

Sjømannsmisjon som verdensmisjon

En «ny» misjonsutfordring med spennende perspektiver – også for nordisk misjon og sjømannsmisjon

ROALD KVERNDAL

Innledning

For noen år siden sto en ung norsk sjømann til rors om bord i et skip i det Sørkinesiske Hav. Det var like før daggry, og vakthavende styrmann holdt på å legge ut om hvor totalt nytteløst det var å sende misjonærer til det endeløse folkehav i Kina. Selv hadde den unge allerede slått seg til ro med en lunken navnekristendom, og hadde derfor ingen ting han skulle ha sagt. Iallfall ante han ikke hvor grundig vedkommende styrmann var på villspor. Hvordan den kristne kirke i Kina ikke bare overlevde kulturrevolusjonens mareritt, men vokste til det mangedobbelte, hører med til den nyere kirkehistories største undere.

Enda mindre ante den unge sjømannen at han selv en gang skulle få oppleve et personlig misjonskall. Og at han senere, under utforsking av sjømannsmisjonsarbeidets opprinneshistorie, skulle få oppdage en fascinerende forbindelse. Det var nemlig den nyere protestantiske Kinamisjonens pionerskikkelse, Dr. Robert Morrison, som etter at han første gang seilte opp til Canton i 1807, klarte å organisere den første sjømannsmisjon i Kina, året 1822.¹ Det er presis denne nære forbindelse mellom sjømannsmisjon og verdensmisjon som utgjør kanskje den mest spennende misjonsutfordring nå ved slutten av 1900-tallet. En utfordring hvis dimensjoner det haster med å ta konsekvensen av.

Vi velger å behandle vårt tema i to hoveddeler, nemlig en situasjonsanalyse (om den nye misjonskontekst) og en metodologisk undersøkelse (om en adekvat misjonsstrategi).

1. Ny misjonskontekst

1.1 Historisk tilbakeblikk

En romersk filosof ble en gang spurt: «Hvor mange levende er det i forhold til de døde?» Til dette svarte han straks med et motspørsmål: «Da må jeg først få vite – hvor skal jeg plassere sjøfolk? Blant de levende eller de døde?» Slik har det fortsatt gjennom tidene. I folkebevisstheten har man bare så altfor ofte sett på sjøfolk som en avart, hinsides vanlige sosiale kategorier.²

Her som i så mangt inntok den kristne kirkes Herre et helt radikalt standpunkt. *Han* visste hvor han skulle plassere sjøfolk. Nemlig – først. Det var jo ved Genesaret Sjø han kalte sine første etterfølgere. De ble de første han betrodde evangeliet. Og likesom sjøfolk var *de første* misjonærer, har de også – hvor de selv fikk del i evangeliet – konsekvent vist seg som *de beste*. Ekte sjøfolk er helstøpte, frimodige og varmhjertede. Og får de først tak i evangeliet, klarer de faktisk ikke å beholde det for seg selv. Det visste Vår Herre. Men det varte lenge før hans kirke tok konsekvensen.

Da den organiserte sjømannsmisjon omsider tok til på britisk-amerikansk hold, ved slutten av Napoleonskrigen, var det hele veldig «luthersk». Gjennom såkalte «maritime bibelselskaper» ble sjøens folk vakt ved Ordets nådemiddel. Under deres eget emblem, det såkalte «Bethel-flagg», kom det alminnelige prestedømme til sin rett, og leke grupper spredtes fra skip til skip. «Bethel Unions» (Bethel-foreninger) kalte man dem den gangen.³ Ifølge vår egen tids missiologiske terminologi ville de være å betrakte som «Maritime Base Communities» (maritime basis-menigheter). Med tiden ble særskilte sjømannsprester tilsatt, og sjømannskirker reist, ved maritime misjonsorganisasjoner, i første omgang på felleskirkelig grunn. Fra 1864, med Den norske Sjømannsmisjon i spissen, rykket de nordiske folkekirker ut, gjennom frivillige organisasjoner på luthersk konfesjonell basis.⁴

Dette er den *første* av tre oppsiktsvekkende kjensgjerninger som er blitt avdekket ved utforskningen av sjømannsmisjonens opprinnelsehistorie på verdensplan: Det var en spontan, Ånds-grepet grasrotbevegelse på Skriftens grunn som utfordret den institusjonelle kirke til organisert sjømannsmisjon, ikke omvendt. For så vidt danner dette fenomen en interessant parallell til den vekselvirkning som har fortsatt i ulike versjoner helt fra urkirkens tid, mellom såkalte «sodalities» og «modalities», dvs. mellom målbevisste, frie foreninger/bevegelser («committed communities») og institusjonelle, selvoppholdende strukturer («self-sustaining structures»)⁵.

For det *andre*, viser det seg at en Kristus-motivert omsorg for sjøfolks

fysiske velferd gikk forut for det bevisst verbale evangeliseringsarbeid, det utviklet seg ikke senere som noen ettertanke. Det var de evangelikale forkjempere for forbud mot svart slavehandel rundt slutten av 1700-tallet som oppdaget de hvite vesterlandske sjøfolks slavekår, både på hav og i havn. Etter som evangeliseringsvirksomheten ble bygget ut, fortsatte sjømannsmisjonens pionérer, nærmest ureflektert, sitt samtidige diakonale engasjement, og tok omsider initiativet til nær sagt alle de sosialreformer som den maritime fagbevegelse senere har tatt opp.⁶

For det *tredje*, er forbindelsen mellom sjømannsmisjon og verdensmisjon like gammel som selve kristendommen, altså ikke bare et resultat av de siste årtiers radikale internasjonalisering til sjøs. Vi finner ansatser allerede i nytestamentlig tid og gjennom middelalderen. Men det var særlig under den nyere tids misjonsvekkelse rundt det nittende århundreskiftet at vi ser vekselvirkningen klast. Det var kristne sjøfolk (ofte såkalte Bethel-kapteiner) som bokstavelig talt brakte budskapet til nye folkeslag i mange deler av verden. Det foregikk ikke bare spontant, men også offisielt, på vegne av de nye store bibel- og traktatselskaper. De fikk endog tittelen «Agents Afloat» (flytende utsendinger).⁷

Imidlertid ble verdensmisjonens protestantiske pionérskikkelser snart klar over en skjebnesvanger sammenheng. Yrkesmessig stadig på vandring verden rundt, var sjøfolk den gang vesentlig fra Vesten, og i de innfødtes bevissthet identifisert med «kristenheten». Det bilde de uttrykte ved sin atferd – på godt eller ondt – fikk da lett avgjørende betydning for kristendoms-fremmede innfødte og deres respons overfor evangeliet. Altfor ofte ble det nemlig negativt, iallfall i kyst- og havnedistrikter. «Sjøfolk må evangeliseres,» ropte alarmerte misjonærer, «for nå river de ned like fort som vi bygger opp!» På Stillehavsoyene viste mange av de innfødte ingen som helst interesse for å havne i en himmel der de risikerte permanent selskap med sjøfolk. I India forsøkte de innfødte, av pur medlidenhet for «kristne» sjøfolk på galeien, å omvende dem til sine avguder.

Det var dette negative aspekt av et klart missiologisk motiv som medvirket til at menn som William Carey, Robert Morrison, John Williams og mange andre arbeidet iherdig med sjømannsmisjon som integrerende ledd i sin misjonsvirksomhet overhodet. Og etter hvert som spesialiserte sjømannsmisjonsorganisasjoner vokste frem, mobiliserte disse konsekvent misjonærene i havnestrøk verden rundt som frivillige sjømannsmisjonsarbeidere. Resultatet uteble da heller ikke. Kristne sjøfolk i økende antall viste seg som verdensmisjonens ivrigste talsmenn og medarbeidere, hvor de enn befant seg.⁸

1.2 Det aktuelle bilde

Slik fortsatte det i et halvsekel, gjennom den organiserte sjømannsmisjonens «formative fase», frem til 1860-årene. Da den unge norske teologen Johan Cordt Harmens Storjohann sto frem på misjonsskipet *Elieser* på Bergens havn sommeren 1864, under Det Norske Misjons-selskaps generalforsamling, hadde han allerede mottatt rike impulser fra britisk sjømannsmisjon. Han kjente godt til den nære forbindelsen mellom britisk-amerikansk sjømannsmisjon og verdensmisjonen. Og det var derfor ikke unaturlig for ham først å fremme tanken om norsk sjømannsmisjon som integrerende ledd i NMS' virksomhet. Ja, han ventet rastløst «som en ladet kanon», ble det sagt. Men han slapp ikke til på dagsordenen med saken han brant for. Senere er dette blitt karakterisert som «en skjult velsignelse». Norske sjøfolk var nok forsømt. Men formelt var de nesten alle, tross alt, døpte medlemmer av Den norske kirke. Avvisningen fra NMS' side ga i alle tilfelle støtet til Den Norske Sjømannsmisjons grunnleggelse få uker senere, som særskilt institusjon. Deretter gikk Storjohann videre til Norges naboland, og ble omsider «den nordiske sjømannsmisjons far».⁹

Denne «kontinentale fase», med ikke bare britisk-amerikansk, men også nordisk – og snart tysk og hollandsk – sjømannsmisjon, utviklet seg videre gjennom siste del av 1800-tallet. Samtidig som den tidligere forbindelsen med verdensmisjonen ble drastisk svekket, lar det seg ikke nekte at etter første verdenskrig gjorde sekulariseringstendenser seg mer og mer gjeldende. Ensidig betoning av i og for seg legitim, kontaktskapende gjestfrihet og sosialomsorg fortrenget i mange tilfelle en bibelsk prioritering av evangeliseringsoppgaven, for ikke å snakke om interessen for kristent lek-medarbeiderskap og -felleskap til sjøs.¹⁰ Men så kom – kort etter annen verdenskrig – en veritabel teknisk/etnisk omveltning innen hele sjøfartsindustrien.

Denne «maritime revolusjon» tok til for alvor i 1960-årene. Det begynte på det tekniske felt, med verdens første «rene» container-skip i 1957. Så kom super-tankere, svære bulk-båter, gigantiske cruise-skip, og spesialfartøyer av forskjellig slag, alle med stadig mer avansert elektronisk utstyr.¹¹

Under presset fra slike kolossale kapitaluttellinger er konkurransen på det internasjonale fraktmarked blitt stadig mer knivskarp. Ergo har man søkt å skjære ned driftsutgiftene nettopp der hvor det fremdeles fins en variabel post, nemlig når det gjelder mannskapets livs- og arbeidsvilkår. Ved å registrere sine skip under såkalte «bekvemmelighetsflagg» (dvs. land med liten eller ingen kontroll-kapasitet, slik som Liberia, Panama, Kypern, Bahama, Bermuda, Singapore, osv.), har

stadig fler I-lands rederier forhyret U-lands mannskaper fra den tredje verden. Dermed får de kjøpt billig arbeidskraft fra lavkostland – til en brøkdel av hva de måtte betale for vestlige sjøfolk. Siden slutten av 1980-årene har enkelte av de tradisjonelle sjøfartsnasjoner innført såkalte «internasjonale skipsregistre» (slik som Norsk Internasjonalt Skipsregister/NIS-opprettet i 1987), for dermed å sikre nasjonal identitet og kontroll. Men hensikten har likevel vært (og er fremdeles) å kunne forhyre fremmede mannskaper til rimeligere rate.¹²

Resultatet er blitt en etnisk omkalfatring med dyptgående missiologiske implikasjoner. Det fins også U-lands sjøfolk fra Afrika, Latin-Amerika og Stillehavet. Men de aller fleste er fra Asia, og derfor av ikke-kristen religionsbakgrunn. De er med andre ord ikke lenger fra en kulturbakgrunn med iallfall nominell kristen tilknytning. De er muslimer, hinduer, buddhister, shintoister, animister og kommunister (eller forhenværende sådanne). Dermed er den grunnleggende sjømannsmisjonsutfordring i løpet av siste generasjon forvandlet fra re-evangelisering til primær-evangelisering, med andre ord fra indremisjon til verdensmisjon.¹³

Fiskere og sjøfolk i kystfart hører jo også med til begrepet «sjøfolk», da gjerne av mer homogen, innfødt nasjonalitet. Det er blitt kalkulert at, av alle kategorier med sjøfolk (inkludert havgående, industrialiserte fiskere) må det være minst ti millioner i verden. Dette tall må jo mangedobles dersom deres familier skal inkluderes (noe som burde være selvsagt). Imidlertid vil vi i denne sammenheng fokusere på sjøfolk på havgående handelsfartøyer.

2. Ny misjonsstrategi

2.1 På verdensplan

Sjøfartens aksellererende internasjonalisering har ført til et tilsvarende behov for internasjonalisering i sjømannsmisjonsarbeidet. Det mangler likevel mye på den nytenkning som den nye situasjon utfordrer til. Var sjømannsmisjonsarbeidet inne i en identitetskrise allerede før den siste generasjons omkalfatring, er det enn mer i dag. Derfor må det være viktig å vite mer om sjømannsmisjonsarbeidets opprinnelse. For – selv om den maritim-tekniske utvikling har vært enorm, og mannskapenes herkomst og hudfarge er aldri så annerledes – det er mer enn man ville tro som er analogt mellom den gang og nå. Særlig har relasjonen til Kristi misjonsbefaling, som den gang sto så sterkt i bevisstheten, aldri vært mer aktuell enn i dag.

I vår tids sjømannsmisjonsbilde vil vi konsentrere oss spesielt om de

to primære problemstillinger i dagens debatt. De er begge blitt særlig akutte som følge av den nyere tids «asiatisering» av skipsmannskapene verden rundt: (1) Hvordan møte menneskerettighetsbrudd blant billig maritim arbeidskraft? (2) Hvordan møte den radikale religiøse pluralisme om bord i dagens handelsflåte?

Hva *sjøfolks menneskerettigheter* angår, fordi sjøfolk fra den tredje verden gjerne er svakt eller overhodet ikke fagorganisert, er de uhyre sårbare når det gjelder enhver form for misbruk og utbytting. Ofte risikerer de fengsel eller iallfall «svartelisting» ved hjemreise, dersom de streiker eller endog klager over fysiske og finansielle overgrep. Deres regjeringer trenger all den fremmede valuta de kan seile inn. Selv er slike sjøfolk som regel bare sjeleglad for å seile for en brøkdel av hva sjøfolk fra Vesten måtte ha for å klare seg under deres leveomkostninger. Dermed slipper de iallfall den arbeidsledighet og hungersnød de og deres familier ellers ville lide.

«Sjøfolks menneskerettigheter er satt tilbake minst hundre år,» var det en som kommenterte nylig etter et grelt eksempel på misbruk ombord i et bekvemmelighetsskip med asiatisk mannskap. Akkurat som den kristne samfunnsreformatoren Samuel Plimsoll i forrige århundre bekjempet hasardspill med overforsikrede «coffin ships» (dødsskip), slik kan vår tids sjømannsmisjon heller ikke overse forhold som bryter ned sjøfolks Gud-gitte menneskeverd. Både nestekjærlighetsbudet og vårt vitnesbyrds troverdighet krever dette – uansett (Mt 22, 39; Lk 10, 25–37; Jak 2, 14–18).

Siden 1982 er da dette arbeid blitt koordinert fra et økumenisk «Center for Seafarers' Rights» (Senter for sjøfolks rettigheter), opprettet av anglikanerne i New York, med (senere) assosierte kontorer i London og Barcelona. Ikke slik å forstå at alle kan tas over en kam. Heldigvis har skip med norsk eierinteresse gjennomgående godt rykte, både når det gjelder sjødyktighet og humane mannskapskår. De rederier som går ærlig frem, er da også som regel bare glad til der det lykkes å eliminere ulovlig konkurranse.¹⁴

Uansett hva man måtte mene om visse aspekter av frigjøringssteologi som sådan, er det bred strategisk enighet blant alle som er engasjert i organisert sjømannsmisjon når det gjelder humanisering av arbeids- og livssituasjonen for sjøfolk og deres familier. Der hvor meningene brytes, er når det gjelder *forholdet til andre religioner*. Her varierer standpunktene fra noe som i praksis fremtrer som ren Social Gospel og helt frem til klar forpliktethet på Kristi misjonsbefaling.

I den forbindelsen har artikkelforfatteren hatt en enestående anledning til å følge med på nært hold – og på samme tid en misunnelsesverdig

frihet til å gjøre sitt eget syn gjeldende i både skrift og tale. Fra 1979 og gjennom 1980-årene har han, som norsk-amerikansk lutheraner, vært «Executive Secretary» i samarbeidsorganet for sjømannsmisjonsorganisasjoner i Nord-Amerika og Karibia: International Council of Seamen's Agencies. ICOSA, som det gjerne heter, ble grunnlagt i 1932, og har i dag medlemmer fra hele det økumeniske spektrum, fra katolikker til pinsevenner. ICOSA tok initiativet til stiftelsen av (og er selv regional-konferanse for) International Christian Maritime Association (ICMA) i 1969. ICMA er det tilsvarende globale organ for sjømannsmisjon i 900 havner verden rundt. Her er også norsk og nordisk sjømannsmisjon med.

Dels fordi man inntil nylig manglet en utforskning av sjømannsmisjonsarbeidets opprinnelseshistorie, dels også på grunn av selve gjerningens praktiske krav, har sjømannsmisjonen hittil savnet en adekvat teologisk begrunnelse, med andre ord en «maritim misjons-teologi». I sin egenskap av redaktør av ICOSA's kvartalsskrift «Watermarks», har artikkelforfatteren (etter utgivelsen av hans avhandling om arbeidets genesis) hatt en gylden anledning til å forsøke å gi noen impulser i den retning.¹⁵

Her er det intet emne som har stimulert til mer vedvarende debatt (også i ICMA-kretser) enn spørsmålet om den radikale religionspluralisme i dagens «nye» sjøfartsbilde. Enkelte har f.eks. spurt om det er «etisk» å avlegge noe som helst kristent vitnesbyrd ut over neste-kjærlighet i handling. Dertil er jo for det første å si, det er ikke noe «nytt» i denne konfrontasjon med andre aktive religioner. Vårt nytestamente viser klart at aldri har dette hendt mer dramatisk enn i kristendommens første tid. Når det gjelder etikk, er det selvsagt ingen unnskyldning for hovmot eller ufølsomhet overfor dem som, på grunn av vårt eget slette livsvitnesbyrd eller lunkenhet er blitt berøvet et autentisk evangelie-tilbud. Men fastholder man selv det absolutt enestående ved Kristi evangelium og likevel ikke hjelper å gjøre det tilgjengelig for andre, må da *dette* være etisk bunn-nivå!¹⁶

Ett er sikkert, den pågående diskusjon har iallfall avdekket en utpreget *teologisk* pluralisme, som viser at vi her er inne på også den *maritime* misjonsteologis «Rubicon».¹⁷ Fremdeles er det også innen internasjonal sjømannsmisjon røster som hårdnakket hevder: Å følge misjonsbefalingen i dagens situasjon er ganske enkelt arrogant proselyttmakeri! Imidlertid er det ett argument som til dags dato ingen har maktet å imøtegå, nemlig – *misjon som menneskerett*.

En ung buddhistisk munkeaspirant fra Kommunist-Kina ble reddet i siste liten fra å drukne under en studentutflukt på Taiwan. Senere fant

han at en luthersk misjonær (den kjente Clara Jones) hadde følt han var i livsfare nettopp da, og bedt inderlig for ham. Derfor måtte han nå likevel lese det nytestamente hun tidligere hadde gitt ham. Ellers ville hun jo tape ansikt, og det ville være hans skyld. Det varte ikke lenge før han sa til seg selv: «Jesus? Buddha? Her er jo ikke spørsmål. Jesus har et bedre tilbud!» I dag er han selv luthersk sjømannsmisjonær i Nordvesten, og formidler samme tilbud til kinesiske mannskaper og hvem som helst. I tillit til Johs 16, 9. Argumentasjonen er enkel – og uimot-sigelig: «Ingen tvang meg. Ingen proselyttert meg. Jeg visste bare ikke hva det var å velge mellom. Jeg hadde derfor ingen valgfrihet – og det i livets viktigste spørsmål. Før dette, var jeg altså berøvet min viktigste menneskerett!»¹⁸

Synet på misjon som menneskerett – ikke proselyttisme – har fått ytterligere gjennomslag innen internasjonal sjømannsmisjon ved distribusjon av den oppsiktsvekkende rapporten «The Evangelical/Roman Catholic Dialogue on Mission, 1977–84» (ERCDOM). Det er denne tanken som også går igjen i kjernepunktet om Kristi misjonsbefaling i den nye «ICOSA Statement of Mission» (ISOM) av 1990. Men den sterkeste stadfestelse har uten tvil vært livets egen tale, slik denne ytrer seg hver dag i verdens havnebyer.

En norsk sjømannsprest som nylig var med på å dele ut bibeldeler til fremmede mannskaper om bord i norske skip måtte bare fundere: «Det er ikke alltid like lett å dele ut våre *norske* bibeldeler!» I havn etter havn, hvor sjøfolk fra den tredje verden og da særlig asiater, får et autentisk, begripelig tilbud på syndsforlatelse og nytt liv i Jesus Kristus, reagerer de i overveldende grad med begeistring. Desto mer fordi enhver blir mer mottakelig når man er fjern fra hjemmemiljøets normer og press. Dette gjelder ikke minst muslimer, men også andre trosretninger – og de som er uten.

Og det ender ikke der. Hvor to eller tre av dem oppdager hverandre og samles i Jesu navn når skipet drar videre, oppdager de dessuten Kristus- og kristenfellesskapets spesielle styrke. I løpet av 1980-årene har det faktisk vokset frem flere hundre slike maritime basis-menigheter. Med deres bevisste konsentrasjon om Guds Ord og bønn utgjør hele bevegelsen en maritim versjon av de latin-amerikanske «comunidades de bas». Eller, med deres utrolige formeringsevne, en flytende variant av Kommunist-Kinas «husmenigheter». Trekk som gjør det berettiget å tale om en asiatisk fornyelse av den klassiske Bethel-bevegelsen fra sjømannsmisjonens første frodige fase. Nettopp likesom den gang, har de et klart misjonssikte i sitt hverdagsvitnesbyrd, om bord og i land hvorenn de er i verden. Slik kan f.eks. koreanske

kristne sjøfolk fortelle med iver om eventyrlige evangeliseringstokter oppover Vest-Afrikas elveområder.¹⁹

Implikasjonene er spennende. Allerede samarbeider flere internasjonale sjømannsmisjonsstasjoner («seafarers' centers») om et velprøvet oppfølgings-system («Ministering Seafarers' Program»), med bibel-korrespondansekurs og andre media-tilbud på forskjellige språk, såvel som kvartalsmessige, data-koordinerte skipslister over de enkelte maritime fellesskapsgrupper (også kalt «Seafarers' Christian Fellowships»). Dette samordnes av et luthersk-ledet sjømanns-senter i Tacoma, nabohavnen til Seattle på Amerikas Nordvest-kyst. Ingen har satt alt dette i klarere misjonsstrategisk perspektiv enn en svensk-amerikansk missiolog ved navn Daniel Bloomquist, der han karakteriserer verdens havnebyer som Gud-gitte «gateways for the Gospel» (innfallsporter for evangeliet), nettopp i krysningspunktet for en kontinuerlig kombinert sentripetal- og sentrifugalbevegelse av medmennesker fra bokstavelig talt all verdens kanter.²⁰

Sistnevnte sitat er tatt med i innledningen til et helt spesielt misjonsdokument. De store verdensmisjons-organisasjonene har hittil vært nærmest uvitende om vår tids maritime misjonsutfordring. Samtidig strever de fleste internasjonale sjømannsmisjonsorganisasjoner med stram økonomi, og har lite ressurser til PR og bevisstgjøring. Men så kom Lausanne II i Manila, juli 1989, som et klart gjennombrudd. Her ble sjømannsmisjon for første gang i historien formelt integrert i programmet til en internasjonal verdensmisjonskongress. (For oss er det jo bemerkelsesverdig at det konservativ-evangelikale verdensnettverk her fant å måtte ty til en lutheraner for å presentere dem for Herrens første form for misjon!)

Som resultat av de to seminarer som ble holdt, om sjømannsmisjon i dagens situasjon i lyset av Kristi misjonsbefaling, ble deltakerne enige om et maritimt supplement til Lausanne-pakten av 1974, med syv grunnsetninger, utgitt under betegnelsen «Seafarers' Covenant». (Dokumentet utgjør nå en del av kongressens dokumentasjon, og gjengis her som addendum, for første gang i norsk oversettelse.)²¹

2.2 På luthersk side

Hvordan forholder så spesielt *luthersk* misjon og sjømannsmisjon seg til denne misjonsutfordring? De land som tilsammen utgjør lutherdommens historiske høyborg, nemlig Tyskland og de fem nordiske land, er alle sammen tradisjonelle sjøfartsnasjoner. Før vi stiller spørsmålet om sjømannsmisjonsarbeidet i forhold til luthersk *verdensmisjon*, skal vi derfor først se på de eksisterende modeller for luthersk *sjømannsmisjon*.

Vi kan her skjelve mellom tre modeller. Den *nordiske* modellen, representert ved de fem nordiske nasjoners lutherske sjømannsmisjonsorganisasjoner, har – utfra deres nære forhold til deres respektive folkekirker – helt fra starten hatt et klart uttrykt *nasjonalt* sikte. Den *tyske* sjømannsmisjon (som jo er overveiende luthersk) inntar for tiden et slags mellomstandpunkt. Den bevarer sin tyske identitet, men integrerer en fleksibel kombinasjon av *nasjonallinternasjonal* virksomhet etter som lokale behov tilsier. Den *amerikanske* modellen er i dag totalt *internasjonal* i sin orientering, idet amerikansk-luthersk sjømannsmisjon (i likhet med annen amerikansk sjømannsmisjon) tar sikte på sjøfolk overhodet, uansett rase eller religion.

Ut fra sin sterkt pluralistiske samfunnskontekst, er det ikke underlig at det nettopp er amerikansk-luthersk sjømannsmisjon som har opptrådt som «pådriver» når det gjelder internasjonalisering av luthersk sjømannsmisjons-engasjement. Fra tilløp på slutten av 1800-tallet, som en forgrening av nordisk-tysk immigrantkirke-virksomhet, har luthersk sjømannsmisjon i Nord-Amerika gjennomgått den samme amerikanseringsprosess som menighetslivet for øvrig. Under inntrykk av den tiltagende «asiatisering» av verdens skipsmannskaper, og behovet for økt bevisstgjøring innenfor amerikansk-lutherske menigheter, dannet en gruppe av amerikansk-lutherske sjømannsprester i 1981 en «Lutheran Association for Maritime Ministry» (LAMM), med sekretariat i Seattle/Tacoma. Denne har fungert som katalysator for en rekke nye fremstøt.

Således opprettet det nasjonale amerikansk-lutherske samarbeidsorgan, Lutheran Council in the USA (LCUSA), i 1984 en koordinert konsulentvirksomhet for økt luthersk sjømannsmisjons-engasjement i USA. Senere samme år, i forbindelse med sitt Budapestmøte, besluttet det Lutherske Verdensforbund å dele og utvide denne «Maritime Consultancy» på verdensplan. Fra 1988 har den nye sammenslutning Evangelical Lutheran Church in America (ELCA) overtatt LCUSA's side av virksomheten. Under betegnelsen «Lutheran Maritime Ministry» (LMM), ledes dette arbeid fra Seattle, en nøkkelhavn i «the Pacific Rim», det hav som Amerika deler med Asia, og som nå rangerer som verdens mest trafikkerte. Siden 1984, er det da holdt forelesninger ved teologiske fakulteter, konsultasjoner med kirke- og misjonsledere, og treningskurs i havnebyene, både i og utenfor Amerika, noe som allerede har resultert i nye lutherske sjømannsmisjonstiltak flere steder i verden.

I mellomtiden har nordisk sjømannsmisjon blitt konfrontert med en kjempeutfordring. Her hadde man, som følge av de senere års utflagging, et stadig minkende antall egne sjøfolk, spesialbetjent med

verdens best utbygde sjømannskirketilbud. Mens svenskene og danskene har greid foreløpig å redde en høyere andel av sine arbeidsplasser gjennom lempeligere skatteordninger, har utviklingen hatt bent ut katastrofale følger for den *norske* sjømannsstand.²² Hva så med *Den Norske Sjømannsmisjon*?

Ved en bredt anlagt, målbevisst remotiveringskampanje mot slutten av 1980-årene, valgte norsk sjømannsmisjons ledelse å rette søkelyset mot andre kategorier av utenlandsnorske enn primært sjøfolk, der det åpenbart hadde vist seg behov for kirkelig betjening. Det var i og for seg ikke noe prinsipielt nytt at norsk sjømannsmisjon skulle betjene også utenlandsnorske iland. Det hadde Den Norske Sjømannsmisjon gjort helt siden den ble startet i 1864. Men i senere år var det kommet et helt «hav» av norske oljearbeidere i Nordsjøen, utenlandsstudenter, internasjonale trailersjåførere, forretningsfolk og sydenturister. Og ett var alle enige om: Ingen kunne nå dem mer effektivt enn nettopp Den Norske Sjømannsmisjon. Den formelle konsekvens ble da også trukket da Sjømannsmisjonens generalforsamling i 1989 forandret navn til «Den Norske Sjømannsmisjon/Norsk kirke i utlandet». Denne profilering ble ytterligere understreket ved at Sjømannsmisjonen ble formelt knyttet til Den norske kirkes rådsstruktur gjennom gjensidig representasjon i og ved Kirkemøtet.

Ikke slik å forstå at norske sjøfolk var glemte. Tvert imot har Sjømannsmisjonens utarbeidere greid å bety mer for den enkelte, der det f.eks. enda fins en eller flere norske offiserer om bord i norske skip med utenlandsk mannskap. Dessuten skal ingen beskyldes Sjømannsmisjonen for ikke å ha talt sjøfolkets sak vis-a-vis både industri og myndigheter. («Men hva med våre sjøfolk?» «En nasjonal tragedie!» «Et varsko for vår seilende menighet!» er typiske vendinger som har vanket i «Bud og Hilsen» i senere tid.)

Internasjonal luthersk sjømannsmisjon kan selvsagt ikke forbli uberørt av så dyptgripende endringer innen en så stor sektor av «verdensfamilien». Det er jo å håpe at sjøfolk fra tradisjonelle sjøfartsnasjoner igjen kan bli etterspurt fordi sjømannsservice, ikke nedskjæring av sosialytelser, blir utslagsgivende i fraktkonkurransen. Men i mellomtiden melder spørsmålet seg: Hva så med de *fremmede* sjøfolk på norsk-eide skip? Medmennesker som i regelen er totalt fremmede – også for det kristne evangelium?

Spørsmålet måtte nødvendigvis melde seg, og stilte Den Norske Sjømannsmisjon i et vanskelig dilemma: Norske (evt. nordiske) sjøfolk hadde alltid vært den primære målgruppe, og det var disse arbeidet var basert på. Men hvordan kunne man med kristen integritet overse det

stadig økende flertall av ikke-kristne fremmede sjøfolk på norsk-eide skip? Særlig når internasjonal sjømannsmisjon på langt nær hadde samme praktiske muligheter til å nå dem? Problemet kom for første gang formelt med under en LVF-konsultasjon mellom ledere for nordisk, tysk og amerikansk luthersk sjømannsmisjon i Hamburg i november 1985. Det ble deretter inngående drøftet ved Den Norske Sjømannsmisjons arbeidsmøte i Tuscarora, Pennsylvania, i oktober 1986, der LMM ble invitert.²³

Ved en konsultasjon i Bergen i mars 1987 kom man så frem til følgende konklusjon: Fra LMM ble det uttrykt anerkjennelse for norsk sjømannsmisjons åpenbare rett til prioritering av utenlandsnorske på hav og land. Samtidig ble det pekt på hva nettopp norsk (og for så vidt nordisk) sjømannsmisjons ekspertise og ressurser vil kunne bety, der disse kan komme også utlendinger til gode – uten skade for den primære målsetting.²⁴

Midt i den omstillingsutfordring som også Sjømannsmisjonens hjemmearbeid er blitt stillet overfor, er det ett moment som ikke bør overses. Hvilken inspirasjon vil det vel ikke være for sjømannsmisjonsforeningene i Norge å vite at Den Norske Sjømannsmisjons rike arv, ikke minst dens klare evangeliske sikte, vil kunne bety noe helt spesielt for den tredje verdens evangeliefremmede, ressursfattige sjøfolk på norske skip? Nettopp slik har da også de første positive meldingene virket, etter et prøveprosjekt i samarbeid med Det Norske Bibelselskap om utdeling av fremmede bibeldeler gjennom utvalgte norske sjømannsmisjons-stasjoner.²⁵

Men på samme tid er det mange som spør: Er ikke dette en sak som også angår norsk (og for så vidt nordisk) *misjon*? Til dette er bare å si: Jo, i aller høyeste grad! De fleste av de land hvor norsk misjon er engasjert, har selv viktige havnebyer. Og de unge lutherske samarbeidskirker som vokser frem, reagerer med begeistring på muligheten til selv å være med på maritim verdensmisjon. Foruten de veldige misjonsopp-gaver de som regel står overfor innen sin egen kulturkrets, vet de at misjonsbefalingen også forplikter til det C. Peter Wagner (under «Full Circle Third World Mission») kaller «E3» eller 360 graders misjon.²⁶ Med andre ord – uavkortet tverrkulturelt misjonsansvar. De har minimale eller ingen ressurser til selv å være med på misjon i andre verdensdeler – unntatt i sine egne havnebyer. Her, hvor Gud bringer resten av verden rett innpå dem, kan det likevel skje. Med full effekt – og liten utgift.

Gjennom det Lutherske Verdensforbunds konsulentvirksomhet har det allerede lyktes å komme i gang med stedegen, luthersk-ledet sjø-

- Federation), October 1985. Kristin Kvaalen: «Seamen's Mission: Gateway to the Unreached Peoples,» *Mission Frontiers* (U.S. Center for World Mission) June–July 1989, s. 4–7.
14. Kverndal: *Seamen's Missions*, s. 571, 585, 588, Down, s. 110–117. Se for øvrig årgangene for 1980-årene av følgende medlemsblad: – *ICMA Bulletin*, *ITF Bulletin*, *Watermarks* (ICOSA).
 15. Kverndal: *Seamen's Missions*, s. xxiv–xxv, 539–540. Se lederartiklene i *Watermarks* (ICOSA Newsletter) 1986–1990; bladet arkiveres av Egede Instituttet.
 16. Roald Kverndal: «Asia and the Seafarer: A New Era in Mission to and through Maritime Migrants,» *LWF Report on Asian Church Leaders' Conference, Singapore, Nov. 25–30, 1987*.
 17. Notto R. Thelle: «Religionsteologiens Rubicon,» *NOTM*, 1989, s. 225–237.
 18. Roald Kverndal: «From Buddhist Priest to Seamen's Chaplain: Rev. Joel Shen of Tocoma Seamen's Center,» *Watermarks*, March 1980, s. 3–5.
 19. *Lutheran Maritime News* (Lutheran Association for Maritime Ministry/LAMM), September 1985, 1988, 1989.
 20. Kverndal: *Seamen's Missions*, s. 522, 581, 589.
 21. Den originale tekst av «Seafarers' Covenant» er gjengitt i *Watermarks* Nov. 1989 s. 8–9.
 22. Om det aktuelle norske mannskapsbilde, se *Bud og Hilsen*, november 1989.
 23. Roald Kverndal: *Seamen's Mission as World Mission: With Specific Reference to Current Nationally-Oriented Nordic Seamen's Missions and the Challenge of Change* (Report to the Lutheran World Federation on the Maritime Ministry Consultant's participation at the Tuscarora Conference, October 9–10, 1986.) Inkluderer fylldig dokumentasjon.
 24. Roald Kverndal: *Report to the Lutheran World Federation . . . on Maritime Ministry, Consultations held in Africa, Asia and Australia, Oct. 1987 – April 1988*, Appendix 8. Selve rapporten fra Bergens-konsultasjonen er datert 24. april 1987.
 25. Roald Kverndal: «The World Mission Challenge of Flags of Convenience: As this affects the nationally-oriented Nordic Seamen's Missions,» *Mailings on Mission and Evangelism* (Lutheran World Federation), July/August 1987, s. 3.
 26. C. Peter Wagner: *On the Crest of the Wave: Becoming a World Christian*, Regal Books 1983, s. 162–177.
 27. «Det startet ved sjøen,» *Misjonstidende* 16/89, s. 14.
 28. Kverndal: *Seamen's Missions*, s. 465–468.
 29. *Ibid.*, s. 590.
 30. Kfr. Hebr. 13, 14. Den katolske kirkes sjømannsmisjon (Apostolatus Maris/Apostleship of the Sea) er integrert i «The Pontifical Council for the Pastoral Care of Migrants and Itinerant People» (ofte forkortet til «People on the Move»/«Menschen Unterwegs»). I sin nylige misjonserklæring, har også Det Lutherske Verdensforbund nå uttrykkelig inkludert sjømanns-

misjon under fellesbegrepet «Migration» («Together in God's Mission: A LWF Contribution to the Understanding of Mission,» 1989, Section 3.4.4.)

Roald Kverndal: f. 1921, cand. theol. 1953, dr. theol. 1984. Fra 1985 sjømannsmisjonskonsulent («Maritime Consultant») for Det Lutherske Verdensforbund; fra 1988 delvis også for Evangelical Lutheran Church in America (ELCA); basert i Seattle, USA. Samtidig «Executive Secretary» for det økumeniske samarbeidsorgan for nord-amerikansk sjømannsmisjon «International Council of Seamen's Agencies» (ICOSA). Tidligere tilknyttet Den norske Sjømannsmisjon, 1954–72. Utgitt bl.a.: *Sjømansetikk: Håndbok i yrkesetikk og livssynsorientering* (1971), *Seamen's Missions: Their Origin and Early Growth* (1986), og en rekke tidsskriftartikler om sjømannsmisjonsemner.

Seafarers' Mission as World Mission: A «New» Mission Challenge with Exciting Perspectives – including for Nordic Mission and Seafarers' Mission

The purpose of the article is to raise awareness of the far-reaching implications of the dramatic recontextualization of current-day mission to – and through – seafarers. The author writes from the unique vantage point of having successfully defended a Th.D. dissertation on the first history of the worldwide seafarers' mission movement (*Seamen's Missions*, Wm. Carey Library, 1986), as well as being himself involved fulltime in the development of both ecumenical and denominational (Lutheran) seafarers' mission. He divides the theme into two main parts: (1) An analysis of the radically changed current context of seafarers' mission. (2) A study of its practical implications, in terms of not only seafarers' mission but especially global mission strategy.

Organized seafarers' mission, which started as a grassroots, Scripture-nurtured lay cell-group movement, among largely Western-world seafarers at the close of the Napoleonic War period, immediately developed the most intimate mutual relationship with the simultaneously emerging world mission movement. World mission provided sorely needed personnel for evangelizing seafarers. And evangelized seafarers provided sorely needed credibility for the message of world mission pioneers. Due to the post-1960 era of radical restructuring of the maritime industry, most merchant seafarers are now of Asian, and therefore largely non-Christian religious background. Thus, the intervening *home* mission situation has been replaced by a *global* mission context.

In terms of implications, the article focuses on two major missiological issues: – (1) The *prophetic* task of combating the abuse of largely Third World cheap maritime labor. (2) The *evangelistic* task of providing opportunities for the Gospel alternative amidst today's radical religious pluralism at sea. Citing the proven potential of Lutheran-initiated follow-up and fellowship ministry, the author challenges Nordic missions to undergird the work, as self-multiplying Asian «Maritime Base Communities» provide a promising current-day version of the original seafarers' cell-group (or «Bethel») movement.