

# Vom Seligmacherraat zum Kreuzfahrt-Pfarrer

## *Seelsorge auf dem Schiff*

**Wurde der mitsegelnde Geistliche früher als Rettungsanker besonderer Art eingesetzt, gehört der Seelsorger auf dem Urlaubsschiff heute mehr zum guten Ton. Ein humorvoller Einblick in eine sehr spezielle Form der Pastoral.**

Ein Rest der vergangenen Epoche der »christlichen Seefahrt« findet sich noch heute auf Kreuzfahrtschiffen: die Bordgeistlichen. Ihre Schiffe sind keine Koggen mehr und heißen nicht mehr Peter von Danzig oder Bunte Kuh von Flandern, sondern MS Europa, MS Amadea und MS Marco Polo und sind fahrende Hotels von der Qualität De Luxe bis Premium mit Pool und Showbühne an Bord. Die unmittelbaren Vorgänger der Kreuzfahrtpfarrer sind die Bordgeistlichen auf den Auswandererschiffen vom 19. bis Mitte des 20. Jahrhunderts. Sie begleiteten die Transatlantikliner von Europa in die Neue Welt. Die Reisebedingungen waren belastend und die psychische Situation der Migranten angespannt. Wenn der Pfarrer auch nicht die Wellen beruhigen konnte, so doch manchmal die Wogen der Angst und Verzweiflung.

Als schließlich die Liniendienste der Bremen, der Queen Elizabeth oder der Normandie durch das Flugzeug als Massentransportmittel unrentabel wurden, stellten die Reedereien ihre

Schiffe auf Kreuzfahrten um – und wieder mit dabei waren die Schiffspfarrer. Diese hatten noch einen früheren Vorgänger: den Seligmacherraat. Viel gemeinsam hat der Urlauberseelsorger auf dem 3- bis 5-Sterne-Schiff scheinbar nicht mit dem Schiffs-Prediger, dem »Himmelslotsen«, auf einem Schiff der Hanse: eigentlich nur denselben Glauben – aber vielleicht ist das ja gar nicht so wenig.

Kaum hätte sich der Schiffsprediger vorstellen können, dass seine Nachfolger einmal Kirchenbeamte auf Lebenszeit mit einem Gehalt in Höhe von A 13/14 sein werden und damit zur gehobenen Mittelschicht gehören. Das Gehalt läuft weiter, wenn der heutige Geistliche seinen Borddienst versieht. Seine Kirche vergisst ihn nicht, wenn er auf den fünf Weltmeeren unterwegs ist. Für die Reederei ist das billig, sie zahlt in Naturalien: Essen und Trinken sind frei, die Kabine oder Suite kommt dazu. Ist das Schiff nicht ausgebucht, darf der Geistliche es sich in einer Passagier-Suite gemütlich machen. Wird es dann voll, muss er in eine Offizierskabine wechseln. Wird dann wieder etwas frei, steigt er aus dem Crew-Keller des Schiffes wieder auf zum Passagierdeck und hat Meerblick. So ist ein Bordgeistlicher einmal in zwei Wochen so oft Auf- und Abgestiegen, dass er die Orientierung verlor.

Zuletzt fand er sich in einer Suite mit Balkon vor und war damit für alles Ungemach reichlich entschädigt worden.

### »Christliche Seefahrt«

Sein Kollege früherer Zeiten hatte es längst nicht so schwer: Er hatte sein »hängendes Bett«, seine Hängematte irgendwo im dunklen Bauch des Schiffes. Zwei mal ein Meter Platz in der Nacht reichte völlig – es mussten ja gar nicht 20 Quadratmeter mit Dusche und Internetanschluss sein wie bei dem späteren Kollegen. Hauptsache man wurde bei Seegang durch die hin- und herschwingende Matte schön in den Schlaf geschaukelt. Herausfallen konnte der Seemann nicht, die Matte bewegte sich mit – was das 5-Sterne-Bett mit Federkernmatratze nicht kann.

Aber es konnte dann für den Maat doch ungemütlicher werden. Er und die Mannschaft mussten mit Seeräubern rechnen, nicht nur mit den Vitalienbrüdern um Störtebeker, sondern so-

#### »Wer Pech hatte, wurde in die Sklaverei verschleppt.«

gar mit muslimischen Piraten aus Afrika, die neben dem Mittelmeer auch noch die Nordsee unsicher machten. Die Seemänner wurden sich dabei ihres Christseins, ihrer »christlichen Seefahrt« im Gegensatz zu den Heiden und Barbaren deutlich bewusst. Wer Pech hatte, wurde in die Sklaverei verschleppt. Für diesen Fall wurde zum Beispiel in Hamburger Kirchen in die »Sklavenkasse« gesammelt. Die Kollekte diente dazu, Gefangene frei zu kaufen. Mit solchen Gefahren hat der heutige Pfarrer kaum zu rechnen. Einmal gab es 1985 einen terroristischen Angriff auf die italienische Achille Lauro. Und dann wurde frecherweise vor Kurzem das Frühstück auf der

Seabourn Spirit gestört, als vor Somalia Piraten eine Granate in die Schiffswand schossen. Als sie durch eine Schallkanone taub gemacht worden waren und abzogen, konnte weitergegessen werden. Notfalls kann sich ein Luxusliner ja auch noch einnebeln. Oder wie die Astor im Jahr 2008 die Bundesmarine zu Hilfe rufen – »keine Panik auf der Titanic!«

Der alte Schiffsprediger jedenfalls riskierte mit seinem Job eine ganze Menge. Viel wurde ihm trotzdem nicht bezahlt. Häufig wurden Kandidaten der Theologie, Studenten angeheuert.

#### »Gebete vortragen, Psalmen vorsingen und sich um die Kranken kümmern«

Ihre Monatsheuer betrug 10 Reichstaler. Die Barbieri, die zum Gesundheitsdienst an Bord zählten, waren dagegen Großverdiener mit ihren 45 Reichstalern. Manchmal fand sich kein Theologe für den Borddienst, dann genügte auch ein bankrotter Schneider, den man als »Vorleser« mitnahm. Von ihm wurde erwartet, dass er lesen konnte, um die Gebete vorzutragen, die Psalmen vorzusingen und sich um die Kranken zu kümmern. War keiner für die Mitfahrt zu gewinnen, dann hielt eben der Kapitän die »Betstunde«.

### Die Seele laben

Während sich der Bordgeistliche mit seinem »Passagierstatus« herumschlägt und beim Abendessen acht Gänge zu bewältigen hat, führten die Mahlzeiten den Schiffsprediger selten in Versuchung – allenfalls sonntags und donnerstags, weil es an diesen Feiertagen Extraportionen gab.

Am Donnerstag wurde der Prediger besonders gefordert. Auf den Schiffen war der Don-

nerstag Feiertag wie der Sonntag. Der Tag begann mit einem Gottesdienst und wurde mit Katechismusunterricht fortgesetzt, damit die Seemänner »durch Hö rung des Wortes Gottes und Genießung des hochwürdigen Abendmahls ihre Seele laben könnten«. Dafür war der Sonntag als der Tag der Auferstehung Jesu Christi da, aber

**»Ob es einen Gottesdienst gibt, hängt davon ab, ob Seetag oder Landtag ist.«**

warum am Donnerstag Gottesdienst und Sonntagsverpflegung mit einem »vollen Schlag« Schweinebraten mit Rotkohl? Der Grund liegt in der christlichen Missionsgeschichte. Die germanischen Völker verehrten den »donnernden« Gott Donar. Gegen die heidnische Festfeier dieses Tages kämpfte die Kirche mit wenig Erfolg. So hob sie den Donnerstag selbst durch einen Gottesdienst hervor. Der Tag des Donners wurde so zum christlichen Feiertag. Daraus entstand eine seemännische Tradition.

Beim Norddeutschen Lloyd kannte man die Tradition. Sogar auf ihren Passagierschiffen, auf denen die Verpflegung nicht gerade knapp ausfiel, gab es an Donnerstagen besondere Delikatessen. Es ist zu befürchten, dass auf heutigen Kreuzfahrtschiffen eine Extraportion von den Fahrgästen nicht bemerkt würde. Und ob es einen Gottesdienst gibt, hängt davon ab, ob Seetag oder Landtag ist. Nur an Seetagen ist Zeit für die Labung der Seele. Die Donnerstagstradition ist Geschichte.

### Trostsprecher an Bord

Der Seligmachermaat war gefordert, wenn Not eintrat, wie auch sein Nachfolger späterer Jahrhunderte. Not, das war und ist der Tod. In der

Gründungsurkunde der Lübecker Schiffergesellschaft von 1401 wird vom Leiden der Seeleute auf dem Wasser erzählt, dass sie »sterben, ohne Beichte und ohne Reue, die von Angst geplagt keine Ruhe finden können, die auch keinen haben, der für sie bittet«. Im Himmel bittet für sie natürlich der heilige Nikolaus, der Heilige der Seefahrer, aber auf Erden wurde auch ein Fürbitter gebraucht. Das war der Pfarrer, der »Trostsprecher« an Bord. Die Katholiken glaubten an das Fegefeuer als Zwischenzustand zwischen irdischem Leben und Jenseits. In diesem Zwischenreich konnten Fürbitten und Totenmessen helfen. Wehe, wenn sie unterblieben ...

Damals hatte man Routine mit dem Tod auf dem Meer – er kam so häufig vor. Auf Kreuzfahrtschiffen ist ein Todesfall eine dramatische Ausnahmesituation. Dafür ist der Bordgeistliche

**»Der Tod ist ein uneingeschränktes Tabu.«**

zuständig – wer sonst hat soviel Erfahrung damit? In aller Stille und ohne ein großes Aufheben davon zu machen, hat er sich um die Angehörigen zu kümmern und die Passagiere, die etwas mitbekommen haben, zu beruhigen. Der Tod ist auf einer vergnüglichen Urlaubsfahrt ein uneingeschränktes Tabu. Gäste reagieren mitunter empfindlich auf eine Konfrontation mit der Endlichkeit und beschwerten sich auch schon einmal beim Kreuzfahrt direktor, wenn ein Sarg tagsüber und nicht nachts vom Schiff geholt wurde. Discretion ist gefragt.

Auf den alten Segelschiffen musste man jederzeit mit großer Not und Tod rechnen. Deshalb war es wichtig, jeden Tag durch die *memento-mori*-Übung (»Ich gedenke des Todes«) vorbereitet zu sein. Damals beteten sie in der Not, heute halten die Seeleute es oft mit Münchenhausen: »Ein guter Fluch ist ein halbes Gebet«.

Und die Altvorderen versprachen Gott eine Wallfahrt. Wieder an Land übernahm der Schiffsprediger oder ein anderer die Erfüllung des Gelübdes. Die Kosten dafür trug der Eigner des Schiffes.

Auf Kreuzfahrtschiffen repräsentiert der Bordgeistliche noch einen Rest von christlicher Seefahrt. Er hält Gottesdienste und religiöse Vor-

### »ein gutes Klima schaffen«

träge, er bietet Seelsorge an, er steht für Gespräche über Gott und die Welt zur Verfügung. Kreuzfahrtreedereien halten auch in Zeiten von

Glaubensauflösung am Bordgeistlichen fest, weil er zusammen mit seinen weltlichen Kollegen, dem Host und der Hostess mithilft, unterwegs ein gutes Klima zu schaffen. Sein alter Kollege, der Schiffsprediger, war auch für das Klima zuständig, aber er hatte zusätzlich noch eine weitere verantwortungsvolle Aufgabe: Kämpfte sein Kriegsschiff in einer Schlacht, verteilte er das Schießpulver an die Kanoniere.

---

**Volker Keller** betreut die Kirchengemeinde in Bremen Vegesack und ist an der internationalen Jacobs Universität tätig. Von der Evangelischen Kirche in Deutschland wird er als Bordgeistlicher auf Kreuzfahrtschiffen eingesetzt.