



SØMANDSKIRKERNE – ET 360° EFTERSYN

EN UNDERSØGELSE AF DEN DANSKE KIRKE I UDLANDETS
TILSTEDEVÆRELSE FOR DE SØFARENDE

JANUAR 2025



INDHOLD

INTRODUKTION

6-7

- En kvalitativ undersøgelse af betjeningen af de søfarende
- Undersøgelsens analytiske temaer

TEMA 1: MØDET MELLEM SØMANDSPRÆSTER OG DE SØFARENDE 8-9

- Samtalen
- Skibsbesøget
- Landgang
- Kaptajnens rolle
- Værtsrollen
- Bilen og kørsel
- Manglende kendskab

TEMA 2: SAMARBEJDET OM BETJENING AF DE SØFARENDE 10-11

- Det Blå Danmark
- Internationale maritime velfærdsaktører
- Det kollegiale samarbejde
- Sømandspræster og sekretariat
- Sømandspræst og juniorassistenter
- Sømandspræst og kirkeråd

TEMA 3: KOMPETENCER OG KOMPETENCEUDVIKLING

12-13

- Nyansattes opstart
- De rette kompetencer
- Kompetenceudvikling

TEMA 4: ORGANISATIONSMODEL BASERET PÅ FRIVILLIGHED

14

TEMA 5: STRATEGISK INDSATS

15

BILAG 1: FAKTUELLE OPLYSNINGER OM SØMANDSKIRKERNE

16-19

- Den Danske Sømandskirke i Hamborg – Benediktekirken
- Dansk Sømandskirke Rotterdam
- Dansk Sømandskirke i Gøteborg
- Dansk Sømandskirke Hong Kong
- Den Danske Sømandskirke i Singapore
- Sømandsklubben i Pelepas
- Sømandskirken i Algeciras

BILAG 2: SKIBSANLØB OG DATA FOR DE SYV HAVNE

20-21

BILAG 3: SKIBSANLØB 2023

22-23

FORORD

De danske sømandskirker og sømandsklubbers fornemmeste opgave er at være til stede for flest mulige søfarende på de danskflagede skibe på de bedst mulige måder. Det forudsætter, at vi først og fremmest er til stede de rigtige steder; at vi kender de søfarendes behov, og at vi kender de lokale forhold samt andre aktører i havnene.

Det forudsætter også, at vi ser på, hvordan vi i dag betjener de søfarende på danskflagede skibe i international drift i forhold til den aktuelle skibstrafik. Kun på den måde kan de danske sømandskirker- og klubber placeres, og vores ydelse tilrettelægges, så vi tilbyder et relevant og differentieret udbud af aktiviteter.

Derfor fik vi i foråret 2024 konsulentfirmaet Antropologerne ApS til at udføre en kvalitativ undersøgelse, der giver Den Danske Kirke i Udlandet aktuel og faktuel viden, som skal danne grundlag for igangsættelse af tiltag fremover. Både viden og en organisatorisk forankring er forudsætninger for, at vi kan handle hurtigt og fleksibelt og på den måde gøre vores strategiske arbejde endnu mere operationelt, når nye behov melder sig.

Det er ingen hemmelighed, at tiden og adgangen til adspredelse er under pres, blandt andet på grund af skærpede sikkerhedsregler i havnene, korte liggetider og stor afstand til bycentre. Derfor kommer vores kerneopgave som samtalepartner også under pres. Tidligere kom de søfarende selv i sømandskirkerne, men i dag er det i højere grad kirken, der kommer ud til skibene. Vi skal derfor nytænke, hvordan vi kan være til stede for de søfarende og matche deres behov, når forhold forandres. Denne undersøgelse giver viden om, hvordan vi organiserer sømandskirken nu og i fremtiden.

God læselyst!

*Selma Ravn, udlandsprovst/generalsekretær
Den Danske Kirke i Udlandet*



INTRODUKTION

I 2023 modtog Den Danske Kirke i Udlandet en bevilling fra "NORDEN// Orient's Fond" til det femårige projekt: "Sømandskirkerne – et 360 graders eftersyn". Formålet med projektet er at indsamle viden om søfarten og de søfarendes behov for vores tilstedeværelse, så vi med udgangspunkt heri kan iværksætte de nødvendige tilpasninger og nye tiltag.

Den Danske Kirke i Udlandet har siden 1867 betjent søfarende og er den eneste danske kirkelige aktør i udlandet, der arbejder for at fremme søfarendes trivsel.

I dag er der fem sømandskirker, dvs. danske udlandskirker med status af også at være sømandskirker, placeret i henholdsvis Hamborg, Rotterdam, Gøteborg, Singapore og Hongkong. Der er desuden en sømandskirke i Algeras med et kirkeråd, men uden en bosiddende sømandspræst. Endelig er der en sømandsklub i Pelepas. De steder, hvor det ikke er muligt at ansætte en præst, ansættes en medarbejder, kaldet seniorassistent, med andre kvalificerende kompetencer til at varetage opgaven, fx én, der har erfaring fra søfarten og derfor kender de vilkår, som søfarende lever under. I den engelsksprogede verden omtales alle ansatte uanset baggrund typisk som *Port Chaplains* – en havnepræst. For læsevenlighedens skyld omtales både sømandspræster og seniorassistenter i det efterfølgende med vores danske betegnelse som sømandspræster. Sømandskirkerne har typisk en eller to juniorassistenter tilknyttet, og alt efter organisering lokalt kan de hjælpe med betjeningen af de søfarende.

EN KVALITATIV UNDERSØGELSE AF BETJENINGEN AF DE SØFARENDE

I foråret og sommeren 2024 bistod konsulentfirmaet Antropologerne ApS med at designe og udføre en omfattende undersøgelse af vores tilstedeværelse de syv steder. Både undersøgelsesdesign, metoder, feltarbejde og afrapportering er således udviklet og udført af Antropologerne ApS. Undersøgelsens videnskabelige metode er kvalitativ, hvor viden er tilvejebragt gennem feltarbejdet: interviews, dialogøvelser og observationer. Kvalitative analyser giver et dybdegående indblik i menneskers tanke- og handlemåder. Feltarbejdet er udført metodisk så ensartet som muligt i forhold til variationer lokalt. Det er dermed muligt på tværs af stederne at få en viden om, hvordan praksis om betjeningen af de søfarende tænkes, udføres og opfattes her og nu.

Feltarbejdet er udført med henblik på at få viden om:

- *de søfarendes behov for samtaler med sømandspræster og deres behov for adspredelse*
- *sømandspræsters praksis i arbejdet med de søfarende*
- *lokale, fysiske forhold såsom adgang til havn, nærområde og muligheder for oplevelser*

Undersøgelsens nøgleinformanter er de fem sømandspræster og de to seniorassistenter, der både er blevet interviewet og har givet adgang til andre informanter og havne- og skibsbesøg. Ud af de 90 søfarende, som Antropologerne har været i kontakt med, tæller ca. 20 som interviews. Derudover er medlemmer af kirkeråd og lokale repræsentanter fra Det Blå Danmark blevet interviewet. Som del af undersøgelsen indhentede Den Danske Kirke i Udlandet data fra 16 rederier på skibsanløb for danskflagede skibe i international drift for 2023 jf. bilag 2 og 3. Resultatet af den samlede undersøgelse blev præsenteret i rapporten "Den danske sømandskirke i forandring – en forundersøgelse".

Denne udgave er Den Danske Kirke i Udlandets egen viderebearbejdning af materialet og sammenfatter analysen i en kortfattet rapport.

UNDERSØGELSENS ANALYTISKE TEMAER

Undersøgelsen peger på fire temaer og et overtema. Overtemaet er en fælles overliggende for de øvrige temaer, idet analysen peger på et behov for en samlet strategisk tilgang til opgaven. Med de fem temaer grupperes og koncentrerer data fra undersøgelsen i en kondenseret form, så denne viden lettere kan omsættes til konkrete indsatser.

DE FEM TEMAER ER:

1. Mødet mellem sømandspræster og de søfarende
2. Samarbejdet om betjening af de søfarende
3. Kompetencer og kompetenceudvikling
4. Organisationsmodel baseret på frivillighed
5. Overtema: Strategisk indsats



TEMA 1

MØDET MELLEM SØMANDSPRÆSTER OG DE SØFARENDE

I temaet om mødet mellem sømandspræster og de søfarende træder flere elementer frem. Centralt står samtalen som det fundamentale i kerneopgaven. Et andet centralt element er skibsbesøget som indgang til samtalen. Skibsbesøg er også fremmende for landgang. Faktorer, der ydermere fremmer, at de søfarende kommer i land, er kaptajnens rolle og sømandspræsterne som værter. Bilen som transportmiddel og facilitet eller samtalerum spiller også en stor rolle. Endelig nævnes det manglende kendskab til sømandskirken.

SAMTALEN

Både de søfarende og sømandspræsterne fremhæver det personlige, fysiske møde og samtalen som afgørende elementer i relationen mellem dem. I samtalen er tillid, nærvær og omsorg bærende værdier. Den gode samtale med en udefrakommende, der tager udgangspunkt i den søfarendes behov og giver mulighed for fortrolighed, skaber stor værdi for søfarende af alle nationaliteter og rang. Det handler både om let at kunne falde ind i de søfarendes samtaler og at kunne håndtere, når der er sværere følelser

på spil. I en dagligdag blandt mange forskellige nationaliteter kan en samtale på dansk betyde meget ifølge præsterne. Sømandspræsterne oplever, at blot det at komme som repræsentant fra Den Danske Kirke i Udlandet fremmer tilliden i relationen. Samtidig oplever de også, at deres respektive forskellige kompetencer giver bredde i samtalerne. De oplever også, at særligt kadetter kan være udfordret på de første udmønstringer, og derfor har de et særligt fokus på dem. Flere søfarende fortæller om, at de føler sig passet godt på i mødet med præsterne.

SKIBSBESØGET

Omdrejningspunktet for mødet mellem sømandspræsterne og de søfarende er oftest skibsbesøget. Man kan tale om, at der er et før-under-efter i forbindelse med besøget. Der er således meget forberedelse inden et skibsbesøg, og det forudsætter en høj grad af fleksibilitet fra sømandspræsternes side. Sømandspræster holder sig løbende ajour med anløbstider for de forskellige danskflagede skibe. Det varierer, om skibene kontaktes inden et besøg, men har sømandspræsten allerede en relation til nogle søfarende ombord, kan de blive kontaktet. På den ene side er det en fordel at tage kontakt forinden og forberede besætningen på besøg, så de kan komme med ønsker til fx indkøb eller blive orienteret om de muligheder, der er for at komme med i land. Det giver også de søfarende bedre muligheder for at forberede sig på en

samtale med sømandspræsten og organisere sig internt, hvis nogle gerne vil med i land. På den anden side er der stor usikkerhed forbundet med planlægningen af et skibsbesøg, som fx anløbstidspunkt, og der kan også opstå uforudsete ting, der gør, at besøget alligevel ikke kan lade sig gøre.

Både de søfarende og sømandspræsterne fremhæver skibsbesøget som helt essentielt, da det muliggør det fysiske møde. Her dannes relationen og styrkes ved de efterfølgende besøg. En god relation er forudsætningen for, at de søfarende kan række ud. De søfarende beskriver, at de glæder sig til gensyn og værdsætter den kontinuerlige kontakt, og flere fortæller, at de efter et skibsbesøg oplever sig mindre alene. Særligt søfarende med lange udmønstringer finder besøgene afgørende for deres trivsel.

Små gaver eller andre former for icebreakere skaber glæde og taknemmelighed, og sømandspræster fortæller, hvordan de forsøger at understøtte de fællesskaber, der er ombord på skibene ved fx at medbringe gaver til pakkeleg eller bingo. Når først relationen er skabt, fortsætter den i mange tilfælde efterfølgende på fx mail, Messenger eller WhatsApp.

LANDGANG

De søfarende fremhæver også landgang som væsentligt, og hvis det er muligt, vil de gerne i land. Også sømandspræsterne oplever et meget stort behov fra de søfarende for at komme af skibet og opleve noget andet i en anden ramme, der giver fornyet energi. Skibsbesøget er ofte en anledning til landgang, hvor det dels har betydning, at sømandspræsten forinden har forberedt de søfarende på, at de kan komme i land, dels at der står en "vært", der tilbyder de søfarende kørsel frem og tilbage. Her hjælper det, at kaptajnen også opfordrer til landgang. Ved vagtskifte kan det være lettest at få søfarende fra borde. Adspredelsesmuligheder kan være arrangementer og besøg i kirken, udflugter, ture til indkøbscentre, hjælp til indkøb eller lign. Når de søfarende kommer i land, efterspørger de ikke direkte kirke eller klub, men nogle tager gerne til et arrangement i kirke/klub eller bruger det som base, hvis det er tæt på havnen eller let at komme til. Særligt i havne med begrænsede adspredelsesmuligheder er det vigtigt, at der er en facilitet, de søfarende kan benytte.

KAPTAJNENS ROLLE

Kaptajnen beskrives både af søfarende og sømandspræster som en nøgleperson, og kontakten til ham er derfor vigtig. Han er med til at forme kulturen på skibet, herunder hvordan besætningsens tid organiseres, og han kan opfordre besætningsmedlemmer til at gå i land.

Der er eksempler på, at kaptajner har spurgt, om præsten kunne lave noget for en besætning i land. Selvom det kan variere om kaptajnen kontaktes forud for besøg, vil en forudgående kontakt flugte med en praksis ombord, hvor kaptajnen som øverst ansvarlig for besætningen er ham, man går til først. Det vil derfor være både hensigtsmæssigt og kutyme at skrive til kaptajnen forud for besøg med information om, hvad der tilbydes, ligesom det er kutyme, at man spørger efter kaptajnen, når man går om bord på et skib.

VÆRTSROLLEN

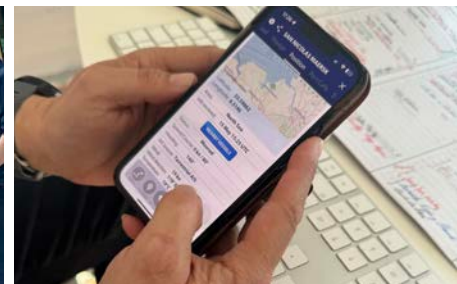
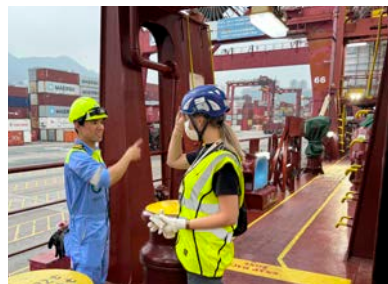
I forbindelse med landgang har det stor betydning for de søfarende, at sømandspræsterne tager værtsrollen på sig og kommer med forslag til de muligheder, der er lokalt samt hjælper de søfarende med nyttig information. Det er en hjælp, når sømandspræsterne tager ansvaret for det praktiske i forbindelse med landgang, særligt i de havne, hvor sikkerhedskravene er omstændelige.

BILEN OG KØRSEL

Generelt bruges der meget tid på kørsel af søfarende. En rummelig bil er derfor et uundværligt redskab for sømandspræsterne og fungerer både som transportmiddel og en slags mobil facilitet i mødet med de søfarende. Bilen gør det muligt at få de søfarende med i land og ud af havneområdet, der ellers ofte er svært tilgængeligt pga. sikkerhedsregler, der bl.a. betyder, at man ikke må færdes på havnen. På de ofte lange køreture til og fra skibet, og ud af havneområdet, har sømandspræsterne mange samtaler med de søfarende.

MANGLENDE KENDSKAB

En del søfarende kender ikke til Den Danske Kirke i Udlandet, hverken hvad den står for eller hvilken hjælp og støtte, sømandspræster kan tilbyde.



TEMA 2

SAMARBEJDET OM BETJENING AF DE SØFARENDE

Temaet om samarbejde adresserer de udsagn fra undersøgelsen, der handler om at samarbejde – både når det er udfordrende og berigende. Det omhandler alle facetter af at være en organisation, hvor en fælles opgaveløsning kræver, at man er i dialog med forskellige parter og arbejder sammen med andre om kerneopgaven. Det gælder både samarbejde uden for organisationen til Det Blå Danmark, samarbejde med internationale maritime velfærdsaktører og samarbejde internt i organisation. Forudsætningen for at lykkes med kerneopgaven fordrer derfor også, at der er et fagligt, trygt og fleksibelt samarbejde internt, og det stiller nogle ekstra krav, når de udsendte sømandspræster er geografisk spredt på flere kontinenter og langt væk fra den daglige ledelse.

DET BLÅ DANMARK

Samarbejdet med Det Blå Danmark er i undersøgelsen kortlagt gennem sømandspræster, det vil sige gennem de kontakter, der allerede findes. Sømandspræster udtrykker, at det kan være svært at få oplysninger om Det Blå Danmark i udlandet, og at det er tidskrævende at etablere kontakterne.

Desuden ser de det som en udfordring, når danskere på centrale poster i Det Blå Danmark rejser hjem og udskiftes af andre nationaliteter, da villigheden til samarbejdet ikke opleves lige så stor, når kontakterne ikke er danskere.

Sømandspræster udtrykker imidlertid også, at når kontakten først er skabt, er Det Blå Danmark et aktiv for kirken som sponsor, samarbejdspartnere, vidensbank og gatekeepere. Rederierne og shippingvirksomhederne omtales som centrale aktører i havnen, og særligt agenterne er nyttige samarbejdspartnere.

Sømandspræsterne efterspørger, at sekretariatet indarbejder en praksis for at styrke kontakten til Det Blå Danmark. Det kan fx være øget dialog med rederierne om, hvordan de midler, de donerer, kommer de søfarende bedst til gavn samt udbrede kendskabet til vores indsats for søfarende bl.a. gennem søfartsskolerne. Desuden er der ud fra et organisationsperspektiv behov for løbende dialog om forandringer i skibstrafikken.

INTERNATIONALE MARITIME VELFÆRDSAKTØRER

Flere præster trækker på viden fra andre sømandskirker og internationale velfærdsaktører og giver udtryk for, at et bredt internationalt netværk både lokalt og globalt generelt er med til at kvalificere betjeningen af de søfarende. Det handler bl.a. om at have fagfæller, man kan tale med om, hvad der fungerer, og hvad der ikke fungerer, og hvordan man bedst muligt kan imødekomme de søfarendes behov nu og i fremtiden. I den forbindelse efterspørger sømandspræsterne, at sekretariatet understøtter et internationalt samarbejde. På den måde er det ikke op til den enkelte at søge viden og udvikle samt udvide samarbejdet.

DET KOLLEGLIALE SAMARBEJDE

Der har været tendens til en mere eller mindre selvpraktiserende arbejdsform, hvor det indbyrdes samarbejde har været begrænset. Sømandspræsterne oplever imidlertid, at fælles kompetenceudvikling og fysiske møder er godt både fagligt og kollegialt. I februar 2024 deltog alle i et kursus for sømandspræster afholdt af International Christian Maritime Association (ICMA). Kurset omtales som meget værdiskabende og har skabt en åbning for det fremtidige meningsfulde kollegiale samarbejde på tværs af stederne. Kurset og det fysiske møde med kollegerne har bidraget til, at der er vakt en nysgerrighed og et behov for, hvad man kan opnå i et tættere samarbejde – et konkret eksempel kan være opfølgning og videndeling om skibsbesøg fra havn til havn.

ICMA er en kristen maritim velfærdsassociation (paraplyorganisation) med 27 medlemsorganisationer, der tilsammen repræsenterer 725 underorganisationer for søfarende og fiskere i 80 lande.

ICMA afholder regionale møder og årsmøder for medlemmer i hele verden samt tilbyder uddannelser for Port chaplains, hvor aktører fra hele verden kan tilegne sig relevant viden, arbejde med egne cases, udbygge netværk mv.

SØMANDSPRÆSTER OG SEKRETARIAT

At arbejde som sømandspræst fordrer stor grad af selvledelse. Opgaveporteføljen er omfattende og mangfoldig, da sømandspræsterne oftest, udover betjening af søfarten, også skal drive en kirke med kirkelige handlinger, afholde arrangementer, der finansierer driften samt håndtere ledelse af frivillige og juniorassistenter. Flere udtrykker en udfordring med at prioritere tid og ressourcer til de søfarende, og nogle oplever desuden en ubalance i forventningerne fra sekretariatet om, hvad der kan lade sig gøre. Situationen er mindre kompleks for seniorassistenter, der primært er ansat til at betjene de søfarende.

Der er en tendens til, at sømandspræster kun beder om hjælp fra sekretariatet, når der virkelig er brug for det, men de oplever ikke altid at blive imødekommet. Der peges af flere på et ønske om mere ledelsesstøtte, så man ikke oplever at stå alene.

SØMANDSPRÆST OG JUNIORASSISTENTER

Samarbejdet mellem sømandspræst og juniorassistent er afgørende for en velfungerende kirke. Rollefordelingen og fordelingen af arbejdsopgaver mellem sømandspræster og juniorassistenter formuleres lokalt, og det er forskelligt fra sted til sted, hvor meget juniorassistenterne indgår i opgaverne med at betjene de søfarende. Nogle steder kan juniorassistenterne få opgaven med at besøge skibene, hvis sømandspræsterne er optaget af kirkelige handlinger, rejser eller lign. Andre steder forsøger man sig med, at juniorassistenterne har det som en del af deres primære opgave, hvis skibsbesøg fx er meget tidskrævende pga. store afstande eller lange ventetider på havneområdet.

SØMANDSPRÆST OG KIRKERÅD

Kirkerådets fokus er ofte de lokale danskere, og de igangsætter mange aktiviteter for at understøtte driften af kirken. Nogle steder oplever sømandspræsterne, at de har mange opgaver, der betyder, at de i praksis må nedprioritere skibsbesøg, fordi der bliver for travlt med andre ting. Nogle sømandspræster udtrykker desuden, at der kan være modsatrettede forventninger fra kirkeråd og sekretariat. De efterspørger i den forbindelse fælles retning, værdier og mål som udgangspunkt for tilrettelæggelse af arbejdsopgaverne.

TEMA 3

KOMPETENCER OG KOMPETENCEUDVIKLING

Flere udsagn fra sømandspræsterne handler om de kompetencer, der skal til for at kunne navigere i en kompleks og travl dagligdag som sømandspræst. De er både langt fra ledelse og kolleger og står typisk alene med at opbygge praksis, når de begynder i jobbet. Det gælder således helt fra ansættelsens start, i etableringsfasen og til håndteringen af de udfordringer, der uvægerligt bliver ved at komme.

NYANSATTES OPSTART

Næsten alle sømandspræster fortæller, hvordan de selv har skullet finde ud af, hvordan tingene fungerede, da de startede i deres respektive jobs. Et fællestræk er en manglende overlevering og en oplevelse af at stå alene med det rent praktiske fra at få adgang til havnen, etablere kontakter, finde ud af, hvordan man kontakter skibe, kommer ombord til at genopbygge og skabe nye relationer til søfarende. Det betyder, at nyttig viden fra forgænger til nyansat går tabt, og at onboarding er krævende både i energi og fokus. Sømandspræster efterspørger derfor en mere systematisk overlevering af både viden om praktiske forhold samt praksiserfaring.

DE RETTE KOMPETENCER

Der er mange udsagn i undersøgelsen, der skildrer de kompetencer, som sømandspræster gerne skal besidde for at kunne udføre arbejdet. Det peger også på, at rekrutteringsopgaven er vigtig, så man ansætter de rette profiler til opgaven.

De kompetencer, der fremhæves, handler om, at:

- kunne omsætte organisationens vision og værdier og det præstefaglige i mødet med de søfarende
 - mestre den empatiske og nærværende samtale
 - besidde relationelle færdigheder og samarbejdsfærdigheder
 - have forståelse og interesse for ledelse og organisering, fx. ledelse af frivillige
 - evne fleksibilitet i opgaveløsningen
 - trives med selvledelse
 - være sprogligt velfunderet
 - have økonomisk forståelse/formåen
-

Sømandspræsterne udtrykker, at der ved ansættelse af seniorassistenter holdes fokus på, at rollen som samtalepartner tager udgangspunkt i Den Danske Kirke i Udlandets værdier om medmenneskelighed og et nærværende følgeskab. Det samme gælder de steder, hvor man vælger at lade juniorassistenter varetage skibsbesøg.

KOMPETENCEUDVIKLING

Flere sømandspræster efterspørger løbende kompetenceudvikling. Værdien af dette ses tydeligt af udbyttet af deltagelsen i det tidligere omtalte ICMA-kursus. Flere sømandspræster peger bl.a. på det hensigtsmæssige i at styrke deres viden om ledelse af frivillige.

En mere strategisk tilgang til arbejdet med fokusområder og målsætninger vil pege på, hvilke kompetencer der vil være hensigtsmæssige for den fremtidige udviklingsproces.

Det bliver efterspurgt, at ledelsen ved ansættelse sørger for at sikre de rette profiler fra start, understøtter kompetenceudvikling samt sikrer bedst udnyttelse af kompetencer både for sømandspræster, senior- og juniorassistenter, der varetager opgaven med at betjene de søfarende.

TEMA 4

ORGANISATIONSMODEL BASERET PÅ FRIVILLIGHED

Dette tema har relevans for kirkerne og sømandspræsternes råderum, men er af indirekte betydning for søfartsindsatsen. Ikke desto mindre presser en organisationsmodel baseret på frivillige kræfter sømandspræsterne i det daglige. De betjener en kirke og en menighed og har også en opgave med betjening af de søfarende. Som en del af den daglige drift af kirken står sømandspræsten for at planlægge og afvikle aktiviteter, vedligeholde bygning/faciliteter, styre økonomi, foretage indkøb, opbygge netværk af samarbejdspartnere, lede de frivillige mm. De frivillige hjælper med at drive kirken og aktiviteterne omkring den, men sjældent med opgaverne vedrørende de søfarende. De frivillige giver udtryk for til tider at være pressede over arbejdsbyrden, og deres engagement afhænger desuden i høj grad af den personlige og samarbejds-mæssige relation til sømandspræsten.

Initiativer med det formål at skaffe penge er altafgørende for kirkens virke og samtidig værdiskabende for kirkens brugere. Er der et stort engagement fra både kirkeråd og frivillige hjælpere, og fungerer samarbejdet godt med sømandspræsten, kan det aflaste sømandspræsten og dermed have betydning for dennes tid til at betjene de søfarende. Udfordringen med denne organisationsmodel er imidlertid, at sømandspræsterne både oplever et økonomisk og arbejdsmæssigt pres. Dilemmaet er, at det ønskede engagement fra de frivillige, der er med til at give et levende hus, samtidig lægger beslag på meget af sømandspræsternes tid, da ledelse af frivillige er tidskrævende.





TEMA 5

STRATEGISK INDSATS

Flere udsagn i undersøgelsen adresserer direkte og indirekte spørgsmål om, hvordan Den Danske Kirke i Udlandet fremover skal være sømandskirke, og hvordan man som udsendt af en kirkelig organisation praktiserer organisationens værdier i mødet med de søfarende. Sømandspræsterne peger på forhold på tværs af temaerne, som de ønsker bliver tydeligere både i rammesætning af opgaven og i praktisering af fælles værdier. Dels for at få et fælles mindset på tværs i organisationen, dels for at gøre prioriteringer af arbejdstid og fokus i opgaveløsningen tydelige.

Undersøgelsen viser hermed et behov for en klar og veldefineret retning, som den nuværende praksis og de fremtidige tiltag retter sig i mod – det vil sige, at der er et behov for en strategisk indsats.

Behovet for formulering af en strategi for opgaven med at betjene de søfarende er relevant for organisationens arbejde med søfart, så sømandskirken kan tilpasse sig et erhverv, der hele tiden og hurtigt ændrer sig.

Med en strategi fastsætter organisationen retning og fokusområder for sømandskirker og sømandsklubber, og den fungerer samtidig som et ledelsesværktøj i arbejdet med de søfarende. Implementeringen af en strategi vil være en fortløbende faciliterende proces, hvor ledelsen arbejder sammen med sømandspræsterne om at realisere strategien.

BILAG 1

Faktuelle oplysninger om sømandskirkerne

I det følgende præsenteres de syv steder, hvor Den Danske Kirke i Udlandet er til stede som sømandskirke.

Fælles for arbejdet i havnene er, at færdsel kræver tilladelse. Sømandspræsterne skal have tilladelse fra de lokale havnemyndigheder til at komme på havneområdet og skal ved hvert skibsbesøg igennem sikkerhedskontrol.

Der findes forskellige skibstyper, hvoraf de mest almindelige under dansk flag er:

- Containerskibe – store fragtskibe i fast rutefart
- Ro-ro-skibe – skibstype med en konstruktion, hvor rullende last kan køres fra kajen og direkte om bord og ud af skibet igen – "roll on, roll off"
- Bulk carriers (tørlastskib) – et fartøj, som transporterer store mængder uemballeret gods i løs form, f.eks. kul, korn, malm
- Tankskibe – skibstype, der transporterer flydende last som fx olie, benzin og kemikalier
- Feederships – mindre containerskibe
- Offshore supply, safety ships, færger, slæbebåde

DEN DANSKE SØMANDSKIRKE I HAMBORG – BENEDIKTEKIRKEN

Der har siden 1875 (undtaget kortere perioder) været sømandskirke i Hamborg. Benediktekirken, som den hedder, ligger centralt i byen. Ejendommen huser kirkerum, opholdsrum, bolig for præst og juniorassistent samt to lejligheder med plads til i alt 6 unge, som forventes at være aktive i kirkens ungdomsarbejde. Kirken ligger 16 km fra den containerterminal på havnen, som man oftest betjener, og 185 km fra den tilsvarende containerterminal i Bremerhaven. Begge havne beskrives nedenfor. De søfarende kommer sjældent i Benediktekirken. I samme gade som Benediktekirken ligger også de svenske, norske og finske sømandskirker, som man har et godt samarbejde med.

Organisering

Der er ansat en sømandspræst og en juniorassistent. Derudover finansierer kirken selv ansættelsen af en organist (som også er korleder og står for aktiviteter i kirken), en køkkenmedhjælper, en bogholder og en SoMe-ansvarlig.

HAMBORG HAVN

Der er mere end 1500 virksomheder på havnen. Havnen er et vigtigt transitpunkt i Europa med adgang til Norden og Østersøen via Kielerkanalen og til Centraleuropa via Elben. Her kommer alle slags skibe. De danskflagede skibe er primært containerskibe, bulk carriers og tankskibe.

Adgang til havnen

Der er forholdsvis let adgang til terminalerne. Sømandspræsten kan køre med kirkens bil på de fleste kajanlæg og dermed tilbyde de søfarende direkte lift ind på land.

Adspredelsesmuligheder på og i havnens nærområde

På grund af havnens størrelse tager det tid at komme ind til centrum af byen. Lige uden for de to største containerterminaler på havnen driver Deutsche Seemannsmission sømandsklubben Duckdalben. Klubben besøges dagligt af mellem 80 – 120 søfarende og tilbyder internet, billige snacks og drikkevarer, veksling af penge, shuttle service til og fra byen samt udflugter.

BREMERHAVEN

Fra Bremerhaven er der forbindelse til det europæiske opland, Østersøen og Norden via et udbygget tog- og vejnet og en stor flåde af feederships. Havnen anløbes særligt af de største containerskibe som en hub for videre fragt nord- eller sydpå.

Adgang til havnen

Der er direkte og nem adgang til skibene med shuttlebusser.

Adspredelsesmuligheder på og i havnens nærområde

Adspredelsesmuligheder i nærområdet er begrænsede, men Deutsche Seemannsmission driver sømandsklubben Welcome Club, og fra havnen er der relativ kort afstand til indkøbsmuligheder, som besøges flittigt af de søfarende.

DANSK SØMANDSKIRKE ROTTERDAM

I udmundingen af havneanlægget og centralt placeret i Rotterdam ligger Dansk Sømandskirke Rotterdam. I 1954 blev Den Danske Sømandskirke Rotterdam grundlagt og den nuværende kirke opført i 1970. Kirkebygningen rummer både præstens lejlighed, bolig til juniorassistenterne, kontor med bibliotek, opholds- og kirkerum. Der kommer en del søfarende i kirken.

Organisering

Der er ansat en sømandspræst og to juniorassistenter. Den ene juniorassistent foretager skibsbesøg, og den anden er primært i kirken.

Rotterdam Havn

Rotterdam er Europas største havn målt i godsomsætning og har verdens næststørste havneanlæg. Der er mere end 3000 virksomheder på havnen.

Havnen har en central placering i det europæiske logistiksystem, i deltaet, hvor floderne Rhinen og Maas/Meuse løber ud i Atlanterhavet. Havnen håndterer alle slags skibe, men kun en tredjedel af fragten er containere, resten er bulk carriers og tankskibe. Havnen anløbes årligt af 100.000 flodbåde, der bl.a. sørger for forsyninger til de store byer langs Rhinen. En endelig udvidelse af havnen forventes klar i 2035.

Adgang til havnen

Ved hver terminal skal man igennem sikkerhedskontrol, hvilket gør skibsbesøg omstændelige med lange ventetider.

Adspredelsesmuligheder på og i havnens nærområde

I den ende af havnen, hvor sømandskirken er placeret, er der kort vej ind til storbyen Rotterdam. Kirken kan bruges som base for de søfarende, mens de er i Rotterdam, og lejlighedsvis afholder sømandspræsten arrangementer for de søfarende. Længere ude af flodmundingen, i byen Brielle, har den danske selvejende velfærdsinstitution Sea Health and Welfare en sømandsklub. Her har de søfarende adgang til wifi og en kop kaffe, eller de kan gå en tur i byen.

DANSK SØMANDSKIRKE I GØTEBORG

I Gøteborg har der været sømandskirke siden 1953. Den ligger tæt på Gøteborgs centrum i en ejendom, som rummer både præstebolig, kirke- og opholdsrum. Kirken ligger ca. 9 km fra havnen og anvendes i begrænset omfang af de søfarende.

Organisering

Kirken har siden november 2023 haft vikarpræster ansat med fokus på menigheden og uden adgang til havnen.

Gøteborg havn

Gøteborg havn er Nordens største havn, og herfra transporteres gods videre ud til Skandinavien på godstog. Her anløber ro-ro-skibe, containerskibe, tankskibe, bulkcarriers. Langt størstedelen udgøres af ro-ro-skibe, der også er den dominerende form for skibstrafik under dansk flag.

Adgang til havnen

Sømandspræsten kan selv køre ind på havnen, også til kajanlægget, hvor tankskibene anløber. Den primære tankskibsoperatør Terntank har cykler ombord på skibene, så de søfarende selv kan tage inde til byen.

Adspredelsesmuligheder på og i havnens nærområde

Der er kort afstand fra havnen til byen og grønne områder, og ca. 3 km fra havnen ligger Rosenhill Seamen's Center, der er ejet af det svenske statslige Sjöfartsverket. De får årligt besøg af ca. 6000 søfarende. Rosenhill har gode faciliteter med gratis wifi, computere, svømme- og sportshal og fine udearealer.

DANSK SØMANDSKIRKE HONG KONG

I Hong Kong har der været sømandskirke siden 1979. Kirken og kontoret ligger lige uden for havnen, mellem havn og motorvejsnet, midt i Hong Kong by. Kirken ligger i en ejendom som en del af partnerskabet Mariner's Club, der også huser den engelske Mission to Seafarers og den tyske Deutsche Seemannsmission. Der kommer mange søfarende i Mariner's Club, og sømandspræsten opsøger selv de søfarende i lobbyen. Der er ikke præstebolig i forbindelse med kirkens lokaler.

Organisering

Der er ansat en præst og en juniorassistent. Juniorassistenten er delvist finansieret af kirken.

Hong Kong havn

Havnen i Hong Kong er en af verdens 10 største havne. De danskflagede skibe er primært containerskibe. Tendensen er i imidlertid, at færre og færre skibe anløber Hong Kong havn, da flere sejlruiter går til Kina, herunder også de danskflagede skibe.

Adgang til havnen

Terminalen med danskflagede skibe ligger 10 min. kørsel fra kirken. Der er let adgang i egen bil til terminalen og skibene.

Adspredelsesmuligheder på og i havnens nærområde

Mariner's Club besøges af de søfarende, der venter på påmønstring eller bare har nogle timer i land. Her kan de spille pool, dart, få wifi mm. Partnerskabet afholder ugentligt møder og sparrer om arbejdet med de søfarende. Det er nemt for de søfarende at komme ind til byen med metro. Mange søfarende har været i Hong Kong flere gange og tager derfor selv rundt. Sømandspræsten tilbyder kørsel frem og tilbage til det nærmeste store shoppingcenter, som ligger 10 minutter væk fra kirken.

DEN DANSKE SØMANDSKIRKE I SINGAPORE

Bygningen, hvor kirken ligger, kaldes "Den Gyldne klokke" og er fra 1909. Den har siden 1985 haft status som sømandskirke. Her er kirke- og opholdsrum samt kontor. Sømandspræstens bolig ligger ikke langt fra kirken. Kirken ligger 7 km fra den del af Singapore havn, der er tættest på byen og 32 km fra den nyere udbygning af havnen Port Tuas. Der kommer sjældent søfarende til kirken.

Organisering

Der er ansat en præst og en seniorassistent samt to lokale hjælpere finansieret af kirken selv.

Singapore havn

Havnen er en af verdens største havne og håndterer stort set alle typer skibe. Udvidelsen med Port Tuas forventes færdigudbygget i løbet af 2040'erne og fordobler den nuværende kapacitet.

Adgang til havnen

Det kræver en særlig tilladelse at få adgang til havnen. Der er kun adgang til havnen i bil, ligeledes med særlig tilladelse. Adgang til den del af havnen, hvor bulk carriers anløber, kræver også et særligt terminalpas, men anløbes sjældent af danskflagede skibe. Der er ikke adgang til havnens olieterminaler på Western Islands.

Adspredelsesmuligheder på og i havnens nærområde

Den del af Singapore havn, der ligger inde i byen, har god forbindelse til offentlig transport, hvis man vil på sightseeing. Den kirkelige organisation The Mission to Seafarers har et lille lokale/et drop-in center på havnen, der tager imod søfarende.

I Port Tuas er der endnu ikke et drop-in center eller indkøbsmuligheder, ligesom den er svært tilgængelig med offentlig transport. Inden for et par år forventes at blive bygget drop-in centre både inden- og udenfor gaten. Både shuttlebus ind på havnen og offentlig transport til havnen udbygges også.

SØMANDSKLUBBEN I PELEPASS

Da der ikke er danskere i området og da Malaysia er muslimsk, er der ikke en sømandskirke, men en sømandsklub. Klubben ligger inde på havnen og har fungeret siden 2003. Den hører organisatorisk under sømandskirken i Singapore. Havnen, Tanjung Pelepas Havn (PTP), ligger kun 36 km fra grænsen til Singapore og 67 km fra kirken i Singapore, men transport mellem de to lokationer er i praksis langvarig pga. en belastet grænseovergang. Der kommer mange søfarende i klubben, som i november 2024 er flyttet til større og nyrenoverede lokaler. Seniorassistentens bolig ligger ikke i forbindelse med klubben.

Organisering

Der er ansat en seniorassistent og en lokal medhjælper, der skal holde klubben åben, når seniorassistenten er på skibsbesøg. Seniorassistenten er udelukkende ansat til at betjene de søfarende.

Pelepas havn

Terminalen anløbes af containerskibe.

Adgang til havnen

Der er nem adgang til havnen. De søfarende kan enten tage shuttlebusser eller køres af seniorassistenten i bil.

Adspredelsesmuligheder på og i havnens nærområde

Sømandsklubben ligger inde på havneområdet og har et opholdsrum med bl.a. poolbord til de søfarende og et kontor med et bibliotek. I området uden for klubben findes et par madboder, små butikker og en frisør, som de søfarende benytter sig af. Der er langt til den nærmeste store by, Johor Bahru, men seniorassistenten arrangerer ture i området eller til shoppingcentre.

SØMANDSKIRKEN I ALGECIRAS

Dansk Sømandskirke / International Seaman's Center ligger lige uden for havnen, og fra kontoret kan man se skibene sejle ind. Der er desuden et kirkerum, opholdsrum og præste- og assistentbolig. Der kommer kun få søfarende i kirken.

Organisering

Der er ansat en seniorassistent til at betjene de søfarende.

Algeciras havn

Havnen i Algeciras udgør, sammen med Tanger på Afrikas nordkyst, porten til Middelhavet. Her anløber både containerskibe, bulk carriers og ro-ro-skibe. De danskflagede skibe er primært containerskibe. Havnen har en af de største terminaler i det vestlige middelhavsområde og kan håndtere de største containerskibe.

Adgang til havnen

Der er god adgang til havnen.

Adspredelsesmuligheder på og i havnens nærområde

Algeciras by er ikke stor, og havnen er derfor tæt på centrum. Seniorassistenten tager de søfarende med på ture i området: til Gibraltar, op til bjergbyerne Ronda og Setenil samt ned til det sydligste punkt Tarifa.



BILAG 2

SKIBSANLØB OG DATA FOR DE SYV HAVNE

Nedenfor ses en tabel med skibsanløb for 2023, håndteret TEU¹ og størrelsen på de syv havne, som undersøgelsen omhandler. Tilsammen tegner det omfanget af danskflagede skibe, havnekapacitet og -størrelse, som vores tilstedeværelse dækker medio 2024, når det kommer til betjening af de søfarende.

Data for skibsanløb er indhentet som del af undersøgelsen og vil fremgå af bilag 3.

¹ TEU er en forkortelse for Twenty-foot Equivalent Units og er en måleenhed for skibscontainere. En TEU svarer til en standard 20-fodscontainer.

HAVN	DANSKFLAGEDE SKIBSANLØB '23	HÅNDTERET TEU '23
ALGECIRAS	315	4,5 MIO.
ROTTERDAM	383	13,4 MIO.
HAMBORG (BREMERHAVEN)	87 (497)	7,7 MIO. (4,5 MIO.)
HONG KONG	226	14,3 MIO.
SINGAPORE	476	39,0 MIO.
PELEPAS	349	10,48 MIO.
GØTEBORG	25	0,9 MIO.

SKIBSANLØB 2023

Datagrundlaget fra undersøgelsen bygger på en anmodning om oplysninger på skibsanløb i 2023 for danskflagede skibe i international drift. De blev sendt til 36 danske rederier, hvoraf 25 svarede. 9 af de 25 rederier sejler med ikke-danskflagede skibe og indgår ikke i analysen.

15 af de 16 rederier, der indgår i analysen, ses i figur 1 og figur 2². Royal Arctic Line har ikke svaret på anmodningen, men oplyser på deres hjemmeside, at deres flåde har fire-fem danskflagede skibe, der bl.a. anløber Bremerhaven omkring 53 gange årligt.

Figur 1: Langfart (med lange udmønstringer)

Figuren viser 11 rederier, der har skibe i langfart med længere udmønstringer og som er længst væk fra Danmark³. Rederiet med flest anløb er Mærsk A/S containerskibe, der sejler i linjefart, dvs. efter en fast rute.

Det hører med til billedet for det samlede antal skibsanløb i Rotterdam og til dels for Hamborg, at der er langt flere rederier med skibe på dansk flag, der anløber her, end det har været muligt at indhente data fra. Mange af disse skibe sejler i trampfart, som modsat linjefart sejler 'logistisk'; det vil sige, at sejladsen følger ordrer og kundernes behov for at få noget fragtet.

De havne, der indgår i figuren med blå, er de havne, hvor der fysisk er en sømandskirke eller sømandsklub. Sømandspræsten i Hamborg besøger derudover Bremerhaven og Wilhelmshaven og sømandspræsten i Rotterdam besøger Amsterdam og Antwerpen. Resten er de havne, hvor der er flest skibsanløb af danskflagede skibe, men hvor vi ikke er til stede.

Figur 2: Nærtrafik (med korte udmønstringer)

Figuren viser de fire rederier i datasættet, der sejler inden for Europa (nærtrafik).

Skibsanløb for ro-ro-skibe er relativ høj, da de sejler i fast rutefart med anløb flere gange ugentligt. Da ro-ro-skibe hører til nærtrafik med korte udmønstringer, er de anført sammen med rederierne Terntank, Christiana Shipping og M.H. Simonsen, der også sejler i Europa, men ikke i fast rutefart.

Ro-ro-skibene anløber Algeciras, Gøteborg og Rotterdam. I Algeciras er der to sejlruiter – en til Ceuta og en til Tanger. Der er dagligt ti skibsanløb i Algeciras fra Ceuta og 14 skibsanløb fra Tanger. I Gøteborg er der fire sejlruiter, hvoraf de to har skibsanløb med henholdsvis 5 og 6 skibsanløb pr. uge. I Rotterdam er der tre sejlruiter med henholdsvis 3, 6 og 16 skibsanløb pr. uge.

² Esvagt (det 16. rederi) sejler på dansk flag i Nordsøen og oplyser, at de har 170 havnekald årligt spredt over flere havne i Norge, England, Skotland og Belgien.

³ Søfarende fra fx asiatiske og afrikanske lande er som hovedregel ansat på kontrakter med længere udmønstringer end danske søfarende. Udgangspunktet er dog at være til stede dér, hvor danske søfarende er udmønstret længe, dvs. i linje- eller trampfart, selvom vi betjener alle søfarende efter behov.

Figur 1: Langfart (med lange udmønstringer)

TYPE	CONTAINER	TANK	TANK	BLANDET	KVÆG	GAS	TANK	TØRLAST	TANK	TANK	BLANDET	
Havn/Rederi	Mærsk	Torm	MOL	Norden	Corral line	Navigator	Hafnia	Lauritzen	Uni-tankers	Mærsk Tankers	Navigare	Total
Algeciras	283	10		7		3	1		4	4		315
Amsterdam		39		1		1	2		10	15		68
Antwerpen	103	28		5		16		1	26	18	2	199
Bremerhaven	495										2	497
Gøteborg	13	4		1					1	6		25
Hamborg	73	4	1					1	6		2	87
Hong Kong	210	2	1	6		1	2			4		226
Ningbo	291	4		1		2	1				1	300
Tangier Med	383	3				3				3	2	394
Rotterdam	277	24	1			6	3	2	39	26	5	383
Shanghai	446	1	1									450
Singapore	257	147	13	17		19	11			9	3	476
Suez Canal	274	60		2	4	2	2	5	2	19		370
Pelepas	340	7		1			1					349
Wilhelmshaven	93								1			94

Figur 2: Nærtrafik (med korte udmønstringer)

TYPE	RO-RO	TANK	TANK	TANK	
Havn/Rederi	DFDS	Terntank	Christiana Shipping	M.H. Simonsen	Total
Algeciras	1460		36		1496
Amsterdam	364	4	17		385
Antwerpen		4	28		32
Gøteborg	728	40	5		773
Hamborg			10		10
Tangier Med	1460				1460
Rotterdam	1508	10	89	100	1707



Den Danske Kirke i Udlandet
Smallegade 47 · DK-2000 Frederiksberg
Tlf +45 7026 1828

www.dendanskekirke.dk