschäftsstellen noch leichter zu organisieren sein. Darüber freuen wir uns und wünschen den Kolleginnen und Kollegen in den neuen Räumen weiterhin viel Erfolg und Freude bei ihrer wichtigen Arbeit für unsere Seeleute.

SO KÖNNEN SIE HELFEN!

Die Besatzungen auf den Handelsschiffen bringen Ihnen Ihre Waren, Besatzungen auf Kreuzfahrtschiffen ermöglichen Ihnen einen entspannten und vielseitigen Urlaub. Dabei nehmen sie lange Abwesenheiten vom Zuhause und den Familien in Kauf. Das Leben und Arbeiten an Bord von Schiffen ist nicht leicht, und oft kommen sich die Seeleute vor wie ein Teil der Maschine.

Wir von der Seemannsmission haben als Devise: „support of seafarers’ dignity – Unterstützung der Würde der Seeleute“. Mit unseren Besuchen an Bord, unseren Angeboten in den Häfen und nun auch virtuell nehmen wir die Menschen an Bord wahr und geben ihnen für kurze Zeit Freude und Unterstützung in einem schwierigen Arbeitsumfeld. Die Deutsche Seemannsmission ist an 33 Stellen weltweit für Seeleute unabhängig ihrer Herkunft aktiv.

Tragen auch Sie dazu bei! Mit Ihrer Spende helfen sie uns bei der Arbeit und machen es möglich, für die Seeleute ein Stück Menschlichkeit an Bord zu bringen.

IBAN: DE70 5206 0410 0006 4058 86
BIC: GENODEF1EK1
Evangelische Bank eG, Kiel

www.seemannsmission.org

VON PERSONEN UND STATIONEN

ROSTOCK Folkert Janssen wurde in den Ruhestand verabschiedet +++ Stefanie Zernikow ist die neue Leiterin +++ Dorothea Flake wechselte in eine neue Arbeitsstelle +++ June Yanez wechselte von Hamburg nach Rostock

KIEL Tobias Kaiser ist der neue Leiter

GESCHÄFTSSTELLE DSM E. V. Birgitt Siems wurde in den Ruhestand verabschiedet, Sabine Bär neu eingestellt. Im Mai verstarb Jürgen R.A. Kanz, früherer Generalsekretär der DSM

LE HAVRE Michael Ludwig wurde in den Ruhestand verabschiedet

MÄNTYLUOTO Station wurde geschlossen. Wolfgang Pautz-Wilhelm, Verena Wilhelm und Familie haben nach Deutschland in ein neues Arbeitsfeld gewechselt

LOMÉ Pere Kokou Clement ist neuer Mitarbeiter für die Seemannsmission

Fühlt sich an wie Abenteuer



Junge Freiwillige vor dem Gästehaus der Seemannsmission in der Amsterdamer Keizersgracht

Leinen los für ein Freiwilliges Jahr bei der Seemannsmission im Ausland

CHRISTIAN, ANTWERPEN Was für Situationen ich schon erlebt habe! Und wie viele Eindrücke ich bei meiner Tätigkeit im Hafen und im Seemannsclub schon bekommen habe! Außerdem lebe ich das erste Mal allein – und das in einem fremden Land. In unserer Arbeit steckt viel mehr, als täglich Schiffe zu besuchen und einmal in der Woche den Abenddienst im Seemannsclub zu übernehmen. Ich treffe jeden Tag Seeleute aus aller Welt. Und beinahe jeder heißt mich mit einem Lächeln an Bord willkommen. Anfangs dachte ich: Was für ein kleiner Job. Aber dass wir SIM-Karten und Zeitungen aufs Schiff bringen oder ihnen den Busservice zum Seemannsclub erklären, ist für Seeleute von großer Bedeutung und eine starke Geste. Normalerweise besteht ihr Leben an

Bord nur aus Arbeit. Da freuen sie sich, uns zu sehen, und unterbrechen für ein Gespräch ihren Alltag. Durch das Freiwillige Jahr lasse ich die Schulzeit hinter mir und lerne andere Sichtweisen auf viele Dinge kennen. Mir hilft diese Zeit sehr gut, mich zu orientieren und Neues auszuprobieren. Ich freue mich sehr über dieses Jahr in Antwerpen und würde es jederzeit wiederholen, wenn ich könnte.

HEDDA, ROTTERDAM Weg von zu Hause und in eine neue Welt eintauchen! Auch nach sechs Monaten in Rotterdam ist das immer noch aufregend, denn kein Tag gleicht dem anderen. Welchen Menschen begegnen wir heute? Welche Kulturen sind an Bord? Das macht jeden einzelnen Schiffsbe-

such einzigartig. Durch die kurzen Liegezeiten im Terminal kommen Seeleute kaum an Land. Darum kommen wir an Bord. Zeitungen und SIM-Karten sind wichtig für Seeleute, um sich ihren Familien in Manila, Rom, Moskau, Hamburg oder Mumbai näher zu fühlen. Neben Transporten in die Stadt oder zum Einkaufszentrum erledigen wir kleinere Besorgungen. Indem wir mit Menschen aus anderen Kulturen reden, lernen wir ihre Heimatländer kennen. Und erfahren viel über Familie, Hobbys, Sport und Esskultur. Zugleich können Seeleute ihren stressigen Alltag für einen Moment vergessen. Oft bekommen wir sogar viel zurück, wenn die Köche uns zum Essen einladen. Oder ein Kapitän zeigt uns stolz die Brücke. Oder der Engineer den riesigen Maschinenraum. Beeindru-

Wir erfahren die Welt, ohne auf Reisen zu gehen!

ckend und faszinierend: Wir erfahren die weite Welt ohne weite Entfernungen!

KAYA, ANTWERPEN Das Freiwilligenjahr fühlt sich an wie ein Abenteuer. Die Tätigkeit bei der Seemannsmission in Antwerpen hat bei mir dazu beigetragen, dass ich gelernt habe, direkt auf Menschen zuzugehen und schnell einen guten Draht zu ihnen zu entwickeln. Dabei haben wir mit ihnen zusammen meist nicht viel Zeit und erst mal kaum Gemeinsamkeiten. Da wird uns viel zgetraut. Aber durch die sehr selbstständige und verantwortungsvolle Position wächst man buchstäblich über sich selbst hinaus. Schließlich sind wir auch offizielle Vertretung der Seemannsmission. Die Arbeit im Hafen ist sehr spannend, da ja kaum jemand von uns einen Gedanken daran verschwendet, wie die Konsumgüter zu uns kommen, die wir täglich verwenden. Da sind die Erfahrungen, die wir Freiwilligen machen, für andere wahrscheinlich mehr als beneidenswert. Wenn auch du nach dem Abitur eine Auszeit benötigst und deine Zeit sinnstiftend nutzen möchtest, bist du bei der Seemannsmission genau richtig.

KONRAD, ROTTERDAM Dieses Jahr bedeutet, die Welt zu sehen, ohne zu reisen. Bei unterschiedlichen Kulturen entdecken, dass alle erst mal super gastfreundlich sind. Das zeigt sich besonders in Einladungen zum Essen. Natürlich läuft nicht jeder Schiffsbesuch gleich gut. Immer sollte man sich auf neue Leute einstellen. Aber das geschieht im Team der Freiwilligen oder mit dem Stationsleiter. Fehler gehören dazu. Im größten Hafen Europas werden einem die Ausmaße des weltweiten Handels deutlich, wenn einer der großen Kähne mit 18.000 Containern

beladen wird. Außerdem gewinne ich Abstand, nach der Schule, von den Eltern. Auch die eigene Freizeit ist wichtig. Rotterdam hat den perfekten Abstand zu Deutschland. Nicht komplett aus der Welt, um am Wochenende Freunde oder Familie zu besuchen. Zugleich weit genug, um zu klären, welche Kontakte halten und was echte Freundschaften sind. Und wie Niederländer auf Deutschland schauen! Man muss das Leben nicht immer so verbissen sehen wie die Deutschen, sondern auch mal entspannter.

KRISTIN, ANTWERPEN Ein Auslandsjahr ist nichts Besonderes. Von „Work and Travel“ in Australien oder vom Au-pair-Job in den USA hat jeder schon mal gehört. Wenn ich erzähle, dass ich als Freiwillige in Belgien bei der Seemannsmission bin, wundert das viele. Denn dieses Projekt ist echt etwas anderes. Auf einmal bin ich die Exotin, obwohl ich „nur“ in das kleine Nachbarland gegangen bin. Außergewöhnliche Erfahrungen gehören hier dazu. Wir treffen die Menschen, die harte Arbeit im Hintergrund leisten, die die Weltwirtschaft wortwörtlich „über Wasser halten“. Nebenbei werde ich selbstständiger, lerne, Verantwortung zu übernehmen, verbessere mein Englisch. Der Hafen mit den vielen Schiffen, egal ob Tanker oder 350 Meter langes Containerschiff, bietet immer wieder neue Erlebnisse. Kein Tag ist wie der andere. In sechs Monaten habe ich mit Menschen aus etwa 40 Ländern gesprochen – so wird unbewusst ein Auslandsjahr in Antwerpen zur Weltreise. Und das mit der Gewissheit, Gutes getan und den eintönigen Alltag der Seeleute

etwas aufgeheitert zu haben. Kurz: ein Jahr, an das ich mich mein ganzes Leben lang gern erinnern werde.

HANS LENNARD, AMSTERDAM In Amsterdam arbeite ich zum einen im Hafen, in dem viele große Tanker anlegen. Dort machen wir Besuche, um den Seeleuten an Bord ein offenes Ohr zu schenken oder ihnen SIM-Karten zu bringen. Dieser Kontakt mit Seeleuten aus fernen Ländern ist für mich das Highlight der Arbeit. Ich erlebe auf den Schiffen herzliche Gastfreundschaft – manchmal entsteht über die Zeit hinweg ein dauerhafter Kontakt. Der zweite Arbeitsbereich bietet genauso viel: Das Guesthouse der Seemannsmission Amsterdam liegt in der Keizersgracht. Und damit in der bestmöglichen Lage, für Amsterdamer, für Touristen oder eben für uns Freiwillige. Zum Wohnen gibt es dort ein 1-Zimmer-Apartment im vierten Stock. Gearbeitet wird im Team mit dem Stationsleiter und einem Housekeeper. Da fallen alle möglichen Aufgaben an. Deswegen und mit Blick auf die Vielfalt im Hafen lässt sich ein „normaler“ Arbeitstag kaum beschreiben. Ob beim Check-in an der Rezeption, beim Sortieren der Buchungen oder bei kleinen Reparaturen in dem alten Grachtenhaus – auch hier ist der Kontakt zu Menschen aus allen möglichen Ländern das Schönste. 

DU AUCH?

Bewirb dich jetzt für das neue Freiwilligenjahr 2021/22 – spätestens bis Ende Januar 2021!

Alle Infos direkt bei den Stationsleitungen oder unter:

Ausland: <https://freiwilligendienst.seemannsmission.org/>

Inland: <https://bufdimare.de/>



Fairer Handel gilt auch für den Transport

Gewerkschaften und Menschenrechtsorganisationen kämpfen für ein Lieferkettengesetz. Es soll Kinderarbeit verhindern, existenzsichernde Löhne garantieren und Umweltschäden vermeiden – auch in der Seefahrt. Uwe Wötzel, Jurist in der Bundesverwaltung von Ver.di, erklärt, worum es geht

Nicht erst seit der Katastrophe in den Textilfabriken von Rana Plaza 2013 arbeiten die Gewerkschaften für den wirksamen Schutz der Arbeitsrechte. So steht die Regulierung der globalen Lieferketten auf den Tagesordnungen von politischen Gipfeltreffen und der Internationalen Arbeitskonferenz der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO). Ein Übereinkommen soll einen internationalen Rechtsrahmen mit wirksamen Mechanismen schaffen, mit Rechenschaftspflichten für Unternehmen, mit Elementen der Arbeitsaufsicht und der Streitschlichtung nach Regeln der ILO.

Die gegenwärtige Finanz- und Wirtschaftskrise und der Klimawandel zeigen deutlich: Wir brauchen einen Ordnungsrahmen, der soziale, ökologische und wirtschaftliche Ziele gleichstellt. Der Schutz der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, Verbraucherinnen und Verbraucher und nicht zuletzt der Um-

welt vor unternehmerischen Missbräuchen muss ausgeweitet werden.

2011 hat der UN-Menschenrechtsrat Leitprinzipien formuliert. Diese Leitprinzipien verpflichten alle Staaten zum Schutz der Menschenrechte und Unternehmen zur Achtung der Menschenrechte in ihren Produktions- und Lieferketten. Sie sind in drei Säulen eingeteilt:

- ⚓ die Pflicht des Staates, Menschenrechte zu schützen,
- ⚓ die Verantwortung von Unternehmen, diese Rechte zu achten,
- ⚓ der notwendige Zugang zu gerichtlicher und außergerichtlicher Abhilfe gegen Menschenrechtsverletzungen.

Die Europäische Union und die Bundesregierung haben sich zur Umsetzung dieser Leitprinzipien verpflichtet. Im Dezember 2016 hat die Bundesregierung einen Nationalen Aktionsplan (NAP) beschlossen. Weitergehende Maßnahmen scheiterten bisher am Widerstand oder der Inaktivität der beteiligten Mi-


nisterien, insbesondere des Bundeswirtschaftsministeriums.

In anderen Mitgliedsstaaten der EU waren die Regierungen mutiger. Großbritannien hat 2015 den „Modern Slavery Act“ verabschiedet. Niederländische Unternehmen müssen Kinderarbeit ausschließen, französische seit 2016 Menschenrechtsverletzungen. In Deutschland fordert jetzt ein breites Bündnis aus Menschenrechtsorganisationen, Umweltverbänden und Gewerkschaften ein Lieferkettengesetz. Nach vielen Tausend Toten in der Textilindustrie, auf Ölplantagen, in Minen ist das längst überfällig. Dafür hat sich die Ver.di mit vielen anderen Organisationen der Zivilgesellschaft der Initiative Lieferkettengesetz.de angeschlossen. Diese Initiative fordert die Bundesregierung auf, endlich ein Gesetz auf den Weg zu bringen. Mit der breiten Unterstützung der Öffentlichkeit wollen wir für diese Forderung den Druck verstärken. ⚓

Vergesst die Seeleute nicht!

Wenn ich im Supermarkt ein „Fair Trade“-Siegel auf einem Päckchen Kaffee sehe und dafür einen Euro mehr ausgeben als für das Produkt daneben, dann wegen der Kaffeebäuerin irgendwo in Lateinamerika bei der Ernte, die lächelnd in die Kamera blickt. Und wenn dann das Päckchen Kaffee über das Kassenband gleitet, hoffe ich, dass ich mit meinem Einkaufsverhalten ein wenig zur Verbesserung der Lebensbedingungen dieser Frau beitrage.

„Fair Trade“ ist weitgehend erzeugerorientiert. Das ist gut so, blendet aber einen Teil der Lieferkette fast völlig aus: den Transport übers Meer und die Menschen, die dafür einstehen, dass die fair gehandelten Produkte überhaupt zu uns kommen.

Wenn ich auf der Homepage von Fairtrade Deutschland „Seeleute“ als Suchbegriff eingabe, erhalte ich keinen Treffer. Um die 1,5 Millionen Seeleute, die auf Handelsschiffen arbeiten und leben, in einer fairen Lieferkette sichtbar zu machen, engagiert sich die Deutsche Seemannsmission für ein Lieferkettengesetz, in dem auch Seeleute ihren festen Platz haben. 

Christoph Ernst

Die Seefahrt ist ein Glied der Kette


Als Deutsche Seemannsmission sind wir in vielen Formen für Seeleute damit: mit praktischer Unterstützung an Bord und an Land, mit Gespräch und Seelsorge und auch im Einsatz für die Rechte der Seeleute, denn unser übergeordnetes Ziel ist die Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute.

Die Welt an Bord ist für die meisten unsichtbar. Wir sehen sie und hören von den Seeleuten. Sie arbeiten unter ganz unterschiedlichen Bedingungen. Viele Reedereien sind sich ihrer Verantwortung für die Seeleute bewusst. Aber es gibt noch einiges zu tun, damit es auf allen Schiffen fair zugeht. Das internationale Seearbeitsübereinkommen Maritime Labour Convention (MLC, 2006) sorgt dafür, dass Mindeststandards fast weltweit gelten. Der Deutschen Seemannsmission geht es darum, diese im Interesse der Seeleute zu verbessern.

Allgemein „faire Bedingungen“ zu fordern, reicht nicht. Wir machen konkrete Vorschläge, über die wir mit Verantwortlichen in Wirt-

schaft und Politik ins Gespräch kommen. Ein Punkt sind die Arbeitszeiten, denn nach der MLC 2006 sind bis zu 91 Stunden pro Woche erlaubt. Außerdem haben viele Seeleute keinen freien Tag, auch wenn sie monatelang an Bord sind.

Hier gibt es eine Verantwortung der Gesellschaft, denn die 1,5 Millionen Seeleute aus aller Welt sind für uns alle unterwegs. In der Corona-Krise wurde deutlich, dass Seeleute systemrelevant sind. Sie sorgen für volle Regale in den Märkten, Teile für die Produktion und ermöglichen den Export der deutschen Wirtschaft.

Deshalb setzen wir uns im Bündnis „Fair übers Meer!“ für faire Bedingungen für Seeleute ein. Dazu gab es schon eine erfolgreiche Fachtagung mit Unternehmen im Fairen Handel und Gespräche mit Reedern und Logistikern. Außerdem unterstützen wir die Kampagne für ein Lieferkettengesetz, bei dem für die Transportbranche eine besondere Sorgfalt der Unternehmen gilt. Dies kann auch für weltweit fairere Bedingungen für Seeleute sorgen.  Matthias Ristau

Schokolade für die Crew, verteilt von Mitarbeitern der Seemannsmission



Cuxhaven aus sollte die Rückreise der Crew, etwa 2.900 Menschen aus 73 Nationen, in ihre Heimatländer organisiert werden. Doch massive Reisebeschränkungen und vereinzelte Corona-Infektionen verzögerten alles und ließen die „Mein Schiff 3“ zu einem riesigen Quarantäne-Lager werden.

Das blieb nicht ohne Folgen. Ängste kamen hoch, die Nerven lagen blank. Zwei Crew-Mitglieder zerschlugen Mobilien, die Polizei rückte an. Das war wohl der Auslöser für die Aktion: Das Havariekommando in Cuxhaven, die Reederei und die Seemannsmission stellten ein sechsköpfiges „Care-Team“ zur psychosozialen Notfallversorgung (PSNV) zusammen. „Ziel war es, die Stimmung an Bord zu verbessern“, bilanzierte Koordinator Struwe.

Beteiligt waren Mitarbeitende der Deutschen Seemannsmission aus Cuxhaven, Bremerhaven, Stade, Hamburg und darüber hinaus aus Alexandria und Hongkong. Weitere PSNV-Experten aus Bayern und Hessen unterstützten. „Ein großartiges Netzwerk, es gab nie Probleme, es gab immer nur Lösungen“, schwärmte Struwe.

Die Aufgabe war riesig: an Bord über die Lage informieren, Transparenz und eine Tagesstruktur schaffen, Kommunikation mit der Heimat ermöglichen, zuhören, heranschaffen, was fehlt. Es funktionierte, die Crew reagierte mit großer Dankbarkeit. Ein Seemann formulierte es so: „Dass die Menschen draußen zu uns stehen, hilft zu wissen, dass wir nicht allein sind.“

Nach und nach gelang die Rückreise der Crew. Durch das Engagement habe sich die Lage an Bord entscheidend verbessert, lobte der Leiter des Havariekommandos, Hans-Werner Monsees. Stades Regionalbischof Hans Christian Brandy, gleichzeitig Vorsitzender der Seemannsmission Hannover, sprach von einem „segensreichen Beispiel gelebter christlicher Nächstenliebe“.

⚓ Dieter Sell

Ein Netzwerk für Empathie und Beistand

Die Seemannsmission organisiert psychosoziale Hilfen – und Schokolade – für die Crew des Kreuzfahrtriesen „Mein Schiff 3“ in Cuxhaven

Sie johlen, pfeifen, klatschen Beifall: Von den Balkonen des Kreuzfahrtriesen „Mein Schiff 3“ am Cuxhavener Steubenhöft winken Besatzungsmitglieder des Touristikonzerns TUI begeistert Martin Struwe und Sarah Herzog von der Seemannsmission Cuxhaven zu. Die beiden stehen neben dem Schiff auf der Pier – mit massenweise gespendeter Schokolade in ihrem Bus. Die Szene, mit einem Video auf Face-

book dokumentiert, gehört zu den bewegenden Momenten eines Einsatzes, wie es ihn in der Geschichte der Deutschen Seemannsmission noch nicht gegeben hat.

Das Schiff war von der Reederei TUI Cruises als eine Art Sammeltaxi für Besatzungsmitglieder des Touristikonzerns eingesetzt worden. Die Corona-Pandemie hatte weltweit das Kreuzfahrtengeschäft gestoppt – von

Damit daraus kein Trauma wird

Ein Unfall, ein Brand, eine lebensbedrohliche Lage – das sind Fälle für das Havariekommando in Cuxhaven. Und die Deutsche Seemannsmission unterstützt bei der Notfallversorgung



Foto: Uwe Fiedler

Das Havariekommando (HK) ist eine gemeinsame Einrichtung des Bundes und der fünf norddeutschen Bundesländer. Insgesamt hatte das HK 2019 sechs komplexe Schadenslagen zu bewältigen. Dazu gehörte auch die Gesamteinsatzleitung bei einem Brand im Maschinenraum auf dem Frachter „Kelly“ am 6. September in der Elbmündung bei Otterndorf. „Jede Einsatzlage hatte ihre Herausforderungen und lieferte Erkenntnisse für die Zukunft“, fasst der Leiter des Havariekommandos, Hans-Werner Monsees, zusammen.

Die Deutsche Seemannsmission (DSM) berät seit nunmehr zehn Jahren das Havariekommando in Cuxhaven, wenn es um Fragen der psychosozialen Notfallversorgung (PSNV) geht. Zum Team gehört auch Seemannsdiakon Dirk Obermann von der Deutschen Seemannsmission Bremerhaven. Die Mitarbeiter haben meist fünf- bis sechsmal im Monat einen 24-Stunden-Bereitschaftsdienst.

„Wenn das Telefon klingelt, steigt sofort der Adrenalinpiegel“, sagt Obermann. „Einige Infos bekomme ich sofort. Alles andere erfahre ich von den Einsatzkräften vor Ort im Lagezentrum.“

Sowohl den Menschen an Bord als auch den Mitarbeitern im Krisenstab eine fachliche Begleitung anzubieten, ist das Ziel der PSNV. Das Team leitet Informationen an die sogenannten Zentralstellen für PSNV der Küstenländer und an die lokale Seemannsmission des zu erwartenden Zielhafens weiter. So ist die Versorgung der betroffenen Seeleute zeitnah gesichert. „Wir möchten mit unserer Arbeit einer posttraumatischen Belastungsstörung vorbeugen“, sagt der Diakon Dirk Obermann. „Das heißt aber nicht, dass wir immer gleich die endgültige Lösung parat haben.“

Das bedeutet aber auch, dass im jeweiligen Fall individuell und schnell gehandelt werden kann. So wurden in vergangenen Schadenslagen notwendige Ersatzkleidung bereitgestellt, Krankenhausbesuche und Dolmetscher organisiert oder zeitnahe seelsorgerliche Angebote zur Stressbewältigung gemacht.

Die PSNV ist eine professionelle Erweiterung der originären Arbeit der Deutschen Seemannsmission. Mit ihrem Netzwerk und den Erfahrungen, die sie aus der Lebens- und Arbeitswelt der Seeleute mitbringen, sind die Mitarbeiter der DSM kompetente Anbieter der psychosozialen Notfallversorgung im maritimen Bereich. Dieses Fachwissen wird ständig erweitert durch professionelle Schulungen im Umgang mit Menschen in besonders belastenden und lebensbedrohlichen Situationen.

In den vergangenen Jahren konnte die DSM bedeutende Erkenntnisse aus der guten Zusammenarbeit mit dem Havariekommando sammeln. Sie zeigen, wie wichtig es bei der technischen Abwicklung der Schadenslagen ist, die Bedürfnisse der beteiligten Menschen nicht aus den Augen zu verlieren. ⚓

Elizabeth Scheider

Weitere Infos zum Havariekommando finden Sie unter www.havariekommando.de

This is the world we live in...

Von: Arnd Braun-Storck

New York ist wie leer gefegt, die Besatzungen bleiben auf den Schiffen, aber der Seemannspastor macht seine Runden auf den Terminals. Hier berichtet er aus dem Epizentrum der Corona-Pandemie – in der Arbeitssprache der Seeleute



“THIS IS THE WORLD WE LIVE IN, AND THESE ARE THE HANDS WE ARE GIVEN...”

In the past several weeks I have listened to the conspicuously often played song ‘Land of Confusion’ by the English rock band Genesis. It seems that the DJs find it fitting for a time when crowded cities like New York feel abandoned. Places like Times Square and street life in general look deserted. For many, this coronavirus pandemic involves the most dramatic kind of fight – for life, for food, for economic survival. For others, it can feel like a petty little thing as they stay inside – a fight against boredom, too much eating and drinking, isolation, or simply dealing with the education of their children.

My ministry as a port chaplain is affected by these changes as well. The crews of the many ships arriving in the ports of

Seemannspastor Arnd Braun-Storck ist den ganzen Tag im New Yorker Hafen unterwegs, auch zu Corona-Zeiten





Die meisten Gespräche drehen sich um Angst und Sorgen, Sinn und Sicherheit

New York and New Jersey are not allowed to go ashore any more. And truth be told, very few would attempt to set foot outside a vessel anyway because of the fear that is the prevalent feeling right now: getting infected by a deadly virus. New York is the epicenter of the pandemic in the US, while New Jersey is statistically in second place. Yet, I still make my rounds at the terminals and visit ships. These visits don't take place over a cup of tea or coffee in the mess room, but have become 'gangway visits', with the recommended 'social distancing'. I am not fond of this term because I try to do the opposite: 'social closeness and nearness' while maintaining 'physical distance'. It is an important message for seafarers to know that in all the stresses they are going through, the seamen's mission has not forgotten them.

As I visit, I find two needs expressed most often. One is the wish to have someone to talk to. Pastoral and spiritual care is more appreciated, and most conversations circle around the feelings of anxiety and fear. During this crisis, many seafarers express their basic human need to be connected and to talk about how this need is threatened by ever increasing isolation, including their need for certainty, meaning and purpose,

self-esteem, and sense of belonging with others. Many seafarers are worried for the wellbeing of their family back home. Others worry about the status of the vessel in case someone becomes sick. Will their ship become 'untouchable', an outcast for the authorities and abandoned out at sea, left to their own devices? It is these stories I have been listening to. As a chaplain, I provide a listening presence in a time of uncertainty, and yet also try to be a source of reliable information about what is going on in New York, the port community and ultimately back home, in order to alleviate and help.

The second need expressed is the need for basic services such as SIM cards, souvenirs, toiletries and often enough some sweets to get them through the day. Seafarers are very concerned about their own health and wellbeing, and requests for hand sanitizer, face masks, vitamins are common. Only transportation is put on hold for the time being.

HARBOR OF HOSPITALITY

The port ministry is backed by the work of SIH (Seafarers' International House). This guest house with 84 rooms is a ministry of the Metropolitan New York Synod of the Evangelical Lutheran Church in America. The German Seamen's Mission (GSM) actually merged with SIH in 2012 and is still closely aligned and a member of the worldwide German Seamen's Mission (Deutsche Seemannsmission e.V.).

Since 2008, visitation to ships and ministry to seafarers – in form of pastoral and spiritual care, and transportation – has increased with six port chaplains in New York, New Jersey, Connecticut, Baltimore and Philadelphia.

However, this ministry suffers from the coronavirus pandemic just the same. At the time of writing, this usually vibrant and bustling building lies dormant in the middle of Manhattan. Its doors are closed to guests, only harboring eight seafarers and five asylum seekers. SIH's personnel was laid off and the in-house ministries have come to a standstill. Normally, SIH generates needed funds to support the port ministry. But the current development jeopardizes the very mission we are set out to do: to support the dignity of seafarers as part of the worldwide network of seafarer missions, here in our context of metropolitan areas in the USA.

... THESE ARE THE HANDS WE ARE GIVEN ...

The times are unsettling. We worry about the future of our ministry, our environment, our health, but ultimately realize that we have no control over most of these things. So, as chaplains, we do what we are called to do: we support seafarers in spiritual distress and help them to identify and draw upon their sources of spiritual strength, hoping that we can provide some relief from stress that they are experiencing on a daily basis. One can help the other up. ⚓

Gastfreundlich – und sicher

Im Hafen von Durban (Südafrika) haben die Seeleute einen vor Gewalt geschützten Raum: die Seafarers Mission. Hier können sie sich entspannen und mit ihren Lieben daheim Kontakt aufnehmen



Ron Küsel, Autor dieses Textes, kümmert sich um die Seeleute in den Häfen Südafrikas

der lokalen Kirchengemeinde. Gelegen an der Küste, etwa 50 Kilometer nördlich vom Hafen und 20 Kilometer südlich vom neuen Flughafen, hat sie ihren Sitz in einem Einkaufszentrum. Wir sind offen für Menschen aus verschiedenen kulturellen und nichtkirchlichen Hintergründen. Und ich freue mich, dass wir mit der Unterstützung der Gemeinde im August 2019 Udo Ortmann als Schiffsbesucher anstellen konnten.

Als Pastor der Deutschen Seemannsmission bin ich zugleich ein Ansprechpartner im globalen Horizont des Hafens. Ich versuche zum einen, kritische Stimme zu sein gegenüber der korrupsionsgeladenen Geschichte der Hafenbehörden. Als Mitglied des im Mai 2019 gebildeten Port Welfare Committee (PWC) in Durban setze ich mich für „seafarer welfare“ ein und helfe mit, PWCs in allen Häfen Südafrikas einzuführen. Zum anderen sehe ich meine Aufgabe darin, mich um die geistlichen, physischen und psychischen Bedürfnisse der Seeleute im Hafen von Durban zu kümmern, unabhängig von ihrer Religion, Kultur oder ethnischen Zugehörigkeit. Diese Begegnungen machen mir große Freude.

UNSEREM ÖKUMENISCHEN TEAM ist es wichtig, dass Seeleute bei uns wenigstens eine kurze Zeit der Entspannung erleben und die Möglichkeit bekommen, sich in einer sicheren und gastfreundlichen Umgebung mit ihren Lieben in Verbindung zu setzen. Die „Durban Seafarers Mission“ bietet in ihrem Haus einen vor Gewalt geschützten Raum und den Seeleuten auch die notwendigen Kommunikationsmittel, dazu Artikel des täglichen Bedarfs und Souvenirs. Und manchmal lassen sich meine beiden Arbeitsgebiete auch durch eine konkrete Brücke verbinden. „Vision global, visit local“ – das kann man hier in Durban sehr konkret erleben. ⚓

Durban heißt in der Landessprache Zulu „eThekwin“ und bedeutet „Bucht“ oder „Lagune“. Das klingt nach schöner Landschaft und angenehmem Aufenthalt – zu Recht! Zugleich ist das moderne Durban heute aber nach Johannesburg und Kapstadt die dritte Metropole in Südafrika. Mit rund 3,44 Millionen Einwohnern größer als Hamburg – ein wichtiges Zentrum an der Küste des Indischen Ozeans und des afrikanischen Kontinents. Ein geschäftiges Produktionszentrum und mit seinem warmen subtropischen Klima und weiten Stränden zugleich eines der wichtigsten Tourismuszen-

tren Afrikas. Die Durchschnittstemperatur beträgt im Sommer 24 Grad Celsius und im Winter 17 Grad Celsius. Der Hafen ist deshalb auch das beliebteste Kreuzfahrtzentrum im südlichen Afrika.

SEIT APRIL 2017 hat die Deutsche Seemannsmission ein Partnerschaftsabkommen mit der Kirche in der Region, der Northeastern Evangelical Lutheran Church in South Africa. Diese Kooperation macht die Anstellung eines Seemannspastors möglich. Für mich als geborenen Südafrikaner ergibt sich daraus eine interessante Arbeitsteilung: Zur einen Hälfte bin ich vor Ort verankert in

Ein Ankerplatz für viele

Wenn nur Corona nicht wäre. Doch bald begegnen sich hoffentlich wieder Seeleute, Familien und Freunde in der Ostfriesischen Evangelischen Seemannsmission in Emden




Otto Wegener gehört schon fast zum Inventar. Unten: Zu Besuch in Emden

Schlohweiße Haare. Wache blaue Augen. Wer die Deutsche Seemannsmission in Emden besucht, trifft auf Otto Wegener, 92 Jahre alt. Mehr als sein halbes Leben ist er der Seemannsmission in Emden verbunden: seit 1957. Damals fuhr er noch zur See, und das Seemannsheim war sein Zuhause. Das ist lange her. Seit vielen Jahren kümmert er sich nun um den großen Garten, setzt Blumenzwiebeln, pflanzt Stiefmütterchen, mäht den Rasen. Heimkatze Putzi weicht ihm nicht von der Seite. Jeden Tag kommt Otto Wegener zur Seemannsmission: „Hier bin ich immer unter Menschen, habe viel Kontakt.“ Früher

traf Wegener, der viel zu erzählen hat, Seeleute, die mit ihm auf den Meeren unterwegs waren. Heute genießt er den Austausch mit den Jüngeren – normalerweise. Gerade vermisst er ihn schmerzlich. „In Zeiten von Corona ist hier ja keiner.“

Jedes Jahr besuchen mehrere Tausend Menschen aus aller Welt die Seemannsmission in Emden – vorrangig Seeleute, aber auch Personen, die beispielsweise die Fähre nach Borkum verpasst haben und eine Nacht in Emden verbringen müssen. An allen Wochen-, Sonn- und Feiertagen ist das Haus geöffnet, sind die Mitarbeiter im verzweigten Hafengebiet und der Stadt unterwegs. Neben den hauptamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sind jedes Jahr bis zu vier junge Menschen aus aller Welt im Freiwilligendienst für die Seemannsmission tätig.

In christlicher Verantwortung helfen sie den Seeleuten, beraten sie in den unterschiedlichsten Lagen, stellen Kontakt zu Familien und Freunden her. Die Seemannsmission stellt sich an die Seite der Seeleute, damit sie die Herausforderungen und Schwierigkeiten in ihrer Lebens- und Arbeitswelt meistern können. Dabei erfahren die Mitarbeitenden große Unterstützung von Menschen und Betrieben, Agenturen, Reedereien, Organisationen, die in der Hafenwirtschaft tätig sind, aber auch von Menschen, Kirchen und Gemeinden in Ostfriesland, die sich dieser Arbeit eng verbunden fühlen.

Und die Seemannsmission unterstützt nicht nur die aktiven Seeleute. Sie kümmert sich auch um alleinstehende ältere Seeleute mit gesundheitlichen Problemen – durch Besuche zu Hause, in Krankenhäusern oder Pflegeheimen, bei verschiedenen Anträgen und bei der Regelung alltäglicher Dinge des Lebens. Das Seemannsheim in Emden ist ein Ankerplatz für viele – jüngere Menschen im Freiwilligen Sozialen Jahr, aktive junge und ältere Seefahrer aus aller Welt und ehemalige Seeleute begegnen sich hier, teilen Lebenserfahrung und unterstützen sich – alles zusammengefasst in: support of seafarers' dignity. 

Meenke Sandersfeld, Bärbel Reichelt



MIT CLUBATMOSPHERE

Die Ostfriesische Evangelische Seemannsmission wurde 1902 gegründet. Das Seemannsheim bietet 28 Zimmer. Eine kleine Kapelle lädt zur Andacht ein. Der internationale Seemannsclub wurde 2008 eröffnet.





Die Besatzung will in den Wald

Wer monatelang auf dem Schiff ist, will endlich mal in die Stadt? Die Erfahrung der Deutschen Seemannsmission in Sassnitz ist: Seeleute fahren viel lieber mit dem Bus in den Nationalpark

Fischernetze an der Decke, Rettungsringe an der Wand, eine Bar aus Europaletten, gemütliche Sitzgruppen, Billardtische, Grünpflanzen zur Auflockerung – so empfängt der Seemannsclub in Sassnitz seine Gäste.

Der Club liegt auf der Insel Rügen, direkt im leistungsstarken Hafen Sassnitz-Mukran. Aber mitten im Hafensicherheitsgebiet und somit für die Einwohner von Sassnitz kaum wahrnehmbar und erreichbar.

Dafür kommen die Seeleute zu Fuß. Im Seemannsclub „Rügen Anker“ setzen wir etliches aus den alten, erfahrenen Missionen um. Wir halten Telefonkarten vor, ermöglichen Geldtausch, der ansonsten auf Rügen nicht möglich ist. Und wir haben immer ein offenes Ohr für die Seeleute.

Der nahe Nationalpark Jasmund ist für viele Besatzungen eine willkommene Abwechslung zu ihrem Alltag an Bord. Unsere Erkenntnis ist, dass ein Besuch in der puren Natur viel mehr Wert hat als Stadtrundfahrten. Städte sieht der Seemann genug, und die größten der Welt dazu, wenn auch oft nur aus der Ferne. Eine Rügen-Rundfahrt mit einem Stopp in den Buchenwäldern ist für sehr viele Seeleute ein absoluter Höhepunkt: greifbare Natur, heraus aus den engen Kammern, die für Monate ihr zu Hause sind. Eine Wohltat für die Seele.

In Sassnitz werden kulturelle Angebote gemacht, zu denen wir die Besatzungen bringen und von denen wir sie auch wieder abholen. Im Grundtvighaus, dem Gründungsort der Sassnitzer Seemannsmission, gibt es ein kleines Kino. Dort wird von außergewöhnlichen Filmen (kein Hollywood) bis Blues und Jazz alles angeboten, auch mal ein philippinischer Abend veranstaltet. Unser Netzwerk ist gut. Hier kennen sich alle, egal aus welcher Branche und auf welcher Ebene, der Bürgermeister ist unser Schirmherr und allen voran.

Der Seemannsclub ist sonntags bis freitags von 19 bis 22 Uhr geöffnet. Wir sind ein Team von 14 Ehrenamtlichen, drei Mitarbeitern auf 450-Euro-Basis und einer Reinigungskraft. Wir alle sind hoch motiviert, die Seeleute so gut wie möglich zu unterstützen. Silvester zum Beispiel hatten wir eine Crew aus Ghana. Auf einer großen Leinwand haben wir Fotos aus ihrer Heimat gezeigt und ihre Musik dazu gespielt. Alle waren tief bewegt. Besonders stolz sind wir auf unseren kleinen Raum der Stille. Eingerichtet hat ihn ein Praktikant, der bei uns vier Monate verweilte. Es gibt kleine Ecken für jede Religion, die Bibel in unterschiedlichen Sprachen und den Koran. Die Seeleute kommen sehr gern hierher. Manchmal bitten uns Seeleute auch um Unterstützung, wenn es um die Wahrung ihrer Rechte geht. Wenn die Verträge ungerecht sind, wenn keine Heuer gezahlt oder der Landgang verwehrt wird. Dann arbeiten wir mit der ITF, der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, zusammen. ⚓

Die Deutsche Seemannsmission in Sassnitz besteht seit 1994, der Seemannsclub seit 2016. Wer mehr über uns wissen möchte, findet uns bei Facebook.

Peter Leukroth



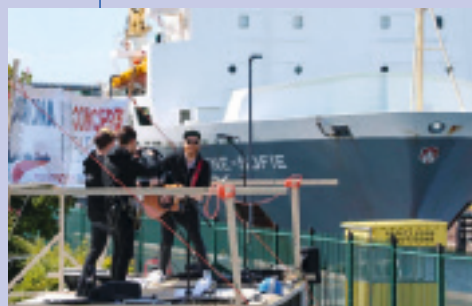
Buchtip Ein Herzinfarkt bei Windstärke 11, mitten auf dem Ozean. Seekranke am Rande ihrer Kraft. Eine geheimnisvolle Patientin, die nicht in die Inselklinik will. Der erfahrene Oberarzt Dr. Horst Schramm hat alles erlebt. Jahrelang reiste er als Schiffsarzt auf exklusiven Kreuzfahrtschiffen rund um die Welt. In diesem Buch erzählt er nicht nur von seinen spektakulärsten Fällen, sondern gibt einen Einblick in die Welt hinter den Kulissen der Luxuskreuzfahrten. Von anstrengenden Passagieren, den Tücken eines Gala-Buffets und den kleinen Geheimnissen an Bord. Aufregend, amüsant, auch ein wenig lehrreich – und mit einer guten Prise schwarzem Humor. **„Dr. Kreuzfahrt. Blinddarm im Atlantiksturm – ein Schiffsarzt über seine spektakulärsten Fälle auf See“, von Horst Schramm mit Stefan Krücken, Ankerherz-Verlag, 206 Seiten, 29,90 Euro**



Ein Service der Deutschen Seemannsmission für alle, die auf Fracht- und Kreuzfahrtschiffen arbeiten

DSM.care – chatten mit jemandem von der Seemannsmission – online und vertraulich

„Das hat gutgetan!“ Erst gab es „Corona Port Concerts“ in Hamburg, dann in Holtenau: Für die Besatzungen der Schiffe in der Kanalschleuse hatte Tobias Kaiser von der Deutschen Seemannsmission Kiel innerhalb weniger Tage ein Konzert organisiert. Eine Rockband aus Hamburg mit dem schönen Namen „Liebe Leudde“ spielte auf einem Containerdach für die einlaufenden Schiffe. Die Seeleute waren begeistert, schwenkten ihre Nationalflaggen und klatschten und stampften zu „We will, we will rock you...“ Und Kapitän Renke Frerichs sagt: „Das hat der Besatzung gutgetan.“



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.

Herausgeber

Deutsche Seemannsmission e.V., Shanghaiallee 12, 20457 Hamburg +49 40/369002761, headoffice@seemannsmission.org

V.i.S.d.P. Christoph Ernst

(Generalsekretär)

Redaktion

Martina Platte, Jan Janssen, Bärbel Reichelt, Christoph Ernst

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:

Ellina Hartlaub.

Druck

Strube Druck & Medien OHG, Stimmerswiesen 3, 34587 Felsberg.

Landgang? Geht nicht

Von: Beate Stelzer

Die Autorin ist Kapitänin auf einem Containerschiff und erzählt, wie sie und ihre Leute direkt in die Corona-Krise führen. Und jetzt auch gern mal „Stay home“ machen möchten

Das Erste, was ich sehe, sind zwei Offiziere mit weißen Masken, die mit wichtigen Gesten darüber sprechen, wie gefährlich das Virus ist. Selber tragen sie keine Handschuhe, verzichten auch auf eine detaillierte Personenkontrolle. Mir erscheint es im ersten Moment etwas lächerlich, als wir von einer Reede am Jangtse-Fluss querab Shanghai kommen, wo wir sehr eng mit mehr als 30 Chinesen zusammengearbeitet haben, um das Schiff fit für den Panamakanal zu machen.

Ich beginne zu ahnen, was hier bald abgehen wird. Der chinesische Lotse mit Gesichtsmaske und Handschuhen hat sich im Aufzug mit dem Gesicht zur Wand gedreht, sagt mein Erster Offizier später. Mir selber kommt es erst mal surreal vor, mit Maske und Gummihandschuhen aus dem Bordspital auf der Brücke zu stehen. Das ist die Verbindung zwischen meinen beiden Berufen, denke ich noch.

Wir rüsten auf und ordern mehr Masken und Handschuhe. Ich mache ein

Extratrainung und schule meine Crew: Wie trage ich eine Gesichtsmaske? Wie desinfiziere ich meine Hände richtig? Wann und wie benutze ich Gummihandschuhe? Da kommt die Krankenschwester in mir durch.

In den ersten Häfen gestaltet sich die neue Routine noch holprig, einige Crew-Mitglieder müssen daran erinnert werden. Jedenfalls erschreckt es uns alle, von den vielen Kranken und Toten in China zu hören.

Von Bord aus erleben wir in den folgenden Wochen ein China mit Masken. Nur einige Hafendarbeiter halten sich nicht daran. „Geht auf Distanz zu ihnen!“, sage ich meinen Leuten. Wer will schon infiziert werden, fern der Heimat.

Wir bekommen Gesichtsmasken, Gummihandschuhe und Händedesinfektionsmittel in 5-Liter-Kanistern. Leere Flüssigseifenspender funktionieren wir um zu Desinfektionsmittelspendern – überall an Bord. An der Gangway, den Eingängen, vor Messräumen, auf der Brücke und im Konferenzraum. Es werden Schilder aufgehängt, und die ersten Warnhinweise der IMO und der Reederei trudeln ein. Bunte Bilder sollen veranschaulichen, was zu tun ist. Da sind meine Leute schon Profis.

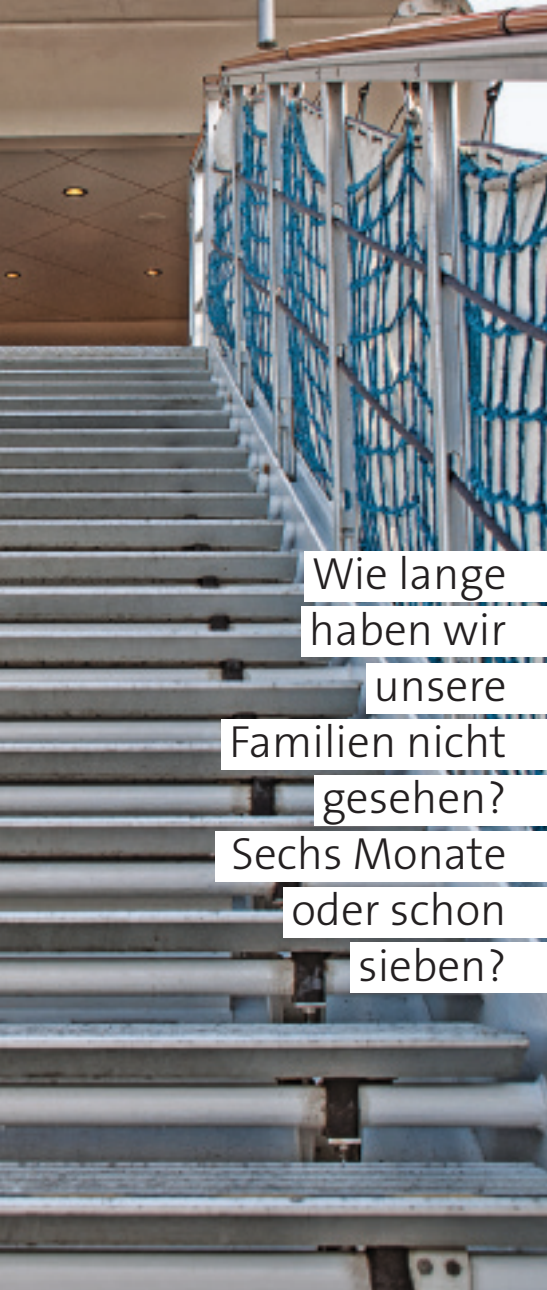
Das Tragen von Masken und Handschuhen gehört zum Alltag – im Kontakt mit Fremden, das heißt: allen, die nicht zur Crew gehören. In der Crew sind noch alle gesund. Keiner zeigt Symptome einer Erkrankung, niemand hat Fieber. Regelmäßige Kontrollen bestätigen das.

Wir nähern uns den letzten Häfen in Asien. Taiwan steht in „Weltrauman-



zügen“ vor uns, als würde demnächst eine Mondlandung stattfinden. Ich fühle mich wohl mit den Vorsichtsmaßnahmen dort, erst recht angesichts der Tatsache, dass ein Kreuzfahrer mit vielen Infizierten ein paar Tage zuvor im Hafen war. Wir dürfen nicht an Land, aber darauf hat eh keiner Lust.

Und doch wird uns seitens der Agentur geholfen wie eh und je. Es wird erklärt und für jedes kleine Problem eine Lösung gefunden. Man merkt: Taiwan ist sehr gut vorbereitet. Ein taiwanischer Kreuzfahrer kommt rein, und alle Balkone tragen Maske. Alle anderen Kreuzfahrer dürfen nicht mehr in den Hafen.



Wie lange
haben wir
unsere
Familien nicht
gesehen?
Sechs Monate
oder schon
sieben?

Singapur ist am 30. Januar einer der letzten Häfen mit Landgangsmöglichkeit. Ein entspannter Tag mit anderen Geräuschen und Gesichtern. Es wird Fieber gemessen, wir tragen Masken am Gate.

Wir erreichen Hongkong, und das erste Mal erlebe ich einen sonst quiriligen Hafen völlig leer. Nur ein weiteres großes Schiff liegt im Hafen. Keine Dschunken, schwimmenden Kräne oder Feeder. So habe ich Hongkong in meinen fast zwanzig Jahren Seefahrt nicht erlebt. Man merkt, der Wirtschaft geht es nicht gut. Aber alle Hafentarbeiter tragen Masken, wirken routiniert im Umgang mit der Situation.

An Land, auch hier ist Landgang erlaubt, tragen alle Masken und erledigen Einkäufe. Nur das Bummeln bleibt aus. Keiner hält sich länger auf als nötig. Die Straßen sind leer, wenige Autos und Fußgänger unterwegs.

Ich besorge das Nötige, da eines meiner Crew-Mitglieder eigentlich einen Arzt braucht, aber keiner ihn behandeln will, wegen einer möglichen Infektionsgefahr. Gefahr für den Arzt oder für das Crew-Mitglied? Wir erfahren es nicht. Der Agent schafft es nicht, einen Termin zu bekommen, und so versuchen wir, mit erweiterten Medikamenten und nach Rücksprache mit Radio Medical Advice zu helfen. Diese Situation soll sich noch verschärfen, wie wir und andere meiner Kollegen in den nächsten Monaten erfahren. Unser größtes Problem wird es sein, kranke Crew-Mitglieder zum Arzt an Land zu bekommen.

Selbst Ärzte winken ab und verweigern Hilfe. Das entsetzt uns. Nur Europa und wenige andere Länder nehmen kranke Crew-Mitglieder auf. Nicht jeder ist am Virus erkrankt, eher die wenigsten, es gibt auch noch andere Krankheiten, die völlig vergessen werden. Das ängstigt die meisten an Bord und macht zugleich wütend.

Als wir über den Pazifik Südamerika erreichen, wirken noch alle halbwegs entspannt, man verlangt nur nach Fieberlisten. Ich schaffe noch einen Crew-Wechsel, bevor nichts mehr geht. Drei Tage später ist es aus für uns. Die Reederei setzt Crew-Wechsel aus, und bald auch ein Land nach dem anderen an der Westküste Südamerikas. Ich muss in der Nacht alle ausgegebenen Landgangspässe in Ecuador wieder einziehen. Unser Chief ist noch an Land. Der letzte Glückliche.

Doch es scheint, dass die Regeln nur für uns gelten. Ich ermahne alle: Masken tragen, Hände waschen, desinfizieren und auf Abstand gehen. Gerade weil diese Länder noch lax im Umgang mit der Situation sind. Meine Crew ist alar-

miert. Für uns ist das Tragen der Masken aber inzwischen zur Routine geworden.

Alle bleiben gesund. Als wir nach Europa kommen, werden vor allem die Fieberkurven exzessiver im Ausmaß, aber nicht in der Höhe. Je weiter wir nach Osten kommen, bis zum Schwarzen Meer, desto größer wird der Verwaltungsaufwand in den Behörden.


Ich erlebe ein hilfsberechtigtes Europa, das den Schiffsbetrieb aufrechterhalten will, Service-Ingenieure erreichen uns, ein Gutachter spricht über seine Familie, die er seit eineinhalb Monaten nicht mehr gesehen hat. Wir? Sechs Monate. Oder sind es schon sieben?

Wir verlassen Europa und wissen, dass wir noch weitere vier Wochen ausharren müssen und nicht nach Hause kommen werden, dass weiterhin Crew-Wechsel ausgesetzt sind und wir Häfen auf unserer Route haben, die auf dem Hoch der Infektionswelle schwimmen. Daher bleibt mit dem derzeitigen Stand keine Sicht auf Ablösung.

Es fällt immer schwerer, die Crew und mich selbst zu motivieren. Einige von uns sind noch vom letzten Jahr übrig geblieben, einer wird seine Hochzeit verpassen, und einer wird Vater, ohne dabei zu sein. Da helfen irgendwann auch nicht mehr „Olympische Spiele“ an Bord oder andere Wettkämpfe mit Preisen in Form von Süßigkeiten, T-Shirts oder Taschenlampen.

Uns hat die Situation zusammengescheißt, wir haben uns. Unsere Familien, Partner, Freunde fehlen. Päckchen haben mich und meinen Ersten Offizier von zu Hause erreicht in Europa. Danke, liebe Post in Schweden, Deutschland und Spanien, dass das möglich war!

Wie gut die Lieblingschokolade schmeckt – und wie sehr das Buch in der eigenen Sprache einen daran erinnert, wo man hingehört. Danke an alle, die das möglich machen.

An den Rest: „Bleibt zu Hause“, damit wir auch irgendwann nach Hause können. 

Kontakte und Ansprechpersonen

A

ALEXANDRIA (ÄGYPTEN)

Markus Schildhauer

Mobil: +20 12 23 44 27 50
E-Mail: alexandria@seemannsmission.org
P.O. Box 603, Mansheya oder
19 Mohamed Maseoud, 21111 Alexandria

AMSTERDAM (NIEDERLANDE)

Hans-Gerhard Rohde

Fon: +31 20 6220842
Mobil: +31 65 3310693
E-Mail: amsterdam@seemannsmission.org
Keizersgracht 733, 1017 DZ Amsterdam

ANTWERPEN (BELGIEN)

Jörg Pfautsch

Deutsche Seemannsmission Antwerpen
Antwerp Harbour Hotel
Noorderlaan 100
B - 2030 Antwerpen
Mobil: +32 (0) 478-292-469
E-Mail: antwerpen@seemannsmission.org

B

BRAKE (DEUTSCHLAND)

Dirk Jährig

Marco Folchnandt

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

BREMEN (DEUTSCHLAND)

Magnus Deppe

E-Mail: magnus.deppe@seemannsmission.org

Michael Klee

Fon: +49 421 6969 6235
E-Mail: michael.klee@seemannsmission.org
Seemannsheim
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

Dirk Obermann

Fon: +49 471 43013, Mobil: +49 151 52483039

E-Mail: dirk.obermann@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
Seemannsheim
Kanalstr. 8 u. 10, 25541 Brunsbüttel

C

CUXHAVEN (DEUTSCHLAND)

Martin Struwe, Sarah Herzog

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)

Silvie Boyd

Fon Reception: +237 233 422794
Mobil S. Boyd: +237 6999 15452
E-Mail: douala@seemannsmission.org
Foyer du Marin, B.P. 5194 Douala

DUISBURG (DEUTSCHLAND)

Gitta Samko

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

DURBAN (REPUBLIK SÜDAFRIKA)

Ron Küsel

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

E

EMDEN (DEUTSCHLAND)

Meenke Sandersfeld

FFon: +49 4921 92080
emden@seemannsmission.org
Am Seemannsheim 1, 26723 Emden

G

GENUA (ITALIEN)

Barbara Panzlar

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-ALTONA (DEUTSCHLAND)

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
(Deutschland)

Matthias Ristau

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

Hamburg-Krayenkamp (Deutschland)

Susanne Hergoss,

Felix Tolle

Fon: +49 40 37096-0
Fax: +49 40 370 96-100
E-Mail: krayenkamp@seemannsmission.org
Seemannsheim
Krayenkamp 5, 20459 Hamburg

Hamburg-Duckdalben (Deutschland)

**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 (Deutschland)

Jörn Hille

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

Hamburg – Seafarers' Lounge (Deutschland)

Markus Wichmann

Fon: +49 40 236483870
Mobil: +49 151 18 86 84 38
Olaf Schröder, Katrin Kanisch
cu@seafarers-lounge.de

HONGKONG (CHINA)

Martina Platte

Fon: +852 24 108 615
Fax: +852 24 108 617
E-Mail: hongkong@seemannsmission.org
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

Seafarer's Lounge
Fon: +49 431 90894597
E-Mail:
seafarers-lounge-kiel@seemannsmission.org
Ostseekai 1, 24103 Kiel

Internationaler Seamen's Club Baltic Poller
Fon: +49 152 29227349
Ostufershafen 15, 24148 Kiel

Seemannsheim Holtenau

Ewa Hellmann

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

L**LE HAVRE (FRANKREICH)**

(zur Zeit nicht besetzt)
E-Mail: lehavre@seemannsmission.org
32, Rue de Trouville, 76610 Le Havre

LOMÉ (TOGO)

Pere Kokou Clement
Fon: +228 22 27 53 51
Fax: +228 22 27 77 62
E-Mail: lome@seemannsmission.org
Adresse: Seemannsheim Foyer des Marins,
Lomé, Togo

LONDON (GROSSBRITANNIEN)**Mark Möller**

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 / TEES-HARTLEPOOL (GROSSBRITANNIEN)****Irmgard Ratzke-Schulte**

Fon: +44 1642 825084
Mobil: +44 79 13675132
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
Reservierung: www.sihnyc.org
Seafarers' International House &
Deutsche Seemannsmission
123 E., 15th Street, New York, N.Y. 10003

NORDENHAM (DEUTSCHLAND)

Bordbesuche

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 2: +31 620 495377
E-Mail: rotterdam@seemannsmission.org

Deutsche Seemannsmission Rotterdam
Nachtegaal 40, 3191 DP Hoogvliet / Rotterdam
Seamen's Centre Rotterdam, Schiedam
Fon: +31 (0) 104 260933

S**SANTOS (BRASILIEN)****Felipi S. Bennert**

Mobil: +55 47 9911-2370
Office Fon: +55 13 3224-2880
E-Mail: santos@seemannsmission.org
Seamen's Centre
Av. Washington Luis, 361,
Santos – SP, CEP 11055-001

SASSNITZ (DEUTSCHLAND)**Astrid und Peter Leukroth**

Mobil: 0152 56 44 84 41
E-Mail: sassnitz@seemannsmission.org
18546 Sassnitz
Grundtvig-Haus, Seestr. 13
Seemannsclub:
Rügen Anker im Mukran Port
Im Fährhafen 20, 18546 Neu Mukran

SINGAPUR (SINGAPUR)**Mike Hofmann**

International Lutheran Seafarers' Mission
Mobil: +65 6589 8328
E-Mail: mikehofmann@lutheran.org.sg
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
Postfach 5154, 21669 Stade-Bützfleth

T**TEES-HARTLEPOOL (S. MIDDLESBROUGH)****TRAVEMÜNDE (SIEHE LÜBECK)****V****VALPARAISO (CHILE)**

(derzeit nicht besetzt)
Fon: +56 32 2128301
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 99 34 50
Fax: +49 4421 99 34 51
wilhelmshaven@seemannsmission.org
Hegelstr. 11, 26384 Wilhelmshaven
Peter Sicking
Fon: +49 4421 502996

WIR SCHICKEN EIN SCHIFF!



Warum sich die Deutsche Seemannsmission im Bündnis „United4Rescue“ engagiert

Kaum ein Thema hat in den letzten Jahren den öffentlichen Diskurs so polarisiert wie das der Seenotrettung von Flüchtlingen. Seit die Evangelische Kirche in Deutschland nach dem Kirchentag 2019 das Rettungsbündnis „United4Rescue“ ins Leben rief, um selbst ein Rettungsschiff zu entsenden, unterstützt die Deutsche Seemannsmission (DSM) diese Initiative.

Wir versuchen dabei, eine weitere Perspektive in den Fokus zu rücken, die bisher wenig Beachtung findet: die Situation der Seeleute in der kommerziellen Schifffahrt. Im Mittelmeer sind nicht nur die Retter der NGOs wie etwa Sea-Watch oder Sea-Eye unterwegs oder Schiffe der Küstenwachen, sondern auch Containerfrachter, Fahrzeugtransporter usw. Auf all diesen Schiffen leben und arbeiten Seeleute, die Menschen in Seenot Hilfe leisten müssen.

Dabei sind viele Frachtschiffe nicht dafür ausgelegt, auf hoher See Menschen an Bord zu nehmen. Rettungsmittel und Versorgungsgüter sind begrenzt und meist nur für die Besatzung ausgelegt. Hinzu kommen hohe Bordwände – und Probleme, die eigene Sicherheit zu gewährleisten. So berichten uns Seeleute immer wieder, wie sie mit ansehen müssen, dass in Seenot geratene Flüchtlinge vor ihren Augen ertrinken. Ein Trauma, das schwer zu verarbeiten ist. Auch wenn wir in den Stationen der DSM professionelle Seelsorge anbieten, sind dies Eindrücke, die viele Seeleute ihr Leben lang begleiten.

Längst reden wir nicht mehr von Einzelfällen. Als ich vor fünf Jahren als Seemannsdiakon in Hamburg anfang,

war einer meiner ersten Berührungspunkte mit diesem Thema der Hilferuf eines Seemanns an die DSM: „Ich will nie wieder über Kinderrucksäcke fahren müssen.“ Seitdem habe ich mit vielen Menschen gesprochen, die ähnliche Situationen erlebt haben.

Darum appellieren wir an die Politik, die staatlichen beziehungsweise gesamteuropäischen Rettungsmissionen wieder aufzunehmen. Leider sieht es nicht danach aus, dass das in nächster Zeit gelingt. Durch die COVID-19-Krise hat sich die Situation noch verschärft.

Darum sind wir froh, dass wir es mit allen Partnern und Beteiligten von „United4Rescue“ geschafft haben, in rekordverdächtigter Zeit genug Spenden zu sammeln, um das Forschungsschiff „Poseidon“ zu kaufen. Im Februar wurde es in Kiel auf den Namen „Sea-Watch 4“ getauft. Nachdem es in der Werft von Burriana/Spanien für die Mission im Mittelmeer ausgerüstet wurde, geht es im Juli 2020 los.

Der Crew der „Sea-Watch 4“ sowie allen, die draußen im Mittelmeer in der Seenotrettung unterwegs sind, wünschen wir viel Kraft und Erfolg dabei, unsere christlichen und menschlichen Werte hochzuhalten. Habt immer eine Hand breit Wasser unter dem Kiel – und Gott mit euch!

Fiete Sturm, Hamburg-Altona, Autor dieses Textes, und Andreas Latz, Bremerhaven, sind Beauftragte der Deutschen Seemannsmission für die Initiative „Wir schicken ein Schiff“.