

SEE & SICHERHEIT

2 / 2008



DAS MAGAZIN DER SEE-BERUFSGENOSSENSCHAFT



**Die See-Berufsgenossenschaft
braucht Sie als Verstärkung!**

www.see-bg.de

Wir suchen für den Technischen Aufsichtsdienst der Schiffssicherheitsabteilung zur Festanstellung



Nautische Offiziere Technische Offiziere

(STCW-Patente für die weltweite Fahrt und mindestens zweijähriger Seefahrtszeit)

Zu Ihren Aufgaben gehören:

Flaggenstaatliche Aufgaben
Hafenstaatkontrollen
Auditierungen im Rahmen der ISM-Aufgaben der See-BG
Prüfung und Zertifizierung von Produkten für die Schifffahrt

Das sollten Sie mitbringen:

STCW-Patente für die weltweite Fahrt mit mindestens zweijähriger Seefahrtszeit
Gute Englischkenntnisse in Wort und Schrift
Fähigkeit zum analytischen Arbeiten
Flexibilität
Grundkenntnisse im Umgang mit PC-Standardprogrammen (MS „Office“)
Sicheres Auftreten
Bereitschaft im Team zu arbeiten
Führerschein Klasse 3 oder BE

Wir bieten:

einen anspruchsvollen und sicheren Arbeitsplatz in Hamburg

Weitere Informationen

Nähere Auskünfte gibt Ihnen
gern der Leiter der Schiffssicherheits-
abteilung, Ulrich Schmidt,

Telefon: 040 361 37-220

Internet: www.see-bg.de

Mail: schiffssicherheit@see-bg.de

**Ihre Bewerbung mit
aussagefähigen
Bewerbungsunterlagen
senden Sie bitte an:**

SEE-BERUFGGENOSSENSCHAFT
Personalservice
Reimerstwierte 2
20457 Hamburg

Die Einstellung erfolgt auf Probe nach der Dienstordnung (Beamtenverhältnis) im gehobenen Dienst.



Nicolai Woelki, Christian Bubenzer (Einflaggungsmanager), Ulrich Schmidt

Liebe Leserinnen und Leser,



Die deutsche Flagge war während der Fußball-Europameisterschaft auf dem Festland nicht zu übersehen – auf den Weltmeeren macht sie sich dagegen immer noch rar. Die deutschen Reeder haben zugesagt, dass bis Ende 2008 mindestens 500 Schiffe unter Schwarz-Rot-Gold fahren. Das Thema deutsche Flagge steht im Zentrum der zweiten Ausgabe von See & Sicherheit: Wir stellen die Reederei German Tanker vor, deren komplette Flotte von zwölf Tankschiffen deutschflaggiig fährt. Unser Einflaggungsmanager (Bild oben Mitte) schildert seine Erfahrungen und wir berichten, wie die See-BG Reedereien bei der Umsetzung des ISM-Codes unterstützt.

Außerdem erfahren Sie in diesem Heft, dass die Seemannskasse neue Leistungen anbietet, was den Marinemaler Jochen Sachse mit dem Meer verbindet und dass im Meeresmuseum Stralsund ein Eisbär auf Jagd geht. Aus dem Hamburger Seehaus grüßt die Geschäftsführung der See-BG.

Nicolai Woelki

Ulrich Schmidt

Inhalt

Heft 2/2008

Titelbild

Bootsmann Martin Rakobrandt
an Deck des MT SEASHARK

Reportage

Unterwegs mit dem
MT SEASHARK **2 - 7**

Einflaggung

Christian Bubenzer,
Einflaggungsmanager der See-BG **8 - 9**

Neues aus der Seemannskasse

10

ISM-Code

Experten im Seehaus **11**

Unser Mann in Kiribati

Der Seeärztliche Dienst er-
mächtigt einen Arzt in Kiribati **12 - 13**

Meeresmuseum Stralsund

14 - 15

10 Fragen

Der maritime Fragebogen **17**

Meldungen und Informationen

18 - 19

Service & Kontakt

20 - 21



Seit 10 Jahren auf Erfolgskurs



Unterwegs mit dem 2004 in
Dienst gestellten MT SEASHARK
von Kirk R. Williams

Die Bremer Reederei German Tanker Shipping setzt seit ihrer Gründung im Jahre 1998 auf Qualität unter deutscher Flagge. Alle zwölf Produktanker fahren unter Schwarz-Rot-Gold. Die SEASHARK ist, wie die meisten der German Tanker Schiffe, bei der traditionsreichen Lindenau Werft in Kiel vom Stapel gelaufen. Mit ihren 32.100 Tonnen ist die SEASHARK nicht einer der größten Produktanker, aber ideal für die mittlere Fahrt in Mittelmeer, Nord- und Ost-

see. Die neueste Generation der German Tanker Schiffe misst etwas über 40.000 Tonnen und kommt auch in Übersee zum Einsatz.

Ich werde für einen kurzen Törn von Wilhelmshaven nach Rotterdam an Bord gehen. Das Schiff liegt an der Jetty der WRG (Wilhelmshavener Raffineriegesellschaft). Nach der Anmeldung bei den freundlichen Wachleuten werde ich zum Anleger gefahren. Die MS HARLE TIEF setzt mich über. Die 1959 gebaute Veteranin ge-

hört zur Reederei Warrings und wird für die Versorgung der Inselanleger der WRG eingesetzt. Am Steuer steht „Schwati“ Schwartz, den ich schon auf einer früheren Tankerreise kennen gelernt hatte. Er fährt in sicherem Abstand einen eleganten Bogen um die SEASHARK, so dass ich zu meinen Außenaufnahmen komme. Es wird leicht flüchtiges Naphta geladen. An Deck des Tankers und auf dem Jetty ist daher das Fotografieren und Telefonieren ebenso streng verboten, wie das Rauchen.



Basisdaten des MT SEASHARK

Vermessung:21.329 GT
Länge: 177,75 Meter
Breite:28 Meter
Tiefgang:11 Meter
Geschwindigkeit:15,10 kn
Maschine:8.340 KW
Besatzung:max. 28 Mann
Ladung:37.673 Kubikmeter in 10 Tanks



In Sichtweite entsteht der Jade-Weser-Port. Sowohl an Land, wie auch im Vorfeld des Deiches sind intensive Bauarbeiten im Gange. Mit einer Kajenlänge von 1.725 Metern und 17 Containerbrücken sollen in diesem neuen Tiefwasserhafen schon bald die großen Containerschiffe über 8.000 TEU abgefertigt werden. Ein Impuls, den die strukturschwache Region benötigt.

20 Mann, drei Nationen: Die Crew von Kapitän Hans Ebeling ist ein eingespieltes Team aus Deutschen, Ukrainern und Philippinos.

Kapitän Hans Ebeling begrüßt mich im Büro und bringt mich etwas später in meine geräumige Kabine. In deutschen Häfen herrscht immer besonders viel Betrieb an Bord. Die Inspektoren der Reederei und die Technischen Aufsichtsbeamten der See-BG nutzen die Gelegenheit, um ohne eine größere Anreise an Bord der SEASHARK zu kommen.

Es ist noch Fußball EM und am Abend spielt Russland gegen Spanien. Aber an Bord der SEASHARK scheint im Gegensatz zu anderen Schiffen nicht das Fußballfieber ausgebrochen zu sein.

„Und deutsche Flagge hatten wir auch schon vor der EM am Schiff,“ scherzt einer der Männer.

In der Abenddämmerung um genau 21 Uhr legen wir mit Schlepperassistenz ab. Der Wilhelmshavener Hafentotse wird vom Bugsierschlepper WAL schon nach 15 Minuten abgeholt. Das kurze aber schwierige Ablegemanöver ist ohne Probleme verlaufen. Nun übernimmt der Seelotse die Beratung des Kapitäns, bis zur für Tanker vorgeschriebenen äußeren Seeverkehrsstraße. Inmit-

ten der Nacht wird er dann von einem Hubschrauber abgeholt werden. Ich genieße in der Messe kurz das Fußballspiel via Satellit und begeben mich in die Kojen. Am nächsten Tag heißt es früh aufstehen.

Strahlender Sonnenschein empfängt mich am Morgen. Schöner kann Seefahrt nicht sein. Und auch der Fotograf weiß das Morgenlicht zu schätzen. Kurz bespreche ich den Tagesablauf mit Kapitän Ebeling und

„Deutsche Flagge schon vor der WM 2006 und EM 2008“

Chief Frank Nestler. Neben der Routine an Bord steht um 15.20 Uhr eine Ship Abandon Drill, also eine Schiffsevakuationsübung auf dem Plan. Zu allererst muss ich aber selbst meiner Pflicht als Passagier genügen und absolviere mit dem zuständigen 2. Offizier Yurii Tymoshenko eine grundlegende Sicherheitsunterweisung an Bord. Der 33jährige Ukrainer zeigt mir mit großem Engagement sämtliche für mich relevanten Einrichtungen. Bei dem guten Wetter macht der Spaziergang über das gepflegte Schiff großen Spaß.

Neben dem 2. Offizier und dem Elektriker, die beide aus der Ukraine stammen, fällt mir auf, dass insgesamt neun Angehörige der Besat-



Kapitän Hans Ebeling mit dem Azubi Jeffrey Rieken auf der Brücke der SEASHARK



Der MT SEASHARK am Jetty in Wilhelmshaven



In der Maschine: Joelito Orbesido, Teopisto II Flores, Elektriker Rustan Mykhaylov, 2. Ing Justus Kiosz und Chief Frank Nestler



2nd Mate Peter Bojabr steuert die Pumpen



John Beduria und Roberto Olarte reinigen die Frischwassertanks

zung Deutsche sind. Trotz der großen Nachfrage nach deutschen Schiffsoffizieren ist es German Tanker über zehn Jahre gelungen, durch intensive Nachwuchsförderung einen überdurchschnittlich großen und festen Stamm von deutschen Fachleuten zu binden. Die vor kurzem eingeführte Regelung „zwei Monate Fahrt – zwei Monate zu Hause“ hat für zusätzliches Interesse gesorgt. So ist auch der aus Bremerhaven stammende Kapitän Hans Ebeling zu German Tanker gewechselt.

Die Bordsprache ist zwar Englisch, aber es ist von Vorteil, wenn die Schiffsführung mit dem Azubi, Schiffsmechaniker und Kadetten einen in-

tensiven Austausch in der Muttersprache pflegt. Über die reine Arbeit hinaus, sorgt das auch nach Feierabend für ein gutes Klima. Alle Männer kümmern sich um die Pflege

„Etwas Geld für das Studium zurücklegen“

des beheizten Seewasserpools. Den können selbstverständlich alle an Bord der SEASHARK benutzen, ob Phillipinos, Deutsche oder Ukrainer.

Und dass die Reederei nicht nur für Kapitäne und Leitende Ingenieure

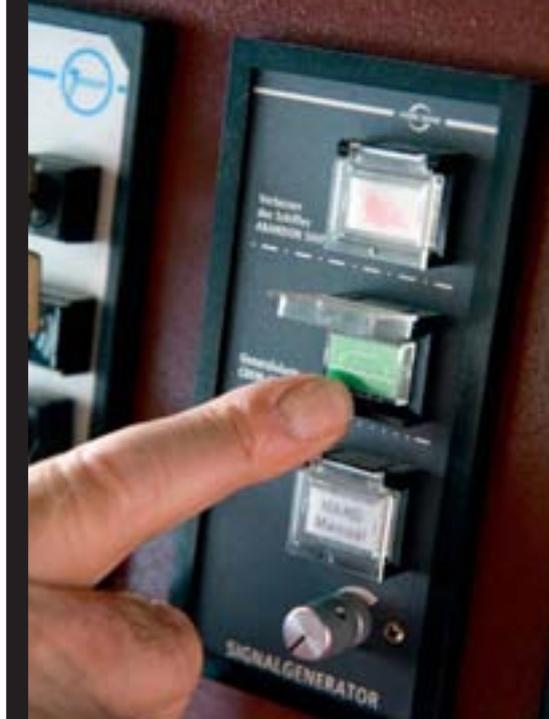
sorgt, beweisen die jungen Seeleute an Bord. Der von der Insel Rügen stammende Bootsmann Martin Rakobrandt und sein Schiffsmechanikerkollege Dmytro Einhaus streben ein Patent an, aber sie nutzen die Möglichkeit, nach Abschluss der Ausbildung weitere Erfahrungen zu sammeln und vor allem etwas Geld zu verdienen. Auch der aus Wilhelmshaven stammende Auszubildende Jeffrey Rieken, der kurz vor seinem Abschluss steht, erzählt mir: „Wenn ich von German Tanker das Angebot bekomme, noch ein paar Reisen als Schiffsmechaniker zu machen, dann werde ich wie meine Kollegen die Möglichkeit nutzen, etwas Geld für das Studium zur Seite zu legen.“

Die SEASHARK ist ein Produktentanker. Das bedeutet, dass nicht Rohöl sondern Raffinerieprodukte gefahren werden. Kapitän Ebeling kam vor diesem Törn im Ballast aus Rouen, wo Gasöl (Diesel) gelöscht wurde. Auch Benzin oder Flugbenzin füllten schon die von einer doppelten Hülle geschützten Tanks des 177 Meter langen Schiffs.

Das auf dieser Reise mitgeführte Chemical Naphta ist ein Erdöldestillat und ein wichtiger Rohstoff für die Petrochemie. Es dient als Benzinkomponente. „Die Ladung ist leicht entflammbar, aber in Containern werden teilweise viel gefährlichere Stoffe transportiert und oft sogar fehl deklariert. Wir wissen wenigstens, womit wir es zu tun haben,“ betont der 2. Offizier Peter Bojahr. Auf Unverständnis stößt bei den Offizieren nicht die Tatsache, dass für Tanker besondere Auflagen gelten, sondern dass die gleichen Standards nicht auch für Containerschiffe gelten. „Die großen Frachtschiffe haben mit ihren hohen Energiebedarf heute oft mehr Schweröl (HFO) gebunkert, als so mancher Tanker als Ladung fährt,“ wirft Kapitän Ebeling ein.

Kurz nach der Kaffeepause um 15:20 Uhr löst Kapitän Ebeling den Generalalarm zur „Abandon Ship“ Übung aus. Die Übung wird vom 2. Offizier Yurii Tymoshenko geleitet, der für alle Sicherheitsfragen zuständig ist. Kapitän Ebeling legt großen Wert auf das Training seiner Männer. Er selbst hat vor einigen Jahren einen Maschinenraumbrand erfolgreich löschen können.

Das Alarmsignal ertönt und alle Männer kommen mit Zusatzkleidung und Helm zum Sammelpunkt. Selbst-aufblasbare Rettungswesten werden verteilt und angelegt. Im Anschluß geht die gesamte Besatzung bis auf den wachhabenden Kapitän in das Freifallrettungsboot und schnallt sich fest. Für einem kurzen Moment kommt etwas Hektik auf und der 2. Offizier verweist auf die unbedingte Notwendigkeit, auch im Ernstfall die Ruhe zu bewahren. Der Motor wird



Übung macht den Meister: Einzig der Kapitän darf bei Manövern den Generalalarm auslösen. Der „Rote Knopf“ für das Verlassen des Schiffes (Abandon Ship) darf ausschließlich im Ernstfall gedrückt werden. Nach dem Sammeln geht es in das Freifallrettungsboot.

Unten: Auch der regelmäßige Probelauf der Feuerlösch-einrichtungen an Deck gehört zum Alltag an Bord.



von verschiedenen Mannschaftsmitgliedern probeweise gestartet, und Tymoshenko zeigt seinen Kameraden wo sie im Ernstfall Trinkwasser und Notrationen finden. Ein Abwurf des Rettungsbootes wird auch regelmäßig durchgeführt, steht aber heute nicht auf dem Trainingsplan. Hinterher wird das ganze Manöver mit dem Kapitän kritisch diskutiert. Erst dann können alle Männer wieder zurück auf ihre Stationen gehen oder entspannt in die Kojen fallen. Kapitän

Ebeling hat mich noch auf einen Softdrink in seine Kabine eingeladen. Dem Bremerhavener ist besonders die intensive Arbeit mit dem Nachwuchs wichtig. „Was wäre ein Seefahrerleben wert, wenn man nicht persönliche Erfahrungen an die nachrückende Generation weiter geben könnte. Es steht eben nicht alles in den Lehrplänen,“ betont der erfahrene Nautiker. Auf der SEASHARK hat er reichlich Gelegenheit, sich mit jungen Seeleuten auszutauschen.



Am Abend nutze ich die Gelegenheit und schwimme ein paar Züge im Pool. Inzwischen ist die Luft kälter als das Wasser und auch ich begeben mich zur Ruhe. Am nächsten Morgen sind wir bereits in Rotterdam fest. Die Reise ist ungewöhnlich reibungslos verlaufen, denn oft muss die SEASHARK auf Reede ankern, um auf einen Liegplatz oder auf Ladung zu warten. „Das erfreut die Freizeitangler unter den Besatzungsmitgliedern, aber Geld verdient das Schiff nur, wenn es mit Ladung in Fahrt ist,“ unterstreicht Kapitän Ebeling seinen Auftrag.

Sicherheit wird auf Tankern besonders groß geschrieben. Die regelmäßigen Besichtigungen durch die Klassifikationsgesellschaft, See-Berufsgenossenschaft, Port State Control und die eigenen Inspektoren kennt man auch auf anderen Schiffen. Nur finden sie auf den als besonders gefährlich eingestuften Tankerschiffen öfter und intensiver statt. Eine besondere Herausforderung für die Schiffsführung sind die Vettings (engl. für genaue Untersuchungen), die von den Ölgesellschaften nach vorheriger Anmeldung durchgeführt werden. Sie wurden nach den großen

Tankerunglücken in den 80er und 90er Jahren eingeführt (EXXON VALDES 1989, ERIKA 1999). Bis zu zehn solcher Vettings müssen die SEASHARK und ihre Schwesterschiffe jedes Jahr erfolgreich durchlaufen. Jeder Konzern, wie zum Beispiel BP, Exxon, Elf, Statoil, Shell, Chevron oder Lukoil kann eigene Vettings durchführen. Jedes Unternehmen setzt bei den Untersuchungen an Bord eigene Schwerpunkte. Grundsätzlich basieren

„Sicherheit wird auf Tankern besonders groß geschrieben“

auch diese Kontrollen auf den durch internationale Übereinkommen festgelegten Standards und den Richtlinien der Ölgesellschaften (OCIMF). Die Schiffe von German Tanker erhalten regelmäßig sehr gute Beurteilungen. Aber die SEASHARK unter Kapitän Hans Ebeling braucht die kritischen Blicke der Vettinginspektoren nicht zu fürchten. Die gesamte Crew und ihre Kollegen an Land sind hoch motiviert, um jeden Tag mit einem hohen Sicherheitsstandard zu fahren. Wir gratulieren German Tanker zu zehn Jahren Erfolgsgeschichte unter deutscher Flagge und wünschen dem MT SEASHARK und den anderen Schiffen von German Tanker weiterhin gute Fahrt und gute Charter.

Informationen zu German Tanker:
www.german-tanker.de



Einflaggungen: Der Countdown läuft

Der Verband Deutscher Reeder kündigte auf der 5. Nationalen Maritimen Konferenz in Hamburg an, dass bis Ende 2008 mindestens 500 Schiffe unter deutscher Flagge fahren sollen. Gegenwärtig steht der Zähler etwa bei 420 - es gibt also noch einiges zu tun.



Vor acht Jahren fand die erste Nationale Maritime Konferenz in Emden statt. Die Schifffahrtspolitik wurde vom damaligen Bundeskanzler Schröder zur Chefsache erklärt. Das Ergebnis war ein "Maritimes Bündnis" zwischen der Bundesregierung, der Gewerkschaft ver.di, dem Verband Deutscher Reeder (VDR) und den Wirtschafts- und Verkehrsministern der norddeutschen Küstenländer. Die Beteiligten verabredeten zweierlei: Den deutschen Reedern wurden Steuervorteile und Zuschüsse zugesichert, um ihre Position im internationalen Wettbewerb zu stärken. Dafür verpflichteten sie sich dazu, wieder mehr Schiffe unter deutscher Flagge fahren zu lassen und verstärkt in die Ausbildung von Seeleuten zu investieren. In den Folgejahren wurde die Beibehaltung der sehr günstigen Tonnagesteuer wiederholt daran geknüpft, dass mehr Schiffe unter Schwarz-Rot-Gold fahren. Denn den

gut 420 deutschflaggigen stehen knapp 2.700 ausgeflaggte Schiffe deutscher Eigner gegenüber. Und auch diese profitieren von der Tonnagesteuer.

Seit wieder mehr Schiffe unter deutscher Flagge fahren, herrscht auf dem Arbeitsmarkt für Seeleute quasi Vollbeschäftigung. Über 15.500 deutsche und ausländische Seeleute arbeiten an Bord deutscher Handelsschiffe, das ist eine Zunahme um fast 25 Prozent gegenüber 2003. Während die Zahl deutscher Seeleute annähernd konstant blieb, wuchs der Anteil ausländischer Seeleute auf mittlerweile 37,5 Prozent des Bordpersonals. Für deutsche Reedereien ist es schwierig, genügend qualifizierte deutsche Seeleute für die Besetzung ihrer Schiffe zu finden. Schiffsoffiziere aus Osteuropa werden deswegen vermehrt an Bord deutschflaggiger Schiffe eingesetzt. Staatssekretärin Kathrin Roth wies aus ge-

gebenem Anlass auf den Zusammenhang zwischen Tonnagesteuer und Einflaggung hin und warnte davor, die Subventionen zu gefährden. Seit fremdsprachige Kapitäne eingesetzt werden können, gebe es keinen plausiblen Grund mehr dafür, nicht zurückzuflaggen. Die maritime Koordinatorin des Bundes, Dagmar Wöhr, wurde noch deutlicher und stellte angesichts der schlechten Zahlen das bisher gute Vertrauensverhältnis zwischen Regierung und Reedern in Frage. Beim VDR bleibt man dennoch gelassen. "Bis Ende 2008 haben wir noch Zeit", sagt Pressesprecher Max Johns, "und ich bin sicher, dass wir unser Ziel erreichen werden."

An einer Einflaggung sind in Deutschland rund zehn verschiedene Behörden und Ämter beteiligt. Die See-Berufsgenossenschaft hat deswegen schon zu Beginn des „Maritimen Bündnisses“ schnell reagiert,



Drei Fragen an Einflaggungsmanager Christian Bubenzer

Welche Fragen werden Ihnen bei einer Einflaggungsberatung am häufigsten gestellt?

Die zwei Themen Schiffsbesetzung und Schiffssicherheitsstandards sind die „Dauerbrenner“ bei meinen Beratungen. Kann man den Schiffsmechaniker ersetzen? Wie viele EU-Offiziere muss ich fahren? Muss das Schiff vor einer Einflaggung umgebaut werden? – das sind typische Fragen aus diesen beiden Bereichen. Dazu kommen noch viele Fragen zum Prozedere der Einflaggung. Die aufgesplittete Schifffahrtsverwaltung in Deutschland lässt die Einflaggung nicht gerade übersichtlich erscheinen. Genau hier setze ich mit meinen Beratungen an: Ich erkläre, bei welcher Behörde man welche Anträge stellen muss und wie die Einflaggung in der Praxis abläuft. Eine Einflaggung ist sicher nicht einfach, aber sie ist auch keine unüberwindbare Hürde – wenn ich das verdeutlichen kann, wäre das schon viel wert.

Wie viel Zeit muss eine Reederei einkalkulieren, um ihr Schiff unter die deutsche Flagge zu bringen?

Ich würde mindestens zwei bis drei Wochen einkalkulieren, besser aber mehr. Die meiste Vorlaufzeit benötigen die Visa für die ausländischen Seeleute an Bord. Gerade für ukrainische Seeleute kann es schon mal einige Wochen dauern, bis die Visa vorliegen. Wenn dann noch der EU-Kapitän zum Lehrgang über deutsches Schifffahrtsrecht geschickt werden muss, braucht man definitiv mehr Zeit. Mein Tipp: So früh wie möglich mit den Planungen für eine Einflaggung beginnen, dann gibt's hinterher keine Hektik.

Es sieht so aus, also ob in der zweiten Jahreshälfte noch 80 Schiffe eingeflaggt werden - sind Sie diesem Ansturm gewachsen?

Auf jeden Fall! Wir haben schon 2005 in einem Jahr über 100 Schiffe eingeflaggt und wissen, wie wir einen solchen Ansturm bewältigen können. Außerdem haben inzwischen viele Reedereien wieder Erfahrungen mit der deutschen Flagge und kennen den Ablauf einer Einflaggung.



Weitere Informationen:

Einflaggungsmanager Christian Bubenzer
Tel.: 040 361 37-600, Mail: christian.bubenzer@see-bg.de
Internet: www.see-bg.de/einflaggung



um das Prozedere der Ein- und Rückflaggung so einfach wie möglich zu machen. Seit 2004 hilft unser Einflaggungsmanager – diese Berufsbezeichnung dürfte wohl einmalig sein – den Reedern dabei, die nötigen Formalitäten schnell und unbürokratisch zu erledigen. Auf Wunsch berät er auch vor Ort. Weitere Entlastung versprechen die Praxistipps im neu geschaffenen Einflaggungslotsen, der ab sofort im Internet zur Verfügung steht. „Wir haben hier alle Informationen zusammengestellt, die Sie als Praktiker für eine Einflaggung benötigen,“ beschreibt Einflaggungsmanager Christian Bubenzer den neuen Service. „Sie finden auf einen Blick alle wichtigen Tipps, Ansprechpartner, Checklisten und Hintergrundmaterialien rund um das Thema Einflaggung. Anfang Juli fand ein Seminar für Reedereimitarbeiter statt, das wir voraussichtlich im Herbst wiederholen werden. Und ansonsten gilt: Rufen Sie mich einfach an!“

Seemannskasse plant Ausweitung der Leistungen

Auf dem Arbeitsmarkt für Seeleute herrscht annähernd Vollbeschäftigung. Deswegen erweitert die Seemannskasse ihr Leistungsangebot.



Bisher konnten die Seeleute, die bis zum Erreichen ihres 65. Lebensjahres oder darüber hinaus in der Seefahrt tätig waren, keine Leistungen der Seemannskasse bekommen. Das Überbrückungsgeld sollte vor allem das vorzeitige Ausscheiden aus der Seefahrt erleichtern. Doch 34 Jahre nach Gründung der Seemannskasse sieht die Lage auf dem Arbeitsmarkt völlig anders aus: Seeleute können sich heute die Jobs aussuchen. Die Selbstverwaltung der See-Berufsgenossenschaft hat deswegen eine wichtige Änderung beschlossen: Wer bestimmte Voraussetzungen erfüllt, erhält neben der Altersrente für maximal zwei Jahre eine neue Zusatzleistung, in etwa der Höhe der halben Altersrente (und abzüglich aller bereits zuvor von der Seemannskasse gezahlten Leistungen).

Diese Bedingungen müssen Sie erfüllen, um die neue Seemannsrente zu bekommen:

- 1) Sie haben die für Sie individuell geltende Regelaltersgrenze (65. - 67. Lebensjahr) erreicht
- 2) Sie sind auf Dauer nicht mehr als Seemann, Küstenschiffer, Küstenfischer oder als Selbständiger an Bord in der Seefahrt tätig (auch nicht auf Schiffen unter ausländischer Flagge)
- 3) Sie haben kein Überbrückungsgeld auf Zeit bezogen
- 4) Sie haben die Wartezeit erfüllt
- 5) Sie haben die Halbbelegung erfüllt

Die Neuerung ist zwar intern beschlossene Sache, die dafür erforderliche Satzungsänderung muss aber noch formell vom Bundesversicherungsamt genehmigt werden. Die Satzung tritt voraussichtlich rückwirkend zum 1. Januar 2008 in Kraft. Achtung: Wenn Sie bei Inkrafttreten der Satzung bereits die Regelaltersgrenze erreicht haben und aus der Seefahrt ausgeschieden sind, besteht kein Anspruch auf die neue Leistung. Anträge werden ab sofort entgegengenommen, die Bescheide zur Zusatzleistung (und die Auszahlung) erhalten Sie aber erst, nachdem die Satzungsänderung rechtsgültig ist.

Leistungsempfänger der Seemannskasse

Jahr	Gesamt	Überbrückungsgeld	Zuschussleistungen
2002	2.482	1.218	1.264
2003	2.540	1.000	1.540
2004	2.525	814	1.711
2005	2.372	762	1.610
2006	2.049	675	1.374
2007	1.861	614	1.247

Keine Anpassung an Rentenerhöhung

Eine Anpassung der Überbrückungsgelder nach den Regelungen der deutschen Gesetzlichen Rentenversicherung (zuletzt zum 1. Juli 2007) gibt es in Zukunft nicht mehr. Die vergangenen Jahre haben gezeigt, dass nicht immer mit einer Rentenerhöhung gerechnet werden kann. Und selbst die dann beschlossenen Anhebungen verursachten letztlich mehr Verwaltungsaufwand und gingen zudem im Rahmen gleichzeitiger Beitragserhöhungen in der Gesetzlichen Kranken- und Pflegeversicherung nahezu unter. Aufgrund der geringen Effektivität haben die Sozialpartner daher beschlossen, sich nicht mehr an die Anpassungsregelungen in der gesetzlichen Rentenversicherung zu binden. Mit der künftigen Satzung wird eine Vielzahl von Leistungsverbesserungen eingeführt, so dass die Anpassung demgegenüber kaum noch von Bedeutung sein wird.

Sie haben noch Fragen? Bitte rufen Sie uns an!

Tel. (040) 361 37-410

Informationen im Internet: <http://www.see-bg.de>

ISM-Code

Die See Berufsgenossenschaft überwacht seit zehn Jahren die Einhaltung der internationalen Richtlinie für Sicherheitsmanagement an Bord.



Kapitän **Tilo Berger** ist seit 2002 für die See-BG tätig. Der erfahrene Nautiker ist selbst geschulter ISM-Auditor und koordiniert die Arbeit im Bereich Sichere Schiffsbetriebsführung.

See & Sicherheit traf ihn im Hamburger Seehaus und befragte ihn zu den Aufgaben der See-BG im Zusammenhang mit dem ISM-Code.

Was bedeutet eigentlich ISM-Code, wie ist er entstanden und welche Rolle spielt die See-BG?

ISM-Code steht für International Safety Management Code und ist ein international gültiger Standard für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung. Der ISM-Code wurde durch die IMO (International Maritime Organization) ausgearbeitet und durch Inkrafttreten von Kapitel IX des SOLAS-Übereinkommens für die Mitgliedsstaaten ab dem 1. Juli 1998 verbindlich. Die See-BG ist seit nunmehr zehn Jahren vom Bund mit der Überwachung der Umsetzung des ISM-Codes auf deutschen Schiffen betraut.

Wie wird die Einhaltung des ISM-Codes von der See-BG überwacht?

Sowohl in den Landbetrieben wie auch auf den einzelnen Schiffen wird die Einhaltung der Bestimmungen des ISM-Codes durch externe Audits (Audit von lat. „Anhörung“) abgefragt. Überprüft wird, ob die Reederei ein den Bestimmungen entsprechendes Safety Management System implementiert hat. Ein Audit dauert in der Regel einen Tag und wird von einer der anerkannten Klassifikationsgesellschaften durchgeführt. Das Audit muss bei der See-BG angemeldet werden. Sie behält sich eine Begleitung des Audits vor. In der Tank- und Fahrgastschifffahrt nimmt ein Auditor der See-Berufsgenossenschaft grundsätzlich an dieser Veranstaltung teil.

Wo finden diese Audits statt?

An Land: Jedes Jahr wird im Landbetrieb ein externes ISM-Audit durchgeführt. Werden die Anforderungen erfüllt, stellt die See-BG das DOC (Document of Compliance) aus bzw. verlängert dieses. An Bord: Etwa alle zweieinhalb Jahre findet auf dem Schiff ein externes Audit statt. Es führt, sofern alles dem ISM-Code entspricht, zur Ausstellung bzw. Verlängerung des SMC (Safety Management Certificate).

Infos unter: www.see-bg.de/schiffssicherheit/ismd

Früher mussten sie entweder nach Fidschi oder Sydney fliegen. Doch seitdem **Dr. Todor Gurov** von der See-BG dazu ermächtigt wurde, die Seediensstauglichkeitsuntersuchungen vorzunehmen, können die Seeleute aus Kiribati ganz bequem auf ihrer Hauptinsel Tarawa zum Arzt gehen. Den deutschen Reedereien, die Hunderte der Kiribati beschäftigen, spart das Zeit und Kosten.

Unser Mann in Kiribati



Vor dem Marine Training Centre, Tarawa: Kapt. Peter Lange, Kapt. Rüdiger

Als der Seeärztliche Dienst in einer Kundenbefragung von den deutschen Reedern wissen wollte, welche zusätzlichen Standorte für die Tauglichkeitsuntersuchungen gewünscht werden, stand neben dem Schwarzmeerhafen Odessa der Südpazifik an erster Stelle. Kein Wunder, denn schließlich kommt heute ein Großteil des seemannschen Personals aus Mikronesien. Seit 1967 betreiben sechs deutsche Reedereien auf Tarawa, der Hauptinsel Kiribatis, eine Schule für Seeleute. Die Kiribati gelten als naturbegabte Seeleute, was wohl mit den Besonderheiten der Geschichte und Geographie ihres Heimatlandes zu tun hat: Das Staatsgebiet umfasst 33 Inseln und 3,5 Millionen Quadratkilometer Seefläche.

Das Marine Training Centre befindet sich in Staatsbesitz, wird aber von deutschen Schifffahrtsunternehmen



finanziert und geleitet. Der Abschluss ist international anerkannt. Jährlich verlassen etwa 150 Absolventen die Schule, um auf deutschen Handelsschiffen anzuheuern.

Walfänger, Sklavenhändler und Missionare

Seit dem 18. Jahrhundert wurden die 1606 entdeckten Inseln regelmäßig von englischen Seefahrern angesteuert. Im 19. Jahrhundert kamen immer mehr Walfänger, Sklavenhändler und Missionare, die wenig Rücksicht auf die Eigenheiten der Inselbewohner nahmen. Mit dem Inselfrieden war es bald vorbei. Daran änderte sich auch im 20. Jahrhundert nichts: Während des 2. Weltkriegs war die Insel Tarawa von Japan besetzt. 1943 kam es dort zu einer blutigen Entscheidungsschlacht zwischen den USA und Japan. Frankreich nutzte die Region für Atomwaffentests. Erst 1979 machten sich die Inselbewohner endgültig von den



ist niemandem gedient. Außerdem müssen natürlich die technischen Voraussetzungen stimmen: Zum Beispiel müssen Röntgen-Thoraxaufnahmen möglich sein oder Laboruntersuchungen zu Leberwerten, Hepatitis-Serologie oder Stuhluntersuchungen.“ Dr. Schepers legt großen Wert auf die sorgfältige Einarbeitung seiner ärztlichen Kollegen. Häufig kümmert er sich persönlich darum – so auch im Fall des Internisten Dr. Todor Gurov.

Der gebürtige Bulgare arbeitete schon seit über zwei Jahren am "Tungaru Central Hospital" in Tarawa. Dort hat er zahlreiche Vor-Untersuchungen durchgeführt (sie sind gültig, bis ein ermächtigter Arzt die Seediensstauglichkeit bescheinigen kann). Ende 2007 hatte Dr. Gurov bereits einen Besuch im Seehaus gemacht, um fachliche und organisatorische Fragen zu diskutieren. Im April reiste Dr. Schepers in Begleitung von Kapitän Rüdiger Weiß von der Reederei Hamburg Süd um die halbe Welt, um den Kollegen weiter zu schulen und medi-



Dr. Schepers übergibt Dr. Gurov die Ermächtigungsurkunde der See-BG

zinisch-praktisch auf die neue Aufgabe vorzubereiten. Außerdem wurden die Praxisräume neu aufgeteilt und eine Assistentkraft eingestellt.

Dr. Gurov erhielt am 7. April 2008 seine Ermächtigungsurkunde. Spätestens 2010 möchte Dr. Schepers ihn ein weiteres Mal persönlich treffen: "Ich bin sehr gespannt darauf, wie die ärztliche Dienststelle sich bis dahin verändert haben wird."

Weiss, Dr. Bernd-Fred Schepers, Dr. Todor Gurov, Kapt. Boro Lucic

Kolonialmächten frei und gründeten einen unabhängigen Staat. Kiribati ist in hohem Maße von ausländischer Finanzhilfe abhängig. Die Phosphatvorkommen, als einziger eigener Bodenschatz, wurden bis 1979 vollständig von den Engländern ausgebeutet.

Wenn ein Kiribati als Schiffsmechaniker auf einem deutschen Schiff unterkommt, verdient er zwar deutlich weniger als ein deutscher Kollege, erwirtschaftet aber viel mehr, als in einem Jahr durch den Verkauf von Fisch oder Kokosnüssen in der Heimat. So unterhalten Seeleute ganze Großfamilien, finanzieren die Ausbildung von Kindern und Verwandten. Größter Nachteil ist das Heimweh, denn die Seeleute aus Kiribati sind oft viele Monate unter-

wegs und sehen ihre Familien nur selten.

Qualitätssicherung vor Ort

Dr. Bernd-Fred Schepers leitet den Seeärztlichen Dienst der See-Berufsgenossenschaft. Unter anderem trägt er die Verantwortung dafür, dass die Qualität der Tauglichkeitsuntersuchungen bei den ermächtigten Ärzten gesichert ist. „Wir müssen uns darauf verlassen können, dass der Arzt ausreichend Erfahrung hat und bei der Untersuchung die nötige Sorgfalt walten lässt“, sagt er. „Mit Gefälligkeitsgutachten, die an Bord zu schweren Problemen führen können,

Das Deutsche Meeresmuseum in Stralsund



schen Seereederei der DDR und/oder der Hochsee-Fischereiflotte. Sie haben einen großen Teil der faszinierenden Exponate, die hier hinter Klostermauern zu sehen sind, aus allen sieben Meeren mitgebracht, selbst gefischt, eingetauscht, auf den fernsten Märkten erstanden und teils in Tanks lebend für IHR Museum mitgebracht. So viel, dass die „Mitbringsel“ selbst heute noch nicht vollständig katalogisiert sind und teils noch in Magazinen ruhen. Diese Besucher

von Dr. Gerd Wegner, Institut für Seefischerei Hamburg

„Ich will aber noch mal zum Eisbärn, Papa!“

Nein, Ort des Geschehens ist nicht einer der Zoos in Deutschland, die mit knuddeligen Jungeisbären bei Alt und Jung zu punkten versuchen. Hier, am Eingang zu der gotischen Kirchenhalle des ehemaligen Katharinen-Klosters in Stralsund, fordert ein kleiner Bengel seinen völlig abgeschlafften Vater heraus. Nach dem Ende des Rundganges durch das Deutsche Meeresmuseum und das Deutsche Museum für Meereskunde und Fischerei, will der Knabe unbedingt noch einmal den ausgewachsenen Eisbären sehen. Er steht im Obergeschoss, Ausschau haltend nach Beute in seiner kargen, arktischen Umgebung auf dem unheimlich echten Kunststoffimitat einer Eisscholle. Und der Pfiff: Die Kinder erkennen hier viel schneller als die Eltern, dass es mit diesem Kargen der Eisbärenumwelt so seine Bewandnis hat: Sitzt doch die Beute, eine Robbe, in Augenhöhe der Kleinen schon in dem Luftloch der Scholle, auf der der Bär steht. Raue Realität! Die spannende Frage, wer

diesen Überlebenskampf gewinnt, darf jeder Besucher phantasievoll für sich selbst beantworten.

Solche Szenen zwischen den begeisterten Besuchern unterschiedlichen Alters gibt es häufiger in diesem Haus, dem besucherstärksten Museum Norddeutschlands, einem wirklich großen Naturkundemuseum. Mindestens genauso begeistert wie der Knabe eben ist auch eine andere Besuchergruppe: Die ehemaligen Besatzungsmitglieder der Deut-

kommen immer wieder. Sie kennen schon vieles, aber entdecken garantiert immer wieder Erstaunliches aus der Wasserwelt, die mehr als zwei Drittel unserer Erde bedeckt.

Das Haupthaus des Meeresmuseums in der Altstadt Stralsunds, die von der Unesco als Weltkulturerbe anerkannt ist, zeigt nicht nur die unterschiedlichen Fahrzeuge vom Strandboot im Original bis zum Vollfroster und Verarbeiter im Modell samt Netz und Fischfinder. Es gibt auch Einblicke in die unterschiedlichsten Facetten des Lebens im, am und mit dem Meer, von den Küsten bis



Oben: Backsteingotik



Rechts: Modell eines „Fischverarbeiters“.

zum Meeresboden. Diese Eindrücke reichen vom Strelasund, unmittelbar vor der Haustür, bis in die fernsten Polargebiete, von der Flunder und den heimischen Möwen bis zu den Eisbären oder Pinguinen. Auch ein ganzes Finnwalskelett hängt im gotischen Chor. 1825 schon strandete dieser arktische Säuger vor Rügen. Hier demonstriert er jetzt die erhabene Größe des nicht immer und überall Sichtbaren. Ganz profan, aber sehr eingängig und wissenschaftlich genau, werden die unterschiedlichsten Fische aus kalten und warmen Regionen erläutert, einschließlich der Endprodukte, die als gesunde Lebensmittel auf unseren Tellern landen. Hier sind sie, deren Bestände durch allzu große Gier der Fänger in Gefahr geraten, außerdem lebendig in großen und kleinen Aquarien zu beobachten: von der Krabbe bis zum Wadix, der Kaviar liefernden großen Störart im Schwarzen Meer. Und während die vier größten lebenden Ausstellungsstücke, die Jahrzehnte alten Karet- und Suppenschildkröten von mehr als einem Meter Durchmesser in ihrem 350.000-Liter-Becken vor aller Augen gefüttert werden, kann der vom langen, aber kurzweiligen Weg erfüllte Besucher in der lichten Cafeteria verschnauften und sich selbst erfrischen.

Seit Jahrzehnten lebt das weltweit renommierte Deutsche Meeresmuseum als das nationale Museum für Meereskunde und Fischerei in den Backsteinmauern des Katharinen Kloster (das bereits seit 1523 kein Kloster mehr ist) von dem reizvollen Gegensatz zwischen den Naturex-



ponaten und der gotischen Architektur, die dereinst für dieses Museum zum 25. Jahrestag der DDR perfekt restauriert wurde. Doch trotz bereits seit Jahren existierender Außenstellen im alten Tonnenhof auf dem Dänholm (NAUTINEUM) und im Leuchtturm-Gehöft Darßer Ort (NATUREUM) benötigte das Meeresmuseum eine die Zukunft sichernde Erweiterung, die gerade vollendet wurde. Am 11. Juli 2008 hat die Bundeskanzlerin den ergänzenden Neubau OZEANEUM auf der Stralsunder Hafensinsel eingeweiht. Rund 60 Millionen Euro wurden investiert, um hier einen modernen Museumskomplex in expressiver Architektur „wie Kieselsteine im Spülsaum“ entstehen zu lassen. In vier Baukörpern, von denen eines den Walen gewidmet ist, geben Großaquarien (inklusive Heeringsschwarm) einen tiefen Einblick in die Erforschung und Nutzung der Weltmeere, aber auch in die besondere Charakte-

ristik des Randmeeres Ostsee. Die Besucher können die immense Größe eines plastinierten Blauwals aus allen Perspektiven auf sich wirken lassen und ins Verhältnis zu den heimischen Schweinswalen, sowie den anderen ausgestellten Meeressäugern setzen. Und den jüngeren Besuchern wird der Komplex „Meer für Kinder“ Verständnis für die See als die Überlebensgrundlage der Menschheit wecken.

Also: Ein Besuch lohnt sich immer. Und planen Sie ausreichend Zeit ein – vor allem wenn sie Kinder dabei haben. Groß und Klein werden begeistert sein!

Mehr Informationen:
www.meeresmuseum.de



Oben: Originales Tiefseetauchgerät

Links: Lebende Schildkröten

Worst Practice

So nicht!

Diese improvisierte Schutzmaske zeigt drastisch, wie unterschiedlich die Maßnahmen zur Unfallverhütung an Bord umgesetzt werden!

Schicken Sie uns Fotos, die gefährliche Situationen am Schiff und an Bord dokumentieren. Die Wahrung der Persönlichkeitsrechte wird sichergestellt.

dorothee.pehlke@see-bg.de



DAS MARITIME BUCH

„...MORD! Anlaufen Nothafen La Coruna“

Friedrich Heinrich Synold



Der maritime Kriminalroman führt den Leser zurück in die frühen 70er Jahre. Der Zweite Offizier Hans Gehfort hatte sich beim illegalen Glücksspiel auf dem Kiez beim Hamburger Paten bis über beide Ohren verschuldet. Dieser nötigte ihn nun, seine alten, nicht ganz regulären Geschäfte in Westafrika wieder neu zu beleben. Der

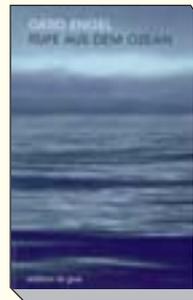
Hamburger Pate bringt ihn an Bord der REGINA, die Europa-Westafrika im Linienverkehr fuhr. Als die REGINA den südlichen Ausgang der Biskaya beinahe erreicht hatte, gab es einen Überfall und die Kammer war in blutiges Rot getaucht...

Hauschildt 2008
ISBN 978-389757-403-8

€ 19,80

Rufe aus dem Ozean

Gerd Engel



Gerd Engel, Extremssegler, Trans-Ocean-Preisträger und Kapitän steckt auch mit Anfang 70 noch voller Ideen. Die Erzählung „Rufe aus dem Ozean“ ist sein 15. Buch. Der Protagonist Arthur Walden ist ein erfahrener Einhandsegler, der viel von der Welt und den Meeren gesehen hat. Als ihm die Frau seines Lebens begegnet, begibt er sich mit seinem Katamaran auf seinen letzten Törn...

Edition le gne 2007
ISBN 978-3-981 1612-7-4

€ 14,90

10 Fragen



Bitte, beschreiben Sie Ihre erste Begegnung mit dem Meer oder einem Schiff.

Als Kind war ich in den Sommern 1935 bis 1939 in Swinemünde in den Ferien. Die Seebäderschiffe, der intensive Schiffsverkehr von und nach Stettin und die für einen Jungen so faszinierenden Schiffe der Kriegsmarine ließen meine Augen funkeln. Das Meer und die Schiffe haben mich seither nicht mehr losgelassen.

Was unterscheidet Seeleute von anderen Menschen?

Sie sind meist weltoffen, auch wenn sie an Land manchmal etwas unbeholfen wirken können.

Wo am Wasser möchten Sie leben?

Früher hätte ich gern an der Elbe, mit Blick auf die großen Schiffe gewohnt. Ich lebe aber seit vielen Jahren unweit der malerischen Bille. Regelmäßige Reisen führen mich und meine Frau auf alle sieben Weltmeere. Jedes Jahr ein Muss: Ein Urlaub auf Sylt.

Ihre Lieblingsgestalt der Seefahrtsgeschichte?

Die berühmten Entdecker und Seebelden begeisterten mich als Kind. Einzelne Idole oder Vorbilder sind der allgemeinen Bewunderung für Seefahrer gewichen.

Welches Schiffsunglück hat Sie am tiefsten erschüttert?

Die Geschichte des Untergangs der Titanic (1912) und der Lusitania (1915). In meiner persönlichen Erinnerung der Untergang der Pamir (1957).

JOCHEN SACHSE

Der 1930 in der Nähe von Bautzen geborene Marinemaler Jochen Sachse ist, wie viele seiner berühmten Kollegen, ein Autodidakt. Schon lange, bevor er 1960 sein Diplom als Wirtschaftsingenieur machte, begann er neben dem technischen Studium zu zeichnen und zu malen. 1959 gab das Treffen mit seinem Vorbild Walter Zeeden den Anstoß, seine künstlerischen Fähigkeiten weiter zu entwickeln. Aus dem Hobby wurde ein zweiter Beruf geworden. Über mangelnde Aufträge braucht sich der international bekannte Maler keine Sorgen zu machen. Mit etwas Wehmut denkt er an die letzte Blütezeit der Stückgutfahrt in den 60er Jahren zurück: „Die Schiffe waren einfach schöner und die Seefahrt für Passagier, Seemann und Maler reizvoller.“

Welche Erfindung in der Schiffahrtsgeschichte findet Ihre Bewunderung?

Die späte Blüte der Segelschiffahrt: Teeklipper und Flying P-Schiffe und die Entwicklung des Schiffsdiesels.

Welches aktuelle Thema in der deutschen Seeschiffahrt beschäftigt Sie besonders?

Die Besatzung. Ich wünsche mir mehr Deutsche an Bord unserer Schiffe.

Bitte nennen Sie uns Ihr Lieblingsbuch, Musikstück oder Kunstwerk mit einem maritimen Bezug.

Mich haben Reederei- und Schiffsmonografien immer sehr fasziniert, in der Musik bevorzuge ich die klassische Musik. Neben vielen großen Malern haben mich der Amerikaner Carl G. Evers (1907-2000) und Walter Zeeden (1891-1961) besonders geprägt.

Wie heißt Ihr Lieblingsfischgericht?

Seezunge Müllerin Art - bei Fischfiere in Keitum auf Sylt oder auf der SEUTE DEERN im Museumsbafen Bremerhaven.

Was wünschen Sie sich für die Zukunft der deutschen Seeschiffahrt?

Gute Perspektiven für deutsche Schiffe und Seeleute und eine Mannschaftsstruktur, die Ausbildung und soziales Leben an Bord ermöglicht. Und ein schöneres Design der Schiffe.



Hafenstaatkontrolle: Bilanz 2007

Als unabhängige Kontrollinstanz überprüft die See-BG im Auftrag des Bundes, ob auf Schiffen unter fremder Flagge die internationalen Vorschriften zur Sicherheit an Bord und die Auflagen zum Meeresschutz verantwortungsvoll umgesetzt werden. Bei den unangemeldeten Besichtigungen werden mindestens 25 Prozent der nicht deutschflaggen Schiffe in deutschen Häfen kontrolliert. Auch 2007 gab es häufig Grund zur Beanstandung: Bei 1.449 Kontrollen wiesen 750 Schiffe Mängel auf, die bei 54 Schiffen so gravierend waren, dass die See-BG ein Auslaufverbot verhängte. Die Zahlen sind fast identisch mit dem Vorjahr: 2006 wurden 1.529 Kontrollen durchgeführt, 769 Schiffe hatten Mängel und 54 durften vorübergehend den Hafen nicht verlassen.



10 Jahre MS Deutschland

Acht Jahre nach der Wiedervereinigung verwirklichte der Reeder Peter Deilmann seinen Traum und baute ein Kreuzfahrtschiff mit Namen DEUTSCHLAND. Das 175 Meter lange Schiff bietet 520 Passagieren Luxus pur und ist heute das einzige Kreuzfahrtschiff unter deutscher Flagge. Wir gratulieren Reederei, Schiff und Besatzung und wünschen weiterhin gute Fahrt!

Informationen: www.deilmann.de

Internationales Maritimes Museum Hamburg eröffnet



Am 25. Juni 2008, eröffneten Bundespräsident Horst Köhler, Hamburgs Erster Bürgermeister Ole von Beust und Professor Peter Tamm das Internationale Maritime Museum Hamburg (IMMH). Die neun Ausstellungs-Decks im historischen Kaispeicher B erzählen von Entdeckern und Eroberern, von Kapitänen und einfachen Seeleuten. Für die 1.000 großen und 36.000 Miniaturmodelle, 5.000 Gemälde, Grafiken Aquarelle sowie viele weitere Exponate wurde ein interessantes Museumskonzept entwickelt. Auf Deck 6: „Moderne Seefahrt: Handels- und Passagierschiffahrt“ befindet sich auch ein Sonderteil zur Geschichte der See-BG. Seemannsporträts aus 11 Jahren See Sozial und See & Sicherheit stellen den Menschen in den Mittelpunkt aller Aktivitäten der See-Sozialversicherung.

Öffnungszeiten: Di, Mi, Fr, Sa, So von 10 bis 18 Uhr, Do 10 bis 20 Uhr, Kaispeicher B, Koreastraße 1, Speicherstadt/Hafencity Hamburg

www.internationales-maritimes-museum.de



Jahresbericht 2007

Eine Übersicht über die wichtigsten Daten und Fakten aus dem Jahr 2007 gibt der Jahresbericht der See-Berufsgenossenschaft und der Schiffssicherheitsabteilung. Unter anderem enthält der Bericht Auswertungen der Unfallberichte, einen Überblick über die Tätigkeit des Seeärztlichen Dienstes und

eine Darstellung der Hafenstaatkontrolle. Der Bericht wird Anfang August gedruckt vorliegen und steht dann auch im Internet zum Download bereit. Interessierte können die Druckfassung unter dem Stichwort „Jahresbericht“ bestellen bei dorothee.pehlke@see-bg.de



Einflagungslotse im Internet

[www.see-bg.de/
einflagung](http://www.see-bg.de/einflagung)



Der Einflagungsmanager der See-Berufsgenossenschaft, Christian Bubenzer, steht den Reedereimitarbeitern schon seit 2004 mit Rat und Tat zur Seite, um das komplexe Verfahren zur Ein- oder Rückflagung von Handelsschiffen so einfach wie möglich zu machen. Als neuen Service hat er alle relevan-

ten Praxistipps, Checklisten, Adressen und Ansprechpartner in einem Leitfaden für Praktiker zusammengefasst. Diesen kostenlosen Einflagungslotsen können Sie ab sofort aus dem Internet als PDF herunterladen. Der Einflagungslotse wird laufend aktualisiert.



SMM 2008

Vom 23. bis zum 26. September findet in Hamburg die Messe SMM (Shipbuilding, machinery & marine technology) statt. Mit 47.000 Fachbesuchern, von denen ein Drittel aus dem Ausland kommt, und 1.600 Ausstellern gilt, die SMM als Leitmesse der maritimen Industrie.



AUSBILDUNGS- UND TRAININGSSTÄTTE FÜR SCHIFFSSICHERHEIT DER SEE-BG



LEHRGÄNGE UND TERMINE 2008

Ausbildung zu Fachkräften für Arbeitssicherheit gemäß UVV-SEE § 59. Ausbildung in zwei Lehrgängen (Bordfachkraft u. Seebetriebsfachkraft) zu jeweils drei Wochen

15.09.2008 - 02.10.2008 FASI Fachkraft für Arbeitssicherheit, Bordfachkraft

17.11.2008 - 05.12.2008 FASI Fachkraft für Arbeitssicherheit, Seebetrieb

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

06.10.2008 - 09.10.2008 Sicherheitsbeauftragter

08.12.2008 - 11.12.2008 Sicherheitsbeauftragter

Fragen und Anmeldungen:

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

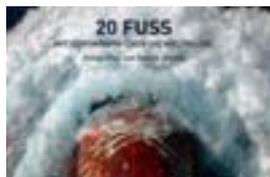
Die See-Berufsgenossenschaft übernimmt die Kosten für Aus- und Fortbildung, An- und Abreise, Unterkunft und Verpflegung, Zimmer im Internat der Seemannsschule. Sie erstattet den entscheidenden Reedereien die Heuern der Lehrgangsteilnehmer „Fachkraft für Arbeitssicherheit“ gem. SGB VII § 23, d. h. Nettoheuern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

TIPPS & TERMINE

bis 26. Oktober in Bremerhaven

**Zwanzig Fuß –
Mit Containern über die Weltmeere**

Das DSM zeigt eine Sonderausstellung mit Bildern der Hamburger Fotografin Sabine Vielmo, die in den letzten neun Jahren auf unzähligen Seereisen entstanden sind. Zur Ausstellung ist ein umfangreicher Bildband erschienen. Täglich 10-18 Uhr.



www.dsm.museum

bis 5. Oktober 2008 in Bremen

Über das Wasser – Gustave Caillebotte

Gustave Caillebotte (1848-1894) war nicht nur Impressionist und Kunstmäzen, sondern auch Yachtkonstrukteur, erfolgreichster französischer Segler, Philatelist und Orchideenzüchter. Kunsthalle Bremen: Di 10-21, Mi-So 10-18 Uhr



www.ueber-das-wasser.de

bis 9. November 2008 in Rostock

**Von heilenden Köchen
und modernen Schiffshospitälern**

Das Museum für Schiffbau- und Schifffahrt in Rostock zeigt in einer kleinen Sonderausstellung bekanntes und unbekanntes zur Heilkunde und Gesundheitspflege an Bord. Di-So 9-18 Uhr



www.schifffahrtsmuseum-rostock.de

SERVICE & KONTAKT

Seehaus

Reimerstwiete 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

Schiffssicherheitsabteilung*

Abteilungsleiter

Ulrich Schmidt: (040) 36137-220,
außerhalb der Bürozeiten (040) 65 60 146

Justiziar

Kai Krüger (040) 36137-300

Referat Nautik

Siegfried Schreiber (040) 36137-203,
außerhalb der Bürozeiten (0 41 74)-14 71

Schiffsbetrieb, Besetzung

Uwe Borstelmann (040) 36137-225

Neubauten, Rettungsmittel

Peer Lange (040) 36137-319

Arbeitsschutz, Traditionsschiffe

Stephan Schinkel (040) 36137-321

Hafenstaatskontrolle

Rainer Mayer (040) 36137-215

ISM

Tilo Berger (040) 36137-213

Fischerei, Rettungsmittel

Heinz Stürmer (040) 36137-218

Referat Brandschutz, Gefährliche Güter

Berthold Kolberg (040) 36137-233,
außerhalb der Bürozeiten (0 41 31) 40 46 01

Referat Maschine

Holger Steinbock (040) 36137-217,
außerhalb der Bürozeiten (0 45 33) 58 32

Planprüfung Neubauten

Dieter Reiß (040) 36137-228

***Erreichbarkeit an Wochenenden und Feiertagen**

Von Freitag 15:00 Uhr bis Montag zum Dienstbeginn gibt es einen No-Fiertage von 16:00 Uhr des Vortages bis Dienstbeginn des nachfolgenden eine Banddurchsage mit Angabe der Mobilfunknummern der dienststän an eine Mailbox angeschlossen, in der Anrufer Nachrichten hinterlassen

Meeresumweltschutz

Bernd Seifert (040) 36137-223

Schiffe ohne Klasse, Schall

Kersten-Uwe Machner (040) 36137-206

Referat Schiffbau

Jürgen Sanselzon (040) 36137-222,
außerhalb der Bürozeiten (040) 78 98 424

Zeugnisse

Manja Wahle (040)36137-208

Gebühren

Klaus Pinkowski (040) 36137-236

Befähigungsnachweise nach STCW 95

Kathrin Köppen (040) 36137-260

Mitglieder- und Beitragsabteilung

Abteilungsleiter

Christian Bubenzer: (040) 36137-600

Grundsatzbereich

Michael Stoislow: (040) 36137-645

Ausstrahlungs- und An- tragsversicherung, Statistik

Michaela Hommann: (040) 36137-613

Betriebs-Service

für Betriebe mit den beiden Endziffern
der Betriebsnummer 00-50:

(040) 36137-626 oder

(040) 36137-632 oder

(040) 36137-606

für Betriebe mit den beiden Endziffern
der Betriebsnummer 51-99:

(040) 36137-822 oder

(040) 36137-612 oder

(040) 36137-627

Leistungsabteilung für Unfälle und Berufskrankheiten

Abteilungsleiter

Clemes Baldauf (040) 36137-245

Unfälle

Hartmut Landahl (040) 36137-246

Berufskrankheiten

Volker Röhrs: (040) 36137-263

Seeärztlicher Dienst

Leitender Arzt und Abteilungsleiter

Dr. Bernd-Fred Schepers (040) 36137-330

Verwaltungsleiter

Jörg Labrenz (040) 36137-365

Einflagungs-Management

Christian Bubenzer: (040) 36137-600

Seemannskasse

Norbert Porath: (040) 36137-410



Service-Telefon 08000 200 501 (gebührenfrei)

tdienst der Schiffssicherheitsabteilung. Das gleiche gilt für
enden Tages. In dieser Zeit läuft auf der Nummer **(040)3 61 37-0**
benden Technischen Aufsichtsbeamten. Deren Mobiltelefone sind
en können, sollte der mobile Anschluss nicht zustande kommen.

www.see-bg.de

www.see-bg.de



Unfallort: Leiter

04.07.2007

Ein leitender Ingenieur wollte nach dem Einschalten einer Stevenrohr-Schmierölpumpe über eine Leiter zur Pumpe hinuntersteigen. Er verfehlte eine Sprosse, stürzte etwa drei Meter tief und brach sich Unterarm und Handgelenk.



SEE-BERUFGENOSSENSCHAFT