

SEE SOZIAL

2 / 2007



DAS MAGAZIN DER SEE-SOZIALVERSICHERUNG



**Gibt's nirgendwo zu
kaufen. Deshalb danken
wir allen Spendern.**



**SPENDE
BLUT
BEIM ROTEN KREUZ**



E D I T O R I A L

Auch vor mehr als 100 Jahren erlebte die deutsche Handels-schiffahrt goldene Zeiten. Neue Häfen entstanden. Immer mehr, immer größere Schiffe fuhren unter deutscher Flagge. Eine Antwort auf die wachsende soziale Verantwortung an Bord war die von den deutschen Reedern maßgeblich getragene Gründung der SEE-BERUFSGENOSSENSCHAFT vor genau 120 Jahren. Seit nunmehr 25 Jahren ist die See-BG in Deutschland auch für die Hafenstaatkontrolle zuständig (Seiten 12 - 13). Aber für die gesamte See-Sozialversicherung stehen wichtige Veränderungen vor der Tür. Informationen zur Zukunft des Seehauses lesen Sie „Im Gespräch“ auf den Seiten 14 bis 15.

Zum 25. Jubiläum der Buxtehuder Reederei NSB waren wir mit der HATSU COURAGE unterwegs und haben den neuen Schiffssimulator in der NSB Academy besucht.

Ihre See Sozial Crew



Dieses Magazin dient der persönlichen Information des Empfängers, alle Nachrichten erfolgen nach bestem Wissen, jedoch ohne Gewähr · HERAUSGEBER: See-Berufsgenossenschaft · See-Krankenkasse · Reimerstwierte 2 · D - 20457 Hamburg
Tel. 040-361 37-0 · Fax 040-361 37-770 · E-Mail dorothee.pehlke@see-bg.de · REDAKTION: Dorothee Pehlke, Kirk R. Williams
FOTOS: Kirk R. Williams, Reederei NSB, Arnold Kludas · MITARBEIT AN DIESEM HEFT:
Ulrich Schmidt, Manfred Walla · ANZEIGEN: Telefon: 040-21 00 69 84 · ERSCHEINUNGSWEISE: viermal im Jahr
GESTALTUNG, KONZEPT & REALISATION: Williams & Partner, Hamburg · LAYOUT: Oliver Gossert · DRUCK:
Bahruth Druck & Medien GmbH, Reinbek · LITHO: Beyer/Brücke5, Hamburg

Inhalt

Heft 2/2007

Titelbild:
Die HATSU COURAGE
mit Schlepper BUGSIER 2
am Burchardkai

Seit 25 Jahren auf Erfolgskurs

Reederei NSB an Bord
der HATSU COURAGE **2 - 7**

NSB Academy

Zukunft Seefahrt **8 - 9**

Kombüse 10

**25 Jahre
Hafenstaatkontrolle 12 - 13**

Die Zukunft der See-BG und der See-Krankenkasse

Im Gespräch mit Gerd Hüfner **14 - 15**

See-BG Info

Informationen rund um
die See-Sozialversicherung **11 - 24**

Das maritime Buch 25



Gedruckt auf kostengünstigem, chlorfrei
gebleichtem Papier



Seit 25 Jahren auf Erfolgskurs

Anlässlich des 25. Jubiläums der Reederei NSB waren wir mit der HATSU COURAGE von Hamburg über Rotterdam nach Thames Port am Medway unterwegs

Die Buxtehuder Reederei NSB zählt mit ihren fast 100 Schiffen zu den größten und erfolgreichsten Schifffahrtsunternehmen in Deutschland. Die Flotte fährt in Charter für einige der größten Liniendienste der Welt, darunter Evergreen, CGM-CGM, Hanjin und MSC, um nur einige zu nennen. Mit der Einflagung von zuletzt 13 Schiffen fährt fast die gesamte NSB Flotte unter schwarz-rot-goldener Flagge. Insgesamt 2.100 beschäftigte Seeleute, darunter 874 Deutsche, unterstreichen die Bedeu-

tung von NSB als maritimer Arbeitgeber im „nassen Dreieck“ zwischen Hamburg, Bremen und Bremerhaven.

Ich war unterwegs mit der erst zwei Jahre alten HATSU COURAGE, die in Charter für die Evergreen-gruppe fährt. Sie zählte bei ihrer Indienststellung mit 334 Metern Länge und einer Ladekapazität von 8.084 TEU noch zu den größten Containerschiffen der Welt. Inzwischen wird sie von noch größeren Giganten übertroffen. Auch NSB hat bis 2010 insgesamt 20 weitere Containerschiffe mit

bis zu 11.000 TEU bestellt. Die Stimmung bei NSB ist gut. Das Unternehmen kann auf ein Vierteljahrhundert stetigen Wachstums zurückblicken. Ein Ende des Schifffahrtsbooms ist vorerst nicht in Sicht. Ausdruck dieses Erfolges und einer optimistischen Zukunftsvision ist auch der beachtliche neue Firmensitz in Buxtehude samt eines eigenen Ausbildungs- und Schulungszentrums, der NSB Academy (siehe Artikel auf den Seiten 8-9). Die HATSU COURAGE fährt im Liniendienst zwischen Deutschland und China.



von Kirk R. Williams

Ich werde nur eine kurze Etappe von Hamburg über Rotterdam nach Thames Port am Medway im südenglischen Kent an Bord sein. Schon an der Ausfahrt des Elbtunnels erkenne ich das gigantische Schiff am Burchardkai. Nach der genauen Prüfung meiner Anmeldung werde ich mit dem Shuttle zur Gangway gebracht. Dort begrüßt mich Bootsmann Romeo Guevarra und begleitet mich zu Kapitän Wilhelm Scharff ins Büro. Für eine erste Einweisung an Bord übergibt mich der „Master“ aber an eine Kadettin, Linda Lindblom, von



Kapitän Eckart Scharff und der Hamburger Hafenlotse beim Auslaufen auf der Nock



MS HATSU COURAGE

*Länge über Alles: 334 Meter
Breite: 42,80 Meter
Tiefgang: 13 Meter
Ladung: 8.084 TEU*

*Besatzung: 22 Mann
Bauwerft: Samsung/Korea
Maschine: Sulzer 12 Zylinder
Leistung: 84.024 PS*

*Kapitän Eckart
Scharff im
Gespräch mit
Chiefmate
Michael Ränsch*



In der Maschine: Oben v. Links: Elektriker Melvin Tomas, Elektrikeraspirant Edgardo II Malonzo, Fitter Jerry Francisco, Oiler Oscar Duller. Unten v. Links: 3. Ing. Eugenio Coronado, Oiler Gregorio Calicdan, Oiler Olivo Manuel Rocero, 2. Ing. Dariusz Aleksa und Chief Holger Felsch

den Alandinseln. Kapitän und die Offiziere haben im Heimathafen Hamburg noch mehr zu erledigen, als in anderen Häfen. Unzählige Besucher, Personalwechsel und ein Haufen Papierarbeit nehmen sie voll in Anspruch. Wie ich beim Gang zu meiner Kammer und anschließend auf die Brücke erfahre, ist Linda Lindblom über die dortige deutsche Generalkonsulin, Gun Erikson-Hjerling, übrigens die Enkelin des berühmten Segelschiffreeders gleichen Namens, zu NSB gekommen. Sie macht auf der HATSU COURAGE ihre zweite Reise in Folge. Stolz zeigt sie mir im Aufenthaltsraum das Buch über die POMMERN, das sie als Gastgeschenk mit an Bord gebracht hat. Der ehemals deutsche Flying-P-Segler liegt als Museumsschiff in der Inselhauptstadt Marieham. Schon seit Jahren ist NSB intensiv bemüht, langfristig und rechtzeitig Nachwuchskräfte für die Arbeit bei NSB zu interessieren. Seien es angehende Schiffsmechaniker oder Kadetten aus dem In- und Ausland.

Der Abreisetag in Hamburg ist prachtvoll, Kaiserwetter wie man früher sagte. Köhlbrandbrücke und Stadtsilhouette bieten ein perfektes Postkartenpanorama. Es ist Freitag und am Burchardtkai hat auch eine alte Bekannte, die MS LAPPLAND von Teamlines festgemacht (Heft 3/2005). Von der hohen Nock hat man einen herrlichen Blick. Wie Spielzeuge wirken die Schiffe der Großen Hafenumrundfahrt, deren Passagiere uns von den voll besetzten Sonnendecks bestaunen. Hinter einem gigantischen Gebirge aus Containern erkennt man sämtliche Hauptkirchen der Hansestadt. Da schmerzt es den Seemann besonders, wenn die Liegezeit zu kurz ist, um die Hamburger Innenstadt zu besuchen. Oft reicht die Zeit noch nicht einmal für einen Besuch im Seemannsclub Duckdalben.

Beim Mittag treffe ich den Schiffsmechaniker Toralf Böttcher, der Besuch von seiner Frau und seinen zwei Kindern hat. Auch der 1. Offizier Michael Ränsch sitzt mit sei-



Dr. Neubauer, Arbeitsmediziner von der See-BG im Gespräch mit Bootsmann Romeo Guevarra

ner seiner Frau zu Tisch. Er hat seinen Vorgänger in Hamburg abgelöst und wurde von seiner Frau an Bord begleitet. Der Abschied kurz vor dem Ablegen fällt allen schwer.

Im Schiffsbüro treffe ich Dr. Neubauer vom überbetrieblichen Arbeitsmedizinischen Dienst der See-BG. Er berät an Bord in Fragen der Arbeitssicherheit, Ergonomie und führt auf Wunsch auch Schutzimpfungen durch. „Wir arbeiten eng mit NSB zusammen, und unsere Anregungen werden dankbar aufgenommen,“ beschreibt er seine beratende Tätigkeit an Bord.

Die Hafenslotsen und auch der erste Elblotse kommen an Bord. Ein Schlepper, die BUGSIER 2, liegt schon achtern bereit. Nachdem die Leinen los sind, bewegt sich der Gigant langsam in Richtung Elbstrom. „Für Schiffe dieser Größe kann es aufgrund ihrer enormen Breite von 42,80 Metern, über 12 Metern Tiefgang im begrenzten Fahrwasser der Elbe eng werden,“ erklärt uns der Elblotse Olaf Schulz, der hoch konzentriert das gesamte Geschehen im Blick hat. Eine besondere Sorge gilt an sonnigen Tagen den vielen Ausflüglern, die trotz der zahlreichen Warnschilder am Elbstrand den Wellen entgegenwaten und den Sog und den Schwell großer Schiffe unterschätzen. Vor



Schiffsmechaniker Toralf Boettcher bei der Inspektion von Kühlcontainern



Mit 25 Knoten in der Deutschen Bucht



Chief Holger Felsch freut sich über die rechtzeitige Ankunft der Bunkerschiffe



Beim Bunkern, hier von Schmieröl, muss jeder Handgriff sitzen und darf nichts „daneben gehen“

allem Kinder sind dann in ernster Gefahr. Auf unserer Fahrt die Elbe abwärts passiert zum Glück nichts. All ihre Kraft zeigt die HATSU COURAGE mit ihrem 12 Zylinder Sulzer, der über 80.000 PS leistet, aber erst, nachdem wir die letzten Lotsen an den Tender DUHNEN bei Elbe 1 abgegeben haben. Nun nimmt das Schiff 25 Knoten Fahrt auf. Kapitän Scharff findet nun auch Zeit, mit seinem in Hamburg zugestiegenen Ersten weitere Abstimmungen vorzunehmen. Im Dunst erkenne ich die uns wohlbekanntere Insel Helgoland. Schon am nächsten Tag wird die HATSU COURAGE in Rotterdam festmachen. Liegezeiten und Revierfahrten sind eine besondere Belastung für alle an Bord. Erst nach Thames Port wird es auf der längeren Strecke nach Taranto am Stiefelabsatz Italiens etwas mehr Ruhe auf der HATSU COURAGE geben.

Am frühen Morgen gegen 4:00 Uhr, kurz vor Übernahme des

niederländischen Lotsen, weckt mich Kapitän Scharff wie verabredet. „Fotos lohnen nicht. Es herrscht dichter Nebel,“ bekomme ich am Telefon zu hören, was sich beim Blick aus meiner Kabine leider bestätigt. Ich gehe trotzdem auf die Brücke und unterhalte mich mit dem erfahrenen Kapitän, der in den 60er und 70er Jahren seine klassische Ausbildung durchlaufen hat. Seine Heimat ist Oberösterreich unweit der Donau.

Nachdem in Hamburg 1.421 Container gelöscht und 1.093 geladen worden sind, stehen uns in Rotterdam 1.895 zu löschende und 2.109 zu ladende Container bevor. „Das schaffen die Holländer in zwei Tagen,“ erklärt mir Chiefmate Michael Ransch. Er ist einer der vielen Rückkehrer in die Seefahrt. Nachdem er vor etwas mehr als 20 Jahren aus gesundheitlichen Gründen an Land ging haben ihn die guten Aussichten auch für ältere Semester gereizt. Zwar

musste er einige seiner Scheine und Zeugnisse erneuern, aber die Mühen haben sich für ihn gelohnt. Als Ladungsoffizier gilt seine besondere Aufmerksamkeit den empfindlichen und gut bezahlten Kühlcontainern, den „Reefern“. Zwar sind die neuesten Modelle direkt mit dem Rechner im Büro verbunden, der sofort meldet, wenn eine Störung vorliegt. Aber ältere Reefer-Modelle bedürfen der täglichen direkten Kontrolle, die dann meist Schiffsmechaniker Toralf Böttcher oder der philippinische Elektriker Melvin Tomas übernehmen. Zum einen sind wertvolle Lebensmittel in Gefahr zu verderben, oder aber bestimmte Chemikalien können sich bei unzureichender Kühlung entzünden.

Auf der Brücke treffen wir den 2. Offizier Robert Stritz. Der Rostocker sitzt vor einem der Computer und erledigt „Papierkram“. „Eine Bordsekretärin wäre nicht



Der kleine Containerterminal von Thames Port am Medway



2. Offizier Robert Stritz beim Rundgang an Deck

schlecht,“ schmunzelt er. In den Häfen macht er regelmäßig Rundgänge über das gesamte Deck: Zum einen kontrolliert er die Laschings der Container, zum anderen ist er im Rahmen der ISPS-Bestimmungen für die Sicherheit an Bord zuständig.

In Rotterdam muss auch gebunkert werden. Etwas nervös warten die „Heizer“ in ihren blauen NSB-Overalls auf die dringend benötigten Schmier- und Heizöle. Zwei Bunkerschiffe machen schließlich noch rechtzeitig längsseits fest und über ihre Hydraulikarme wird das kostbare Gut an Bord gepumpt. Auch der leitende Ingenieur Holger Felsch schaut vorbei. Der alte DSR-Mann stammt aus Rostock und fährt bereits seit 1995 bei NSB. Er lädt mich ein, zusammen mit ihm die Maschine zu besichtigen. Eine gigantische Kathedrale der Technik. Jetzt, im Ruhezustand, ist es hier recht friedlich. „Aber die 12 Zylinder sorgen auch

bei voller Fahrt für ein vibrationsarmes Arbeiten und Leben an Bord. Wie bei einem Maybach oder Rolls Royce,“ unterstreicht der aus Danzig stammende Zweite Ingenieur Dariusz Aleksa mit einem breiten Lächeln. Schnell ist auch noch ein Gruppenbild arrangiert und dann geht für die Männer die Arbeit an der riesigen Hauptmaschine und den Hilfsaggregaten weiter.

Nach zwei Tagen im nebligen Rotterdam geht es über Nacht an die Mündung der Themse. Im dichten Nebel passieren wir mit Hilfe des englischen Lotsen Cheerness mit der alten Küstenbefestigung „Garrison Point“ aus dem 19. Jahrhundert und laufen den am Medway River gelegenen Thames Port an. Hier, in diesem im Vergleich mit Hamburg und Rotterdam winzigen Hafen werden lediglich 824 Container gelöscht und 1.313 geladen. Nicht weit entfernt liegen die historischen Docks der

Royal Navy in Chatham, inzwischen ein sehenswertes Museum, und das malerische Rochester mit seinen römischen Mauern und der mittelalterlichen Kathedrale samt normannischen Kastell. Davon können die Damen und Herren an Bord der HATSU COURAGE nichts mitbekommen. Schon am nächsten Tag geht es weiter ins Mittelmeer und durch den Suez in den Fernen Osten. Gern hätte ich das englische Wetter hinter mir gelassen und die Crew der HATSU COURAGE auf ihrer Fahrt in wärmere Gefilde begleitet. Aber das wären nach Taranto sechs weitere Tage an Bord gewesen. Und mein Schreibtisch in Hamburg ruft. NSB gratulieren wir zum 25. Jubiläum. Und allen ihren Schiffen und Crews wünschen wir auch weiterhin gute Fahrt auf dem Erfolgskurs.



Im neuen Schiffsführungssimulator der Reederei NSB in Buxtehude werden Kapitäne und Schiffsoffiziere für Einsätze in der wachsenden Flotte geschult. Erfahrene Nautiker und Techniker erhalten hier, losgelöst vom Bordalltag, die Möglichkeit, sich intensiv auf das richtige Handeln in gefährlichen Situationen vorzubereiten.



Die NSB Academy

Im Rahmen der im März eingeweihten neuen Firmenzentrale an der Harburger Straße entstand ein eigener Fortbildungs- und Schulungstrakt. Ich war zu Gast im Schiffsführungssimulator.

Alexander Jabs und Klaus Wagner, zwei erfahrene NSB Kapitäne, führen die Übungen als Instruktoren durch. Jeder Schulungsblock dauert drei bis fünf Tage. Wir begleiten sechs Nachwuchsoffiziere aus Deutschland und Finnland in eine Übung am Schiffssimulator. Nach einem kurzen Briefing verteilen sich zwei Teams auf die beiden Simulatorbrücken. Der Hauptsimulator ist dabei eine exakte Nachbildung der standardisierten Brücken der NSB Flotte. Jede Besatzung fährt in der Simulation einen in Wirklichkeit existierenden „NSB Dampfer“. Heute sind es die Containerschiffe CMA CGM VOLTAIRE und die CONTI BARCELONA. In der ersten kurzen Übung versetzt Kapitän Jabs die Lehrgangsteilnehmer, ohne dass sie es wissen, in einen realen Vorfall. Im Dezember 2004 kam es nachts bei der Ausfahrt aus Hong



Kapitän Jabs verfolgt genau die Manöver der Simulatorcrews und übernimmt an Funkgerät und Telefon gekonnt die verschiedensten Rollen

Kong zu einer schweren Kollision zwischen zwei Containerschiffen. Neben der Topografie des Reviere sind es der rege Schiffsverkehr und vor allem die vielen Fischerboote, die das Manövrieren erschweren. „Man muss immer davon ausgehen, dass der andere sich nicht an die Regeln

hält, über Funk nicht antwortet, unbeleuchtet ist oder sogar unseren Kurs halsbrecherisch kreuzt, weil es nach chinesischem Aberglauben Glück beim Fischfang bedeutet,“ hatte Jabs den Teilnehmern im Briefing gesagt. „Wir möchten den Nachwuchs und die erfahrenen



Von links: Claudia Michaelis, Sami Risto Jubani Ryti, Mark Holst, Gunter Körstel, André Oehm, Alexander Jabs, Juba-Matti Hautanen

Aufenthalt der Offiziere in der Firmenzentrale nicht zuletzt auch einem stärkeren Zusammenwachsen von Land- und Seebetrieb.



Die Übung auf der Brücke 1 des Simulators versetzt die jungen Schiffsoffiziere in angeregte Spannung

Schiffsoffiziere animieren, im Team zu arbeiten und rechtzeitige, weitsichtige und konsequente Entscheidungen zu fällen. In dieser Übung gilt es, einem Schiff, das den Kurs unseres Schiffes von Norden kommend kreuzt, rechtzeitig auszuweichen,“ verrät uns Jabs. Beiden Teams gelingt

das Ausweichmanöver. In der gemeinsamen Analyse können Fehler im Anschluss zusammen diskutiert und erkannt werden.

Das Konzept des Reederei-internen Schulungs- und Fortbildungszentrums überzeugt und dient mit dem

INFORMATIONEN

Reederei NSB

NSB Niederelbe
Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
Harburger Straße 47 - 51
21614 Buxtehude
Tel. 49 4161 - 645 - 0
Fax 49 4161 - 645 299
info@reederei-nsb.com

für Bewerber/Interessenten:

Tel. 49 4161 - 645 - 136
Fax 49 4161 - 645 - 266
career@reederei-nsb.com



Eugenio Borjal

Koch auf der HATSU COURAGE

Miso Shiro Suppe

Der 1953 geborene Philippino kocht bereits seit acht Jahren auf NSB Schiffen. Vorher ist er bei Maersk, und lange Jahre auf japanischen Schiffen gefahren. Er liebt seine heimische Küche und die Festtagsspannfelkel an Bord. Uns empfiehlt er zur Abwechslung seine japanische Miso Shiro Suppe, die man in Japan sowohl zum Frühstück, als auch mittags und abends genießt.

Japanische Miso Shiro Suppe

Zutaten (im Asiafachhandel erhältlich):

- **Miso-Paste (fermentierte Bohnenpaste)**
- **Niboshi (japanische Anchovis)**
- **Kombo (japan. getrocknete Algen)**
- **Tofu**
- **Frühlingszwiebeln**

- **Mirin (gesüßter japan. Reiswein)**
- **Wahlweise auch Pilze**

Kombo in Streifen schneiden und mind. eine Stunde vorher in Wasser einweichen. Je nach gewünschter Suppenmenge Wasser zum Kochen bringen, Niboshi-Anchovis vorsichtig dazu geben. Vorsichtig abschmecken. 10 Minuten kochen. Die Suppenbasis durch ein Sieb filtern. Die Misupaste (ca. 100g pro Liter) wohl dosiert dazugeben. Kombo dazu geben. Mit dem in Würfel geschnittenen Tofu 10 Minuten ziehen lassen. Mit feinen Frühlingszwiebeln garnieren und mit Mirin vorsichtig abschmecken.

Dazu empfehlen wir (in Maßen) einen warmen Sake (japanischen Reiswein) oder am besten einen grünen Tee.



AUSBILDUNGS- UND TRAININGSSTÄTTE FÜR SCHIFFSSICHERHEIT DER SEE-BG

LEHRGÄNGE UND TERMINE 2007

Ausbildung zu Fachkräften für Arbeitssicherheit gemäß UVV-SEE § 59

Ausbildung in zwei Lehrgängen (Bordfachkraft u. Seebetriebsfachkraft) zu jeweils drei Wochen

03/2007	10.09.2007 - 28.09.2007	FASI Fachkraft für Arbeitssicherheit, Bordfachkraft
01/2007	19.11.2007 - 07.12.2007	FASI Fachkraft für Arbeitssicherheit, Seebetrieb

Ausbildung zum Sicherheitsbeauftragten nach UVV-SEE § 12, SGB VII § 22

03/2007	03.09.2007 - 06.09.2007	Sicherheitsbeauftragter
04/2007	10.12.2007 - 13.12.2007	Sicherheitsbeauftragter

Die See-Berufsgenossenschaft übernimmt die Kosten für Aus- und Fortbildung, An- und Abreise, Unterkunft und Verpflegung, Zimmer im Internat der Seemannsschule. Sie erstattet den entsendenden Reedereien die Heuern der Lehrgangsteilnehmer „Fachkraft für Arbeitssicherheit“ gem. SGB VII § 23, d. h. Nettoheuern ohne Lohnnebenkosten. Voraussetzung für die Teilnahme am Lehrgang: Die Lehrgangsteilnehmer müssen bei der See-Berufsgenossenschaft unfallversichert sein. Ein entsprechender Nachweis ist der Anmeldung beizufügen.

Fragen bzw. Anmeldungen sind zu richten an: Schleswig-Holsteinische Seemannsschule Priwall · Wiekstraße 3a D-23570 Lübeck-Travemünde Tel.: 04502 - 51520 · Fax: 04502 - 515 224 · Internet: www.seemannsschule-priwall.de · E-mail: info@seemannsschule-priwall.de

Kommen Sie gesund zurück!



Jeder zweite Deutsche plant im Sommer eine Urlaubsreise – also auch zehntausende Leser von See Sozial. Damit Sie die schönste Zeit des Jahres möglichst sorgenfrei verbringen, haben wir hier ein paar Tipps für Sie zusammengestellt.

Europäische Krankenversichertenkarte Früher war es der Auslandskrankenschein, heute gilt in Europa die Europäische Krankenversichertenkarte (European Health Insurance Card, kurz EHIC) als Versicherungsnachweis. Die Versicherten der See-Krankenkasse erhalten die Karte bei Bedarf innerhalb weniger Tage per Post oder direkt in einem unserer Kundenzentren.

Die EHIC gilt in folgenden Ländern: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Irland, Island, Italien, Lettland, Liechtenstein, Litauen, Luxemburg, Malta, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Schweiz, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechien, Ungarn und in dem griechischen Südteil von Zypern (Republik Zypern).

Die EHIC wird direkt beim Arzt oder Krankenhaus im Ausland zur Abrechnung vorgelegt. Dennoch wird es sich nicht vermeiden lassen, dass einige Ärzte nur gegen Privathonorar behandeln. Die See-Krankenkasse kann in so einem Fall nur einen Teil der Kosten erstatten.

Auslandskrankenschein Die EHIC gilt nur in den Ländern des Europäischen Wirtschaftsraums, für folgende Länder brauchen Sie eine Anspruchsbescheinigung (Auslandskrankenschein), die Sie bei der See-Krankenkasse bestellen können: Bosnien-Herzegowina, Kroatien, Mazedonien, Serbien und Montenegro, Türkei und Tunesien.

Auslandsreiseversicherung Bei Auslandsreisen empfehlen wir in jedem Fall eine Auslandskrankensicherung bei einer privaten Versicherung abzuschließen, die auch die Übernahme des krankheitsbedingten Rücktransportes nach Deutschland umfasst. Die See-Krankenkasse darf den Rücktransport nach Deutschland nicht bezahlen. Besonders für Fernreisen außerhalb Europas raten wir Ihnen zum Abschluss einer Reiseversicherung, weil Sie sonst die Behandlungskosten im Reiseland selbst tragen müssten (zum Beispiel bei einem Unfall oder einer plötzlich auftretenden schwerwiegenden Erkrankung).

Impfungen Je nach Reiseziel sind besondere Impfungen erforderlich. Lassen Sie sich bei Fernreisen, vor allem in die Tropen, von Ihrem Hausarzt beraten. Achtung: Die Kosten für Impfungen, die im Zusammenhang mit einer Urlaubsreise ins Ausland stehen, darf die See-Krankenkasse nicht bezahlen. Das gilt auch für die medizinische Beratung im Zusammenhang mit dieser Impfung. Vorgeschriebene Impfungen müssen in einen internationalen Impfausweis eingetragen werden.

Vorbereitung Vor allem, wenn Sie in andere Zeit- oder Klimazonen reisen, sollten Sie vor und nach der Reise ein paar freie Tage einplanen. Geben Sie Ihrem Körper genügend Zeit zur Umstellung und nutzen Sie die Ferien, um sich vom Alltag zu lösen. Verzichten Sie aufs Handy, lassen Sie die Digitalkamera hin und wieder in der Tasche und vertrauen Sie beim Reiseprogramm auch mal dem Zufall!

**Für sichere Schiffe
und sauberes Wasser**

25 Jahre Hafenstaatkontrolle

Vor 25 Jahren beschlossen 14 europäische Staaten auf Initiative Frankreichs, in ihren Häfen Handelsschiffe unter fremder Flagge ohne Voranmeldung zu kontrollieren. Ziel des Abkommens: Die Schiffe sollten sicherer und die Meere sauberer werden. Das in Paris unterzeichnete „Memorandum of Understanding“ (Paris MOU) gilt als Erfolgsgeschichte. Von Jahr zu Jahr nehmen die Auslaufverbote wegen schwerer Mängel ab. Die See-Berufsgenossenschaft ist in Deutschland von Anfang an im Auftrag des Bundes für die Durchführung der Hafenstaatkontrollen zuständig.

Den Anlass für den Aufbau der Hafenstaatkontrollen gab, wie so oft, ein Schiffsunglück: Im März 1978 lief der Öltanker „Amoco Cadiz“ vor der Bretagne auf Grund, zerbrach in zwei Teile und verlor mehr als 220.000 Tonnen Rohöl. Die Bilder der hilflosen Seevögel und schwarzen Strände gingen um die Welt und entfachten die Diskussion über die Ursachen des Unglücks. Um

Schwächen im Überwachungssystem auszugleichen, wurde die Hafenstaatkontrolle ins Leben gerufen. Die Mitgliedsstaaten des Paris MOU verpflichteten sich, ein Viertel der Schiffe unter ausländischer Flagge, die in ihren Häfen festmachen, zu besichtigen, um festzustellen, ob die Sicherheitsstandards, die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord und die Auflagen zum Umweltschutz der

Meere eingehalten werden.

108 Bypässe in drei Monaten entdeckt

„Schauen Sie sich das an“, sagt Kapitän Wilfried Kiesow, „aus dieser Leitung sollte nur klares Wasser herauskommen.“ Auf dem Foto ist dickflüssiges schwarzes Öl zu sehen, das aus einer manipulierten Rohrleitung



bes Tankerunglück“, erklärt er. Weil die Kollegen im Paris MOU die Gefahr ähnlich einschätzen, wurde im Jahre 2006 eine „Concentrated Inspection Campaign“ durchgeführt. Innerhalb von drei Monaten wurden auf 4.614 kontrollierten Schiffen in 128 Fällen derart schwerwiegende Verstöße gegen die internationalen Bestimmungen zum Meeresschutz festgestellt, dass die Schiffe festgehalten werden mussten. Darunter waren 108 illegale Bypässe. Warum? „In der Mannschaft fehlt oft das Bewusstsein für den Umweltschutz“, vermutet Kiesow, „die finden es eher lästig, den Entöler sauber zu machen.“ Außerdem kostet es weniger, den giftigen Ölschlamm ins Wasser zu leiten, anstatt den Sludge korrekt im Hafen zu entsorgen.

Ein weiterer neuralgischer Punkt sind die Sicherheitseinrichtungen an Bord, die im Notfall das Leben der Mannschaft und Fahrgäste retten



In allen deutschen Seehäfen unterwegs: die Besichtigter der See-BG

tropft. Die Mannschaft hat das Öl über den illegalen Bypass direkt ins Meer geleitet. Kiesow ist als Referent für Hafenstaatkontrolle bei der See-Berufsgenossenschaft nur noch in Ausnahmefällen selbst auf dem Schiff, doch die schmutzigen Tricks kennt er zur Genüge. „Die tägliche Ölverschmutzung über illegale Bypässe ist gefährlicher als ein gro-

sollen. Auch hier werden immer wieder fahrlässig oder vorsätzlich vernachlässigte Rettungsmittel entdeckt, deren Funktionstüchtigkeit im Ernstfall über Leben und Tod entscheiden würde. Vollständigkeit und Zustand der Rettungsmittel werden bei den Überprüfungen deswegen genau registriert. „Im Notfall kann es der Arbeit unserer Kontrolleure zu ver-

Hafenstaatkontrolle in deutschen Häfen in Zahlen 2006

- 6.045 Anläufe von individuellen Schiffen unter ausländischer Flagge
- 1.531 Kontrollen
- 769 Schiffe mit Mängeln (Vorjahr 755)
- 54 Schiffe festgehalten (Vorjahr 39)
- Kontrollquote 25,3 Prozent (Vorjahr 25,8 Prozent)

danken sein, dass die Alarmsignale rechtzeitig ansprechen oder die Mannschaft auf funktionierendes Löschgerät zurückgreifen kann“, unterstreicht Kiesow. Den unlängst in Emden verunglückten Seeleuten konnte die Hafenstaatkontrolle nicht mehr helfen. Ihr Schiff wurde zwar von der See-Berufsgenossenschaft wegen mangelnden Trainings bei den Rettungsbootmanövern festgehalten, aber der tödliche Unfall ereignete sich, als die Seeleute dieses Manöver im Hafen üben wollten.

Am 10. Mai feierten die Mitglieder des Paris MOU den 25. Geburtstag der Hafenstaatkontrolle während der diesjährigen Sitzung des Kontrollausschusses in Bonn. Die Teilnehmer blickten nicht nur auf die bisherigen Erfolge zurück, sondern sie diskutierten auch neue Überwachungskonzepte. Dennoch kann die Hafenstaatkontrolle weder die vollkommene Sicherheit aller Handelsschiffe gewährleisten noch schwere Schiffsunglücke vermeiden. Aber sie ist ein Instrument, um die Eigner der Schiffe in die Pflicht zu nehmen, den Bestimmungen der internationalen Übereinkommen bessere Geltung zu verschaffen und damit für mehr Sicherheit auf See zu sorgen. Was hier in den letzten Jahren, ausgehend von Europa weltweit erreicht wurde, verdient Respekt.

Fusionen geplant:

„Wir haben keine andere Wahl!“

Die Vertreterversammlung hat beschlossen, dass sowohl die See-Berufsgenossenschaft als auch die See-Krankenkasse und die Seemannskasse bis Ende 2008 mit einem größeren Partner fusionieren sollen. Das ist für viele Seeleute und die Beschäftigten des Seehauses ein harter Schlag, und für die Arbeitgeber wird es auch nicht einfacher. Gert Hüfner, der Vorsitzende des Vorstands, erläutert im Gespräch mit See Sozial, warum diese Entscheidung getroffen werden musste und wie die Pläne für die Zukunft konkret aussehen.

See Sozial: Gerüchteweise wurde schon öfter der Untergang des Seehauses verkündet, aber diesmal ist es ernst: Warum hat die Selbstverwaltung die Fusionen beschlossen?

Gert Hüfner: Wir haben lange versucht, die Eigenständigkeit der See-Sozialversicherung zu bewahren, aber wir hatten keine andere Wahl. Die Signale aus der Politik waren eindeutig: Die Berufsgenossenschaften sollen von 26 auf weniger als zehn reduziert werden. Eine Sonderrolle der See-Berufsgenossenschaft wurde ausdrücklich nicht akzeptiert. Wir müssen fusionieren – und unter diesen Umständen ist die so genannte Verkehrs-BG, bestehend aus der BG für Fahrzeughaltungen, der BG Bahnen und der See-BG keine schlechte Option.

See Sozial: Wie kann man sich das erklären: Auf der einen Seite boomt die maritime Wirtschaft und auf der anderen kann die 120 Jahre alte See-Berufsgenossenschaft ihre Eigenständigkeit nicht halten?

Hüfner: Die Tradition und die Besonderheiten des Seehauses mit der Durchführung der staatlichen Schiffsicherheitsaufgaben und dem internationalen Bezug interessieren den Gesetzgeber überhaupt nicht. Wir sind zu klein, da kann uns auch die wachsende maritime Wirtschaft nicht retten, selbst wenn wir doppelt so viele Seeleute wie heute hätten. Auch branchenbezogene Berufsgenossenschaften mit sechsstelligen Versicherungszahlen müssen fusionieren. Der Branchenbezug in der Sozialversiche-



rung verschwindet, das war so bei der Fusion der Seekasse zur Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See (KBS), und das geht der Knappschaft mit dem Bergbau ebenso.

Fusion mit der Knappschaft geplant

See Sozial: Und was wird dann aus der See-Krankenkasse?

Hüfner: Wir prüfen, ob eine Fusion mit der Knappschaft möglich ist, mit der wir ab dem 1. Januar 2009 zusammengehen würden. Die Gesundheitsreform ist so angelegt, dass kleine Kassen im Wettbewerb auf Dauer keine Chance haben. Für die See-Krankenkasse kommt noch eine weitere wichtige Änderung hinzu: Wir können als geöffnete Kasse ab Januar 2009 zwar neue Mitglieder werben, auf der anderen Seite verlieren wir aber auch die Pflichtversi-

cherung für die Seeleute. Unser Werbeetat ist verglichen mit dem einer AOK geradezu lachhaft klein, denn die Werbeausgaben sind prozentual pro Mitglied festgelegt. Die Selbstverwaltung hält es deshalb für ausgeschlossen, dass wir eine Größe erreichen und halten, die unsere Selbständigkeit bei konkurrenzfähigen Beitragssätzen langfristig sichert.

See Sozial: Noch vor kurzem haben wir in See Sozial optimistisch über die Chancen einer geöffneten See-Krankenkasse berichtet: Wir sind schuldenfrei, es gibt neue Konzepte – wäre es nicht möglich gewesen, den Weg weiter zu gehen?

Hüfner: Arbeitgeber und Versicherungsvertreter sind sich einig in der Einschätzung, dass wir nach der Öffnung einen Teil unserer gut verdienenden Seeleute nicht halten können, das gilt auch für den Nachwuchs. Unser Beitragssatz, mit dem wir uns im Moment im besseren Mittelfeld befinden, tritt ab 2009 in den Hintergrund. Die Größe einer Kasse spielt bei Vertragsverhandlungen mit den Leistungserbringern eine wichtige Rolle. Die Kassen, die aufgrund ihrer hohen Mitgliederzahl günstige Verträge mit Ärzten und Krankenhäusern abschließen können, werden mit den Beitragseinnahmen besser auskommen als andere. Die Knappschaft macht ihren Versicherten bereits interessante Angebote, denn Versorgungsverträge kann eine Kasse mit 1,5 Millionen Mitgliedern ganz anders aushandeln als wir. Nebenbei: Auch eine solche Kasse gilt

noch als klein! Wenn wir rechtzeitig mit einer größeren Kasse fusionieren, werden unsere Versicherten sehr viel besser in der Lage sein, von den „Wohltaten“ der Gesundheitsreform zu profitieren, und die Arbeitsplätze der Mitarbeiter werden auch langfristig wieder sicher sein.

See Sozial: Was wird sich denn für die Versicherten ändern?

Hüfner: Organisatorisch wird sich für die Versicherten wenig ändern außer der Tatsache, dass ihnen eine neue Versicherungskarte ausgestellt wird. Aber im Leistungsbereich gibt es viel Neues, zum Beispiel Wahltarife, hausarztzentrierte Versorgung, abgestimmte Versorgungsverträge zwischen Krankenhäusern und Fachärzten, günstige Zusatzversicherungen, mehr Extras beim Service. Für unsere Versicherten bedeutet das ganz klar: Sie erwartet ab 2009, und zum Teil auch schon vorher, eine größere Leistungsbreite.

See Sozial: Für viele Seeleute ist die See-Krankenkasse nicht nur eine beliebige Versicherung, sondern etwas Besonderes ...

Hüfner: Ich weiß, ich bin selbst 15 Jahre lang zur See gefahren. Für mich hieß es immer See-Sozialversicherung oder einfach Seehaus, und es war klar, dass dazu alle vier Träger gehören, also die See-BG als Unfallversicherung, die See-Krankenkasse, die Seekasse als Rentenversicherung und, als sehr wichtiges Kind des Hauses, die Seemannskasse. Für mich war die See-Sozialversicherung mit dem Konzept „Alles unter einem Dach“ immer ein Modell für eine schlanke und effiziente Verwaltung und es schmerzt, sie jetzt ohne vernünftigen Grund auflösen zu müssen. Der zuständige Staatssekretär hat uns gesagt, dass wir zwar sehr gute Argumente für den Erhalt der See-Sozialversicherung haben, aber dass die Politik trotzdem macht, was sie für richtig hält. Schon vor anderthalb Jahren hat die Seekasse, als kleiner aber feiner Rentenversicherungsträ-

ger, mit der Knappschaft und der Bahnversicherungsanstalt zur KBS fusionieren müssen. Damals ist uns prophezeit worden, dass die Organisationsreformen der anderen Versicherungszweige weitergeführt werden und dass von den rund 260 Krankenkassen nur wenige überleben.

Neue Türschilder im alten Seehaus

See Sozial: Geben die Fusionspläne nicht auch auf Kosten des Arbeitsschutzes - wo bleibt in einer großen Verkehrs-BG das Fachwissen unserer Mitarbeiter zum Arbeitsplatz Schiff?

Hüfner: Immerhin kommen wir branchennah in einem neuen Verbund mit Berufsgenossenschaften zusammen, die zuständig sind für all das, was rollt, fliegt und schwimmt, nämlich der BG für Fahrzeughaltungen, der bereits die BG für Binnenschifffahrt angehört und der BG Bahnen, zuständig für den Schienenverkehr außerhalb der Deutschen Bahn. Die BGF hat bei der Übernahme der sehr viel kleineren BG für Binnenschifffahrt schon demonstriert, dass sie in der Lage ist, die Besonderheiten des kleineren Trägers zu respektieren und fortzuführen. Im Idealfall bleiben in der Reimerstwierte auch in Zukunft eine Schiffssicherheitsabteilung und eine Unfallabteilung der See-Berufsgenossenschaft mit ihrem Fachwissen erhalten, aber unter neuem Namen.

See Sozial: Wird die Selbstverwaltung die Interessen der Seeleute in einem so großen Träger vertreten können?

Hüfner: Ja, das ist ein deutlicher Wermutstropfen. Bisher haben in unserer Vertreterversammlung und im Vorstand Fachleute gesessen, Seeleute, Seebetriebsräte und Reeder. Damit ist klar, dass wir wissen, worüber wir reden. Auch in problematischen Fällen konnten wir uns immer einigen. Das wird in Zukunft schwieriger werden, weil wir in den Gremien der fusionierten Selbstverwal-

tungen in der Minderheit sein werden. Wir versuchen deshalb, Ausschüsse zur fachlichen Beratung zu gründen, um die Arbeitsfähigkeit von unserer Seite aus zu gewährleisten.

See Sozial: Eine wichtige Besonderheit der See-Sozialversicherung ist die Seemannskasse. Gibt es denn in Zukunft noch das Überbrückungsgeld?

Hüfner: Natürlich! Der Seemannskasse geht es gut, Reeder und Seeleutevertreter sind sich einig, diese Kasse auf jeden Fall zu erhalten. Uns ist vor allem wichtig, wie bisher allein die Zuständigkeit für die Seemannskasse zu behalten, die ja nur aus den Beiträgen der Seeleute und der Reeder finanziert wird. Ich habe darüber bereits mit der KBS gesprochen, um eine passende Konstruktion zu finden, in der auch die Frage der Haftung geklärt ist. Die Sachbearbeitung wird ja heute schon im Auftragsgeschäft von der KBS erledigt.

See Sozial: „Das Seehaus am Ende“ oder „Auf zu neuen Ufern“ - wie beschreiben Sie die Zukunft, was steht uns bevor?

Hüfner: Ich habe die Hoffnung, dass wir auch über 2009 hinaus genau dieselben Leistungen hier im Seehaus und in allen Kundenzentren anbieten, die wir heute auch haben: Berufsgenossenschaft, Krankenkasse, Rentenversicherung, Seemannskasse. Aber wir werden hier in Zukunft zwei unterschiedliche Türschilder haben: Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See einschließlich der knappschaftlichen Krankenversicherung und Berufsgenossenschaft für Transport, Verkehr und Logistik (Verkehrs-BG). Der Abschied von der alten See-Sozialversicherung fällt sehr schwer, aber wenn wir nicht rechtzeitig mitgezogen hätten, wären uns die Fusionen von der Politik einfach verordnet worden und das wäre weder zum Vorteil der Beschäftigten noch zum Wohl unserer Versicherten und Arbeitgeber gewesen!

See Sozial: Herr Hüfner, herzlichen Dank für das Gespräch.



Ein Zeckenbiss verläuft in der Regel völlig harmlos. Aber weil Zecken zwei sehr gefährliche Krankheiten übertragen können, sollten Sie im Sommer trotzdem ein paar einfache Vorsichtsmaßnahmen beachten.

So schützen Sie sich gegen Zecken

Die Zecken lauern keineswegs auf Bäumen, um sich von oben auf ihre Opfer fallen zu lassen, wie viele Menschen glauben. Nein, sie warten in der Regel im hohen Gras, im Unterholz oder im Gebüsch auf Nahrung. Begegnet ihnen dort ein Warmblüter, stürzen sich die Blutsauger auf ihn und suchen unauffällig nach einem ungestörten Plätzchen für die nächste Mahlzeit.

Nur ein Bruchteil der Tiere ist mit Viren oder Bakterien infiziert, die beim Blutsaugen auf den Menschen übertragen werden: Die Viren können eine Hirnhautent-

zündung oder in schweren Fällen sogar eine Entzündung des Gehirns auslösen (Frühsommer-Meningoenzephalitis, kurz FSME); die Bakterien können die Lyme-Borreliose übertragen, die unbehandelt zu Lähmungen, Nervenausfällen, Entzündungen des Gehirns, der Gelenke und zu Herzproblemen führen kann.

Wer sich vor Zeckenbissen oder deren Folgen schützen will, sollte ein paar einfache Vorsichtsmaßnahmen berücksichtigen:

- ▶ Tragen Sie langärmelige Kleidung und lange Hosen, die Sie in die Strümpfe stecken, so lange Sie in der Natur unterwegs sind.
- ▶ Eine Insektenschutzlotion hilft ebenfalls.
- ▶ Kontrollieren Sie abends, ob sich eine Zecke am Körper befindet, achten Sie dabei besonders auf die Hautfalten in der Leistengegend, auf den Haaransatz (bei Kindern) und den Bauchnabel.
- ▶ Falls Sie eine Zecke am Körper entdecken, entfernen Sie sie am besten mit einer Pinzette oder Zeckenzange. Wichtig: Fassen Sie die Zecke so nah wie möglich an der Haut und ziehen Sie senkrecht nach oben, falls erforderlich, ganz leicht hin- und herdrehen und vorsichtig rütteln. Vermeiden Sie schraubenartige Drehbewegungen, nicht quetschen oder mit Öl beträufeln. Die Zecke muss unbedingt vollständig entfernt werden - im Zweifelsfall gehen Sie besser zum Arzt.
- ▶ Sollte sich wenige Tage nach dem Biss eine ringförmige Rötung am Einstich oder an anderen Stellen zeigen, ist ein Arztbesuch unerlässlich.

FSME-Verbreitungsgebiete in Deutschland

Quelle: Baxter/ Robert-Koch-Institut

- Definierte FSME-Risikogebiete nach Robert-Koch-Institut
- Landkreise mit vereinzelt auftretenden autochthonen FSME-Erkrankungen, die jedoch nicht der Definition für ein FSME-Risikogebiet nach Robert-Koch-Institut entsprechen

Grundsätzlich gilt: Keine Panik! Es gibt zwar wegen des milden Winters besonders viele Zecken, aber nicht jede überträgt die gefährlichen Erreger und nicht jeder, der von einer infizierten Zecke gebissen wird, steckt sich an. Wird die Ansteckung frühzeitig bemerkt, kann sie mit Antibiotika gut behandelt werden – je früher, desto besser!

Zecken, die FSME-Viren übertragen, kommen hauptsächlich in Süddeutschland vor (siehe Karte). Gegen die FSME kann man sich impfen lassen. Dazu sind drei Impfungen erforderlich, der Impfschutz tritt frühestens nach 28 Tagen ein. Für Versicherte, die in einem Risikogebiet leben, ist die Impfung kostenlos, für Urlauber, die in FSME-Risikogebiete innerhalb Deutschlands reisen, in der Regel auch.

Zecken mit Borreliose-Erregern treten in ganz Deutschland auf. Außer den oben genannten Vorsichtsmaßnahmen gibt es keinen wirksamen Schutz.



Alkohol

wie viel ist zu viel?

Alkohol gehört zum Leben der meisten Erwachsenen so selbstverständlich dazu wie Kaffee oder Tee. Aber wann wird aus dem Genuss eine Sucht?

„Immer dann, wenn der Verzicht schwer fällt, besteht zumindest eine psychische Abhängigkeit“, sagt Dr. Bernd-Fred Schepers, der Leiter des Seeärztlichen Dienstes in Hamburg. „Ein einfacher Selbstschutz besteht deshalb darin, mindestens zwei Tage pro Woche keinen Alkohol zu trinken und auch hin und wieder eine länger dauernde Abstinenz einzulegen.“ Wenn das sehr schwer fällt, sprechen die Fachleute von „riskantem Konsum“, aus dem sich eine Abhängigkeit entwickeln kann.

Die Werte, die als unschädlich für die Gesundheit gelten, wurden im Lauf der Jahre immer weiter nach unten korrigiert: 10 Gramm reiner Alkohol für Frauen (ein kleines Glas Wein), 20 Gramm für Männer (ein Glas Bier, 0,2 l) dürfen es demnach täglich sein. Es fällt schwer, diese

gesundheitliche Empfehlung eins zu eins umzusetzen, denn die Trinkgewohnheiten vieler Erwachsener sind anders – im Klartext: Sie trinken mehr! Die meisten können damit gut umgehen, aber bei rund 1,7 Millionen Männern und Frauen zwischen 18 und 59 Jahren liegt der tägliche Konsum oberhalb des kritischen Bereichs. (Diese und die folgenden Zahlen stammen aus dem Bericht der Drogenbeauftragten der Bundesregierung. Die Werte für die Gesamtbevölkerung wurden auf Basis einer repräsentativen Befragung von knapp 9.000 Personen hochgerechnet). Rund zehn Millionen Menschen gelten in Deutschland als gefährdet. Das Fatale ist: Derjenige, der zu viel trinkt, glaubt meist, er habe die Situation völlig unter Kontrolle.



Das Gift und seine Wirkung

- Alkohol ist ein Zellgift, er kann alle lebensnotwendigen Organe des Körpers zerstören und tödlich wirken. Typische Folgen übermäßigen Trinkens sind Leberschädigungen, Erkrankungen der Magenschleimhaut, Herz-Kreislauf-Probleme, Schwächung der Abwehrkräfte, Krebserkrankungen, massive Beeinträchtigungen der Hirnfunktionen, Depressionen und Ängste bis hin zum Selbstmord.
- Rund 40.000 Todesfälle jährlich werden auf Alkoholmissbrauch zurückgeführt.
- 33.000 Verkehrsunfälle mit Personenschaden gibt es pro Jahr, dabei sterben 1.500 Menschen.
- Die enthemmende und aggressionsfördernde Wirkung des Alkohols macht sich auch in der Gewaltbereitschaft der Trinker bemerkbar: Jede vierte Gewalttat geschieht unter Alkoholeinfluss.
- Jedes Jahr werden mehr als 2.000 Kinder geboren, die durch Alkoholmissbrauch der Mutter während der Schwangerschaft in ihrer geistigen und körperlichen Entwicklung stark zurückgeblieben sind.
- Mindestens ein Drittel der gesunden Kinder von Alkoholikern wird später selbst abhängig - von der seelischen Belastung ganz zu schweigen.

Seeleute sind besser als ihr Ruf

Seeleute haben seit Jahrhunderten den Ruf, gerne etwas über den Durst zu trinken. Kein Wunder, denn früher war sauberes Trinkwasser an Bord Mangelware und wurde durch Wein, Bier oder verdünnten Rum ersetzt. Auch heute gibt es wohl wenige Seeleute, die vollkommen abstinent leben - das gilt in Deutschland ohnehin nur für 5,5 Prozent der erwachsenen Bevölkerung. Aber keineswegs gibt es bei der Seediens-tauglichkeitsuntersuchung Anzeichen dafür, dass Seeleute mehr als andere unter Alkoholmissbrauch und den typischen gesundheitlichen Schädigungen leiden. Im Jahr 2006 wurden in Deutschland rund 15.000 fahrende Seeleute auf ihre Tauglichkeit untersucht. Nur bei 20 von ihnen hieß der Ablehnungsgrund „chronischer Alkoholmissbrauch und andere Suchtformen“.

Wie viel ist zu viel? Machen Sie dazu den Test „Alles klar?“. Er wurde für die Suchtwoche „Alkohol-Verantwortung setzt die Grenze“ entwickelt (Träger sind die Deutsche Hauptstelle für Suchtfragen und die Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung). Die Aktion, an der sich auch die See-Krankenkasse beteiligt, soll Ihnen helfen, sich über das eigene Verhalten und ein mögliches Suchtpotenzial bewusst zu werden.

Ist mein Umgang mit Alkohol im „grünen Bereich“? Trinke ich zu viel? Ist meine Gesundheit durch Alkohol gefährdet? Bin ich abhängig? Die 25 Fragen dieses Tests können Ihnen dabei helfen, Ihren Umgang mit Alkohol zu überprüfen und machen Sie gegebenenfalls auf Risiken und Probleme aufmerksam. Nehmen Sie sich hierfür etwa fünf Minuten Zeit und beantworten Sie die folgenden Fragen so ehrlich wie möglich.

Alles klar?

25 Fragen



für Ihre Gesundheit

und Fitness

Selbsttest

Bitte beachten Sie: Die Fragen dieses Tests wurden für erwachsene, gesunde Frauen und Männer zusammengestellt. Wenn Sie gesundheitliche Probleme haben, sollten Sie mit Ihrer Ärztin bzw. Ihrem Arzt darüber sprechen, ob und wenn ja, wie viel Alkohol Sie trinken können.

Für Schwangere und Kinder gilt: Kein Alkohol - für eine gesunde Entwicklung. Auch Heranwachsende bis etwa 20 Jahren und Menschen im höheren Lebensalter sollten deutlich unter den hier genannten Grenzwerten von einem bzw. zwei Gläsern Alkohol täglich bleiben.

Ich kann manchmal meiner Arbeit nicht nachgehen/dem Unterricht nicht folgen, weil ich am Abend vorher zu viel Alkohol getrunken habe. Ja Nein

In der letzten Woche gab es mindestens zwei Tage, an denen ich keinen Alkohol getrunken habe. Ja Nein

Meine Partnerin/mein Partner/Familienangehörige haben mich schon mehrmals gebeten, weniger zu trinken. Ja Nein

Im letzten Jahr hatte ich ein- oder mehrmals das, was man einen „Filmriss“ nennt. Ja Nein

Wenn ich zu viel getrunken habe, schäme ich mich am Tag danach und fühle mich schuldig. Ja Nein

Manchmal muss ich morgens Alkohol trinken, um meine Nerven zu beruhigen und meinen Kater in den Griff zu bekommen. Ja Nein

für Frauen, die sich ein Kind wünschen oder schwanger sind: Ich bin sicher, dass ich neun Monate alkoholfrei bleiben kann, um die Gesundheit meines Kindes nicht zu gefährden. Ja Nein **STOPP!**

Ich habe ein Hobby, einen Sport oder etwas anderes, das mir früher Freude gemacht hat, aufgegeben und verbringe heute mehr Zeit mit Alkohol trinken. Ja Nein

Ich bin froh, wenn ich das eine oder andere Glas Bier/Wein etc. unbeobachtet trinken kann. Ja Nein

Es ist im letzten Jahr vorgekommen, dass ich mehrere Tage hintereinander betrunken war. Ja Nein

Das Alleinsein ist weniger schwer für mich, wenn ich Alkohol trinke. Ja Nein

Ich habe schon oft versucht, weniger zu trinken bzw. ganz mit dem Trinken aufzuhören. Bisher leider ohne Erfolg. Ja Nein

Es ist im letzten Jahr vorgekommen, dass ich Auto gefahren bin, obwohl ich (zu viel) Alkohol getrunken hatte. **STOPP!** Ja Nein

Wenn ich nicht weiß, ob ich noch alkoholische Getränke im Haus habe bzw. leicht besorgen kann, werde ich unruhig. Ja Nein

für Frauen: Letzten Monat gab es einen oder mehrere Tage, an denen ich mehr als zwei Standardgläser Alkohol getrunken habe. Ja Nein

für Männer: Letzten Monat gab es einen oder mehrere Tage, an denen ich mehr als drei Standardgläser Alkohol getrunken habe. Ja Nein

Mein Arzt/meine Ärztin hat mir geraten, weniger Alkohol zu trinken bzw. alkoholfrei zu leben. Dennoch habe ich meine Trinkgewohnheiten bis heute nicht grundlegend geändert. Ja Nein

Ich kann besser einschlafen, wenn ich Alkohol getrunken habe. Ja Nein

Wenn ich mich geärgert habe oder traurig bin, trinke ich mehr als sonst. Ja Nein

Ich (und meine Kollegen bzw. Kolleginnen) trinke(n) häufig während der Arbeitszeit oder in den Pausen Alkohol. **STOPP!** Ja Nein

Wenn ich mich mit Freunden und Bekannten treffe, trinken wir (immer) Alkohol. Ja Nein

für Frauen: Mehr als ein Standardglas Bier, Wein, Sekt oder Schnaps trinke ich selten an einem Tag. Ja Nein

für Männer: Mehr als zwei Standardgläser Bier, Wein, Sekt oder Schnaps trinke ich selten an einem Tag. Ja Nein

Ich brauche auf (oder vor) Partys und Feiern das erste Glas, um „warm“ zu werden. Ja Nein

Wenn ich erst einmal angefangen habe zu trinken, finde ich oft überhaupt kein Ende mehr. Ja Nein

An stressigen Tagen trinke ich Alkohol, um besser abschalten zu können. Ja Nein

Ich trinke Alkohol, obwohl ich Medikamente einnehme, die nach ärztlicher Anweisung/Beipackzettel nicht mit Alkohol verträglich sind. **STOPP!** Ja Nein

... WELCHE FARBE HAT IHR ALKOHOLKONSUM?

Grün Gelb Orange Rot Magenta

AUSWERTUNG

Grüne Karte
Alles klar!

Gelbe Karte
Risiko!

Orange Karte
Gefahr für die Gesundheit!

Rote Karte
Abhängigkeit!

Achtung
STOPP!

ausschließlich **Grün:**
Alle Ihre Antworten fallen auf ein grünes Feld

auch **Gelb:**
eine oder mehrere Ihrer Antworten fallen auf ein gelbes Feld

auch **Orange:**
Ihre Antworten fallen auf grüne, gelbe und orange Felder

auch **Rot:**
Sie haben mindestens ein rotes Antwortfeld angekreuzt.

STOPP!
Bei einer oder mehreren Ihrer Antworten ist ein »Stopp!« aufgetaucht

Herzlichen Glückwunsch – Ihren Test-Ergebnis zufolge ist Ihr Umgang mit Alkohol nicht problematisch. Entweder weil Sie sich dafür entschieden haben, alkoholfrei zu leben, oder weil Sie sehr maßvoll und verantwortungsbewusst mit Alkohol umgehen.

Wenn Sie sicher sein möchten, dass sich Ihr Trinkverhalten nicht allmählich und vielleicht zu lange unbenutzt zum Schlechteren hin verändert, ist es sinnvoll, diesen Test von Zeit zu Zeit zu wiederholen.

Für den Umgang mit Alkohol gibt es wichtige Regeln, die jede/jeder beachten sollte. Für Sie ist die Einhaltung dieser Regeln vermutlich selbstverständlich.

Vielleicht interessiert es Sie, sich die Vorteile und Regeln eines verantwortungsvollen Umgangs mit Alkohol noch einmal bewusst zu machen. Eine ausführliche Darstellung der 10 wichtigsten Regeln für den risikoarmen Umgang mit Alkohol finden Sie auf der Rückseite. ■

Der Grenzwert für einen risikoarmen Alkoholkonsum liegt für gesunde erwachsene Frauen bei ca. 12 g Alkohol täglich. Für Männer liegt er bei ca. 24 g Alkohol täglich. Außerdem werden pro Woche mindestens zwei alkoholfreie Tage empfohlen. Risikoarm bedeutet, dass gesundheitliche oder andere Probleme durch Alkohol in der Regel nicht zu erwarten sind.

Ihr Testergebnis deutet darauf hin, dass ihr Alkoholkonsum den genannten risikoarmen Grenzwert überschreitet. Auch wenn Sie bislang noch keine negativen Folgen bemerkt haben: Ihr Risiko, Ihre Gesundheit, z. B. Ihre Leber, zu schädigen oder von Alkohol abhängig zu werden, ist erhöht.

Ihrer Gesundheit zuliebe sollten Sie deshalb Ihren Alkoholkonsum bis auf die genannten Grenzwerte reduzieren. Beachten Sie dabei auch die anderen Regeln für den verantwortungsvollen Umgang mit Alkohol.

Eine ausführliche Darstellung der 10 wichtigsten Regeln für den risikoarmen Umgang mit Alkohol finden Sie auf der Rückseite. ■

Die eine oder andere ihrer Antworten fällt auf ein orange-farbenes Feld. Das deutet darauf hin, dass Sie zumindest gelegentlich Alkohol trinken, um unangenehme Situationen und Stimmungen besser ertragen zu können, z. B. wenn Sie müde, einsam, angespannt oder ärgerlich sind. Damit besteht die Gefahr, dass Sie sich an Alkohol als Problemlöser gewöhnen und über die Zeit in eine Abhängigkeit geraten. Vermutlich haben Sie aber auch schon erfahren, dass Alkohol keines Ihrer Probleme löst, sondern jedes einzelne noch vergrößert und neue verursacht. Gesundheitliche, berufliche und finanzielle Probleme, Streit innerhalb der Familie, Schuld und Schamgefühle etc. sind häufig die Folge eines dauerhaft überhöhten Alkoholkonsums.

Um weiteren Schaden zu verhindern bzw. einer Abhängigkeit vorzubeugen, sollten Sie deshalb weniger trinken. Gelingt Ihnen dies nicht, möchten wir Ihnen empfehlen, fachlichen Rat und Hilfe anzunehmen – im Ihr Alkoholproblem zu lösen und um Ihre Lebenssituation dauerhaft zu verbessern! Das offene Gespräch mit Ihrer Hausärztin oder Ihrem Hausarzt kann ein 1. Schritt sein. ■

Sie haben den Mut aufgebracht, auch für Sie vielleicht unangenehme Fragen ehrlich zu beantworten. Vielen Dank. Ihre Antworten zeigen, dass Sie regelmäßig oder gelegentlich so viel Alkohol trinken, dass Sie Ihrer Gesundheit damit schaden. Möglicherweise liegt auch eine Alkoholabhängigkeit vor. Um Ihrer Gesundheit nicht weiter zu schaden, sollten Sie dringend weniger Alkohol trinken oder ganz auf Alkohol verzichten. Wenn Sie die Erfahrung machen, dass Sie dies immer wieder in alte Gewohnheiten zurückfallen, sollten Sie fachlichen Rat und Hilfe annehmen. ■

Grün, gelb, orange oder rot – welche Farbe haben Ihre Antworten?

In den Texten zu den jeweiligen Farben finden Sie Ihr Test-Ergebnis zugeschnittene Informationen und Hinweise für einen risikoarmen Umgang mit Alkohol und erste Tipps dazu, wie Sie eventuell vorhandene Probleme in Angriff nehmen können.

In diesem Fall trinken Sie Alkohol in Situationen, in denen Alkohol eine besondere Gefahr für Sie und andere darstellt. Die Weltgesundheitsorganisation WHO propagiert deshalb in diesen Lebensbereichen »Punktnüchternheit«. Das heißt: kein Alkohol im Verkehr, bei der Arbeit, wenn Sie schwanger sind oder bestimmte Medikamente einnehmen! Bitte bemühen Sie sich (nochmals) ehrlich um eine Änderung Ihres Alkoholkonsums. Sollte es Ihnen trotz bester Vorsätze dennoch nicht gelingen, Ihr Trinkverhalten zu ändern, möchten wir Ihnen empfehlen fachlichen Rat und Hilfe anzunehmen. ■

SEE-KRANKENKASSE

Abrechnungsbetrug: Neuer Ansprechpartner im Seehaus

Die gute Nachricht zuerst: Millionen von Behandlungen im Krankenhaus, beim Arzt oder Physiotherapeuten werden in Deutschland Jahr für Jahr korrekt abgerechnet. Doch weil Ärzte, Zahnärzte, Apotheker, Hebammen und andere auch nur Menschen sind, gibt es leider auch Fälle, in denen Abrechnungen bewusst gefälscht werden. Seit 2004 sind deshalb alle gesetzlichen Kran-

kenkassen verpflichtet, einen Ansprechpartner zu benennen, an den sich Versicherte im Verdachtsfall wenden können. Positive Bilanz der See-Krankenkasse nach den ersten zwei Jahren: Zwar haben sich eine Reihe von Versicherten gemeldet, aber bisher ließ sich die überwiegende Zahl von Verdachtsmomenten als korrektes Verhalten aufklären.



Sollten Sie befürchten, dass bei Ihrem Arzt oder in der Apotheke nicht alles korrekt läuft, wenden Sie sich bitte an den Juristen Daniel Wollenberg. Sie erreichen ihn unter

Tel. (040) 361 37-720,

über das Kontakt-Feld im Internet oder per Post.



SEE-KRANKENKASSE

Jetzt noch wichtiger: Vorsorgeuntersuchungen

Wenn Krankheiten früher entdeckt werden, lassen sie sich besser behandeln und verursachen weniger Kosten. Diese Rechnung stimmt zwar nicht immer, aber doch häufig - und darum hat die Bundesregierung beschlossen, die Bürger mit sanftem Zwang dazu aufzufordern, mehr als bisher die gängigen Vorsorgeuntersuchungen wahrzunehmen.

Chronisch Kranke haben Anspruch darauf, dass ihre persönliche Belastungsgrenze von zwei auf ein Prozent der jährlichen Bruttoeinnahmen reduziert wird. Neu gilt als zusätzliche Voraussetzung für die Absenkung der Belastungsgrenze, dass die Vorsorgeuntersuchungen regelmäßig in Anspruch genommen

wurden. Selbstverständlich tritt diese Regelung nicht rückwirkend in Kraft, sondern erst mit dem 1. Januar 2008.

Wir empfehlen deshalb allen Versicherten, spätestens ab 1. Januar 2008 ihrem Alter entsprechend regelmäßig zum Gesundheits-Check-up und zur Krebsvorsorge zu gehen. Im einzelnen gilt das für

Untersuchungen zur Früherkennung von Herz-, Kreislauf- und Nierenerkrankungen sowie der Zuckerkrankheit.

Wer? Versicherte, die nach dem 1. April 1972 geboren sind.

Wie oft? Alle zwei Jahre.

Untersuchung zur Früherkennung von Krebserkrankungen.

Wer? Frauen, die nach dem 1. April 1987 geboren sind; Männer, die nach dem 1. April 1962 geboren sind

Wie oft? Jedes Jahr.

Auch im Zusammenhang mit unserem Bonusprogramm „Seestern“ lohnt es sich, zu den empfohlenen Vorsorgeuntersuchungen zu gehen, denn dafür erhalten Sie einen Seestern und die sind bares Geld wert. Schon für zwei Seesterne im Bonusheft erstatten wir Ihnen bis zu maximal 50 Euro der im Kalenderjahr gezahlten Praxisgebühr.

SEE-BERUFGENOSSENSCHAFT

Neu:

Drittes Fachbuch für die Ausbildung in der Seefahrt

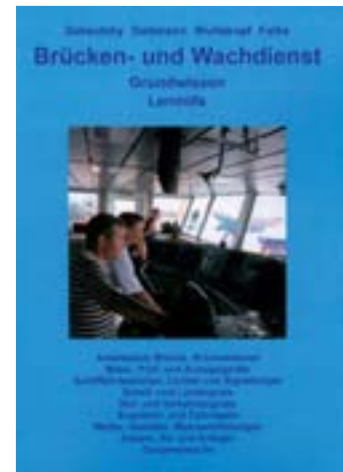
Nachdem bereits die Fachbücher "Schiffssicherung" sowie "Arbeits- und Sozialrecht" als Lernhilfe für die Ausbildung in der Seeschifffahrt erschienen sind, ist nun auch der Band zum Thema "Brücken- und Wachdienst" fertig. Die Lernhilfe orientiert sich am Rahmenlehrplan der Ausbildungsverordnung für Schiffsmechaniker und vermittelt in übersichtlicher und gut verständlicher Form Wissen für den Auszubildenden. Der Erstdruck dieser Fachbücher wurde Dank des Sponsorings des Verbandes Deutscher Reeder sowie der Gewerk-

schaft ver.di (Fachbereich Verkehr) ermöglicht. In Arbeit befinden sich noch die Lernhilfen "Ladungs- und Umschlagtechnik", sowie "Schiffsmaschinenbetrieb".

Die Lernhilfe "Brücken- und Wachdienst" ist im Buchhandel bzw. direkt über den Verlag Pro BUSINESS digital printing & copyservice GmbH Berlin (ISBN 978-3-939533-90-0) zum Preis von 39,50 Euro zu beziehen.

Weitere Informationen und direkte Bestellmöglichkeiten:

www.sakautzky-web.de



SEE-KRANKENKASSE



Weitere Behandlungsprogramme gestartet

Für chronisch kranke Versicherte bietet die See-Krankenkasse seit 2004 in Zusammenarbeit mit der AOK besondere Behandlungsprogramme an, die so genannten Disease Management Programme (DMP). Die chronisch Kranken können „als Gast“ wohnortnah an den Programmen der Ortskrankenkassen teilnehmen, die Beratung und Betreuung der Versicherten übernimmt in der Regel die See-Krankenkasse.

Es gibt Programme für Diabetes mellitus Typ I und Typ II,

Koronare Herzkrankheit, Brustkrebs bei Frauen, Chronisch obstruktive Lungenkrankheit (COPD) und Asthma bronchiale - die Teilnahme ist allerdings noch nicht flächendeckend in ganz Deutschland möglich.

In den letzten Monaten sind in mehreren Bundesländern neue Programme gestartet:

- **Asthma bronchiale** in Berlin, Brandenburg, Hessen, Niedersachsen und Thüringen

- **COPD** in Berlin, Hessen, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz und Thüringen

- **Diabetes Typ I** in Niedersachsen und Sachsen

Weitere Informationen gibt Andrea Glimm,

Telefon (040) 3 6 1 37 – 553
andrea.glimm@see-bg.de



Deine Haut

Die wichtigsten $2m^2$ Deines Lebens

Sie atmet, sie fühlt, sie schützt. Und sie braucht Schutz und Pflege, um gesund zu bleiben.

In einer gemeinsamen Kampagne werben die gesetzliche Kranken- und Unfallversicherung zwei Jahre lang für einen besseren Umgang mit dem größten Organ des Menschen. Denn die Bedeutung der Haut für die Gesundheit wird oft unterschätzt. Von rund 25.000 bestätigten Berufskrankheiten im Jahr 2005 waren etwa 9.500 beruflich bedingte Hauterkrankungen. Damit führen sie die Liste aller Berufskrankhei-

ten deutlich an. Auch den Krankenkassen entstehen Kosten in Milliardenhöhe durch die Behandlung von Entzündungen, Ekzemen und Allergien. Ganz zu schweigen von dem persönlichen Leid, das durch schwer heilende Hauterkrankungen entsteht und für die Betroffenen eine wahre Qual sein kann.

Es ist zwar genetisch festgelegt, ob jemand eher zu trockener oder fettiger Haut neigt, aber den-

noch tut jeder seiner Haut gut, der sich ausgewogen ernährt, ausreichend trinkt, genügend schläft und auf das Rauchen verzichtet. Ausserdem gibt es nicht nur im beruflichen Umfeld, sondern auch zu Hause und in der Freizeit täglich Situationen, in denen Sie Ihre Haut besonders pflegen und schützen müssen. Denn die drei Hauptfeinde der gesunden Haut heißen: Reizende Stoffe, Feuchtigkeit und Sonne!

Schützen, reinigen, pflegen: Das können Sie tun!

Die meisten Menschen wissen, dass sie ihre Haut regelmäßig schützen, reinigen und pflegen müssen, besonders, wenn sie zusätzlichen Belastungen ausgesetzt ist. Aber trotzdem hapert es oft bei der Umsetzung. Das geht eine gewisse Zeit gut, denn unsere Haut kann sich aus eigener Kraft gegen schädigende Einflüsse wehren. Trotzdem sollten Sie unbedingt die natürliche Schutzfunktion der Haut unterstützen, also zum Beispiel vor häufigem oder längerem Kontakt mit Wasser die Hände oder andere Hautpartien einfetten, denn obwohl es paradox klingt: Das Wasser entzieht der Haut Feuchtigkeit. Noch besser sind Schutzhandschuhe, die die Hände vor Schadstoffen und Verletzungen bewahren.

Bei der Reinigung der Haut kommt es vor allem auf die richtige Wahl der Mittel an. Gehen Sie so hautschonend wie möglich vor – für verschiedene Arten der Verschmutzung gibt es auch unterschiedliche Hautreiniger.

Die Pflege zum Abschluss ist ein wesentlicher Faktor für eine gesunde Haut. Denken Sie beim Eincremen der Hände an die Fingerzwischenräume und die Umgebung der Fingernägel, denn hier entstehen häufig die Allergien. Jeder, der beruflich oft Kontakt mit Wasser oder anderen Substanzen hat, sollte sich gezielt darüber informieren, welche Produkte für ihn am besten geeignet sind. Der Arbeitsmedizinische Dienst der See-Berufsgenossenschaft bietet Seeleuten vor Ort zum Beispiel die Aufstellung eines Hautschutzplans an. Darin wird festgelegt, welche Schutzmaßnahmen mit welchen Präparaten vor, während und nach der Arbeit sinnvoll sind.

Achtung Sonne

Die Haut kann sich allein nur wenige Minuten vor Schäden durch Sonnenstrahlen schützen. Danach kommt es zur Rötung und schließlich zum Sonnenbrand. Davon erholt sich die Haut zwar oberflächlich gesehen,

aber die tiefer liegenden Zellkerne werden durch die UV-Strahlung zerstört, beschädigt oder verändert. Wenn der Schaden nicht repariert werden kann, wird er als Erbinformation bei der nächsten Teilung an die Tochterzelle weitergegeben – die Grundlage für einen Hautkrebs ist gelegt. Natürlich führt nicht jeder Sonnenbrand automatisch zu einer Krebserkrankung, aber die Summe der Belastungen ist gefährlich. Dass Sonnenschein uns schaden kann, scheinen viele Menschen in Deutschland nicht ernst zu nehmen, denn die Anzahl der Neuerkrankungen steigt trotz immer besserer Sonnenschutzmittel und ausführlichen Informationen weiter an. Die Deutsche Krebshilfe meldet 75.000 Neuerkrankungen, davon 7.000 mit dem besonders gefährlichen Schwarzen Hautkrebs (Melanom). Die Untersuchung einer verdächtigen Hautveränderung geht selbstverständlich auf Kosten der See-Krankenkasse. Reine Vorsor-

geuntersuchungen auf Hautkrebs beim Facharzt gehören dagegen nicht zum Angebot der Krebsfrüherkennung der gesetzlichen Krankenkassen (eine Änderung der Regelung ist in Vorbereitung).

Am besten schützen Sie Ihre Haut durch leichte, luftige Kleidung vor der UV-Strahlung. Halten Sie sich bewusst im Schatten auf und benutzen Sie Sonnenschutzcreme mit einem ausreichend hohen Lichtschutzfaktor. Wichtig ist, dass die Creme etwa 20 Minuten vor Beginn des Sonnenbades aufgetragen wird. Allerdings bietet auch die beste Sonnenschutzcreme nur für begrenzte Zeit Schutz. Denn was viele nicht wissen: Wiederholtes Auftragen einer Sonnencreme erhält lediglich die Wirksamkeit der Schutzsubstanzen aufrecht, die durch Schwitzen und Abtrocknen verloren gehen. Auf die Zeit, die Sie unbesorgt in der prallen Sonne zubringen können, hat das Nachcremen keinen Einfluss.

Auch richtiges Eincremen der Hände will gelernt sein

- 1.) Tragen Sie eine haselnussgroße Menge Hautschutzmittel auf die trockenen und sauberen Handrücken auf.
- 2.) Verteilen Sie die Creme, indem Sie die Handrücken aneinander reiben.
- 3.) Cremen Sie nun die Finger und die Fingerzwischenräume sorgfältig ein.
- 4.) Denken Sie an die Fingernägel, also den Übergang vom Nagel zur Haut und die Fingerkuppen.
- 5.) Zum Abschluss massieren Sie den Rest der Salbe in die Handinnenflächen ein und cremen über die Handgelenke.

Informationen, Ratgeber und Recherche-Tipps:

www.2m2-haut.de



Kundenzentren

Emden

Schweckendieckplatz 3 · 26721 Emden
 Telefon: 04921 / 91 62-0
 FAX: 04921 / 91 62-25
 Mo.- Mi. 8:00 -15:00, Do. 8:00 -17:00 Uhr,
 Fr. 8:00 -13:30 Uhr

Bremen

Faulenstraße 67 · 28195 Bremen
 Telefon: 0421 / 16 58 40
 FAX: 0421 / 16 58 430
 Mo.- Mi. 8:00 -15:00 Uhr,
 Do. 8:00 -17:00, Fr. 8:00 -13:30 Uhr

Bremerhaven

Bartelstraße 1 · 27570 Bremerhaven
 Telefon: 0471 / 922 05- 0
 FAX: 0471 / 922 05- 40
 Mo.- Mi. 8:00 -15:00 Uhr,
 Do. 8:00 -17:00, Fr. 8:00 -13:30 Uhr

Kiel

Preußnerstraße 1-9 · 24105 Kiel
 Telefon: 0431 / 561 025
 FAX: 0431 / 56 85 03
 Mo.- Mi. 8:00 -15:00 Uhr,
 Do. 8:00 -17:00, Fr. 8:00 -13:30 Uhr

Rostock

Doberaner Straße 44-47 · 18057 Rostock
 Telefon: 0381 / 454 94
 FAX: 0381 / 454 93 33
 Mo.- Mi. 8:00 -15:00 Uhr,
 Do. 8:00 -18:00, Fr. 8:00 -13:30 Uhr

Hamburg - Seehaus

Reimerstwierte 2 · 20457 Hamburg
 Telefon: 040 / 361 37 -0
 FAX: 040 / 361 37 -570
 Mo.- Mi. 8.00 -15.00 Uhr,
 Do. 8:00 -18:00, Fr. 8:00 -13:30 Uhr

Kooperation mit der Knappschaft

Die Versicherten der SEE-KRANKENKASSE können sich auch in mehr als 100 Beratungsstellen der Knappschaft in allen Fragen der Krankenversicherung beraten lassen.

...zum Beispiel in Berlin
 Telefon: 030 / 61 37 60-0
 Mo.- Fr. 8:00 - 14:00 Uhr

See-BG-Sprechtage

Cuxhaven

See-BG-Sprechtage im Auskunfts- und Beratungszentrum der SBG · Leuchtturmweg 3
 jeden 1. Di. im Monat, 9:00 - 12:00 Uhr und 13:00 - 15:00 Uhr

Wilhelmshaven

See-BG-Sprechtage jeden 1. Mittwoch im Monat, Wasser- und Schifffahrtsamt, Mozartstraße 32
 9:00 - 12:00 und 13:00 - 15:00 Uhr

Stralsund

„Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See“ bietet Auskunft und Beratung. Am Langen Kanal 7
 jeden 1., 3. und 4. Mi. im Monat, 9:00 - 12:00, 12:30 - 15:00 Uhr

www.see-krankenkasse.de
www.see-bg.de



INFOTELEFON Bundesweit zum Ortstarif

Mo. - Mi. 8:00 - 16:00 Uhr, Do 8:00 - 18:00 Uhr, Fr. 8:00 - 15:00 Uhr

Hilfsmittel

0180 – 231 23 30

Frau Holz, Frau Enter

Zahnersatz

0180 – 231 23 31

Herr Butzlaff

Pflegeversicherung / Häusliche Krankenpflege

A - Lange **0180 – 231 23 32**

Frau Mangels

Langf – Z **0180 – 231 23 33**

Herr Schlemminger

Reha / Vorsorge

0180 – 231 23 34

Frau Fanderich, Frau Ewen

Allgemeine Leistungen

A - H **0180 – 231 23 35**

Herr Schartau

I - P **0180 – 231 23 36**

Frau Klein

Q - Z **0180 – 231 23 37**

Frau Vogel

Mitgliedschaft und Beiträge

0180 – 231 23 38



bis 16. September 2007

HAMBURGER KUNSTHALLE

Seestücke – Von Max Beckmann bis Gerhard Richter

Die maritime Sommerausstellung der Hamburger Kunsthalle knüpft an die erfolgreiche erste Seestücke-Ausstellung an. Zu sehen sind 170 Werke mit den Schwerpunkten Klassische Moderne, Pop Art und Zeitgenössische Kunst. www.seestuecke-hamburg.de

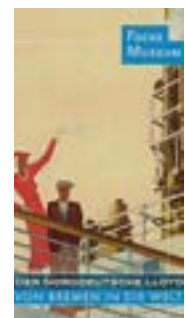


2007

DEUTSCHES SCHIFFAHRTSMUSEUM BREMERHAVEN

Der Norddeutsche Lloyd – Global Player der Schifffahrtsgeschichte

Ab 8. Juli 2007, große Sonderausstellung im DSM anlässlich der Gründung der Reederei vor 150 Jahren, täglich 10.00 - 18.00 Uhr www.dsm.de



FOCKE-MUSEUM BREMEN

Der Norddeutsche Lloyd – Von Bremen in die Welt

Focke-Museum Bremen, bis 14.10.2007
Öffnungszeiten: Dienstag 10.00 - 21.00 Uhr
Mittwoch bis Sonntag 10.00 - 17.00 Uhr
www.focke-museum.de



HISTORISCHES MUSEUM DER STADT BREMERHAVEN

Der Norddeutsche Lloyd – Lloydstadt Bremerhaven

Historisches Museum der Stadt Bremerhaven
Bis 28.10.2007, täglich 10.00 - 18.00 Uhr
www.historisches-museum-bremerhaven.de

DAS MARITIME BUCH

H.F. 231 am Bug

Hochseekutter „Landrath Küster“

Heinz-Hinrich Meyer



Der Autor liefert die interessante und umfangreich bebilderte Monografie des historischen Fischkutters von 1889.

Bestellungen über:

Verein Landrath Küster
c/o Heinz-Hinrich Meyer
Kutschers Weg 11 A
21647 Moisburg
koehlfleet38@aol.com

Eigenverlag, Direktvertrieb

€ 29,90

The Box

How the shipping container made the world smaller
and the world economy bigger

Marc Levinson



Im April 1956 transportierte ein umgebauter Tanker 58 Schiffcontainers von Newark nach Houston. Aus diesen bescheidenen Anfängen wurde die Containerschifffahrt zu einer gigantischen Industrie, die den globalen Handelsboom erst möglich machte. Das englischsprachige Buch erzählt die Entwicklungsgeschichte von den vielfältigen Anfangsschwierigkeiten bis hin zur erfolgreichen Revolutionierung der Frachtschifffahrt und weltweiten Logistik insgesamt.

Princeton University Press 2006
ISBN13: 978-0-691-12324-0

ca € 28,00



SIE ATMET. SIE FÜHLT. SIE SCHÜTZT.

**DEINE HAUT.
DIE WICHTIGSTEN
DEINES LEBENS.**

2m²

www.2m2-haut.de



DIE SEE-BERUFGENOSSENSCHAFT