

Apostolatus Maris

La Chiesa nel mondo marittimo

Pontificio Consiglio della Pastorale per i Migranti e gli Itineranti



N. 85, 2004/IV



Albrecht Durer — Madonna con Bambino

All'interno....

Gli auguri di Natale del Pontificio Consiglio

Pag. 2

Nuovo centro per marittimi a Rotterdam

3

Riflessioni

6

Giornata Mondiale della Pesca

11

GLI AUGURI DI NATALE DEL PONTIFICIO CONSIGLIO

Cari Fratelli e Sorelle in Cristo,

In occasione del Santo Natale inviamo a tutti voi i nostri auguri più cordiali e invochiamo la benedizione del Signore sull'Apostolato del Mare e sulle vostre famiglie. Nel giorno di Natale, che, per tradizione, è il periodo delle riunioni familiari, ricordiamo in special modo quanti sono lontani dai propri cari, tutti coloro che sono in mare e che si preparano a celebrare da soli la nascita del Salvatore.

Durante quest'anno, abbiamo seguito con grande interesse le attività dell'Apostolato del Mare nel mondo intero, e vogliamo sottolinearne il dinamismo e l'impegno. Ci sono molti segnali incoraggianti in tutte le regioni e siamo testimoni di numerosi sforzi e iniziative generose per mettere in atto le raccomandazioni del Congresso Mondiale di Rio de Janeiro e per rafforzare l'efficacia del nostro impegno nei confronti della gente del mare.

Abbiamo assistito anche ad alcuni positivi passi in avanti verso il miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro nell'industria marittima e della pesca, e riponiamo grande speranza nelle Convenzioni e raccomandazioni internazionali, che sono attualmente in fase di discussione presso l'OIT a Ginevra. D'altro lato, però, il nuovo codice di sicurezza marittima (ISPS - "International Ship and Port Facility Security"), che contiene nuove misure restrittive riguardanti i permessi a terra per i marittimi, rappresenta motivo di grande inquietudine per quanti, come noi, sono impegnati nel ministero marittimo, poiché in pratica ciò vorrà dire per marittimi e pescatori lunghi periodi di isolamento in cui saranno effettivamente isolati dalle famiglie, dagli amici, dalle comunità portuali e dall'accesso ai servizi sociali.

In questo Anno dell'Eucaristia il Santo Padre ci ricorda, nella sua Lettera Apostolica "*Mane Nobiscum Domine*" del 7 Ottobre 2004, che "nel sacramento dell'Eucaristia il Salvatore, incarnatosi nel grembo di Maria venti secoli fa, continua ad offrirsi all'umanità come sorgente di vita divina" (N. 7). A Natale, pertanto, quando parteciperemo, fisicamente o spiritualmente, alla Messa di Mezzanotte e contempleremo il mistero gioioso dell'Incarnazione di Gesù, il Figlio di Dio che viene al mondo, saremo confermati nella nostra fede che, ad ogni Messa, in un certo senso, siamo uniti alla Santa Famiglia di Betlemme e in comunione intima con Gesù Nostro Signore realmente presente nell'Eucaristia.

Alla vigilia del nuovo anno, vi invitiamo a rinnovare il vostro impegno generoso al servizio della gente del mare e a porvi sotto la protezione di Maria "Stella del Mare".

Auguriamo a tutti voi "Gioia e Pace" e un "Santo Natale".



Cardinale Stephen Fumio Hamao
Presidente

+Arcivescovo Agostino Marchetto
Segretario

NUOVO CENTRO PER MARITTIMI A ROTTERDAM



Situato nel bel parco “de Beer”, è attualmente

in piena attività un nuovo centro per marittimi, diretto da una nuova Fondazione, la “Stichting International Seafarers Centre de Beer”, che ha assunto la gestione dei locali del vecchio centro a partire dal 1° novembre 2004. Gli operatori pastorali e i volontari si sono subito messi al lavoro per preparare l'edificio alla sua nuova missione.

Dopo soltanto alcuni giorni di intensa preparazione, per rinnovare e riappareggiare i locali, il nuovo centro ha aperto le porte ai marittimi, allo scopo di offrire loro uno spazio di relax e ricreazione che sarà sviluppato e migliorato nei prossimi mesi.

Nella prima settimana di attività, il centro è stato visitato da oltre cento marittimi che ne hanno accolto l'apertura con entusiasmo e hanno promesso di tornare e di diffondere la lieta notizia tra tutti i loro amici e colleghi.

I servizi disponibili

Il nuovo centro è vicino al terminal Europoort e gode dell'ambiente sereno e riposante del parco naturale “de Beer”, un grande spazio verde condiviso con l'Hotel de Beer. I marittimi hanno la possibilità di profittare anche delle strutture di livello e stile internazionale offerte dall'hotel.

Gli impianti sportivi comprendono campi di calcio e di pallavolo/pallacanestro, due campi da tennis e una piscina coperta situata nell'albergo. All'interno del centro si trova un

grande schermo e un karaoke, due tavoli da biliardo, un tavolo da ping-pong e un gioco di freccette. È operante anche un gabinetto di consultazione di uno dei medici del porto.

Inoltre, sono state installate sei cabine telefoniche ad uso dei marittimi. I telefoni sono stati adattati per poter accettare carte telefoniche a basso costo, molto popolari tra i marittimi. Nelle prossime settimane sarà aperto un Internet café e ciò aumenterà le possibilità di comunicazione e formazione.

Il bar offre poi un assortimento di bevande non care. La nuova direzione ha deciso infatti che i prezzi al banco saranno più bassi che altrove, anche rispetto a quelli praticati in precedenza. I marittimi, che sono sempre più consapevoli della necessità di fare delle economie, hanno molto apprezzato questo gesto. È in vendita anche una buona scelta di souvenirs e di articoli di consumo corrente.

Il centro resta aperto 7 giorni su 7, dalle 18.00 alle 23.00. Durante le ore di chiusura, i telefoni e i distributori di bibite restano accessibili ai visitatori.

Grazie a mesi di intensa preparazione da parte della nuova direzione, il centro lancerà presto un programma di servizi sociali di facile accesso ai marittimi. Tale programma terrà conto della necessità di ricreazione, relax e divertimento; non mancherà poi un'attenzione pastorale; saranno disponibili consigli spirituali e religiosi come pure attività culturali, sociali e sportive, cure mediche, informazione, mezzi di comunicazione, trasferimento di

denaro e altri servizi finanziari, e la formazione professionale.

La nuova direzione

La nuova direzione ha assunto la grande sfida di dare il servizio migliore e meglio adattato ai marittimi che visitano e lavorano nel porto più grande del mondo.

Lo “Stichting International Seafarers Centre de Beer” ha un sistema di direzione che riconosce la necessità di integrare, secondo il proprio stile, tutti i partners interessati al benessere dei marittimi. Tenendo conto del contesto locale e della normativa internazionale, lo Stichting ha formato un Comitato di Benessere rappresentativo per stabilire i principi generali e le priorità del centro.

La direzione è lieta di annunciare che fa parte di questo Comitato un significativo campione delle comunità che si occupano del benessere dei marittimi. Tutte le organizzazioni marittime religiose locali e internazionali, cattolica e protestante, i sindacati, il settore privato, le organizzazioni come lo Stichting de Beer e la Philippine Seafarers Assistance Programme hanno aderito al Comitato per lavorare assieme alla missione comune, mentre altri partners vi saranno integrati in un prossimo futuro.

L'apertura del nuovo centro ha suscitato un nuovo interesse tra i volontari delle comunità locali vicine al de Beer che si sono dichiarate disposte ad aiutare. Il 1° novembre ha avuto



NOTIZIE DAL MADAGASCAR

di Félix RANDRIANASOAVINA*

L'équipe dell'Apostolato del Mare ha ripreso le consuete attività in attesa del ritorno del Cappellano, P. Ochlak Marek, in vacanza in Polonia fino al 28 ottobre prossimo. Il gruppo deve cercare di dare una nuova dinamica al lavoro in seguito alla partenza, dopo 25 anni, di Suor Odile Lucie Ropugnon Glasson, partenza che non potrà non lasciare il segno. In questo caso, la sua sostituzione con una Religiosa malgascia non sarà facile.

La dimensione nazionale nell'AM si basa essenzialmente sull'impegno del clero locale e, allo stesso tempo, sulle risorse materiali ed umane a disposizione. La volontà dei laici, in quanto tale, come pure il loro impegno hanno particolare bisogno del sostegno del clero e della considerazione benevola dell'Epi-scopato.

Nei vari campi d'evangelizzazione, ci sono certamente delle priorità, quali la catechesi, la preparazione ai Sacramenti ed altro, ma ciò non ci deve far trascurare le aspettative di questi ambienti marittimi al fine di dare loro un volto più umano a immagine di Dio, soprattutto per un Paese come il Madagascar che figura tra le più grandi isole del mondo.

Ciò non vuole dire affatto che si ignori quanto si fa, ma è necessario qualcosa di più ... In tutte le diocesi del litorale, si afferma la volontà, sostenuta da promesse, di promuovere questa "pastorale nel mondo marittimo", ma, a ben guardare la realtà, essa rappresenta solo una minima preoccupazione locale.

A **Diego Suarez**, nonostante gli sforzi compiuti da P. Gérard Caron, un cappellano alla vigilia del suo pensionamento, l'avvenire si presenta oscuro.

A **Nosy Bé**, nella diocesi di

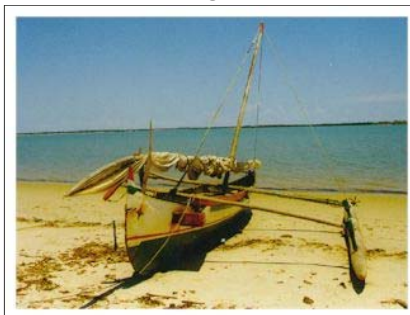
Ambanja, anch'essa al nord del Paese, P. Pascal Bevanina ha sostituito P. Athanaz Mazava. Qui, al contrario, la gente di mare è ben consapevole di cosa sia il lavoro nell'Apostolato del Mare, tuttavia manca un coordinamento locale obiettivo e stimolante.

A **Majunga**, la Stella Maris è

Batard, tutte le direttive nazionali partivano di là, in quanto egli allora era il Direttore Nazionale. A questo scopo, una delle condizioni migliori sarebbe quella di avere un cappellano a tempo pieno. Inoltre, la presenza di impiegati, alcuni dei quali vi lavorano da oltre una decina d'anni, crea problemi per

** Il Sig. Félix Randrianasoavina è il Direttore Nazionale dell'Apostolato del Mare in Madagascar*

stata rinnovata grazie a un finanziamento dell'ITF Seafarers' Trust. La riapertura è stata ufficializzata il 6 marzo 2004 sotto la presidenza di S.E. Mons. Joseph Randrianasolo, Vescovo della Diocesi, alla presenza delle Autorità civili e religiose, e del Coordinatore Regionale dell'A.M., il Sig. Jean Vacher. Tuttavia, l'edificio a più piani che funge da ufficio e da struttura d'accoglienza necessita



ancora di un grosso lavoro per quanto riguarda l'arredamento e le attrezzature. Si dovrebbe iniziare uno studio di realizzazione di tale progetto, ma la decisione finale dipende dall'I.T.F. D'altro canto, il centro di Majunga ha beneficiato di finanziamenti, sempre dell'I.T.F., per l'acquisto di un veicolo ma anche per programmi di formazione in inglese e informatica.

Attualmente, le potenzialità di Majunga dovrebbero essere sfruttate visto che, al tempo di P. Marcel

garantire loro i benefici sociali a causa della mancanza, fin dall'inizio, di un reale organigramma del personale.

A **Morombe**, un porto secondario situato in una zona molto interna nella parte occidentale del Madagascar, l'esistenza dell'AM deriva dal fatto che l'attuale Vescovo Promotore, S.E. Zygmunt Robaszkiewicz, è il Vescovo locale. Il cappellano di Andavadoaka, P. Stéphan Kissling, ha trascorso oltre quaranta anni al servizio della gente di mare di questa località ma, fino ad un passato recente, senza una reale connessione con l'Apostolato del Mare.

Tuléar è un porto destinato a crescere. Le fibre ottiche per il N.T.I.C passeranno di là poiché è il porto malgascio più vicino all'Africa del Sud. Per quanto riguarda l'Apostolato del Mare, P. Vittorio Constanza è partito definitivamente per l'isola Maurizio ed è stato sostituito da P. Tonino Russo, il quale, dopo solo un anno, sembra essere partito anche lui. Esiste un'équipe locale, ma nessun ufficio di rappresentanza. Senza l'impegno dei Salesiani, il lavoro sarebbe ancora più difficile.

A **Fort-Dauphin**, l'A.M. vive per la forza degli eventi. L'équipe locale, animata da P. Aziz

Andriatsithoerina, si trova spesso di fronte a casi di marittimi in difficoltà o abbandonati. La diecina di relitti che giacciono nella rada stanno a testimoniare tali sfortunate esperienze. Un nuovo porto è in fase di gestazione. Uno studio di realizzazione di un nuovo Seafarers' Centre è nelle mani dell'I.T.F. e si spera che potrà essere realizzato in poco tempo.

Infine, **Toamasina** (Tamatave) è il portabandiera di tutti gli altri porti. L'équipe AM si riunisce tutti i giorni alle 8 del mattino per una preghiera comune mentre, tutti i mercoledì, viene celebrata la Santa Messa, preceduta da un incontro dell'Equipe Permanente.

Esiste un Comitato di Coordinamento che si fa carico della sua responsabilità associativa. Assieme a responsabili portuali, operatori economici e utenti del porto, l'A.M. ha costituito un Comitato di Accoglienza di Porto. Le associazioni e le organizzazioni marittime, della pesca e del commercio, sono molto attive. Anche le visite di partner stranieri contribuiscono a stimolare questa dinamica.

Il centro Stella Maris continua le sue attività quotidiane di accoglienza assicurando visite e servizi di navetta al porto, attraverso la propria équipe.

Inoltre, diversi progetti iniziati dalla IOSEA e finanziati dall'ITF-Seafarers' Trust stanno diventando realtà: l'espansione del Centro Stella Maris attraverso la ristorazione, con la fornitura del necessario mobilio e delle relative attrezzature; l'inizio dei corsi di inglese e informatica; la sensibilizzazione della gente di mare sul problema dell'HIV-AIDS, come pure la realizzazione di una farmacia comune... Inoltre, viene accordata una priorità al settore della pesca in termini di misure associative per sostenerne lo sviluppo.

A livello di Coordinamento nazionale, è trascorso esattamente un anno dall'inizio delle attività. Il suo primo impegno l'anno scorso ha riguardato, anzitutto, la celebrazione del 30° Anniversario di fondazione dell'A.M. in Madagascar. Fu un vero un successo che servirà ancora per spronare all'azione.

Per questo secondo anno, la realizzazione dei progetti sottoposti all'ITF-Seafarers' Trust ha richiesto molto tempo, in particolare per quanto riguarda l'elaborazione dei documenti. Dopo l'incontro delle Seychelles nel maggio 2004, il proposto sblocco dei fondi è estremamente vitale per coloro che vi lavorano da oltre quattro anni.

Per concludere, vorremmo sottolineare l'aspetto finanziario in termini di sostegno al funzionamento dell'AM:

- L'ITF-Seafarers' Trust, nel quadro del Programma Regionale IOSEA (*Indian Ocean and South-East Africa*) iniziato dall'ICSW (*Inter-national Collective on Seafarers' Welfare*), finanzia progetti specifici intesi a migliorare le infrastrutture e promuovere le capacità umana, in particolare a Toamasina e Majunga. Finora non è stata assegnata nessuna sovvenzione, anche se è difficile viaggiare senza avere fondi a disposizione per il coordinamento.

- Il CCFD - Francia (*Comité Catholique contre la Faim et pour le Développement*) ha concesso anche quest'anno un aiuto finanziario per rafforzare la struttura nazionale e, in gran parte, per sostenere l'Apostolato del Mare di Toamasina.

Non sorprende sapere che le responsabilità del Direttore



IMO to host diplomatic debate to step up anti-terrorist action

A diplomatic conference to strengthen and modernise action to be taken against pirates and terrorists is to be held at the IMO next year, writes Michael Grey. With a timetable agreed at last week's Legal Committee, the special conference, to be held next October, will adopt amendments to the 1988 Suppression of Unlawful Acts Convention, that deals with the seizure of ships by force, acts of violence against persons on board ships and the placing of devices aboard a ship to destroy or damage it.

The conference will take into account the upsurge in terrorism and incorporate provisions for boarding suspect ships and the arrest and extradition of terrorists. Other items considered at the meeting included a draft convention on wreck removal, places of refuge and measures to protect those aboard ship against crimes.

A joint initiative with the International Labour Organisation on the fair treatment for seafarers involved in maritime accidents will progress with the formation of a special working group that will hold its first meeting in January. It aims to produce international guidelines that prevent seafarers being detained by coastal states and other authorities after accidents. The committee was unable to resolve the issue of compulsory pilotage in straits used for international navigation, such as the Torres Strait, where proposals by Australia and Papua New Guinea would make pilotage mandatory on safety and environmental grounds.

www.lloydslist.com

... RIFLESSIONI ...

Il mondo come una casa. Un titolo perfetto per definire il mondo marittimo da sempre globalizzato e da sempre straziato nei sentimenti familiari. È quanto afferma Don **Giacomo Martino**, Direttore Nazionale dell'Apostolato del Mare d'Italia, in un articolo dal titolo *Il porto e la città come una casa: dall'evanescenza all'accoglienza*, apparso su servizio Migranti n. 5/2004, e di cui pubblichiamo un estratto.

La seconda riflessione (**La realtà marittima nel contesto della globalizzazione**) è a firma di Sr. **Maruja S. Padre Juan**, MSCS, basata sugli anni da lei trascorsi nell'A.M. prima nelle Filippine, di cui è nativa, e poi in Messico. In essa Maruja tenta di portare il suo contributo agli sforzi per comprendere e rispondere alle sfide poste dalla globalizzazione nell'industria marittima.

Il mondo come una casa

Una caratteristica del mondo moderno è la solitudine. Possiamo dire che essa è uno degli elementi della vita in mare. Per questo, il ministero marittimo sarà enormemente contrassegnato dalla preoccupazione dell'ospitalità e dell'accoglienza, in nome della comunità cristiana locale. Le visite a bordo sono una espressione di questa ospitalità, che esige che si lascino le proprie abitudini per ricevere con tutta cordialità gli equipaggi che arrivano.

La virtù dell'ospitalità è ingrediente essenziale della pastorale marittima poiché, malgrado la nostra pretesa apertura nella società di oggi, siamo ancora riluttanti, come individui o comunità, ad accettare lo straniero e particolarmente alcune categorie di essi. I marittimi sono sempre stati degli emarginati come gruppo professionale, qualunque sia la loro origine nazionale o culturale.

Dobbiamo ancora spendere buona parte delle nostre energie per educare e condurre i fedeli delle chiese locali a riservare una più pronta accoglienza ai marittimi in visita e a considerarli in-

dividui comuni, con un lavoro di responsabilità, che li porta ad essere spesso separati dalla propria famiglia e comunità ecclesiale.

Una forma concreta di ospitalità praticata in numerosi porti è quella che viene chiamata "Progetto di accoglienza familiare". Questo piano comporta la partecipazione di famiglie selezionate che accettano di ricevere a casa loro, di tanto in tanto, dei marittimi in scalo, offrendo loro, ad es. un pasto in famiglia, una visita turistica a bordo della loro macchina, un invito ad una grigliata familiare o parrocchiale...

L'idea ha ovviamente dei limiti e di solito può essere posta in pratica soltanto durante i fine-settimana; ma anche in questo caso, le possibilità offerte sono immense. Non in tutti i porti ci sono centri di accoglienza. Si tratta di un apostolato basato sulla famiglia, che coinvolge persone le quali, altrimenti, non avrebbero alcuna occasione di partecipare ad una serata sociale presso un Centro, per esempio.

Quest'ultimo aspetto occupava tempo addietro un vasto spazio nel programma di ospitalità del porto ma, non si sa per quale ragione, ora è sempre più in declino. Oltre ad essere espressione tangibile dell'ac-

coglienza riservata al marittimo da parte della società locale, offriva un'occasione unica per creare contatti personali ed esercitare un'influenza cristiana...

Le diocesi e le parrocchie "marinare" sono dunque chiamate ad un "impegno pastorale ordinario" nei confronti della gente di mare. Quest'idea, se affermata e sviluppata, se diventerà consapevolezza e cultura, nel tempo potrà essere feconda di risultati positivi nei confronti dei marittimi e rappresentare una possibile via di uscita dalla situazione di emarginazione strutturale in cui si trova relegata la vita di chi lavora in mare. Da una parte, infatti, essa dà ai lavoratori del mare delle radici forti e delle espressioni consistenti a terra, dall'altra responsabilizza queste ultime a fare da trait-d'union tra chi spende stabilmente a mare gran parte della propria vita e le comunità di terra

I tempi sembrano maturi perché l'opera dei precursori singoli e carismatici sfoci in una responsabilizzazione della Chiesa nei confronti della gente di mare. In questo senso fondamentale è il ruolo delle comunità marine, diocesi e parrocchie, che hanno la vocazione ad essere comunità ponte o comunità di frontiera fra il popolo del mare e il popolo di terra, trovandosi ad essere partecipi di entrambe le realtà. La pastorale straordinaria nei con-



fronti della gente di mare si trasformerà così in pastorale ordinaria, uno dei settori in cui si esprime comunemente l'impegno della comunità tutto questo oggi non è per nulla scontato.

Concretamente si tratta di legare o meglio specializzare una comunità parrocchiale a svolgere questo ministero dell'accoglienza della gente di mare in modo permanente a nome e coinvolgendo tutta la comunità diocesana. Se è vero, come dovrebbe essere vero, che la pastorale marittima rientra nella pastorale ordinaria, almeno nelle diocesi di mare, è anche vero che da oltre trent'anni nei piani pastorali diocesani non appare neppure un accenno, un ricordo, un'indicazione per questa accoglienza davvero necessaria.

In Italia abbiamo il transito di almeno 2 milioni di marittimi che toccano le nostre coste, quasi tutti stranieri in ogni porto per lingua, cultura e razza. Uomini e donne che chiedono di essere visitati (spesso non possono scendere dalla nave per restrizioni della sicurezza) e accolti anche solo per 5 minuti. Un'enorme comunità cristiana (oltre l'80%) che chiede la consolazione di un momento di preghiera e di un pastore che raccolga la loro nostalgia della famiglia e degli amici.

Don Giacomo Martino

La realtà marittima nel contesto della globalizzazione

L'intensa attività economica attuale abolisce ogni tipo di frontiera, geografica o ideologica. Essa apre l'economia a tutto il mondo, trasformandolo in un unico grande mercato. Di conseguenza, all'interno di questa economia intensa e globalizzata, il trasporto delle merci occupa un posto centrale e, pertanto, la domanda di noleggio aumenta in proporzione al volume degli scambi, delle importazioni e delle esportazioni, e all'espansione della società dei consumi.

L'industria del trasporto

marittimo tradizionale si è dovuta quindi riorganizzare e modernizzare per adattarsi ai cambiamenti inerenti la natura, gli obiettivi e la rapidità del fenomeno. Così le navi sono diventate più grandi e si sono automatizzate, i porti si sono modernizzati come pure sono stati aggiornati i sistemi di carico e scarico, le procedure amministrative sono state adattate, ecc. Lo si vede chiaramente nei porti di Asia, Africa, Europa e delle Americhe. L'obiettivo è quello di trasportare le merci velocemente ad un costo minore, il che significa maggiori guadagni, quindi più denaro e più capitale.

Il costo in termini umani

Questa rivoluzione del mercato marittimo ha un costo in termini umani. L'automazione sempre più avanzata delle navi comporta una riduzione del personale – si fanno delle economie ma a pagare sono i marittimi. Un personale ridotto significa periodi di lavoro più lunghi e minori opportunità di contatti umani a bordo. Aumentano così l'isolamento, lo stress e la tensione. L'automazione permette di compiere le manovre di carico e scarico in minor tempo, privando in questo modo il marittimo di un tempo



privilegiato per lo scambio e per ricaricarsi prima di riprendere il mare per settimane e anche mesi in attesa del prossimo scalo. Un equipaggio mentalmente abusato, stressato e stanco ha come risultato una minore efficienza che può mettere a rischio la sicurezza in mare, e può anche costituire una minaccia al benessere dell'equipaggio e limitare grandemente le sue possibilità di promozione e sviluppo.

L'internazionalizzazione degli equipaggi è il risultato di una strategia diretta a ridurre i costi e a colmare una mancanza di manodopera. Essa

consiste nell'assumere una manodopera a buon mercato dai Paesi in via di sviluppo, con tutti i rischi che ciò comporta in termini di discriminazione nei salari e nel trattamento. Emarginati poiché inadeguatamente protetti dalle leggi internazionali, per i marittimi la vita in mare può arrivare alla violenza fisica e sessuale, ai licenziamenti senza giusta causa, all'alimentazione insufficiente e agli alloggi al di sotto delle norme. In casi estremi, ciò termina con decessi per cause sconosciute. La complessità dell'ingranaggio internazionale che governa la vita e le condizioni di lavoro dei marittimi è tale da renderli vulnerabili ad ogni sorta di pratica disonesta: il mancato pagamento dei salari, il ritardo nel pagamento delle rimesse alle famiglie, l'abbandono nei porti stranieri, pressioni per firmare documenti che li priva dei loro diritti a delle compensazioni. Il bisogno di manodopera ha dato luogo ad una competizione feroce con la creazione, nei Paesi in via di sviluppo, di scuole marittime di basso livello che esigono costi enormi, malgrado le prestazioni e le strutture offerte siano al di sotto della norma. Nella maggior parte dei casi, i governi chiudono gli occhi per i vantaggi che ne derivano per loro, mettendo in questo modo in pericolo l'avvenire degli aspiranti marittimi, i cui sogni svaniscono presto non essendo preparati, da questa formazione di cattiva qualità, a svolgere i compiti per i quali sono stati assunti. Essi sono condannati quindi a eseguire i lavori meno pagati, esposti al ridicolo e alla sfiducia dei colleghi e dei superiori.

La nostra lista si allungerebbe se volessimo fare un elenco completo di tutto ciò che colpisce la vita dei marittimi nel contesto della globalizzazione. Quanto detto in precedenza dimostra come i profitti di un mercato marittimo globalizzato siano nutriti dai sacrifici e, a volte, persino dalla morte di coloro che dipendono dal loro lavoro sugli oceani per sopravvivere. Tutto questo vasto insieme di ingiustizie e di assenza di solidarietà costituisce una negazione flagrante dei valori evangelici.

(continua a pag. 8)

(continua da pag. 7)

La difesa dei diritti umani fondamentali

Gradualmente, abbiamo creato programmi di aiuto per i marittimi senza alcuna discriminazione per quanto riguarda il colore della pelle, le opinioni politiche o la religione, per rispondere ai molteplici bisogni e per trovare delle soluzioni a queste situazioni. Quando assolviamo ai loro bisogni basilari fornendo cibo quando hanno fame, abiti caldi quando hanno freddo, accogliendoli quando hanno bisogno di un alloggio, visitandoli in ospedale quando sono malati, noi partecipiamo alla difesa dei loro diritti umani fondamentali e del loro diritto alla vita. Quando li visitiamo a bordo delle navi, quando ascoltiamo un marittimo psicologicamente scosso da un lungo viaggio, quando parliamo loro dei pericoli e delle cause dell'AIDS, contribuiamo al loro diritto alla salute e al benessere. I libretti di preghiere e riflessione che offriamo a coloro che visitano i nostri centri, i nostri sforzi per procurare loro delle letture, per accompagnarli nei musei o organizzare attività ricreative durante i permessi a terra, tutto ciò contribuisce al loro diritto all'educazione.

Tuttavia, il contesto delle relazioni e della situazione attuale nel mondo marittimo esige che il nostro impegno non si limiti alla difesa dei diritti negli ambiti già menzionati ma riguardi anche quelli del lavoro e della politica. Ciò è tanto più necessario in quanto si è di fronte ad un fenomeno che diminuisce la dignità dei lavoratori e rifiuta di riconoscerne il contributo e il posto legittimo nella vita economica. La nostra solidarietà nella loro lotta per la giustizia e per i loro diritti (politici ed economici) implica ugualmente la solidarietà in una ricerca sincera per l'umanizzazione dell'insieme delle strutture. Lo dobbiamo a noi stessi, poiché creati a immagine di Dio (Gen 1,26-28). Noi non siamo schiavi ma padroni della terra; offendere questa immagine vuol dire offendere Dio nostro creatore.

Il nostro approccio pastorale e pratico

Per raggiungere questo scopo dobbiamo combattere le strutture e le relazioni che riducono i marittimi, in quanto lavoratori, al livello di merci e

strumenti sottoposti alle leggi del mercato del lavoro. I nostri sforzi devono servire a trasformare tali strutture e questo tipo di relazioni affinché siano al servizio della comunità umana e del bene comune.

Per ottenere ispirazione in questa riflessione, facciamo ricorso all'Enciclica di Giovanni Paolo II *Laborem Exercens*. a) Essa esalta il lavoro come "una delle caratteristiche che distinguono l'uomo dal resto delle creature ... Solo l'uomo ne è capace e solo l'uomo lo compie, riempiendo al tempo stesso con il lavoro la sua esistenza sulla terra. Così il lavoro porta su di sé un particolare segno dell'uomo e dell'umanità, il segno di una persona operante in una comunità di persone" (n. 1).

b) Il Papa poi sottolinea il fatto che "l'attività umana come deriva dall'uomo, così è ordinata all'uomo. L'uomo, infatti, quando lavora non soltanto modifica le cose e la società, ma perfeziona anche se stesso ... Pertanto, questa è la norma dell'attività umana: che secondo il disegno e la volontà di Dio essa corrisponda al vero bene dell'umanità, e permetta all'uomo singolo o come membro della società di coltivare e di attuare la sua integrale vocazione" (n. 26)

La conclusione è di natura etica, e cioè che il lavoro è per l'uomo e non l'uomo per il lavoro. "Le fonti della dignità del lavoro si devono cercare soprattutto non nella sua dimensione oggettiva, ma nella sua dimensione soggettiva ... *lo scopo del lavoro*, di qualunque lavoro eseguito dall'uomo - fosse pure il lavoro più «di servizio», più monotono, nella scala del comune modo di valutazione, addirittura più emarginante - rimane sempre l'uomo stesso" (n. 6).

E' nostra responsabilità mettere in atto iniziative che tendano a trasformare la maniera di pensare, giudicare e agire nelle sfere sociale, politica ed economica del mondo marittimo, al livello nazionale e internazionale. Ciò è fondamentale se cerchiamo soluzioni appropriate ai problemi di ingiustizia e di non rispetto dei diritti dell'uomo cercando di rendere più umana la vita dei marittimi.

Azione e formazione politica e legale

Una delle iniziative consiste nell'assicurarsi che la nostra azione politica e legale sia accompagnata da una formazione che riguardi il cuore del problema. Ciò è importante se vogliamo trasformare la maniera di agire, cambiare i cuori e le convinzioni profonde non soltanto al livello teorico o accademico ma anche a quello della vita di tutti i giorni: a casa, in ufficio, a scuola, al lavoro nei porti o a bordo delle navi, in chiesa, e nelle istanze governative, ecc. Lo scopo è quello di contrastare la perdita dei valori, causata dal fenomeno sociale, politico ed economico che ci impone come valori fondamentali il denaro, la produzione, il potere, il consumo e la competizione. Ricordiamo che là dove una persona è giudicata in base alla sua ricchezza, alla sua influenza e capacità di produrre e consumare, il pragmatismo prende il sopravvento portando con sé l'erosione dei valori, la corruzione e l'im-punità dei crimini e dei vizi contro lo società.

Invito a imitare l'impegno e l'esempio di Gesù

La lotta per i diritti dell'uomo fa parte della nostra battaglia quotidiana per mantenere viva la Buona Novella della manifestazione della potenza di Dio in Gesù: "Lo Spirito del Signore è sopra di me; per questo mi ha consacrato con l'unzione, e mi ha mandato per annunziare ai poveri un lieto messaggio, per proclamare ai prigionieri la liberazione e ai ciechi la vista; per rimettere in libertà gli



oppressi, e predicare un anno di grazia del Signore" (Lc 4,18-19).

Oggi il nostro ministero ci chiama e ci invia a portare la novella di questo mondo nuovo, nonostante la resistenza delle forze d'oppressione all'interno e all'esterno, affinché il suo Regno di giustizia, di pace e di perdono diventi, fin da ora, una realtà per la gente di mare. Gesù ci dice ciò

I MARITTIMI CROATI SONO I PIÙ ASSIDUI UTILIZZATORI DEGLI SMS!

Una ricerca dell'ICSW analizza i sistemi di comunicazione dei marittimi



Questa notizia all'apparenza bizzarra è una delle moltissime informazioni che ha fornito una ricerca sui sistemi di comunicazione e sull'utilizzo di internet, da parte dei marittimi di tutto il mondo, condotta dall'ICSW (International Committee on Seafarers' Welfare) nel corso della scorsa estate e di cui anticipiamo in parte i risultati.

Questa associazione tra le più attive, a livello mondiale, nell'assistenza ai lavoratori del mare ha distribuito ad un gran numero di centri per marittimi un questionario che, attraverso una serie di domande mirate, ha permesso di conoscere in modo diretto quali sono i sistemi di comunicazione preferiti tra chi, per ragioni di lavoro, trascorre lunghi periodi di tempo sulle navi o in Paesi diversi dal proprio. Vediamo alcuni dei dati emersi dallo studio che, ricordiamo, è stato condotto nei mesi di luglio e agosto 2004. I questionari raccolti sono stati 682 e rappresentano 54 Paesi diversi, la provenienza dei marittimi è in prevalenza filippina 31,5% (avevamo dubbi?), indiana 10%, russa 5%, rumena 5%, polacca e danese entrambe 4% e a seguire molte altre.

Il 38% dei marittimi ha dichiarato di avere accesso alla rete internet a bordo delle loro navi, anche se molti hanno ammesso che si tratta di una possibilità offerta al solo comandante e/o comunque controllata. In assoluto il sistema ancora più usato per comunicare è il telefono fisso nei porti (73%) almeno dove questo è possibile; seguito dall'e-mail (71%), dal cellulare (64%) e dai famosi SMS (57%), fanalino di coda le comunicazioni via satellite dalla nave (45%). Quello offerto dall'ICSW è un contributo molto utile per comprendere una realtà di vita assai diversa dalla nostra.

Dietro queste cifre e numeri dobbiamo leggere e comprendere una situazione molto complessa che riguarda quei 1,2 milioni di persone che lavorano nel trasporto marittimo: la diffusa difficoltà nell'accedere alle telecomunicazioni.

Finiti i tempi delle lunghe lettere scritte nei momenti di pausa a bordo (e delle difficoltà a trovare i francobolli a terra), ci troviamo di fronte a nuovi problemi e necessità. Oggi internet offre una possibilità in più per sentirsi meno soli e poter esser informati sulla vita di casa (dall'altra parte del mondo), avere accesso alle notizie e non essere gli "scemi del villaggio globale"!

Nello stesso momento tale fantastico strumento deve essere accessibile; ad oggi i costi telefonici in molti Paesi sono elevatissimi, le compagnie telefoniche che producono le schede internazionali (diffuse tra tutti i migranti) spesso non offrono un servizio all'altezza del prezzo; e, non ultimo, l'accesso alla rete in molti Paesi è proibito per ragioni di carattere politico (Bielorussia, Cina, Iran, Corea del Nord e altri). Se nei prossimi anni si prevede che lo sviluppo tecnologico porterà una riduzione dei costi, ci auguriamo altresì che una maggiore sensibilità verso il diritto alla libertà di comunicazione faciliti un poco la vita di tutti coloro che per parlare con la moglie e i figli devono alzare una cornetta e incrociare le dita.

(MIGRANTI-press, anno XXVI, n. 43, 23-29.10.04)

Finalmente delle ispezioni sulle condizioni di vita dei marittimi

Il Mémorandum di Parigi sul controllo da parte dello Stato di approdo delle navi che arrivano nei propri porti ha lanciato, nell'ultimo trimestre 2004, una campagna di ispezioni delle condizioni di vita degli equipaggi a bordo delle navi ispezionate. Ciò vuol dire che ogni nave ispezionata nel quadro del MOU, in questi ultimi tre mesi, dovrà provare, grazie ad una « check list » di 12 punti, che le condizioni di alloggio, cibo e lavoro dei marittimi siano conformi alle norme delle convenzioni dell'UICL. Le sanzioni in caso di deficienza accertata andranno dal richiamo al capitano fino all'arresto della nave e all'iscrizione sulla « lista nera ». L'analisi di 4000 ispezioni effettuate su tutti i porti sarà fatta all'inizio del 2005. La campagna è stata accolta con soddisfazione tanto dall'ITF quanto dall'International Shipping Federation (Armatori), che si rallegrano di vedere così combattuta la concorrenza sleale degli armatori che non si adeguano alle norme dell'UICL. La Gran Bretagna spera di effettuare 450 ispezioni nel corso di questa campagna.



UN AVVENIRE ANCORA OSCURO

All'Isola Maurizio i pescatori si riuniscono per fare il punto della situazione

La gente di mare, in particolare i pescatori dei banchi, pensano che non avranno un futuro se non avverranno cambiamenti nelle loro condizioni di lavoro. Riuniti presso il Centro "Misereor" una quindicina di giorni fa, essi hanno fatto il punto della situazione di fronte a rappresentanti del Ministero della Pesca, della stazione meteorologica, del Centro di Ricerche e Formazione Indiano-oceanico (CEDREFI), dell'Associazione Mogli dei Marittimi e dell'Apostolato del Mare.

Nel corso dell'incontro, i pescatori, riuniti in vari gruppi di lavoro, hanno esaminato la loro situazione e presentato alcune proposte al fine di non lavorare più *kouma esklav modern* (come schiavi moderni). Gérard Édouard, loro portavoce, è stato categorico: le condizioni di lavoro della gente di mare devono cambiare. *Nou bizin ena mem droi ki lezot travayer* (abbiamo bisogno degli stessi diritti degli altri lavoratori). Egli è dell'avviso che i pescatori dei banchi non abbiano

In seguito agli ultimi avvenimenti (licenziamenti, diritti non rispettati, persone scomparse in mare, ecc.), la gente di mare si è riunita per fare il punto della situazione e discutere sul proprio avvenire che si presenta oscuro. Alla luce di questo incontro fruttuoso, alcune proposte al riguardo saranno presto sottoposte alle competenti autorità.

veramente l'opportunità di esprimere le proprie preoccupazioni per timore di essere licenziati.

È stato quindi creato un *Monitoring Committee* composto di gente di mare, di funzionari del Ministero della Pesca, di rappresentanti delle compagnie di pesca, del sindacato dei pescatori e del Ministero della Sanità. Attualmente sono allo studio delle proposte. Per i pescatori, si tratta soprattutto di cambiare la natura del loro contratto che deve essere uniformato

da una compagnia all'altra.

Sono state ugualmente proposte nuove tariffe di pagamento sul pescato. Si auspica, tra l'altro, che durante il periodo invernale in cui, generalmente, ci sono meno pesci, ai pescatori sia concesso un sussidio. Durante l'incontro è stato anche menzionato il problema dei giubbotti salvagente che sono inappropriati per il tipo di lavoro svolto. Ogni pescatore chiede poi di poter avere una copia del bollettino meteo molto presto la mattina per poter valutare le condizioni climatiche prima di uscire in mare. Essi auspicano ugualmente di avere, tra l'altro, delle piroghe con motori in buono stato, una radio, dei razzi di segnalazione, delle lampade tascabili, e un equipaggiamento di pronto soccorso per una maggiore sicurezza in mare.

I pescatori sono convinti che la scuola di formazione che il Ministero della Pesca sta facendo costruire attualmente a Pointe-aux-Sables, dovrebbe aiutarli a migliorare la tecnica di pesca e assicurare loro sicurezza in mare.

Al punto in cui sono le cose, la gente di mare non considera il proprio avvenire brillante, secondo Auréla Édouard, vice-presidente dell'Associazione Mogli dei Marittimi. Tutte le istanze che si occupano della pesca a Maurizio dovrebbero lavorare assieme e cercare di trovare una soluzione comune per regolare il problema dei pescatori. Secondo lei, le autorità devono prendere coscienza del fatto che dietro ogni pescatore c'è una famiglia e che è molto difficile per un pescatore riciclarsi e imparare un altro mestiere.

Nel corso dell'incontro, le donne hanno espresso la loro sofferenza e

Vendée Globe

Il giro del mondo in solitario

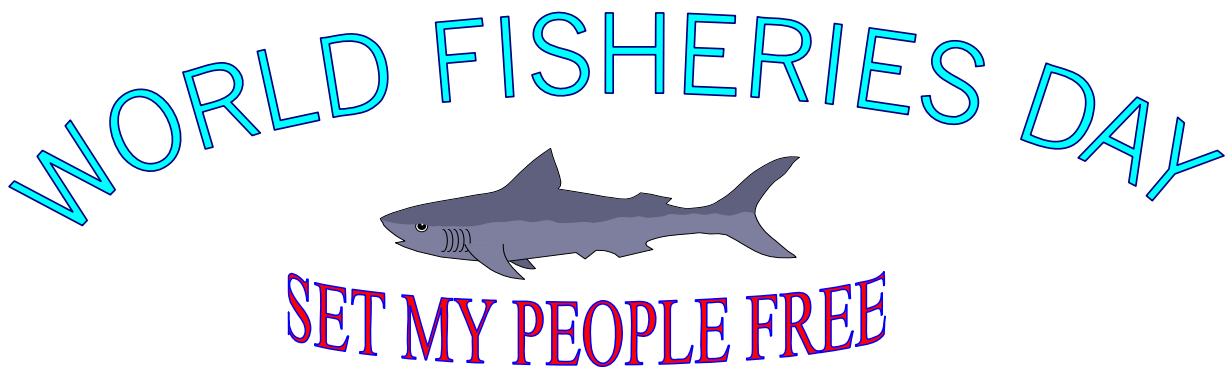
I venti concorrenti del "Vendée Globe" hanno lasciato le Sables-d'Olonne, domenica 7 novembre, per un giro del mondo in solitario che dovrà durare tre mesi. L'arrivo infatti è previsto dopo circa 3 mesi di mare e 43.000 km percorsi attraverso gli Oceani Atlantico, Indiano e Pacifico, doppiando i Capi di Buona Speranza (Sudafrica), Leeuwin (Polo Sud), e Horn (America del Sud).

Grazie al GPS (sistema di navigazione satellitare), questi navigatori e sportivi d'alto livello potranno conoscere la loro posizione in ogni momento. Il satellite permette anche di comunicare con la terra e di beneficiare di dati meteo molto affidabili, che saranno estremamente utili per una navigazione più sicura. Si tratta di una regata che comporta grandi rischi a condizioni estreme. I concorrenti trascorreranno il Natale e il Nuovo Anno tra i freddi venti del sud dell'Antartico, una zona temuta da tutti i marinai. Prendono parte alla corsa tredici francesi, tre inglesi, uno svizzero, un austriaco, un australiano e un americano. Il record, di 93 giorni, 3 ore, 57 minuti e 32 secondi, è detenuto da Michel Desjoyeaux, vincitore dell'ultima edizione 2000-2001.

Tutte le informazioni su www.vendeeglobe.org



INDIA– Giornata Mondiale della Pesca



INTRODUZIONE

Nel mondo della pesca, specialmente in quello dei pescatori costieri e artigianali e nel settore dei pescatori tradizionali, il senso di scoramento e incertezza sulla situazione presente e sulle future stagioni di pesca, non è mai stato tanto forte dall'arrivo della globalizzazione. Gli effetti devastanti dell'economia del mercato, con la liberalizzazione e la privatizzazione, hanno lasciato il "piccolo" pescatore in una sorta di "impasse". Mentre le navi da pesca industriali ottengono risultati sempre in floridi, le comunità di piccoli pescatori risultano gravemente colpite.

Le conseguenze sulla vita dei pescatori e delle loro famiglie sono molto gravi. In effetti, nel settore della pesca lo sfruttamento delle risorse da parte delle compagnie di pesca industriali è generalizzato; esse saccheggiano gli oceani privando così le piccole comunità locali di pescatori dei propri mezzi di sussistenza. Si sa che una nave da pesca industriale cattura in 24 ore ciò che possono pescare in un anno mille piroghe chiamate "Kattu Maram" nell'India del Sud, praticamente delle zattere fatte di tronchi uniti assieme. Per sopravvivere e assicurarsi che la prossima campagna di pesca sia buona, sono necessarie iniziative e molta immaginazione.

Alcune difficoltà importanti a cui i piccoli pescatori dell'Asia del Sud devono far fronte sono le seguenti:

- Le conseguenze disastrose dell'acquicoltura sui villaggi dei pescatori.
- La creazione di fabbriche inquinanti lungo i fiumi e le coste.
- L'esproprio di terre comunitarie col pretesto dell'eco-turismo.

PESCATORI PRIGIONIERI

E' noto che, in ragione delle tensioni politiche esistenti tra le potenze regionali dell'**Asia del Sud**, le ripercussioni sul piano economico per i pescatori artigianali sono numerose. Siamo in una zona di guerra? È questo un interrogativo che si pongono spesso i marittimi che penetrano nelle acque sud-asiatiche. Le navi da pesca sono sempre sul chi vive, poiché devono seguire il pesce che non conosce frontiere. L'ordine della guardia costiera di "inseguire e arrestare" è troppo negativo, essa dovrebbe piuttosto mostrarsi comprensiva. L'ordine dato di "sorvegliare e proteggere" purtroppo è interpretato come "intrappolare e catturare"!

- Tra l'**India e il Pakistan**, avvengono scambi continui tra pescatori prigionieri. La battaglia prosegue. Nei registri devono figurare un certo numero di arresti! La loro definizione di terrorista, anche se uno possiede un coltello per pulire il pesce, potrebbe applicarsi a chiunque, anche a voi e a me!
- Numerose navi da pesca **sri-lankesi** sequestrate si trovano nel porto di Cochin sull'isola di Willingdon, in balia delle onde.
- Al largo di Kolkata, i guardacoste indiani responsabili della sorveglianza di questa regione pescosa (Sunderbans) della Baia del Bengala, considerano i poveretti che pescano in quelle acque degli «infiltrati» provenienti dal Bangladesh. In questa regione sono stati arrestati anche pescatori indiani migranti.

Per noi non può esserci altra soluzione che quella di operare per liberare il nostro popolo.

(Continua a pagina 12)

LE SFIDE NELL'ASIA DEL SUD

Per noi in Asia del Sud, le sfide sono determinate dalla situazione esplosiva in cui viviamo. Questi ultimi cinquant'anni sono stati anni di sconvolgimenti: la divisione dell'**India** e del **Pakistan**, la creazione del **Bangladesh**, i conflitti etnici nello **Sri Lanka**. Abbiamo continuamente problemi legati alla situazione dei pescatori i quali penetrano, per errore, nelle acque straniere, sono arrestati e noi cerchiamo di fare tutto il possibile per ottenerne la liberazione. La povertà e la miseria sono una costante compagna di coloro che si guadagnano faticosamente la vita usando **metodi tradizionali di pesca**.

UN APPELLO

Facciamo appello a tutti i governi dell'Asia del Sud, affinché considerino urgentemente i seguenti problemi ed allevino il fardello della comunità dei pescatori:

1. Riconoscere da parte degli stati il **diritto delle comunità di pescatori** sui loro territori tradizionali di pesca nelle zone costiere, sotto la loro rispettiva giurisdizione.
2. Mettere in atto urgentemente una politica di **zone comuni di pesca** nelle acque limitrofe al fine di evitare i conflitti e permettere ai guardacoste di svolgere il proprio lavoro con maggiore umanità.
3. Anche nell'eventualità di un arresto, assicurarsi che sia rispettato il limite legale di un **massimo di 30 giorni di detenzione** e che i casi siano trattati con umanità e comprensione. Dopo tutto, essi hanno delle famiglie che dipendono da loro!
4. Proteggere le comunità di pescatori, le risorse alieutiche e marine, soprattutto nella zona costiera, la mangrovia e le acque poco profonde, dalle minacce provenienti dalla terra, dal mare o dallo spazio aereo. Ciò include i **movimenti di turisti**, l'inquinamento (compreso l'uso del mare per sbarazzarsi dei rifiuti tossici), l'acquicoltura industriale inquinante, l'esaurimento degli stock e l'uso di metodi di pesca "devastanti".
5. Assicurare la disponibilità a lungo termine, a livello locale e mondiale, di questa fonte di nutrimento per l'umanità **proteggendo gli stock** di pesce per le generazioni future.
6. Assicurarsi che gli stati e le multinazionali rispettino i regolamenti internazionali ed opporsi ad ogni accordo commerciale che metta **in pericolo la sopravvivenza delle comunità di pesca tradizionali**.

SIAMO TUTTI CHIAMATI AD AIUTARE

Nel corso della Giornata Mondiale della Pesca, che sarà celebrata il 21 novembre 2004, siamo tutti chiamati ad apportare ai pescatori e a queste comunità, specialmente a coloro che sono poveri, l'assicurazione della nostra solidarietà e della nostra amicizia nella loro lotta.

- La **SOLIDARIETA'** è fondata sulla convinzione della *dignità della persona umana* anche quando è in prigione
- La **SOLIDARIETA'** è un'*etica di relazioni*, e non di gerarchia o di dovere; essa proviene dalla consapevolezza che i nostri destini sono legati gli uni agli altri. Nella regione dell'Asia del Sud i pescatori godono di buone relazioni tra di loro.
- La **SOLIDARIETA'** *difende i diritti dell'uomo* poiché riconosce che essi sono intrinseci alla natura umana e al diritto di ogni prigioniero di essere liberato.

P. Xavier Pinto, C.Ss.R.
Direttore Nazionale AM-India
Coordinatore Regionale Asia del Sud

Navires de la honte: Questo film canadese racconta la storia di alcuni marittimi (schiavi del ventesimo secolo) ingaggiati con stipendi di fame nelle Filippine, in India, Cina e Ucraina, su navi battenti bandiere di comodo.

Sarà presentato al "Three Continents Film Festival" a Johannesburg, a Cape Town e al "Vancouver International Film Festival".

SAN NICOLA

da patrono dei marinai a ... Babbo Natale!!

San Nicola nacque a Patara (nell'odierna Turchia) da una ricca famiglia. Fu Vescovo di Myra nel IV secolo d.C. e lì venne seppellito.

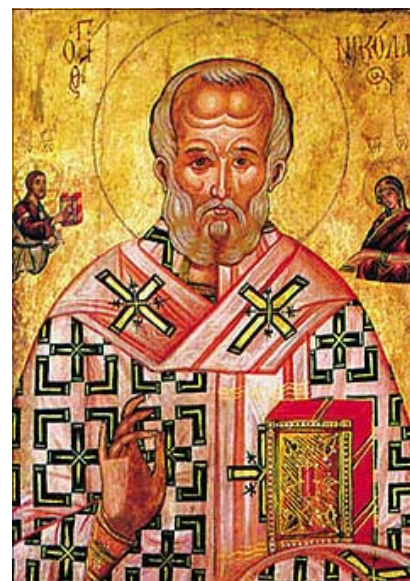
Nel 1087 la sua salma e il suo tesoro presunto furono trafugati da cavalieri crociati italiani. La salma fu lasciata a Bari e di questa città San Nicola diventò il santo protettore. Di lui parla anche Dante nel Purgatorio (XX-31-33).

La leggenda più antica su San Nicola ha subito poi leggere correzioni per renderla adatta ai bambini, ma così raccontava: un nobiluomo decaduto, versando ormai in precarie condizioni economiche, aveva deciso di far prostituire le sue tre figliole, non avendo, tra l'altro, neanche i soldi per una eventuale dote

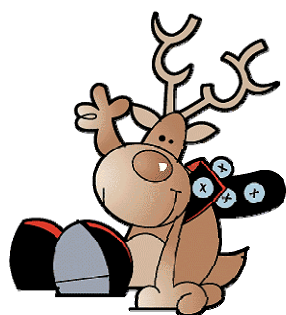
matrimoniale. Avendolo saputo, Nicola promise di aiutare tutti: per due notti consecutive lanciò un sacco di monete d'oro all'interno della casa delle fanciulle. Al terzo giorno trovò le finestre chiuse, ed allora fece entrare in casa il sacco calandolo dal camino. Intorno al camino erano stese delle calze, che si riempirono di monete d'oro.

Nella fantasia popolare S. Nicola diventò "il portatore di doni", nella notte del 6 dicembre (S. Nicola) e successivamente nella notte di Natale.

Il culto di San Nicola, che si era diffuso nel nord Europa, fu poi portato dagli immigrati olandesi in America. Il santo in olandese veniva chiamato Sinter Klass



Durante la sua permanenza a Bari salvò, secondo la leggenda, la vita ad alcuni marinai, per cui viene venerato come patrono dei marinai. San Nicola protesse inoltre i pescatori e nell'Europa centrale i traghettatori, si curò dei ponti e protesse dalle alluvioni.



Il Settore di
Pastorale Marittima
del Pontificio Consiglio
invia a tutti i membri
dell'Apostolato del Mare
i suoi migliori auguri affinché
il prossimo Natale
sia momento di speranza,
proponimenti e riflessioni.

AM World Directory

GERMANY

(new address)

BREMEN

Speicher XI—Abteilung 7

28217 Bremen

Phone: +49-421-394789

Fax +49-421-3989718

StellaMaris.Bremen@t-online.de



NEW DEVELOPMENTS IN GERMANY

Hamburg

The Stella Maris in Hamburg is now run by a private hotel company, the “St. Raphaels Hotel”, which agreed to keep seven beds on one floor for active seafarers for a low price. The new management maintains with the receptionist in charge the seamen’s club at its traditional place for all seafarers’ in the Stella Maris. Two volunteers publish every two weeks a newspaper in German for seafarers all over the world, by e-mail.

Bremen

While maintaining the service for seafarers in Bremen, the two ship visitors (Mr. Franz Wellerding and Mr Newton Gunarathne) opened up a new club in Brake and are currently trying to establish another one in Nordenham. All this activities are possible due to an excellent cooperation of the AOS team with the (evangelic) German Seamen’s Mission and the ITF.



Prima ristampa del Rosario dei Migranti e degli Itineranti, edito a cura del Pontificio Consiglio della Pastorale per i Migranti e gli Itineranti. Il libretto tascabile è disponibile in sei lingue: francese, inglese, italiano, portoghese, spagnolo e tedesco.

Come già comunicato nel Bollettino precedente (n. 83, p. 10), il nostro Dicastero, a conclusione dell’Anno del Rosario, e nell’ambito del suo impegno pastorale a servizio di tutte le persone in mobilità, ha preparato uno speciale testo per la recita del Rosario, come sostegno e stimolo a questo esercizio di pietà.

Nel *Rosario dei Migranti e degli itineranti*, intenzioni di preghiera, corrispondenti ai vari misteri, sono dedicate a migranti, rifugiati, studenti esteri, nomadi, circensi e fieranti, al **mondo del mare**, dell’aviazione civile, del turismo, dei pellegrinaggi e della strada.

Ogni mistero è arricchito da un pertinente testo biblico e, per la riflessione, si presenta anche un passo di un documento magisteriale che riguarda le suddette persone (pp. 32, € 2).

**Pontificio Consiglio della Pastorale
per i Migranti e gli Itineranti**
Palazzo San Calisto - Città del Vaticano
Tel. +39-06-6988 7131
Fax +39-06-6988 7111
e-mail: office@migrants.va
[www.vatican.va/Curia Romana/Pontifici Consigli...](http://www.vatican.va/Curia_Romana/Pontifici_Consigli...)

