

LASS FALLEN ANKER



MAGAZIN DER DEUTSCHEN SEEMANNSMISSION 2024

Frauen in der Seefahrt

Von Geschlechtergerechtigkeit lässt sich in der Seefahrt kaum sprechen.

Doch das Berufsfeld kann mit mehr Frauen nur gewinnen.

Wie sie ihren Arbeitsalltag erleben, wo es hakt und wo die Reise hingehen könnte



MOIN, LIEBE LESERINNEN UND LESER,



Matthias Ristau,
Generalsekretär
der Deutschen
Seemannsmission

„**Fürsprecherin der Seeleute**“ ist die Deutsche Seemannsmission, so unsere Satzung. Das können wir sein, weil wir pro Jahr über 100 000 Seeleuten begegnen. Wir hören zu, schauen hin. Das möchten wir auch mit diesem Heft ausdrücken. Manchmal heißt es, die Schifffahrt sei langsam wie ein Tanker, wenn es ums Umsteuern geht. Mag sein, aber das Thema **Frauen in der Seefahrt** ist angekommen. Es wird diskutiert, wie die „**15 Schmerzpunkte für Frauen auf See**“ zeigen. Aber noch mehr: Die Frauen sind da und sprechen selbstbewusst für sich. Von dem, was sich ändern muss, und davon, wie schön es ist, zur See zu fahren.

Spannend sind die Berichte in ihrer Vielfalt und Stärke. In der Seemannsmission meinen wir oft, wir seien weiter. Beim Anteil der Frauen unter den Mitarbeitenden ja, aber lesen Sie mal die Story von Dorothea Präckel.

Die „mitreisenden Ehefrauen“ mussten sich Rechte erkämpfen, obwohl sie voll mitgearbeitet hatten. Wir sind weiter, aber Herausforderungen bleiben.

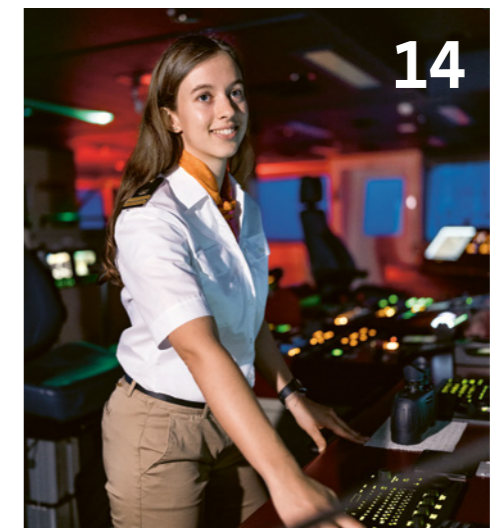
Sehr deutlich zeigen das die Freiwilligen auf die Frage, **was sie als junge Frauen im Hafen und an Bord** erleben. Sie sind gern dabei, freuen sich über viele freundliche Seeleute, aber sagen sehr klar, dass sich Männer zu oft problematisch verhalten. Auch wenn sie Verständnis für kulturelle Prägungen äußern, müssen sie doch klare Grenzen ziehen.

Ich bin dankbar für diese offenen Worte. Zur Vorbereitung und Begleitung unserer Freiwilligen gehört natürlich die Prävention sexualisierter Gewalt – aber im Dialog mit Reedereien und Seeleuten werden wir da mehr tun müssen.

Danke für Ihr Interesse an unserem Einsatz für die Seeleute. Bleiben Sie behütet, uns gewogen – und unterstützen Sie uns!

Fotos: Oliver Tjaden (Titel); Joseph Heicks; privat; Oliver Tjaden; Marco Heinen

- 2 **Editorial**
- 4 **Praxiserfahrung** Drei junge Frauen erzählen von den Herausforderungen an Bord
- 6 **Kommentar** Präsidentin Dr. Clara Schlaich fordert Wandel bei der Deutschen Seemannsmission
- 8 **Spenden** Wie sich Seeleuten ganz konkret helfen lässt
- 10 **Freiwilligendienst** Wie junge Frauen ihren Alltag in der Station Antwerpen erleben
- 13 **Ehrenamt** Angelika Reckert lässt niemanden hängen: Einblicke in die Kleiderkammer in Stade
- 14 **Karriere** Lara Marie Habedank und ihre Suche nach dem Traumberuf
- 18 **Stationsbericht** Doppelte Frauenpower in Hongkongs Hafen
- 20 **Damals** Ehefrau, Mutter und Macherin: Dorothea Präckel erzählt vom Leben als Frau eines Diakons
- 24 **Interview** WISTA-Germany-Präsidentin Franziska Eckhoff über Frauen in der maritimen Arbeitswelt
- 25 **Wissenschaft** Studie über Herausforderungen für weibliche Seeleute benennt 15 Schmerzpunkte
- 26 **Drei Fragen an** Merle Kordlewska, Kerstin Johanna Simon und Andrea Meenken im Kurzinterview
- 28 **Fakten** Das sind wir! Zahlen zur Deutschen Seemannsmission
- 30 **Meldungen** Neues aus der Welt der Deutschen Seemannsmission
- 34 **Adressen und Kontakte** Hier sind wir für Seeleute da
- 35 **Impressum**



Eine starke neue Generation

Der Wandel in der Seefahrt hat längst begonnen, und einige Reedereien gehen neue Wege. Drei junge Frauen erzählen von den Herausforderungen an Bord.

Konsequenz im Handeln ist für Anrie D. Lim der Schlüssel zu echter Gleichstellung



Hafnia ist ein Unternehmen, das auf Öltanker spezialisiert ist. Es hat im Rahmen eines Projekts die Crews dreier Tanker zu einem Anteil von mindestens 60 Prozent mit Frauen besetzt. An Bord eines der Schiffe sprach das Team der Deutschen Seemannsmission Le Havre mit dem kroatischen Chief Officer. Auf dem Tanker gab es sonst nur noch den Ersten Ingenieur aus Kroatien, der auch kurz vor der Ablösung durch eine Ingenieurin stand.

Die Seeleute an Bord stammen von drei Kontinenten, und „der Kapitän“ ist ebenfalls eine Frau. Auch bei der dänischen Reederei Torm gab es schon vor Jahren ein Projekt, bei dem ein Tanker unter Führung von Kapitänin Suneha Gadpande mit einer rein weiblichen Crew besetzt wurde. Und das dänische Logistikunternehmen Maersk hat die Richtlinie: Wo eine Seefrau an Bord ist, da muss immer eine zweite sein.

Auf Schiffen der griechischen Reederei Neptune Lines trafen Mitarbeitende der Deutschen Seemannsmission in Le Havre auf bis zu ein Drittel weibliche Besatzung an Bord, an Deck und im Maschinenraum. Auf einem Tanker mit deutscher Flagge traf ich vor einiger Zeit zwei Frauen, die noch in Ausbildung waren. Beide fühlten sich von ihren männlichen Kollegen unterstützt. Während ich von dem Torm-Projekt berichtete, kommentierte der Chief Officer: „Ha, dann war das ja ein unbemanntes Schiff.“

Alltägliche Herausforderungen beginnen schon bei der Passform der Arbeitsanzüge und enden beim überprotezierenden Kapitän, weil die Dritte ein „Weibsbild“ ist.

Immer noch ist der Frauenanteil unter den Seeleuten gering und macht nur etwa zwei Prozent aus. Hier kommen drei Frauen zu Wort, die aus ihrem Alltag an Bord und von ihren Erfahrungen im maritimen Sektor berichten.

Aufgezeichnet von Silvie Boyd, Stationsleiterin der Deutschen Seemannsmission in Le Havre

Fotos: privat (3)



Für Eske Marie Schermer war schnell klar, wohin ihre berufliche Reise geht

Eske Marie Schermer (22), Studentin aus Rostock

Ich studiere im fünften Semester Nautik, seit August 2022 bin ich NOA, Nautische Offiziersassistentin. Bereits während meiner Schulzeit entschied ich mich für die Seefahrt. Meine Familie hatte schon immer eine tiefe Verbundenheit zum Meer. Die Hälfte meiner Familie stammt von der Nordseeinsel Amrum, und wir verbringen viel Zeit auf und am Wasser. Jeder in meiner Familie liebt Segeln. In meinen Ferien habe ich Segeltörns gemacht und den Sportbootführerschein erworben.

Mein Großvater war Kapitän und erzählte mir von seinen Abenteuern auf dem Meer. Irgendwie der Klassiker, oder? Eine Menge Gründe, warum ich zur See wollte.

Natürlich gibt es Aufgaben und Arbeiten an Bord, bei denen wir physische Kraft und Stärke brauchen. Und ob man die hat oder nicht, hängt bei Frauen und Männern vom Körperbau ab.

Die größte alltägliche Herausforderung sind die Zweifel der Kollegen, ob man als Frau diesem Job gewachsen ist. Sie äußern es zwar nicht, aber von Zeit zu Zeit kann ich ihre Gedanken spüren. Die Herausforderung für mich besteht darin, mit der Wut darüber umzugehen.

Die Seefahrtsschule selbst kann uns nicht auf die Gender-Realität vorbereiten, das können aber die Erfahrungen anderer Frauen, die schon wissen, was kommt. Vor allem sexuelle Themen und Fragen über private Dinge wie meine Beziehungen und meinen Körper sind tabu in Kontakt mit meinen Mannschaftskollegen. Sexismus ist immer noch ein Problem in der Welt der Seeleute. Wir müssen die Arbeitsbedingungen für Frauen an Bord „normalisieren“. Mein schlimmster Vorfall war kürzlich der Anruf eines betrunkenen Besatzungsmitglieds mit der Frage, ob er in meine Kabine kommen könne. Ich legte auf und schloss meine Tür ab.

„Wir müssen die Arbeitsbedingungen für Frauen an Bord normalisieren“

Auf den meisten meiner Reisen war ich die einzige Frau an Bord. Man muss selbstbewusst sein und Durchsetzungsvermögen haben. Aber die größte Herausforderung ist, mit bestimmten Situationen und Gedanken allein zu sein. Es muss nicht einmal etwas Ernstes sein, nur die kleinsten Gedanken. Ich hatte bisher nur eine Reise mit einer anderen Frau, die ich sehr genossen habe. Wir können leicht Gespräche führen und Ideen untereinander austauschen, was mit männlichen Besatzungsmitgliedern weniger möglich ist. Wenn man nicht diese Frau an Bord hat, mit der man sich unterhalten kann, muss man es allein schaffen. Meiner Ansicht nach sollten Männer und Frauen in der Schifffahrt gleichberechtigt vertreten sein und eben nicht nur Männer und nicht nur Frauen zu einer Crew gehören.

Meine Botschaft an die Welt, an weibliche Seeleute und besonders an weibliche Azubis:

Macht diesen Job, wenn ihr ihn machen wollt. Seid selbstbewusst und stark! Habt keine Angst vor der Männerdomäne in der Schifffahrt. Seid nicht schüchtern und zeigt den Jungs, wer ihr seid und dass ihr diese Arbeit genauso machen könnt! →





Kader Tuncer (25), Dritte Offizierin auf einem Rohöltanker, aus Istanbul, Türkei

Ich wollte keinen Routinejob. Ein Beruf, in dem ich immer dynamisch bleiben und mich ständig weiterentwickeln und die Welt bereisen kann, passt besser zu meinem Charakter.

Die Universität lehrt die Studierenden, mit den Problemen umzugehen, denen sie begegnen werden. So gesehen hat mich die Hochschulbildung zwar nicht auf die Realität des Berufs vorbereitet, aber sie hat mir beigebracht, Problemen strategisch und lösungsorientiert zu begegnen.

An Bord ist jedes Thema, das zu Intimität führen könnte, ein Tabu. Es wird von den männlichen Mannschaftskollegen oft missverstanden.

Ich folge keiner Ideologie, die Menschen in Gruppen einteilt. Von daher verstehe ich mich auch nicht als Feministin. Ich habe schon einmal als einziges weibliches Besatzungsmitglied gearbeitet, und es war keine Herausforderung für mich. Ich ermutige jetzt sogar meine jüngere Schwester, zur See zu fahren. Ich glaube, dass die Dinge reibungsloser ablaufen würden bei einer rein weiblichen Besatzung, weil Frauen ihrem Job gegenüber loyaler sind.

Es ist traurig, dass wir immer noch über Diskriminierung und deren Abbau sprechen. Es wäre wünschenswert, wenn sich jeder auf seine Arbeit konzentriert und sein Bestes gibt. →

FRAUEN IN DER SCHIFFFAHRT – UND WIE HÄLT ES DIE DEUTSCHE SEEMANNSSMISSION?

Dr. med. Clara Schlaich
Präsidentin Deutsche Seemannsmission



Frauen in der Schifffahrt sind ein Sonderfall, das sagen die Zahlen und unsere Bilder im Kopf. Eine Mutter, die zur See fährt und ihr Kind in der Obhut des Vaters lässt, eine Frau an Bord allein unter Männern, Frauenquoten in Seebetrieben, das ist mehr als „unconscious bias“, mehr als „unbewusste Voreingenommenheit“. Die Realität auf See setzt sich in die Landbetriebe und in die maritime Wirtschaft fort. Doch hat das Umdenken begonnen: Mit dem Fachkräftemangel sind Homeoffice, flexible Arbeitszeiten, Vereinbarkeit von Familie und Beruf und Jobsharing keine Fremdwörter mehr. Internationalität und interkulturelle Teams gehören zur DNA der Schifffahrt. Mit dem Frauennetzwerk WISTA werden die Grundregeln der „old boys networks“ umgedacht und junge Frauen direkt angesprochen bei ihrer Berufswahlentscheidung und bei Beförderungen.

Und die Deutsche Seemannsmission? Unsere Arbeit hat eine lange Tradition, geht zurück auf den Hamburger Theologen Johann Hinrich Wichern im 19. Jahrhundert, der die „Innere Mission“ (heute Diakonie) als Antwort auf die sozialen Missstände seiner Zeit begründete. Für die christliche Fürsorge von Matrosen musste Wichern lange werben, die Probleme der Seeschifffahrt galten als Sonderthema der Küste. Inzwischen ist die Deutsche Seemannsmission ein auf Kooperation ausgerichtetes Werk mit mehr als 600 haupt- und ehrenamtlichen Mitarbeitenden in 16 Häfen in Deutschland und 17 weltweit.

Ist der traditionelle Name Deutsche Seemannsmission heute ein Problem, um von der international ausgerichteten Arbeit für Seeleute zu berichten? Ich erlebe das in Gesprächen als Chance und Barriere zugleich. Eine Chance, um über den diakonischen Dienst und unser Selbstverständnis zu berichten: „Support of Seafarers' Dignity“ als Seelsorge und Ausdruck der christlichen Nächstenliebe. Und zugleich eine „dreifache Provokation“, eine Barriere für unser Selbstverständnis, unseren Einsatz für Gleichberechtigung, Völkerverständnis und Toleranz.

Und es ist – Tradition hin oder her – ein Name, der Frauen ausschließt. Das führt nicht in die Zukunft. Auch in die Sprache und die Strukturen der Deutschen Seemannsmission muss laut und deutlich das Gendern Einzug halten. Auf die Diskussionen und Ergebnisse freue ich mich, denn wir brauchen dieses bunte, internationale diakonische Werk für Seefahrerinnen mehr denn je. Auf zu neuen Ufern!

Fotos: Patrick Lux; privat (2)



Anrie D. Lim (27), Dritte Offizierin aus Cebu auf den Philippinen, ist seit 2016 meist auf Containerschiffen tätig

Es ist wichtig, sich einzugestehen, dass manchmal der Umgang mit schweren Gegenständen schwerfällt. Um Hilfe und Anleitung zu bitten, ist kein Zeichen von Schwäche, sondern ein proaktiver Schritt, um sicher und effizient arbeiten zu können. Ich sehe mir verschiedene Methoden der Unterstützung an und schaue nach dem geeignetsten Ansatz. Im Gespräch mit Kollegen hat sich gezeigt, dass dieses Problem weit verbreitet ist, was die Bedeutung der Teamarbeit an Bord unterstreicht.

Der Umgang mit den unterschiedlichen Persönlichkeiten ist zweifellos einer der schwierigsten Aspekte des Daseins der Seeleute. Jeder Tag bringt unterschiedliche Perspektiven und Denkweisen mit sich, die durch eine Vielzahl von Faktoren beeinflusst werden, darunter auch die einzigartige Dynamik des Lebens auf See. Im Laufe der Tage ändert sich diese Dynamik weiter, was zu schwankenden Inter-

aktionen innerhalb der Besatzung führt. Eine feste Haltung einzunehmen, persönliche Grenzen zu ziehen und sich durchzusetzen, wird so zu einer der größten Herausforderungen. Sich an dieses sich permanent verändernde Umfeld anzupassen und dabei sich selbst treu zu bleiben, erfordert ständige Selbsterkenntnis und Widerstandsfähigkeit und ist eine bedeutende Charakterprüfung für jeden auf See.

Es ist entmutigend zu sehen, wie Einzelne nach Gleichberechtigung „schreien“, um dann in Beschwerden und Widerstand zu verfallen, wenn sie mit persönlichen Unannehmlichkeiten konfrontiert werden. Konsequenz in unseren Überzeugungen und Handlungen ist der Schlüssel zur Förderung

echter Fortschritte bei der Gleichstellung der Geschlechter.

Wenn ich eine Tochter hätte, müsste ich mich mit dem Gedanken auseinandersetzen, dass sie ebenfalls eine Karriere auf dem Meer anstrebt. Ehrlich gesagt würde ich diese Frage mit großer Vorsicht angehen, vielleicht sogar dazu neigen, ihr ganz davon abzuraten. Da ich das Leben an Bord aus erster Hand kenne, weiß ich um die immensen Herausforderungen, die es mit sich bringt. Das Leben auf See ist zwar edel in seinem Bestreben, die eigene Familie zu versorgen, geht aber oft auf Kosten der persönlichen Erfüllung und des Lebensgefühls.

Ich erinnere mich lebhaft an einen bestimmten Fall, bei dem ich auf einen solchen Widerstand stieß, dass ich mit großem Selbstbewusstsein reagieren musste. Ich sagte den Kollegen, dass sie schon einen höheren Dienstgrad bräuchten, um sich meinen Anweisungen widersetzen zu können. Diese Erfahrung unterstreicht den ständigen Kampf, meine Autorität und Professionalität zu bewahren und gleichzeitig geschlechtsspezifische Vorurteile in der maritimen Industrie zu bekämpfen. Ich würde gern an Bord eines Schiffes mit ausschließlich weiblicher Mannschaft arbeiten.

An alle, deren Angehörige auf See arbeiten: Schätzt und ehrt sie von ganzem Herzen. Erkennt die Opfer an, die sie bringen, um für eure Bedürfnisse und Wünsche zu sorgen. Ihr Engagement geht weit über das hinaus, was man auf den ersten Blick sieht, denn sie setzen sich unermüdet für euer Wohlbefinden und euer Glück ein. Nehmt euch Zeit, euch regelmäßig bei ihnen zu melden, drückt eure Liebe und Wertschätzung aus und verbringt viel Zeit miteinander, wenn sie zu Hause sind. ↴

„Ich würde gern an Bord eines Schiffes mit ausschließlich weiblicher Mannschaft arbeiten“

GEBEN macht glücklich – und einen Unterschied

Die Deutsche Seemannsmission setzt mit Henry Schwier auf einen Fundraiser mit 20-jähriger Berufserfahrung. Er weiß, wie Spenden Seeleuten in den 33 Stationen im In- und Ausland konkret helfen.



Henry Schwier
 Telefon: +49 40 23 93 698-18
 E-Mail: henry.schwier@seemannsmission.org

- Wir machen Besuche an Bord. Dafür brauchen wir Zeit, Personal und Fahrzeuge. Wichtig ist, dass jemand an Bord kommt, der sich für die Seeleute als Menschen interessiert.
- Wir ermöglichen „Erste Hilfe für die Seele“. Die Psychosoziale Notfallversorgung hilft nach belastenden Ereignissen.
- Der sichere Chat dsm.care hilft Seeleuten, die jemanden zum Reden brauchen oder ernste Probleme haben. Server und Software dafür kosten Geld.
- Wir bieten Schutzraum und soziale Räume für Seeleute, die monatelang auf dem Meer unterwegs sind: Clubs und Unterkünfte.
- Wir können Seeleuten in einer Notsituation helfen.
- Wir bilden Ehrenamtliche aus, um Seefahrer zu unterstützen.
- Freiwilligenarbeit für junge Menschen: Mehr als 40 Stellen für Bundesfreiwillige und ein Freiwilliges Soziales Jahr stehen im In- und im Ausland bereit. Das Auslandsjahr bei der Seemannsmission erfordert keine Zuzahlung.
- Wir verteilen Weihnachtsgeschenke an Seeleute (die ihrerseits dafür sorgen, dass Geschenke zum Fest aus der Ferne zu uns kommen).

HELFEN ist auf verschiedene Weise möglich:

- Geldspenden aufs Spendenkonto.
- Geldspenden anlässlich privater oder beruflicher Jubiläen, Trauungen oder Konfirmationen.
- Geldspenden bei traurigen Anlässen: statt Kränzen bei der Trauerfeier oder als eigene Sammlung.
- Bleibendes bewirken: Ein Testament oder ein Vermächtnis ist möglich. Wenn Sie hierbei Hilfe benötigen, sprechen Sie uns gern an.
- Kirchengemeinden können Kollekten für die Seemannsmission sammeln.
- Für Ihr ehrenamtliches Engagement können wir vielleicht passgenau einen Ort und eine Zeit finden.

SPENDENKONTO:

Deutsche Seemannsmission e. V.
 Evangelische Bank eG
 IBAN DE17 5206 0410 0106 4058 86
 BIC: GENODEF1EK1

Fotos: Verena Rocksen; Joseph Heicks; Marco Heijnen; Henry Schwier

WOFÜR wir Ihre Unterstützung verwenden:

- Wir schenken einem Seemann in einer Notsituation eine SIM-Karte, damit er mit Familie und Freunden sprechen kann (15 Euro).
- Seeleute freuen sich über einen Basketball an Bord (25 Euro).
- Bordbesuch in Rotterdam mit 80 Kilometer Fahrtweg (30 Euro Fahrtkosten).
- Strandausflug mit Seeleuten (60 Euro).
- Ein philippinischer Seemann liegt im Krankenhaus. Wir besuchen ihn, besorgen Kleidung, eine SIM-Karte und landestypisches Essen (80 Euro).
- Für unsere Notfallseelsorge können wir weitere Mitarbeitende in zweiwöchigen Kursen ausbilden (600 Euro pro Kopf und Woche).
- Wir richten eine neue Station ein – in einem Hafen, in dem es noch keine Unterstützung für Seeleute gibt (100 000 Euro pro Jahr).



Wie kann ich für die Seemannsmission SPENDEN?

Sie können uns per Überweisung, PayPal, Dauerauftrag, SEPA-Lastschrift oder Kreditkarte unterstützen. Wenn Sie Ihre Adresse angeben, senden wir Ihnen eine Spendenbescheinigung zu. Wer uns regelmäßig unterstützen mag, kann einen Dauerauftrag einrichten.



SPENDEN-LINK:
<https://seemannsmission.org/spenden/>

Wir senden Ihnen gern Informationsmaterial und unsere faltbaren Spendenboxen zu!



5 GRÜNDE, warum Schenken glücklich macht

1. Geben macht glücklich

Menschen, die anderen etwas schenken, erleben positive Gefühle, unabhängig davon, wie hoch ein Geldbetrag oder der Wert eines Geschenks ist. Auch ehrenamtliches Engagement macht glücklich!

2. Geben ist gut für den Körper

Bei Menschen, die gern geben, schüttet das Gehirn Endorphine aus, unter anderem Oxytocin. Damit wird das Belohnungszentrum des Gehirns aktiviert. Wissenschaftlich wird dieser Vorgang als „helper's high“ bezeichnet. Menschen, die regelmäßig helfen, leiden seltener an Depressionen und Bluthochdruck.

3. Geben erzeugt Dankbarkeit

Menschen, die Dankbarkeit erfahren, nehmen das Leben positiver wahr. Dankbarkeit motiviert, optimistischer in die Welt zu blicken.

4. Geben stärkt soziale Bindungen

Menschen, die geben, bekommen oft etwas zurück: einen Dank, ein Lächeln. Geben stärkt soziale Bindungen und erzeugt Vertrauen. Damit steigt die Zufriedenheit.

5. Geben steckt an

Eigenes Geben kann andere inspirieren, ebenfalls Gutes zu tun.

Kein einfaches Terrain für junge Frauen

Amanda Heinemeyer (20), Anna Schneider (19) und Malena Renke (20), die seit Sommer 2023 einen Internationalen Jugend Freiwilligendienst (IJFD) bei der Deutschen Seemannsmission in Antwerpen absolvieren, berichten von ihren Erfahrungen.



„Häufig sind sie überrascht, dass wir so große Autos selbst fahren dürfen“

Mit dem Rolling Store kommen Amanda Heinemeyer, Malena Renke und Anna Schneider an Bord

Wir konnten bisher überwiegend positive Erfahrungen in der Arbeit mit Seefahrern sammeln. Wenn wir Schiffe besuchen, sind Seeleute meist glücklich, uns zu sehen. Obwohl nicht immer klar ist, ob das so ist, weil wir junge Frauen sind oder weil wir ihnen den Bus-Service anbieten bzw. den Seemannsclub vorstellen. Mehr als einmal haben wir den Kommentar gehört, dass Seeleute nur zum Club kämen, wenn wir auch dort sein würden. Oder wir wurden gefragt, ob wir uns privat treffen könnten. Unsere Erfahrungen als junge Frauen weichen teils sehr deutlich von denen männlicher Kollegen ab.

Als wir zu Beginn unseres IJFD Sicherheitschuhe kaufen wollten, stellten wir fest, dass es kaum Modelle für Frauen gab, die zudem teurer waren. Uns ist die mangelnde Hygiene der Toiletten im Hafen aufgefallen. Abgesehen von den Toiletten in den Security-Gebäuden, die nicht für uns bestimmt sind, gibt es nur vereinzelt Toilettenhäuschen. Was kein Problem ist, solange Frauen nicht ihre Tage haben.

Seefahrer neigen dazu, uns Frauen Rucksäcke und Kisten abzunehmen, weil sie zuvorkommend sein wollen oder denken, wir seien nicht stark genug. Häufig sind sie überrascht, dass wir so große Autos selbst fahren dürfen.

Bei den Besuchen werden uns oft Touren durchs Schiff ermöglicht. Auch Getränke und Essen werden uns angeboten. Wir wundern uns jedes Mal, wenn Seeleute befürchten, dass wir Europäer kein asiatisches Essen mögen.

Teils werden wir zum Essen in die Messe für Offiziere eingeladen. Selbst wenn wir dieses Angebot manchmal ablehnen müssen, wird teils mit sehr viel Nachdruck versucht, uns zu überreden, damit wir etwas länger bleiben. Insgesamt werden wir während der Schiffsbesuche und der Abende im Seemannsclub sehr viel von Seeleuten bemuttert und verwöhnt. Bei männlichen Kollegen ist das nicht immer so.

Bei Besuchen an Bord oder abends im Seemannsclub wollen die Seefahrer öfter mit uns Fotos „als Souvenir“ machen. Durch die Präsenz auf Social Media sind wir auf diese Weise „berühmt“ geworden, so dass uns viele Seeleute erkennen und darauf im Seemannsclub ansprechen. Normalerweise ist es schön, so die Dankbarkeit zu sehen, manchmal geht dies aber auch etwas zu weit, wenn die Seeleute uns beim Posen zu nahe kommen, indem sie uns ungefragt den Arm um die Schulter legen wollen. Auch kommt es vereinzelt zu komischen Situationen, wenn einige Seefahrer nach etwas zu intimen Gesten fragen, wie uns einen Kuss auf die Wange zu geben.

Auf Schiffen wurde uns schon Süßes oder Blumen mitgegeben, oder es wurden Briefe im Seemannsclub für uns hinterlassen. Was auf den ersten Blick sehr nett erscheint, wird manchmal etwas gruselig, wenn man bedenkt, dass



Begegnung an Bord: Amanda und Anna mit Marbiel (v. re.), die die Rettung von Menschen aus Seenot besonders wichtig findet

wir die Männer nicht kennen und diese meistens auch noch älter sind. Nicht selten wird nach unserem Alter oder privaten Kontaktdaten gefragt, wobei dies meist nur scherzhaft, manchmal aber aufdringlich ist. Das geht bis zu dem



Malena und Anna (re.) im Hafen unterwegs mit dem Rolling Store

Punkt, dass wir Ausreden erfinden und sogar ein (ausgedachter) fester Freund nicht von weiteren Fragen abhält.

Generell kommen von den älteren Seeleuten häufiger Kommentare, dass ihre jungen Kollegen Singles seien. Sie probieren, uns zu verkuppeln, wenn wir nicht vorher sagen, dass wir in einer Beziehung sind. Dies kann spaßig gemeint sein, aber es wird trotzdem schnell unangenehm. Es ist einmal vor-

„Durch die Präsenz auf Social Media sind wir berühmt geworden“

gekommen, dass wir einen Verehrer an Bord eines Schiffes getroffen haben. Wir waren etwas eingeschüchtert, als er uns auf seine Briefe ansprach. Das war so aufdringlich, dass wir möglichst schnell das Schiff verlassen haben. Nicht zuletzt deswegen fühlen wir uns gezwungen, selbst im Hochsommer möglichst hochgeschlossene Kleidung zu tragen, um unangebrachten Blicken zu entgehen.

Die Schiffsbesuche weichen deutlich voneinander ab, wenn wir mit einem männlichen Kollegen unterwegs sind, denn dann wandert alle Aufmerksamkeit zu diesem, obwohl wir diejenigen sind, die das Gespräch führen. Besonders beim Rolling Store ist dies auffällig, wenn das Geld nicht an uns – die wir an der Kasse sitzen –, sondern an den Kollegen gegeben wird.

Auch wenn wir uns bei den Schiffsbesuchen und in Gesellschaft der Seefahrer noch nie unsicher gefühlt haben, sind wir froh, immer mindestens zu zweit unterwegs zu sein, es macht auch mehr Spaß. Wenn wir anderen Frauen an Bord begegnen, fühlen diese sich in unserer Anwesenheit meistens ebenfalls wohler.

Man merkt im Hafen, dass dieser zwar nicht unbedingt für Frauen ausgelegt ist, uns aber Seefahrer sehr herzlich aufnehmen und ihr Bestes geben, uns einen angenehmen Besuch zu ermöglichen. Auch wenn bei verschiedenen Nationalitäten Sexismus vorhanden ist – sei dies auch nur unterbewusst –, ist dieser nicht immer negativ, sondern für uns auch häufig positiv konnotiert.

Dabei ist uns bewusst, dass in fremden Kulturen das Frauenbild anders geprägt ist, weshalb wir die ungleiche Behandlung ein Stück weit nachvollziehen können. Insgesamt bietet so ein internationales Umfeld für uns sehr viele interessante Begegnungen und Erfahrungen. ↓

Ehrenamtlich Seeleute betüdeln

Was wäre die Seemannsmission ohne ihre Ehrenamtlichen: In Stade-Bützfleth hat Angelika Reckert die Verantwortung für die Kleiderkammer übernommen und ein Netzwerk aufgebaut, das sie ständig mit Nachschub versorgt – denn der Bedarf ist groß.

Ma'am, do you have second hand clothes?“, „I lost my suitcase at the airport, do you have clothes?“, „Do you have a jacket?“, „My socks got wet, do you have shoes? I only have ones with steel.“ – Das alles sind Fragen, die uns nicht selten erreichen, egal zu welcher Jahreszeit. Die Nachfrage von Seeleuten nach (warmer) Kleidung ist groß, jedenfalls ist das meine Erfahrung in Stade-Bützfleth. Sind Seefahrer im Hafen, hängen Jacken keine 24 Stunden bei uns zur freien Mitnahme. Daher ist die ehrenamtliche Arbeit von Angelika Reckert enorm wichtig für uns.

Angelika Reckert mit einigen ihrer „Jungs“

Aber von Beginn an: Angelika Reckert meldete sich 2018 auf eine Stellenausschreibung für den Club. Da sie nie Englisch sprechen gelernt hatte, war diese Aufgabe nicht die

richtige für sie. Aber sie fand die Arbeit mit Seeleuten interessant und bot ihre ehrenamtliche Hilfe an. Während sie im regulären Clubdienst unterstützte, entdeckte sie unsere Secondhand-Ecke für sich. Anfangs sortierte sie regelmäßig die gespendete Kleidung und schaffte Ordnung. Doch mit der Zeit baute sie ein Netzwerk mit Kleiderkammern und Menschen aus der Umgebung auf, die regelmäßig Kleidung zur Verfügung stellen.

Nachdem sie den hauptsächlichen Bedarf der Seeleute erkannt hatte, tauschte sie auch mal mit anderen, wenn Kleidung aufgrund von Größe oder anderen Besonderheiten keine Abnehmer fand. „Uns ist wichtig, dass die Kleidung in Hände von Menschen kommt, die sich darüber freuen, diese gebrauchen und wertschätzen können. Das sagen auch oft Spender, die ihre Kleidung bringen. Manchmal hängt eine Erinnerung an den Kleidungsstück, und oft wird der Wunsch geäußert, dass diese nicht einfach in einem Container verschwinden sollen.“

Angelika Reckert hat ihre eigene Art, mit den Seeleuten zu kommunizieren: ein paar englische Wörter, Zeichensprache, oder sie zeigt einfach, was sie meint. Bisher hat und wurde sie immer verstanden, und die Seeleute freuen sich manchmal, ein wenig „bemuttert“ zu werden.

„Die Jungs“, wie Angelika Reckert sie oftmals nennt, liegen ihr am Herzen, doch sie weiß auch, dass Frauen zur See fahren, und so achtet sie darauf, dass auch immer unsere „Lady Corner“ neben der Unisex-Kleidung bestückt ist.

Mit einem Schmunzeln denkt sie daran, wie sie den Seeleuten den Loop-Schal näherbrachte. Wiederholt bemerkte sie, wie Seefahrer diesen in die Hand nahmen, fragend hin und her drehten und dann doch wieder weglegten. Kurz entschlossen griff sie einen dieser Schals und erklärte den Männern, wie man ihn benutzt. Mit ein paar Handbewegungen lag er wärmend um den Hals ihres ausgewählten Models. Es folgte ein strahlendes „Aah“, und seitdem finden auch die Loop-Schals bei uns ihre Abnehmer. ↓

Kerstin Scheffé, Seefahrtsdiakonin in Stade-Bützfleth



Fotos: privat (1); Stefanie Langos; Kerstin Scheffé

Aus dem Büro auf die Weltmeere

Lara Marie Habedank (28) berichtet von ihrer Suche nach ihrem Traumberuf und wie sie ihn gefunden hat.

Oft werde ich auf meinen Werdegang in der maritimen Welt angesprochen. Das Interesse an unserem Job auf See führt mir immer wieder vor Augen, dass wir unsere Erfahrungen teilen sollten, um darauf aufmerksam zu machen, wie wichtig die Arbeit der Seeleute für eine funktionierende Wirtschaft ist, und um zu zeigen, was ein Leben auf See bedeutet.

Nun aber erst einmal alles auf Anfang: Mein Name ist Lara Marie Habedank, ich bin 28 Jahre alt, geboren und aufgewachsen in Brunsbüttel. Mein Heimatort befindet sich direkt an der Elbe und an den Schleusen des Nord-Ostsee-Kanals. Die Nähe zur maritimen Welt war also immer vorhanden. Eine Vorstellung von einem Traumjob hatte ich lange nicht. Mir war aber klar, dass ich nach dem Abitur nicht sofort studieren wollte, weil ich gar nicht wusste, in welche Richtung es gehen sollte und ob ich das überhaupt schaffen würde. Im letzten Schuljahr habe ich gegoogelt, welche Ausbildungsberufe es gibt, die sich vielseitig gestalten lassen. Am Ende habe ich mich für eine Ausbildung zur Schiffskauffrau bei der United Canal Agency (UCA) in Brunsbüttel entschieden.



Und das würde ich genau so wieder tun. Die Ausbildung begann direkt im Schichtdienst, und auch an Wochenenden wurde gearbeitet, was eine gute Vorbereitung auf das Leben an Bord war. Die Schifffahrt hatte mein Interesse geweckt, und so konnte ich durch gute Leistungen die Ausbildung auf zweieinhalb Jahre verkürzen. Durch die gewonnenen Einblicke und den ständigen Kontakt mit den Schiffen und deren Besatzungen hat sich mein nächster Karriereschritt entwickelt. Spätestens nach zwei Jahren Ausbildung war mir klar, dass es nun wohl Zeit wurde, meinen Heimathafen zu verlassen.

Fotos: Oliver Tjaden



Lara Marie Habedank hat sich ihren Platz auf der Brücke von der Pike auf erarbeitet



Die Ausbildung habe ich im Januar 2018 abgeschlossen. Eine Woche später fing ich als Nautische Offiziersassistentin (NOA) an Bord des Containerschiffes „Cap San Augustin“ an. Auch dort ging es direkt mit Schichtdienst und neuen Eindrücken weiter. Das Schiff ist knapp 330 Meter lang, 50 Meter breit und hat eine Container-Kapazität von 10 500 TEU – nach der Arbeit am Nord-Ostsee-Kanal nun also eine ganz neue Dimension. Schnell war mir klar: Die Arbeit an Bord ist hart, aber meine Kollegen sind nett. Das war schon mal die halbe Miete. In meinen sechseinhalb Monaten an Bord sind wir zwischen Nordeuropa und der Ostküste Südamerikas unterwegs gewesen, außerdem ging es ins Trockendock bei Blohm + Voss in Hamburg. Während der langen Zeit an Bord gab es einige Besatzungswechsel. Ich habe Freunde fürs Leben getroffen und Kollegen, die einfach Kollegen geblieben sind – das ist Teil jeder Reise.

Während ich noch an Bord war, haben meine Eltern mir eine Wohnung in Flensburg gemietet, da das Studium an der Hochschule Flensburg kurz nach dem Abmattern starten sollte. Das Studium am Maritimen Zentrum nahm seinen Lauf. Neben dem Studium habe ich als Werkstudentin circa 15 bis 20 Stunden pro Woche bei der Fördereederei Seetouristik (FRS) in den Bereichen „Fleet Management“ und „Health, Security, Environment & Quality“ gearbeitet. Das waren genau meine Themen und die perfekte Verknüpfung zwischen dem Job als Schifffahrtskauffrau und den Erfahrungen an Bord. Die Winter-Semesterferien habe ich immer an Bord verbracht. Dabei habe ich noch Fahrzeit auf einem Kreuzfahrtschiff und einer Schnellfähre gesammelt. Ein guter Überblick über die maritime Branche und die verschiedenen Schiffstypen war mir wichtig. Das Studium habe ich im Sommer 2021 abgeschlossen. Rückblickend kann ich

„Schnell war mir klar: Die Arbeit an Bord ist hart, aber meine Kollegen sind nett“

auch dazu sagen: Die Entscheidung, nach Flensburg zu gehen, war goldrichtig.

Im Oktober 2021 ging es das erste Mal als Nautische Wachoffizierin für die Reederei Hapag-Lloyd auf große Fahrt. Trotz der Seefahrtszeit, die für das Studium erforderlich war, und der Übungsstunden im Schiffssimulator habe ich mich gefühlt, als sei ich ins kalte Wasser gestoßen worden. Schaffe ich das wirklich? Vom Studium direkt auf die Brücke, Manöverstation, Ladungswache und in die Zuständigkeit für die Sicherheitsausrüstung. Der Kollege, den ich abgelöst habe, hat mich super eingearbeitet, und die Ängste haben sich in Respekt verwandelt. Sowohl die gut eingespielte Besatzung als auch die Kapitänin haben dafür gesorgt, dass ich meine erste Reise als Offizierin erfolgreich absolviert habe. So ging es weiter von Schiff zu Schiff in die verschiedenen Fahrtgebiete.

Im Mai 2023 ging es für mich in eine Werft nach Südkorea, um die erste von zwölf Neubauten unserer Reederei abzuholen und mit in Dienst zu stellen. Was für eine Erfahrung! Die „Berlin Express“ ist 400 Meter lang, 60 Meter breit, hat eine maximale Container-Kapazität von 23 664 TEU und fährt mit einem 58 270 kW starken Dual-Fuel-Antrieb über die Weltmeere. Das waren wieder neue Dimensionen.

Als Nautischer Wachoffizier oder Nautische Wachoffizierin hat man verschiedene Zuständigkeitsbereiche, die unterschiedliche Perspektiven auf das Schiff bieten. Meistens bin ich als Safety Deputy eingeteilt, wodurch ich neben der Brückenwache viel Zeit an Deck verbringe. Dabei geht es darum, die Sicherheitsausrüstung an Bord in Schuss zu halten. Auf dem neuen Schiff musste erst einmal alles auf Basis der Vorgaben und Pläne eingerichtet, getestet und kontrolliert werden. Die Alternative zum Safety Officer ist der Aufgabenbereich des Navigation Officer. Dort ist man für die Routenplanung und das Equipment auf der Brücke verantwortlich. Unabhängig von beiden Aufgabenbereichen sind wir Wachoffiziere beim An- und Ablegen auf den Manöverstationen eingeteilt, um das Leinenhandling zu arrangieren. Im Hafen angekommen, geht es dann mit der Ladungswache weiter. Diese beinhaltet das Über-

Fotos: Oliver Tjaden

wachen der Ladungsoperationen. Dazu gehören etwa das An- und Abschlagen sowie die Kontrolle der Reefer (Kühlcontainer), der Gefahrgutcontainer und – mit Fertigstellung – auch die Kontrolle von Twistlocks und Lashing. Darüber hinaus bin ich als Medical Officer gemeinsam mit dem Kapitän für das Bordhospital zuständig, denn Frachtschiffe haben normalerweise keinen Arzt an Bord. Sollten wir an Bord einen medizinischen Rat oder Hilfe benötigen, können wir mit den Ärzten von MEDICO Cuxhaven in Kontakt treten und weitere Maßnahmen besprechen.

Welche Herausforderungen die Seefahrt in den letzten Jahren und gegenwärtig zu bewältigen hatte und hat und inwieweit die Seeleute davon betroffen sind, kann ich an dieser Stelle nicht weiter ausführen. Dennoch sollte man im Blick behalten, dass die weltpolitischen Geschehnisse großen Einfluss auf unseren Bordalltag, die Schifffahrt und die Weltwirtschaft haben. Nicht ohne Grund befinden wir uns gerade auf der knapp 11 800 Seemeilen langen Überfahrt von Singapur nach Rotterdam über das Kap der Guten Hoffnung.

Wenn ich auf die vergangenen neun Jahre zurückblicke, kann ich sagen, dass meine Pläne aufgegangen sind. So soll es weitergehen! Da muss ich wohl einmal meine Freunde und Freundinnen sowie meine Familie erwähnen, die viel Verständnis und Unterstützung während meiner Abwesenheiten aufbringen. Die von mir gewünschte Vielseitigkeit meines Berufs erfüllt das Arbeitsleben an Bord in vielerlei Hinsicht. Jede Reise, jedes Schiff und jede Besatzung bringen neue Aufgaben, Herausforderungen, Schwerpunkte, Sichtweisen und Fahrtgebiete mit sich.

„Die weltpolitischen Geschehnisse haben großen Einfluss auf unseren Bordalltag, die Schifffahrt und die Weltwirtschaft“

Unseren zukünftigen Kolleginnen und Kollegen möchte ich mit auf den Weg geben, dass man in diesem Beruf richtig ist, wenn man vor allem Teamfähigkeit, Durchhaltevermögen und Leidenschaft für den Beruf mitbringt. Die Jobbeschreibungen und die zu erfüllenden Aufgaben als Nautical Watch Officer sind natürlich geschlechtsunabhängig, genau wie die englischen Begriffe Seafarer und Captain. Wer seinen Job also entsprechend ausübt, wird meiner Erfahrung nach mit vollem Respekt behandelt. Da kann man auch erwähnen, dass wir nach Heuertarifvertrag bezahlt werden und gleiche Bezahlung für gleiche Arbeit garantiert ist.

Ahoi & beste Grüße
Lara



Voller Respekt zwischen allen Crewmitgliedern sollte normal sein



Pastorin Rebecca Holm lebt seit zweieinhalb Jahren in Hongkong. Der Arbeitsplatz der Dänin ist der Hafen. Regelmäßig besucht die 31-Jährige Schiffe aus ihrer Heimat. Holm ist auch Pastorin für die dänische Gemeinde und Gefängnisseelsorgerin für ihre Landsleute. Sie arbeitet in einem ökumenischen Team im Mariners' Club direkt an der Ausfahrt eines Terminals.

„Ich habe das Gefühl, es macht keinen Unterschied, ob man als Frau oder als Mann Bordbesuche macht. Für die Seeleute sind wir alle Seemannsmission, egal, ob wir von Mission to Seafarers, der Deutschen Seemannsmission, Stella Maris oder der dänischen Kirche kommen. Es ist wunderbar, weil wir die Früchte voneinander ernten können, weil es so eine lange Tradition hat.“ Die Seeleute träfen Holms

Kollegen in einem anderen Land, und diese machten offenbar gute Arbeit. „Wenn sie uns treffen, sind sie positiv eingestellt. Ich denke dann: Ich hab' dich noch nie getroffen, aber es ist gut, in dieser Tradition zu arbeiten“, sagt Holm begeistert.

Holms Kollegin Martina Platte leitet seit 29 Jahren die Deutsche Seemannsmission in Hongkong. Jeden Dienstvormittag frühstücken die beiden mit den anderen Kollegen, die im Mariners' Club arbeiten, der bei den Seeleuten schlicht als Blue House bekannt ist. Dann bringt sich das Team auf den neuesten Stand. Platte und Holm vertreten sich gegenseitig: „Wenn ich beschäftigt bin, aber für Seelsorge auf ein Schiff gerufen werde, kann ich Martina bitten, an Bord zu gehen“, sagt Holm.

Rebecca Holm wollte nach ihrem Theologiestudium in die Welt hinaus und entschied sich für ein Assistenzjahr in der dänischen Seemannskirche in Singapur. Zurück in Dänemark sah sie die Stellenausschreibung der dänischen Seemannskirche in Hongkong und bewarb sich kurzerhand. „Ich hab' gedacht, die nehmen mich ohnehin nicht, aber ich versuch's, und es hat geklappt.“ Asien habe sie schon immer sehr interessiert. Und da ihr Freund in Singapur lebte, passte es damals einfach.

Martina Platte wiederum leitete vor Hongkong die Deutsche Seemannsmission in Rotterdam. „Als ich dort angefangen habe, waren schon drei bis vier Frauen im Team.“ Frauen, die Seeleute auf Schiffen besuchen? Kein großes Thema im Dienstalltag für Martina Platte. „Das Bild verändert sich. Bei Seeleuten, die mich kennen, gibt es längst keine Anmachere mehr.

Rebecca Holm (li.) und Martina Platte auf dem Dach des Seemannsclubs in Hongkong

Doppelte Frauenpower in Hongkongs Hafen

Was anders ist, wenn Frauen an Bord kommen, um mit männlichen Seeleuten über Alltägliches oder über Beziehungsprobleme zu reden.

Von Stefanie Langos

Es ist okay, es wird nicht mehr groß rumgeguckt.“ Auch ihre dänische Kollegin sieht darin kein Problem. „Ich bin meist auf Maersk-Schiffen, die haben sehr strenge Regeln, was das angeht. Frauen zu respektieren, das ist ein großer Deal, das müssen sie auf den Schiffen. Die Seeleute wissen, wenn sie mich anrühren würden, verlieren sie den Job.“ Diese Politik an Bord führe dazu, dass die Seeleute bei Selfies mit Rebecca Holm lieber ein bisschen mehr zur Seite rückt. „Damit es nicht so aussieht, als ob sie mir zu nahe kommen. Ich habe nie etwas Negatives erlebt.“ Wenn sie als Frau Schiffsbesuche mache, empfinde Holm das auch als einen Vorteil. Sie spüre großes Interesse der Besatzungen. „Ich bin eine blonde Europäerin, das interessiert besonders die Seefahrer, die nicht so häufig blonde Frauen sehen. Sie wollen gern mit mir reden. Wenn ich gefragt werde: ‚Hast du einen Freund?‘, antworte ich: ‚Ja, ich bin verheiratet.‘“

Vor Antritt ihres Assistenzjahres in Singapur habe sie ihren Arbeitgeber gefragt, wo sie bei ihrer Arbeit mit den Seeleuten aufpassen müsse. „Das war nie ein Problem“, bekam Holm als Antwort. „Zur Sicherheit habe ich immer lange Hosen an. Ich würde kein Top tragen. Ich kleide mich immer dementsprechend, damit sich niemand unnötig aufregt.“

Pastorin Holm wurde einmal abends von einem Seemann angeschrieben, dem sie ihre WhatsApp-Nummer gegeben hatte, falls er Gesprächsbedarf haben sollte. Da der Seemann aber nur gelangweilt und mehr daran interessiert war, was sie machte, beendete sie den Chat schnell: „Ich hab' gesagt: ‚Entschuldigung, es ist Feierabend. Du kannst dich melden, wenn wirklich etwas ist.‘“ Auch Martina Platte hat im anonymen Chat der Deutschen Seemannsmission für Seeleute, DSM Care, schon eine unangenehme Erfahrung mit anzüglichen Bemerkungen eines Seemanns gemacht. „Da hab' ich mich ganz schnell aus dem Chat verabschiedet.“

Auf einen Espresso: Martina Platte im Gespräch mit dem HR-Manager eines Kreuzfahrtschiffes



„Weil ich eine Frau bin, können sie mit mir einfacher über diese Themen reden“

Beide erleben Begegnungen mit Seeleuten insgesamt als angenehm. Holm: „Wenn ich zum Abendessen eingeladen werde, sagen sie mir: ‚Weil du gekommen bist, habe ich ein Bad genommen.‘“ Ihre deutsche Kollegin ergänzt: „Oder sie sagen: ‚Ich hab' mich extra rasiert.‘“ „Sie sagen das scherzhaft, aber da ist schon etwas Wahres dran“, sagt Holm. Manchmal wird es Martina Platte aber auch zu viel: „Wenn sie zu viel Rasierwasser aufgetragen haben und mich umarmen, dann riecht das ganze Auto mindestens für einen Tag nach Rasierwasser.“

Ende April hat Martina Platte ihre Kollegin Rebecca das erste Mal zum Bordbesuch mit auf ein Kreuzfahrtschiff genommen. Holm hatte zuvor schon ein paar Mal bei Martina Platte angefragt. „Erst war keine Saison, dann war eine kleine Saison nach Corona, jetzt ist die zweite Saison, und die ist nicht in voller Fahrt“, sagt Platte. „Für mich war das ein neues, interessantes Erlebnis, vor allem mit so vielen Crewmitgliedern sprechen zu können. Abends war ich dann doch ziemlich müde“, fügt Holm hinzu. „Im Hotelbereich müssen die Leute immer zuerst für Passagiere da sein. Das ist an Deck anders. Und auf Containerschiffen kommen die Arbeit und das Schiff immer zuerst.“

„Ich habe den Eindruck, dass Frauen und Männer an Bord mit uns über andere Dinge reden, als wenn ein männlicher Kollege an Bord ist. Die Frauen fragen, ob wir ihnen Menstruationspads verkaufen können. Oder ein Seemann fragte mich, wie er seiner Freundin einen Antrag machen soll, ob er auf die Knie gehen soll. Es ist vielleicht einfacher, mit mir zu reden. Wie denken Frauen in solchen Situationen?“, sagt Holm. Die Seemänner erlebten häufig, dass ihre Freundinnen oder Frauen in der Heimat sie betrügen, und hätten Angst davor. „Weil ich eine Frau bin, können sie mit mir einfacher über diese Themen reden“, vermutet die Seemannspastorin.

„Die Jungs gehen auch mal fremd, wenn sie unterwegs sind. Es ist kein Wunder, dass so viele Ehen getrennt werden. Aber es ist längst nicht mehr wie früher, dass in jedem Hafen eine andere Frau wartet.“ Sie bemerke insgesamt eine andere Atmosphäre bei der Crew, wenn eine Frau mit in der Messe sitze. „Die Männer fläzen oder rekeln sich nicht.“ – „Wenn eine Frau auf dem Schiff ist, dann ist eine andere, gute Stimmung“, ergänzt Rebecca Holm. „Die Seeleute benutzen dann bei Tisch auch eine andere Umgangssprache. Die Anwesenheit einer Frau hat definitiv einen guten Einfluss auf sie“, sagt Platte.

Fotos: Kenneth Ng

Ehefrau mit Ehrenamt, Mutter und Macherin

Von Stefanie Langos

Als Ehefrau eines Seemannsdiakons ist Dorothea Präckel nicht nur viel in der Welt herumgekommen, sondern hat ihm auch den Rücken freigehalten. Viele Jahre hat sie in Vollzeit ehrenamtlich gearbeitet, denn die Anerkennung ließ lange auf sich warten.

Für Dorothea Präckel sind die Jahre an der Seite von Seemannsdiakon Christoph Präckel noch sehr präsent. Lebendig erzählt die heute 85-Jährige vom gemeinsamen abwechslungsreichen Leben und Arbeiten für die Deutsche Seemannsmission. Wobei „für“ nur zum Teil korrekt ist. Denn Dorothea Präckel hat lange unentgeltlich an der Seite ihres Mannes an verschiedenen Standorten der Deutschen Seemannsmission im Ausland gearbeitet.

Christoph Präckel ist das vierte Kind eines Chinamissionars und Diakons, der mit seiner Frau von 1936 bis 1952 ein Waisenhaus der Inneren Mission – heute Diakonisches Werk – leitete. Von Frankfurt am Main zog die Familie nach Süddeutschland. Christoph Präckel studierte in Ludwigsburg Sozial- und Religionspädagogik. In Schwäbisch-Hall lernte er Dorothea kennen – die gebürtige Ulmerin absolvierte dort ihre Ausbildung zur Krankenschwester. Im Anschluss an das Studium wurde Christoph Präckel nach Malmö entsandt. „Die Idee des damaligen Generalsekretärs, Pastor Harald Kieseritzky, die Stationen als sogenannte Homemissions aufzubauen, also als Seemannsbetreuung mit Familienanschluss, hat uns eingeleuchtet, und das haben wir dann auch umgesetzt“, erinnert sich Dorothea Präckel.

Erste Station in Skandinavien

Direkt nach der Hochzeit 1964 zog das Paar nach Malmö. Im Jahr darauf wurde Tochter Beate geboren, zwei Jahre später Sohn Tilmann. Den Standort der Deutschen Seemannsmission in Malmö musste Christoph Präckel neu aufbauen. Dreh- und Angelpunkt der Arbeit war die Wohnung mit dem dazugehörigen Amtszimmer, das auch Empfangsraum für die Besucher war.

Heute lebt Dorothea Präckel mit ihrem Mann Christoph in Bremen



Foto und Repros: Marco Heinen

Wer als Diakon ins Ausland ging, war gut beraten, das gemeinsam mit seiner Frau zu tun. „Es war viel zu tun, für eine Person allein zu viel. Die Hauptaufgabe der Diakone waren die Schiffsbesuche. Die Seemannsmission sah es gern, wenn man seine Frau dabei hatte, denn die Frauen haben vieles organisiert“, sagt Dorothea Präckel. War ihr Mann auf Bordbesuchen, nahm sie Anrufe entgegen, kümmerte sich um Anliegen der Seeleute, um alle Belange der Seemannsmission und um ihre beiden Kinder. Mal eben ihren Mann unterwegs anrufen, das war nicht möglich, denn Mobiltelefone gab es ja noch nicht. „Wenn die Seeleute anrufen und Zuspruch brauchten, landeten sie bei mir. Ich hatte aber dafür keinerlei Ausbildung.“

Doch diese Arbeit mit zu übernehmen, wurde von Dorothea Präckel erwartet. „Ich habe sehr viel ehrenamtlich mitgeholfen und kein Geld dafür bekommen. Das änderte sich erst allmählich mit einer kleinen Pauschale, die wir Frauen erhielten.“ Einen Haken hatten diese Pauschalen: „Das waren meist Naturalien, der Erlass des Mietpreises oder die Erlaubnis, das Dienstauto mitnutzen zu können. Aber wir hatten keinerlei Versicherung.“ Kein Krankengeld, kein Schutz bei Invalidität, Berufskrankheiten oder Pflegebedürftigkeit, und auch eine Absicherung für das Alter gab es nicht.

Bei den Vorstellungsgesprächen der Seemannsdiakone war es sogar üblich, dass die Frauen mitkamen. „Die Deutsche Seemannsmission wollte, dass der Mann eine Frau mitbrachte, die möglichst tüchtig war.“

Die Station Malmö umfasste die Südküste Schwedens, Malmö als größten Hafen, Helsingborg im Norden, Trelleborg sowie Ystad und Simrishamn im Südosten. In diesen kleinen Häfen gab es Seemannsbetreuung der schwedischen Kirchen. Christoph Präckel war oft zu Besuchen vor allem auf Küstenmotorschiffen unterwegs, die zum Teil nur drei bis fünf Mann Besatzung hatten. Darüber hinaus besuchte er die schwedischen Einrichtungen und versuchte, die Mitarbeitenden der Seemanns-



Gute Nachbarschaft: Vor der Seemannsmission in Amsterdam sind Christoph Präckel (3. v. li.) und Dorothea Präckel (re.) im Gespräch mit Nachbarn

stuben und Clubheime zu motivieren, sich auch um die Crews der Schiffe zu bemühen, die unter fremder Flagge fuhren, und sie mit Informationen zu beliefern.

Die Zusammenarbeit mit der schwedischen Seemannsmission wurde mit den Jahren intensiver, und als ein neues ökumenisches und internationales Zentrum gebaut wurde (Sjömansgarden), wurden Präckels eingeladen, mitzuarbeiten.

Auf ans Kap der Guten Hoffnung

Siebeneinhalb Jahre blieben Präckels in Malmö. Die nächste Station war Kapstadt in Südafrika. Im ersten Jahr suchten Präckels ein geeignetes Haus für die Homemission. Das fanden sie in der Montrose Avenue. Ein großes Haus mit Dienstwohnung im Erdgeschoss und einem großen Raum samt Garten.

Dort konnten sie jederzeit Gäste empfangen, doch eine Schanklizenz hatten sie nicht, weshalb sie keine Getränke zum Kauf anbieten durften. „Wir haben Getränke ausgegeben und gesagt: Wenn ihr einen Obolus geben möchtet, dann gern in die Dose.“ Aus den Spenden konnte das Paar einen zweiten Bus für Ausflüge mit den Seeleuten finanzieren, der von Dorothea Präckel gefahren wurde. Viele Schiffe liefen Kapstadt regelmäßig an, größere Schiffe lagen oft mehrere Tage im Hafen, denn es gab noch keine Container und daher längere Liegezeiten. Erst allmählich kamen die Containerschiffe auf. „Die Seeleute waren so begeistert, mal vom Schiff weg zu sein und wenigstens den Abend gemütlich zu verbringen“, sagt die Seniorin. Zu diesen Abenden holte sie die Leute per Bus vom Hafen ab. Zusätzliches Personal gab es nicht.

Wochentags gingen die Kinder in die Schule. Am Wochenende standen Ausflüge mit Seeleuten über die Kaphalbinsel an. „Wenn

Fotos: privat (2)

mehr mitwollten, als Plätze zur Verfügung standen, rief ich Freunde und Leute aus der deutschen Gemeinde an. Es ist eine schöne Gemeinschaft entstanden.“

Wenn sich Dorothea Präckel das damalige Gästebuch anschaut, werden die Erinnerungen wach: „Die Seeleute sind endlich einmal vom Schiff heruntergekommen und haben das Land kennengelernt. Wir wollten ihnen das schöne Land zeigen und sie über die von Apartheid geprägte Gesellschaft informieren. Die Männer sollten nicht nur die Hafendarbeiter kennenlernen und außerdem etwas anderes sehen, als ihnen sonst angeboten wurde.“ Trotz der gesellschaftlich schwierigen Rahmenbedingungen sei es eine schöne Zeit gewesen.

Nach sechs Jahren in Südafrika entschieden sich die Präckels, wieder nach Deutschland zurückzukehren. Die Kinder sollten für Ausbildung oder Studium in Deutschland leben. „Es ist ein herrliches Land und fast immer schönes Wetter. Aber wir wollten weg, solange die Kinder noch mit ihren Eltern mitgehen würden.“

Rückkehr nach Deutschland

1977 folgte der Umzug nach Bremerhaven. Noch einmal war vieles fremd: „Das Einleben war für uns fast wie ein neues Ausland.“ Nur dass sie die Sprache nicht noch einmal lernen mussten, wie sie es in Schweden, Südafrika (Afrikaans) getan und sich selbst als Pflicht auferlegt hatten – und wie sie es später in den Niederlanden noch einmal tun sollten.

In Bremerhaven bekam Christoph Präckel innerhalb eines bestehenden Teams eine neue Aufgabe. Er begann die Betreuung von Seeleuten auf den schnellen Containerschiffen mit der Gründung eines kleinen Clubs – der „Guten Stube“ – direkt im Containerhafen.

Dorothea Präckel nahm ein Fernstudium innerhalb der evangelischen Erwachsenenbildung auf und arbeitete beim Kirchenkreis Bremerhaven für das Frauenwerk der Landeskirche. Sie blieb der Deutschen

Seemannsmission verbunden. Damals begann, was ihr und den anderen Frauen der Seemannsdiakone bis dahin gefehlt hatte: Frauen, die aus dem Ausland zurückkamen, fingen an, sich auszutauschen. „Wir haben erkannt, dass wir was für uns unternehmen mussten. Wir leisteten viel Arbeit und mussten etwas dafür bekommen.“ Endlich wurde die ehrenamtliche Arbeit der Frauen mit ihren Männern durch Aus- und Weiterbildung, Gemeinschaft und Austausch untereinander anerkannt.

Die Beharrlichkeit zahlte sich schließlich aus. Die Frauen bekamen erstmalig Pauschalen für ihre Mitarbeit und die Möglichkeit, bei Seminaren und Konferenzen dabei zu sein und mitzuwirken. Außerdem wurde einmal im Jahr ein einwöchiges Ehefrauenseminar eingerichtet, geleitet von der Frau des Generalsekretärs. Inhalte waren Gesprächsführung, Familienberatung, aber auch Literatur, Theologie und anderes.

In der Stadt der Grachten

Als Christoph Präckel von 1989 bis 2002 die Stationsleitung in Amsterdam übernahm, war es Dorothea Präckels erste offizielle Anstellung bei der Deutschen Seemannsmission, und zwar als Leiterin des Seemannsheims. „Ohne diese Anstellung wäre ich nicht mehr mit ins Ausland gegangen“, sagt sie. Im Oktober 2002 gingen beide in Rente.

Am 7. April 2024 feierte das Ehepaar seine Diamantene Hochzeit mit einem Gottesdienst im St.-Petri-Dom zu Bremen. Ihre anschließende Reise führte sie auf die Nordseeinsel Spiekeroog. Dorothea Präckel: „Für mich waren die 40 Jahre in der Deutschen Seemannsmission an der Seite meines Mannes eine erfüllte Zeit, die mein Leben bis heute bereichert. Dafür bin ich sehr dankbar.“ ⚓

Dorothea Präckel winkt in Kapstadt mit einem Tuch befreundeten Seeleuten nach





Frauen in der maritimen Arbeitswelt

Interview mit **Franziska Eckhoff, Präsidentin von WISTA Germany**, der Women's International Shipping & Trading Association.

Was hat Sie bewogen, sich bei WISTA zu engagieren?

Ich bin seit 2019 Mitglied bei WISTA Germany, habe mich im Vorstand von 2020 bis 2022 um Events gekümmert und bin seit 2022 die Erste Vorsitzende. Auf den ersten Events habe ich Frauen kennengelernt mit unterschiedlichen Hintergründen und Ausbildungswegen. Von der Energie dieser Frauen war ich fasziniert. Wir alle teilen die Leidenschaft, in der maritimen Industrie zu arbeiten, und dafür engagiere ich mich gern.

Wie wichtig sind Frauen in der Schifffahrt?

Frauen sind von entscheidender Bedeutung für die Schifffahrtsbranche, da sie zur Vielfalt, Innovation, Sicherheit und zur Bewältigung des Fachkräftemangels beitragen. Ihre Einbeziehung ist nicht nur eine Frage der Gleichstellung, sondern auch ein wichtiger Schritt zur Zukunftssicherung der Branche.

Wo liegen Schmerzpunkte für Frauen in der maritimen Arbeitswelt?

Zuerst ist die mangelnde Repräsentation zu nennen. Frauen sind in vielen Bereichen der maritimen Industrie

unterrepräsentiert, insbesondere in Führungspositionen und technischen Berufen.

Ein weiterer Punkt betrifft Geschlechterstereotype. Geschlechterstereotype und Vorurteile können dazu führen, dass Frauen in der maritimen Arbeitswelt unterschätzt oder nicht ernst genommen werden. Dies kann zu einem Mangel an Anerkennung und beruflichem Respekt führen und Frauen daran hindern, ihr volles Potenzial auszuschöpfen. Es ist wichtig, diese Schmerzpunkte anzuerkennen und Maßnahmen zu ergreifen, um die Gleichstellung der Geschlechter in der maritimen Arbeitswelt zu fördern und eine integrative und unterstützende Arbeitsumgebung für alle zu schaffen. Dies kann die Einführung von Gleichstellungsmaßnahmen, Sensibilisierungsschulungen und die Förderung von Vielfalt und Inklusion umfassen.

Wie sehen Sie die Rolle der Seemannsmission in Bezug auf Frauen in der Schifffahrt?

Ich hoffe, dass die Seemannsmission keinen Unterschied zwischen Männern, Frauen, Diversen macht und alle Seeleute gleichbehandelt. Wenn es aber auch frauenspezifische

und genderneutrale Produkte in der Seemannsmission zu kaufen gibt, dann ist das nur zum Vorteil aller Seefahrer.

Welche Vorteile hat die Mitgliedschaft für Frauen bei WISTA?

WISTA Germany ist mit über 200 Mitgliedern der WISTA International angeschlossen, die weltweit mehr als 4 000 Mitglieder aus über 59 Ländern zählt. Unsere Mitglieder repräsentieren alle Facetten der maritimen Industrie, einschließlich Schiffseigner, Werften, Charterer, Betreiber, Makler, Banken, Versicherungsfachleute, Klassifikationsgesellschaften, Schiffsausrüster, Hafenbehörden, Analysten, Forscher und Regierungsbeamte. Das Hauptziel von WISTA Deutschland ist es, unseren Mitgliedern die Möglichkeit zur Vernetzung und Weiterbildung zu bieten. Wir veranstalten das ganze Jahr über Treffen, Seminare und gesellschaftliche Zusammenkünfte. Darüber hinaus findet jeden Sommer die jährliche Mitgliederversammlung von WISTA Deutschland e.V. statt und im Herbst die internationale Konferenz, die allen WISTA-Mitgliedern weltweit offensteht. ⚓

15 SCHMERZPUNKTE für Frauen auf See

Die Interessenvertretung All Aboard Alliance mit Sitz in Kopenhagen hat 115 Frauen befragt lassen und 15 Haupt-Schmerzpunkte („key pain points“) für Frauen auf See identifiziert. Die Interviewten waren weibliche Seeleute aller Ränge und Herkunftsländer, die auf Schiffen bzw. in der maritimen Industrie arbeiten. In der Zusammenfassung der englischsprachigen Studie werden die **15 Punkte in vier Kategorien** zusammengefasst.

1 In der ersten Kategorie geht es vor allem um die Schwierigkeit für Frauen auf See, beruflichen Erfolg zu haben. So würden sie als weniger kompetent als ihre männlichen Kollegen wahrgenommen und hätten auch nicht den gleichen Zugang zu Weiterbildungen oder Aufgaben an Bord. Überdies stünden sie ständig unter dem Druck, besser als ihre männlichen Kollegen sein zu müssen, um respektiert oder befördert zu werden, so die Forschenden.

2 Die zweite Kategorie betrifft die sozialen Beziehungen an Bord, die von den Befragten als besonders herausfordernd wahrgenommen werden. Weibliche Seeleute fühlen sich der Studie zufolge häufig isoliert. Sorgen bereiten ihnen außerdem Gerüchte, Machtmissbrauch sowie sexuelle Belästigungen.

3 Probleme ergeben sich ferner durch die Art der Anstellung. In dieser Kategorie wurden zu lang andauernde Einsatzzeiten, fehlende Möglichkeiten der Familienplanung und des Mutterschaftsurlaubs oder sogenannte Küsten-Rotationsprogramme („sea shore rotation programmes“) genannt. Diese führen laut Studie dazu, dass sich viele Frauen zwischen einer Karriere auf See und der Familiengründung entscheiden müssen – und die Entscheidung fällt oft gegen die Arbeit auf See aus. Hinzu komme noch, dass es weiter viele Reedereien gebe, die keine weiblichen Seeleute einstellen wollten.

4 Die vierte Kategorie betrifft konkrete Arbeitsbedingungen. Die Befragten nannten den fehlenden Zugang zu Hygieneprodukten, den Mangel an ausreichend taillierter Arbeitsschutzkleidung etwa bei flammhemmenden Overalls. Auch fehlt meist ein Zugang zu eigenen Umkleieräumen und Sanitäranlagen.

Ziel des Berichts sei es, so fassen es Susanne Justesen und Jus Javornik vom Global Maritime Forum in der Einleitung zusammen, mehr Transparenz und ein Bewusstsein dafür zu schaffen, mit welchen Problemen Frauen auf See zu kämpfen haben. Eine Karriere auf See müsse inklusiver werden und somit weibliche Seeleute und jeden, der daran interessiert ist, motivieren, diesen Berufsweg zu wählen, fordern sie.

Dafür hat die All Aboard Alliance nun seit März in zwei Arbeitsgruppen aus mehr als 60 Seeleuten verschiedener Ränge, leitenden Angestellten und Experten verschiedener Bereiche Maßnahmen entwickelt und diese auf ausgesuchten Schiffen getestet. Vorbedingung war eine durchschnittlich höhere Anzahl weiblicher Offiziere und Besatzungsmitglieder an Bord. Ergebnis war eine Reihe vielversprechender neuer Ideen und Konzepte, die derzeit in eine Richtlinie einfließen und in einer Pilotphase ausprobiert werden. **Stefanie Langos**



Fotos: WISTA; Marco Heinen

DREI Fragen an ...

... MERLE KORDLEWSKA, Bundesfreiwilligendienstleistende bei der Deutschen Seemannsmission in Brunsbüttel

Wie war dein erster Besuch an Bord?

Aufregend, herzlich und interessant. In Brunsbüttel war ich das erste Mal auf einem Schiff. Einer der damaligen Bufdis hat mich gefragt, ob ich in den Maschinenraum möchte. Schließlich hat mir ein Seemann eine Tour durch den Maschinenraum gegeben. Dafür bin ich immer noch sehr dankbar.

Wie ist es für dich als Frau, mit Seeleuten zu arbeiten?

Es ist schön, aber auch herausfordernd. Die meisten Seefahrer sind höflich, zuvorkommend und respektvoll. Sie freuen sich, endlich mal ein anderes Gesicht zu sehen und mit jemand anderem reden zu können. Leider gibt es auch Seefahrer, die, sobald sie ein weibliches Wesen sehen, ihre guten Manieren verlieren und Grenzen überschreiten. Das muss man in dem Moment klar und deutlich ansprechen, kam bisher aber nur selten vor. In der Regel entschuldigen sie sich dann aufrichtig. Auch wenn ich allein auf ein Schiff gehe, fühle ich mich sicher.

Ich unterhalte mich gern mit den Seefahrern aus aller Welt und finde es interessant, mehr über ihre Sitten und Kulturen zu erfahren.

Was war dein fettigstes Fettnäpfchen?

„Tut mir leid, aber ich habe leider keine SIM-Karten mehr.“ Mit diesem Satz habe ich einen Seefahrer sehr enttäuscht. Ich hatte auf einem anderen Schiff viele SIM-Karten verkauft und nicht mehr die richtigen in meinem Rucksack. Er war kurz zuvor Vater geworden und wollte Kontakt mit seiner Frau und seinem neugeborenen Kind haben, aber das Datenvolumen seiner Karte war aufgebraucht. Da er auf die Seemannsmission gewartet hatte, war er sehr enttäuscht, fast schon verletzt.



... KERSTIN JOHANNA SIMON, Seafarers' Lounge Hamburg

Wie war dein erster Besuch an Bord?

Das war noch während meiner Ausbildung zur Schifffahrtskauffrau. Es war etwas schräg, da ich gerade 20 war und im ersten Lehrjahr, dennoch schienen die Seeleute großen Respekt vor mir zu haben. Einige waren fast ängstlich. Irgendwann fiel mir auf, dass ich einen Windbreaker mit dem Logo des Schiffseigners trug, was die Distanz verursachte. Da habe ich zum ersten Mal gemerkt, dass ich gern vertrauter mit der Crew arbeiten würde.

Wie ist es für dich als Frau, mit Seeleuten zu arbeiten?

Die allermeisten sind super nett. Außerdem freuen die sich echt alle, wenn sie mal auf Augenhöhe mit Menschen außerhalb ihrer Arbeitswelt reden können. Also, mit jemandem, der auch mal fragt, wie es ihnen geht.

Was war dein fettigstes Fettnäpfchen?

Ich war auf Einladung mit einem Freund an Bord des Schiffes, auf dem er als Offizier gearbeitet hat. Nach dem Mittagessen mit einem seiner Kollegen fragte ich: „So, können wir jetzt auch dem Captain mal Hallo sagen?“ Ich hatte nicht gemerkt, dass das der Kollege war, mit dem wir am Tisch saßen, weil ich überhaupt keine Ahnung von Streifen auf den Schulterklappen habe. Das war mir ziemlich peinlich, aber er war mir deswegen nicht böse.

Fotos: Marco Heinen; privat (1), Joseph Heicks

... ANDREA MEENKEN, Leiterin der Deutschen Seemannsmission in Panama

Wie war dein erster Besuch an Bord?

Mein erster Bordbesuch war auf einem RoRo-Schiff, als ich 1999 ein Praktikum in Emden machte. Es war eine komplett neue Welt für mich. Wir sprachen mit einigen philippinischen Seeleuten. Ich war vorher noch niemandem von den Philippinen begegnet und fand es toll, mich mit ihnen auszutauschen.

Wie ist es für dich als Frau, mit Seeleuten zu arbeiten?

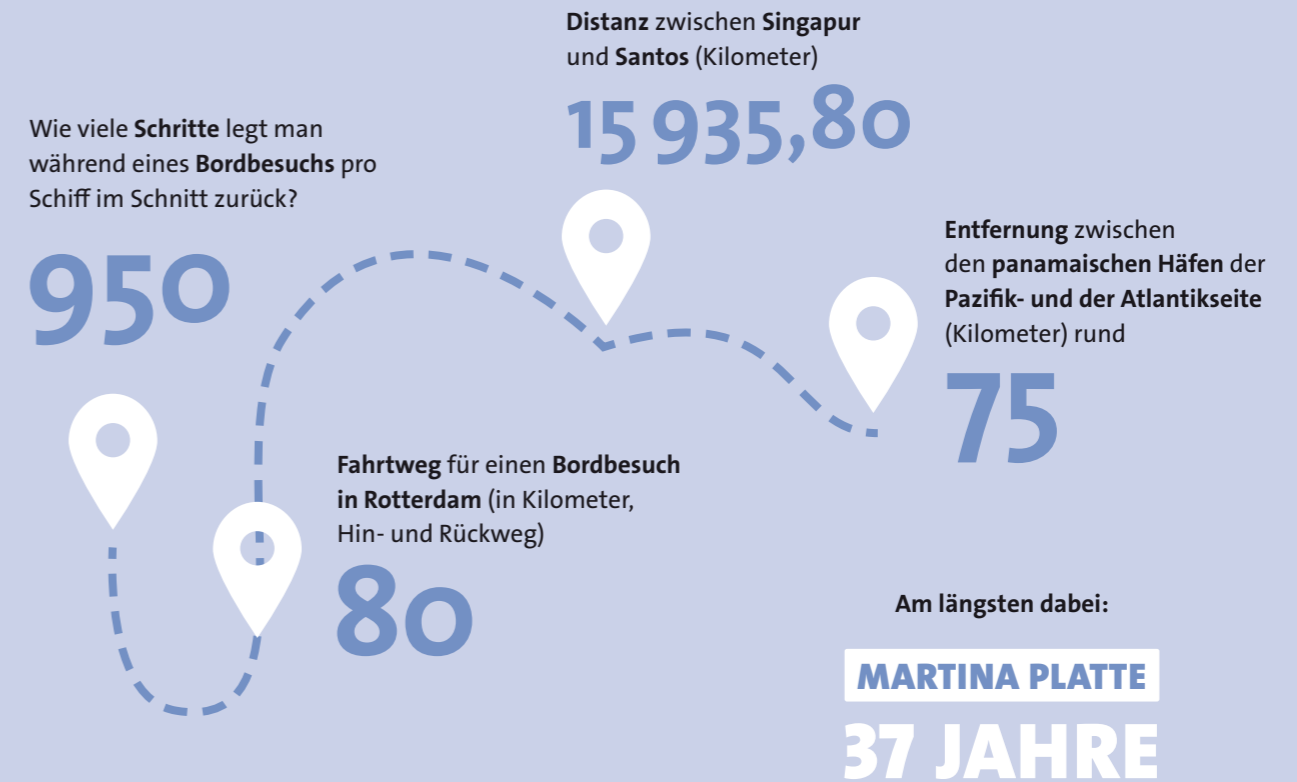
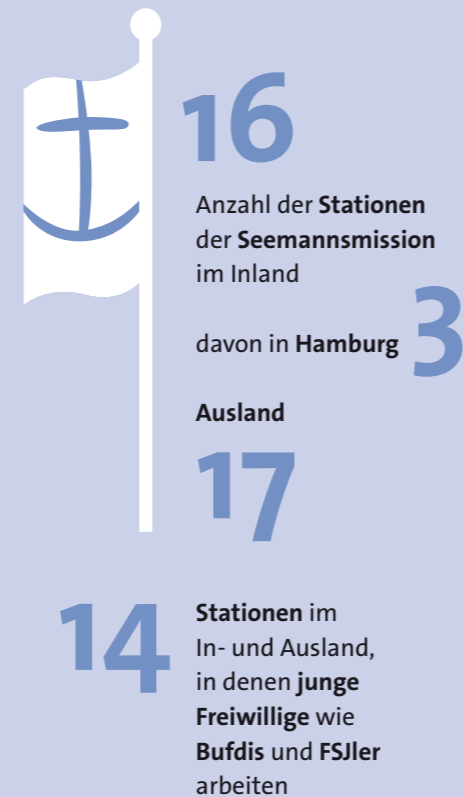
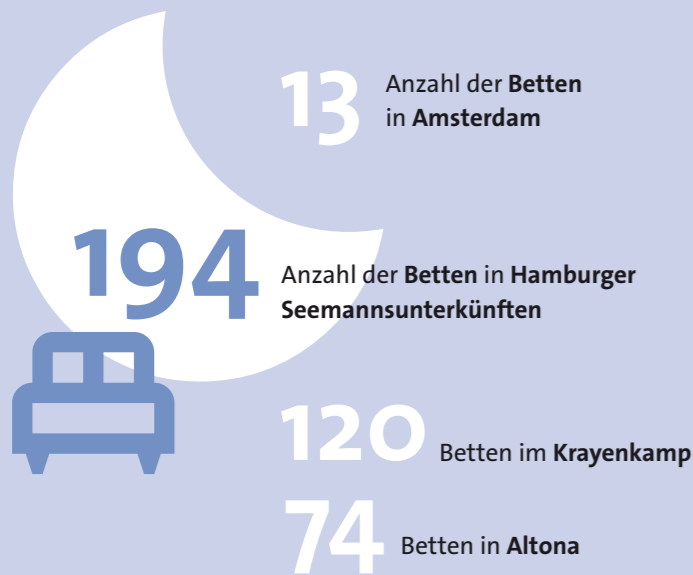
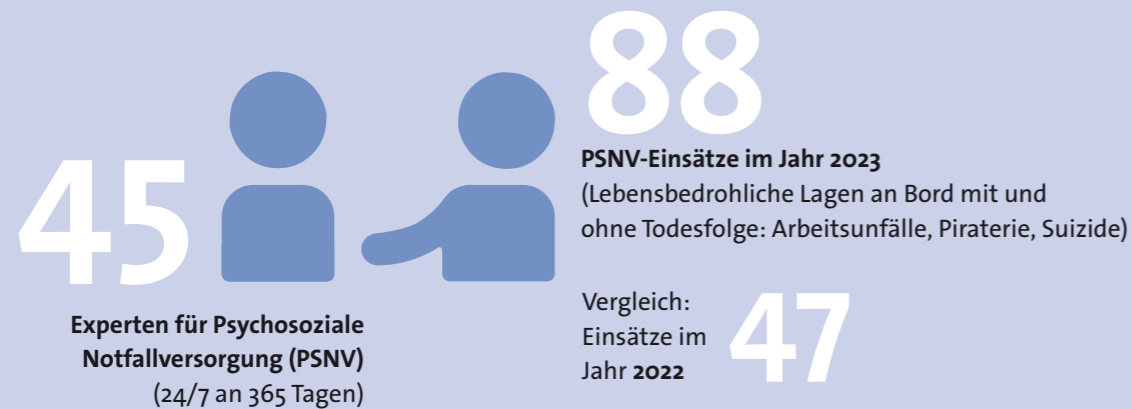
Ich glaube, dass es manchmal von Vorteil ist, eine Frau zu sein, weil es andere Zugänge schafft. Gleichzeitig erlebe ich, dass sich Seeleute eher meinem männlichen Kollegen anvertrauen, der noch dazu Priester ist. Insgesamt wird mir stets mit Freundlichkeit und Respekt begegnet. Ich erinnere nur ganz wenige Situationen, in denen ich das Gefühl hatte, dass ich nicht respektiert wurde, weil ich eine Frau bin.

Was war dein fettigstes Fettnäpfchen?

Es gab so einige! Eine im Nachhinein sehr witzige Situation ist mir auf einem Schiff passiert, das ich heute noch regelmäßig besuche: Ich hatte Bestellungen von unserem Shopping-Service ausgeliefert. Wir bevorzugten, dass wir nur eine Kontaktperson an Bord haben und diese die Bestellung für die ganze Crew koordiniert. Ein Seemann, der gerade neu an Bord war, war sehr interessiert, selbst eine Bestellung aufzugeben, und sagte: „Can I have your number?“ Ich antwortete sehr deutlich: „No, you cannot have my number“, da ich in dem Moment nur den Shopping-Service im Sinn hatte. Er zuckte zusammen, alle lachten. Ich fühlte mich sehr schlecht deswegen, denn natürlich sind wir ja für alle da und unsere Nummern darf jeder haben, und so sagte ich: „I mean, of course you can have my number – but not for shopping.“ Wieder Gelächter. Dann sprang mein Kollege mit ins Fettnäpfchen und sagte: „Be careful, her husband is a veery big guy.“ So ging das Ganze in eine völlig andere Richtung, als es gemeint war. Dann lachte aber der betroffene Seemann auch, und wir lachen heute noch gemeinsam darüber.



Seemannsmissions-Fakten zum Staunen 2024





Bundesverdienstkreuz für Martin Struwe

Diakon Martin Struwe (53), Leiter der Deutschen Seemannsmission Cuxhaven, hat am 2. Oktober 2023 das Bundesverdienstkreuz am Bande verliehen bekommen. Uwe Santjer, Oberbürgermeister der Stadt Cuxhaven, nahm im Auftrag von Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier die Ehrung vor. Es sei auch eine Auszeichnung für das gesamte Team aus Haupt- und Ehrenamtlichen, sagt Struwe. Als im Mai 2020 Crewmitglieder eines Kreuzfahrtschiffes, das die Reederei als Sammeltransporter für ihre Crews nutzte, Corona-positiv getestet wurden und alle 3 000 Mitarbeitenden an Bord in Quarantäne mussten, bat das Havariekommando das Team der Deutschen Seemannsmission um Support für die Psychosoziale Notfallversorgung der Seeleute. Struwe stellte ein Team der Seemannsmissionen aus Bremerhaven, Stade, Hamburg und Cuxhaven zusammen.

Personalien

Nach mehr als 37 Jahren bei der Deutschen Seemannsmission ist **Hans-Gerhard Rohde** am 4. Juni 2023 in den Ruhestand verabschiedet worden. Rohde war kurz in Durban tätig, gründete die Station Le Havre und leitete diese 14 Jahre.



Anschließend verantwortete er als Leiter das Seemannsheim Keizersgracht in Amsterdam, wo er 21 Jahre blieb. Sein Nachfolger dort ist Diakon Thomas Kirschner. Rohde war viele Jahre Mitglied des Vorstands der Deutschen Seemannsmission.



Jörg Pfautsch war ebenfalls 37 Jahre bei der Deutschen Seemannsmission. Als Leiter der Station in Antwerpen wurde der Diakon am 22. Juni 2023 entpflichtet und in den Ruhestand verabschiedet. Vor seiner Tätigkeit in Antwerpen war er zwei Jahre als Sailing Chaplain unterwegs und hat acht Jahre als internationaler Sportkoordinator die ganze Welt bereist. Im Gottesdienst auf dem Antwerpener Kerschips St. Jozef bedankte sich Matthias Ristau, Generalsekretär der Deutschen Seemannsmission, für Pfautschs unermüdlichen Einsatz. Nachfolger in Antwerpen ist Marc Schippers.



Marc Schippers (58) ist seit dem 1. April 2023 Teil des Teams und leitet seit dem 1. August 2023 die Station in Antwerpen. Zuvor hatte der Diakon und Pastor fast 22 Jahre für die Sailors' Society in Antwerpen gearbeitet.



Der gebürtige Marburger **Thomas Kirschner** (39) leitet seit Juli 2023 die Deutsche Seemannsmission in Amsterdam. Der Diakon und Sozialpädagoge hat einen Bachelor und Master in Politikwissenschaft und war zuletzt sechs Jahre als Schulbegleiter und Teamleiter an einer Förderschule tätig. Seit zehn Jahren engagiert er sich ehrenamtlich im Vorstand der Diakonischen Gemeinschaft Hephata.

Diakon **Philipp Manthey** (28) ist seit Juli 2023 Bordbetreuer in Bremerhaven. Zuvor hat er in Elsfleth sein Seeverkehrs- und Hafenwirtschafts-Studium absolviert, war zeitweise ehrenamtlich bei der Deutschen Seemannsmission in Genua tätig und schloss ein Studium in „Soziale Arbeit und Religionspädagogik“ an. Es folgte ein Anerkennungssemester in der Bordbetreuung bei der Deutschen Seemannsmission Hamburg-Harburg.



Birgit Haaks (58) leitet seit Anfang September 2023 die Deutsche Seemannsmission im Rostocker Überseehafen. Bereits seit Oktober 2022 ist sie Teil des Teams. Der Weg der Lithographin und Seelsorgerin führte sie nach Schleswig-Holstein und für neun Jahre nach Chile. Anschließend war die gebürtige Düsseldorferin als Seelsorgerin in einem Altenpflegeheim in Leipzig tätig. Als Prädikantin hat sie Erfahrung im Gestalten von Gottesdiensten. Derzeit macht Birgit Haaks eine berufsbegleitende Weiterbildung zur Gemeindepädagogin.



Seit 1. Januar 2024 ist **Stefanie Langos** (39) neue Referentin für Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation bei der Deutschen Seemannsmission. Die gelernte Hörfunkredakteurin war zuvor mehr als neun Jahre Referentin für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit beim Malteser Hilfsdienst für Hamburg, Schleswig-Holstein und Mecklenburg.



Marco Folchmandt (55) ist seit 1. Mai neuer Seemannsdiakon am Lübecker Standort der Deutschen Seemannsmission. Er wechselte von Brake an der Unterweser, wo er sechs Jahre lang als Seemannsdiakon auf halber Stelle gearbeitet hat.

Fotos: DSM Cuxhaven; Patrick Lux; Joseph Heicks; DSM Amsterdam; Kay Michalak; DSM Rostock; Marco Heinen; Birk Folchmandt

170 Jahre Bremer Seemannsmission

Von Stefanie Langos



Magnus Deppe und sein Team begeben pro Jahr rund 22 000 Seeleuten

Empathie, Offenheit und ehrliches Interesse an den Bedürfnissen der Seeleute, dieser Dreiklang zeichnet die Bremer Seemannsmission von Anbeginn an aus. 1854 eröffnete der Bremer Reeder und Kaufmann Friedrich M. Viator ein Haus, in dem Matrosen und Schiffsjungen an Land versorgt und betreut werden konnten. Viator dachte an das Wohl der Seefahrer. Sie sollten vor allem vor den Gefahren geschützt werden, die an Land auf sie warteten. Zu leicht war es, das hart verdiente Geld in den Etablissements und Kneipen rund um den Hafen auszugeben. Das Heim der Seemannsmission hingegen wollte Begegnungsstätte und eine Heimat auf Zeit für die Seeleute sein; ein Schutzraum, in dem sie sich ausruhen und austauschen konnten.

Die Bremer Seemannsmission als älteste Seemannsmission Deutschlands war ursprünglich als Hotel an der Weser im Stephaniviertel der Bremer Altstadt beheimatet. 2019 hat das Team den neuen Standort direkt gegenüber der Shopping-Mall „Waterfront“ bezogen, der optimale Bedingungen für die Seeleute bietet. Nach dem Einkaufen können sie im Seemannsclub „Light House“ in

großzügig gestalteten, lichtdurchfluteten Räumen zwischen Palmen die Seele baumeln lassen und bestenfalls den beengten Alltag an Bord für ein paar Stunden vergessen. „Viele Seeleute sprechen immer wieder vom schönsten und besten Club der Welt“, sagt Diakon Magnus Deppe, der die Bremer Seemannsmission leitet. Wer es nicht zu Fuß in den modernen Club schafft, wird mit einem der beiden Busse abgeholt.

Deppe und sein Team sind sieben Tage die Woche von 8 bis mindestens 20 Uhr für die Seeleute da. Ihm ist es besonders wichtig, dass täglich Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Seemannsmission in den weitläufigen stadtbremischen Häfen unterwegs sind. Allein mit dem Neustädter Hafen hat Bremen den größten Hafen Europas für Stückgut, Schwergut und Projektladungen. Über 1700 Schiffe laufen Bremen jedes Jahr an. Die gut 25 Haupt- und Ehrenamtlichen der Seemannsmission begegnen fast 22 000 Seeleuten an Bord, im Club oder bei Begleitungen.

Schokolade und eine Zeitung sind fester Bestandteil eines jeden Bordbesuchs. Noch elementarer aber sind: Lächeln, Zeit haben, die

Seeleute als Menschen wahrnehmen. Auch Begegnungen im Club, Krankenhausbesuche, Hilfe bei ernsthaften Problemen und Notfallseelsorge sind wichtige Bausteine der Arbeit. Als sich in der Corona-Zeit viele Akteure von den Seeleuten zurückzogen, war die Bremer Seemannsmission täglich in den stadtbremischen Häfen unterwegs. Damals wurden allein in Bremen durch das Engagement der Bremer Seemannsmission e.V. über 3 000 Seeleute gegen Corona geimpft.

In den vergangenen sechs Jahren hat Magnus Deppe es geschafft, dass die Bremer Seemannsmission in Hafenwirtschaft und Politik gleichermaßen vernetzt und als sehr verlässlicher Partner anerkannt ist. Das 170-jährige Bestehen wird im Oktober typisch hanseatisch begangen, dann kommt Labskaus mit Spiegelei und Rollmops auf die Teller.



Fotos: Frank Scheffka; Archiv Bremer Seemannsmission; Mathias Bothor



Nachruf auf Diakon Ernst Welp

Ein „Himmelskomiker“ ist abgetreten

Von Lothar Voigt

Wir, die wir in einigen Häfen an der Ostsee Stationen der Deutschen Seemannsmission unterhielten, wurden von vielen Seeleuten, wie ich es immer empfand, liebevoll „Himmelskomiker“ genannt. Ernst Welp war einer von ihnen und, wie ich glaube, der bekannteste bei den Besatzungen, die mit ihren Küstenmotorschiffen, kurz „Kümos“, die Häfen von Kotka und Hamina in Finnland anliefen. Nun ist Ernst am 15. März im Alter von 85 Jahren in seiner Wahlheimat Finnland gestorben.

Zu jeder Jahreszeit – und das bedeutete in Finnland kurze Sommer und lange, kalte Winter – war Ernst Welp mit viel Energie im Einsatz, um den Seeleuten auf damals noch überwiegend deutschen Schiffen ihren Aufenthalt im Hafen so angenehm wie möglich zu machen. Manchmal waren diese Aufenthalte Erlebnisse fürs Leben, wenn zum Beispiel bei längeren Liegezeiten im Winter Skitouren und im Sommer Wanderungen angesagt waren. Ausreden von Seeleuten,

man habe keine Ausrüstung für derartige Veranstaltungen, konnte er immer abwehren, denn er hatte die komplette Ausrüstung für solche Aktivitäten.

Als das alte Seemannsheim in Kotka Anfang der 70er Jahre geschlossen wurde, baute Ernst Welp ein neues Heim für sich und seine Familie im Wald zwischen den Häfen von Kotka und Hamina, das selbstverständlich auch für die Seemannsbetreuung genutzt wurde. Der Begriff dafür war seinerzeit „Homemission“. Das zum alten Seemannsheim gehörige neue Saunahaus zog Ernst Welp kurzerhand mit dem Traktor im Winter über die zugefrorene Ostsee zu seinem neuen Zuhause, wo es bis zur Schließung der Station genutzt wurde.

Er war unser „Finne“ im Ostseeraum. Geboren am 21. März 1930, kam er 1968 als Diakon zur Deutschen Seemannsmission. Verheiratet war er mit seiner Frau Ulla, die ihm als Finnin und Gymnasiallehrerin die nicht einfache finnische

Sprache beibrachte, die er sehr gut beherrschte. Die beiden bekamen zwei Söhne. Mit Hilfe seiner Familie hat es Ernst Welp geschafft, die Ziele und Werte der Deutschen Seemannsmission zu vertreten, nämlich im christlich-diakonischen Dienst am Nächsten ohne missionarisches Eifern lebhaft zu wirken und das Gastland den Seeleuten nahezubringen. Solange es ihm möglich war, hat er, der einmal Klempner und Drahtseilmacher gelernt hatte, mit Freude an seinem Haus und Grundstück gearbeitet, wofür er von seinen Kollegen zum 25. Dienstjubiläum ein „goldenes Brecheisen“ bekam. Ernst Welp hat nie das Bedürfnis gehabt, seine Person in den Vordergrund zu stellen und wurde von den Kollegen, die mit ihm in der Region zusammenarbeiteten, sehr geschätzt. Denjenigen, die ihn näher kennenlernen durften, wird er in guter Erinnerung bleiben.

Hyvästi, Ernst
(Auf Wiedersehen, Ernst)

Die Deutsche Seemannsmission weltweit ...



... und in Deutschland



**DAFÜR BRAUCHEN
WIR IHRE
UNTERSTÜTZUNG!**

Spendenkonto:
Evangelische Bank eG, Kiel
IBAN: DE17 5206 0410
0106 4058 86
BIC: GENODEF1EK1