

SEE & SICHERHEIT

3 / 2008



DAS MAGAZIN DER SEE-BERUFGENOSSENSCHAFT



**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

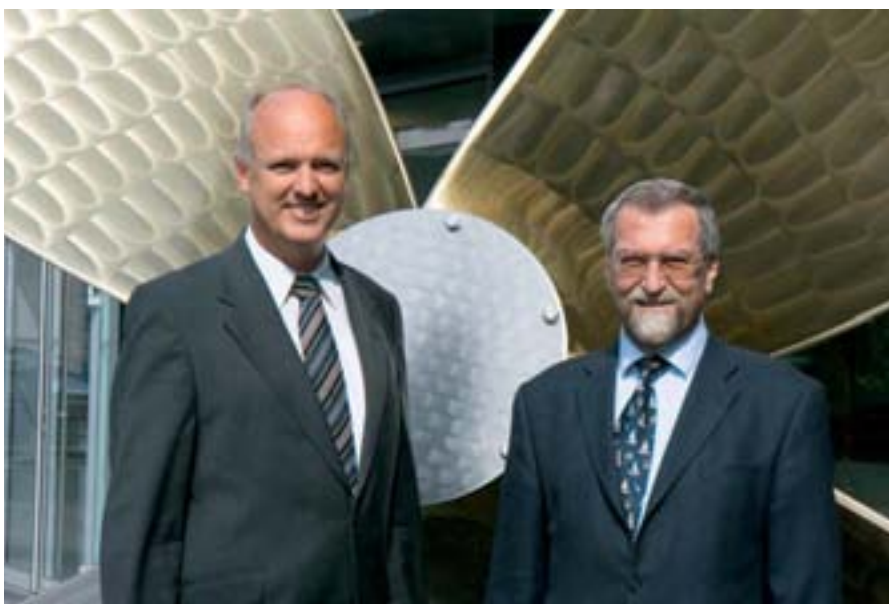
Internet: www.see-bg.de

Mail: schiffssicherheit@see-bg.de

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

SEE-BERUFGGENOSSENSCHAFT
Personalservice
Reimerstwiete 2
20457 Hamburg

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



Nicolai Woelki, Ulrich Schmidt

Liebe Leserinnen und Leser,

die Küstenfischer sind mit ihren mehr als 1.800 Fahrzeugen eine bedeutende Versichertengruppe innerhalb der See-BG.

See & Sicherheit war an Bord der CAP ARCONA, einem modernen Fischkutter, der von Büsum aus das ganze Jahr auf Fischfang geht.

Wir sprachen auch mit dem zuständigen Technischen Aufsichtsbeamten der See-BG und erhielten vom Kapitän einen ganz persönlichen Einblick in das gelebte Sicherheitsmanagement in der Küstenfischerei.

Begleiten Sie uns in das neue Maritime Museum in Hamburg und lernen Sie anlässlich seines 100. Jubiläums auch den Verein der Kanalsteuerer kennen.

Welche Auswirkungen Diabetes auf die Seediensttauglichkeit hat, erfahren Sie auf den Seiten 12 und 13.

Aus dem Hamburger Seehaus grüßt die Geschäftsführung der See-BG.

Nicolai Woelki

Ulrich Schmidt



Inhalt

Heft 3/2008

Titelbild

Die Crew
der SD 19 CAP ARCONA

Reportage

Unterwegs mit dem
Fischkutter CAP ARCONA **2 - 7**

Sicherheit an Bord

Gelebtes Sicherheitsmanagement
in der Fischerei **8**

Meeresumweltschutz **9**

Das Internationale Maritime Museum **10 - 11**

Diabetes an Bord Dr. Schepers, Leiter des Seeärztlichen Dienstes im Interview **12 - 13**

100 Jahre Verein der Kanalsteuerer **14 - 15**

10 Fragen Der maritime Fragebogen **17**

Meldungen und Informationen **18 - 19**

Service & Kontakt **20 - 21**





Der Krabbenfang ist für viele Küstenfischer an der Westküste die Haupteinnahmequelle. Die größte Flotte stellt Friedrichskoog mit 30 Kuttern

UNTERWEGS MIT SD 19 CAP ARCONA



Die Drei von der CAP ARCONA: Andreas Thaden, mit seinem Onkel Kapitän Jan Voss und Achim Lieske



Die malerischen Fischkutter in den Häfen der Westküste sind fester Bestandteil einer beliebten Postkartenidylle. Allein an der Schleswig-Holsteinischen Westküste sind mehr als 100 deutsche Krabbenkutter registriert. Der Alltag der Fischer hat zwar

wenig mit Romantik zu tun, besitzt aber auch seine schönen Seiten. Es handelt sich meistens um Familienbetriebe, und die Männer an Bord können in der Regel auf eine lange Reihe von Vorfahren zurückblicken, die lange vor der Erfindung des Tourismus aufs Meer fuhren, um den Elementen in einem harten Kampf den begehrten Fisch abzurufen.

An einem Spätsommertag bin ich mit Jan Voss und seinen Männern in Büsum verabredet. Sein Schiff heisst CAP ARCONA und trägt die Friedrichskooger Kennung SD 19. Für zwei bis drei Tage soll es auf Krabbenfang

ins Wattenmeer gehen. Das Wasser im traditionsreichen Friedrichskooger Heimathafen ist für die großen Kutter zu flach. So müssen die 30 Kutter mit der SD Kennung schon seit vielen Jahren von Büsum aus auf Fang gehen. „Das ist den Friedrichskoogern anfänglich nicht leicht gefallen“, bemerkt Kapitän Voss beim Passieren des großen Büsumer Sperrwerks und fährt fort: „Traditionell bestand immer eine Lokalrivalität zwischen den „feinen“ Büsumer Fischern mit ihrer SC Kennung und uns, den Nachbarn aus Friedrichskoog. Aber inzwischen haben sich die Wogen geglättet und wir kommen gut miteinander aus.“



Nach gut einer Stunde Fahrt wird das Fanggeschirr fertig gemacht und ausgebracht. Im Sommer wird in möglichst flachem Wasser gefangen, da die Krabben in die wärmeren weil flachen Bereiche ziehen. Im Winter fährt die CAP ARCONA weiter hinaus und fischt die kleinen Krustentiere in 20 bis 40 Metern Tiefe. Die See ist ruhig, die Sonne scheint, und gutes Wetter ist für unsere Reise vorausgesagt. Ein Umstand, der von den Männern an Bord allerdings nicht positiv bewertet wird. „Gutes Wetter bedeutet schlechte Preise. In einer Schlechtwetterperiode, vor allem im Winter, klettern die Preise für ein Kilo Krabben von 1,60 Euro Sommer-tiefstand auf bis zu zehn oder sogar 12 Euro. Im Sommer lohnt sich das Ganze nur, wenn nach 24 Stunden alle Kisten im Kühlraum voll sind“, berichtet uns der Neffe des Kapitäns, Andreas Thaden. Für ihn und seinen Onkel stand der Beruf des Fischers schon seit Kindertagen fest. Mit Vater bzw. Opa ging es schon in jungen Jahren auf See. Die meisten Nachbarn waren Fischer, und die Freunde auch. Der dritte Mann an Bord, Achim Lieske, aus einem Nachbardorf fährt seit 1982 als Decksmann und Maschinist in der Küstenfischerei.

Die jetzige CAP ARCONA müsste eigentlich CAP ARCONA II heißen, denn es ist schon das zweite Schiff mit diesem großen Namen, das Jan Voss besitzt. Sein Vater, Klaus Peter Voss, hatte die alte CAP ARCONA im Jahre 2003 an ihn übergeben. VOSS Senior hatte sie 1983 von einem Kollegen gekauft, der in den 30er Jahren auf dem berühmten Passagierdampfer gleichen Namens der Hamburg Süd gefahren war, und deswegen seinen Kutter so genannt hatte. Im Februar 2006 ging die erste CAP ARCONA nach einem Maschinenraum-



Andreas Thaden beim Reparieren der Netze. Hieven und Kochen bei herrlichem Wetter, Decksmann Achim Lieske

brand 20 Meilen westlich von Sylt verloren. Bei ruhiger See gingen Jan Voss und seine Crew in die Rettungsinsel. Hilfe war schnell zur Stelle. Nachdem der Brand gelöscht war, sank das Schiff. Zu Schaden kam zum Glück niemand. Bereits kurz danach konnte Jan Voss die fast neue, im Dezember 2005 in Dienst gestellte WEISSE BANK erwerben und taufte sie auf den Namen CAP ARCONA. Der moderne, in Holland gebaute Kutter, ist sein ganzer Stolz. Natürlich erst an zweiter Stelle nach Ehefrau Susi und den Töchtern Lena (2), Cora (4) und Julia (7). „1,8-Tonnen Schleppkraft hatte die alte CAPARCONA, 5,5 Tonnen die neue“, gerät der Kapitän ins Schwärmen. „Und auch das Fischen bei schlechtem Wetter ist mit dem neuen Schiff viel einfacher und sicherer geworden,“ fährt er fort. „Endlich können wir halbwegs mit den Holländern mithalten,“ schließt er ab.

Auch das Sieben und Sortieren des Fangs an Deck mit der modernen, automatisierten Sortiermaschine ist leichter und schneller geworden. Die ganz harte körperliche Arbeit mit Handsieben gehört auf der CAP ARCONA der Vergangenheit an. Förderbänder transportieren den Fang in eine spezielle Walze, die bereits den Großteil des Beifangs aussortiert. Nach dem Abkochen in einer Salzlauge kommen die Krabben dann in eine Siebmaschine. Eine letzte Auslese wird dann von Hand vorgenommen. Das Ergebnis: Marktfertige Krabben, die im Kühlraum unter Deck in genormte Kisten abgefüllt werden.

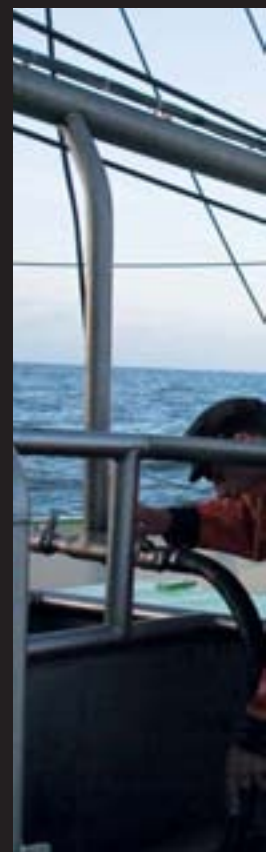
Bei einem Becher Kaffee kommen wir auch auf den Aberglauben in der Fischerei zu sprechen. Decksmann Achim Lieske: „Auf keinen Fall sollte man Kartenspiele an Bord haben;“ Kapitän Voss: „Beim Ablegen immer erst vorwärts, ansonsten gäbe es Bruch.“ Und Andreas Thaden mit dem Klassiker der Spökenkiekereei: „Am Freitag dem 13. soll man nicht zum Fang auslaufen.“ Auch einen besonderen Glücksbringer gibt es an Bord. Am Bug ist ein kaum mehr erkennbares Stofftier liebevoll als

eine moderne Form der Galionsfigur vertäut. „Das ist unser Glücksbringer, Stofftier Oscar. Vor gut zehn Jahren hatten wir ihn im Netz. Er tat dann Dienst auf der alten CAP ARCONA, ging mit unter, verbrachte drei Wochen unter Wasser und wurde von Tauchern gehoben. Seither ist er Ehrenmitglied unserer Crew,“ erzählt uns Kapitän Voss.

Auf Aberglauben allein bauen die Männer an Bord der CAP ARCONA natürlich nicht. Das Schiff erfüllt modernste Sicherheitsstandards. Und Voss ist vorsichtig: „Im Winter, bei schlechtem Wetter, gehen wir immer zusammen mit einem anderen befreundeten Kutter raus. Damit wir uns im Notfall schnell helfen können“, erzählt uns der Kapitän, nachdem er sich über Telefon (im Küstenbereich funktionieren die Mobiltelefone im Gegensatz zum Funk „abhörsicher“) über die besten Fangplätze ausgetauscht hat.

Oscar ist, wie ich erfahre, nicht der einzige ungewöhnliche Beifang der letzten Jahre. Kapitän Voss hat explosive Geschichten auf Lager: So hatte er vor gut zwei Jahren eine Seemine aus dem 2. Weltkrieg im Netz. Ein anderes Mal war es der gigantische Sternmotor eines viermotorigen Lancaster Bombers. Die Seemine konnte entschärft werden. Der Sternmotor ist heute am Büsumer Flughafen zu bewundern. Es ist erschreckend und faszinierend, dass die

Tag und Nacht wird gebievt und verarbeitet, Blick nach vorn mit Glücksbringer Oscar in der Mitte der Reling



Zeugnisse des vor 63 Jahren beendeten Krieges auch heute noch eine reale Bedrohung für die Fischer darstellen. Auch Granaten sind regelmäßig in den Netzen. Der letzte Unfall mit Kampfmitteln liegt erst wenige Jahre zurück. Seit den 60er Jahren, mit häufigen, teilweise tödlichen Unfällen, haben die Vorfälle allerdings

stetig abgenommen. Zum Glück ist meistens Lebendiges in den Netzen. Neben den Krabben, bei denen es keine Quote gibt, darf die CAP ARCONA auch eine bestimmte Menge Schollen, Seezungen und Steinbutt fangen. Die Seezungen werden allerdings nur im Juli bei Helgoland gefischt. „Wenn die Hol-

länder welche durchlassen“, so die Männer der CAP ARCONA. Nicht die Auflagen der Behörden, wie der See-BG, sind hier das große Thema, sondern neben den Brennstoffkosten die allmächtige, hochgerüstete Konkurrenz aus dem Land der Windmühlen und Holzpantinen. Kapitän Voss hat mit der in Holland gebauten CAP



nen wir, fernab der Küste, das Länderspiel Deutschland gegen Finnland verfolgen, das spannend, aber unentschieden 3:3 endet.

Die Familientradition der Friedrichskooger Fischerfamilie Voss wird schon jetzt in einer neuen Generation von Andreas Thaden, dem Neffen von Jan Voss, fortgeführt. Nach etwas Zeit an Bord der CAP ARCONA möchte sich der gelernte Fischwirt selbständig machen und ein eigenes Schiff kaufen. Zu Hause in Friedrichskoog ist auch Großvater bzw. Vater Voss immer noch aktiv. Im Schuppen flickt er die Netze, und wenn die CAP ARCONA in die Werft geht, darf Sohn Jan mit der Familie beruhigt in den Urlaub fahren, während Voss Senior mit Kennerblick überwacht, ob zum Beispiel Malerarbeiten ordentlich erledigt werden. Der Familienbetrieb als eine Antwort auf die Herausforderungen der modernen Zeit.

Wir hieven an zwei Tagen insgesamt 13 mal. 133 Kisten zu je 20 Kilo werden voll. Das ist ein gutes Ergebnis. Der beste Hol erbrachte nach einer Stunde ganze 17 Kisten feinste Nordseekrabben. Sobald der erste Fang im Kühlraum ist, tickt, vor allem im Sommer, die Uhr. Nach möglichst 24 Stunden soll der Fang an den Großhändler geliefert werden, damit die Ware frisch in die Weiterverarbeitung geht. Nicht alle Krabben werden in Nordafrika gepult, denn am besten schmecken sie frangfrisch und selber gepult. „Und die beste Qualität gibt es im Sommer, wenn sie im flachen Wattenmeer auf reichlich gute Nahrung zurückgreifen können“, meint Kapitän Jan Voss. Ich kann es mir nicht verkneifen, einen ganzen Sack frischer Krabben mit nach Hause zu nehmen

ARCONA jedoch endlich ein probates Mittel in der Hand, um der Konkurrenz stand zu halten.

Zwischen den Hols bleibt den Männern und mir auch ein wenig Zeit, um ein bisschen zu schlafen und zu essen. Krabben gehören allerdings nicht zu ihren Leibgerichten, was ich

später, nach gut 36 Stunden im Krabbendampf auch fast verstehen kann. Etwas spöttisch werde ich von den Männern bestaunt, als ich an Deck trotzdem genussvoll einige köstliche Krabben genieße.

Ein wenig Luxus an Bord bietet das Satellitenfernsehen. Und so kön-

Der CAP ARCONA und allen Fischern an der Westküste wünsche ich gute Fänge und gute Fahrt. Gutes Wetter zu wünschen, erscheint unangebracht, denn auf der CAP ARCONA freuen sich die Männer auf den Winter und das „schlechte Wetter“, dann gibt es bessere Preise.

Gelebte **Sicherheit** an Bord

Die Fischerei hat viele Familien an der Schleswig-Holsteinischen Nordseeküste über Jahrhunderte geprägt. Respekt vor dem Blanken Hanns ist Teil ihrer Kultur. Eigenes Erleben und die Erfahrungen der Altvorderen schärfen das Bewußtsein für Sicherheit an Bord.




**Kapitän
Horst Thiel**
Technischer
Aufsichtsbeamter
der See-BG in
Friedrichsstadt



**Kapitän
Jan Voss**
CAP ARCONA
aus Friedrichs-
koog

„Jedes Jahr besichtige ich in Schleswig-Holstein um die 100 Krabbenkutter. Neben modernen Fahrzeugen, wie der CAP ARCONA, gibt es viele Schiffe, die in den 60er und 70er Jahren gebaut worden sind. Einige sind sogar noch älter und sind in den 40er oder 50er Jahren in Fahrt gekommen. Alle zwei Jahre werden die Schiffe von uns besichtigt. Trotz des hohen Altersdurchschnitts ist der Sicherheitsstandard hoch. Die erfahrenen Besatzungen beherrschen ihr Handwerk. Meist handelt es sich um Familienbetriebe, und so ist die Beziehung zum Schiff besonders eng. Eine Verjüngung der Flotte wäre wünschenswert. Moderne Brücken und Winden, wie auf der CAP ARCONA, machen den Schiffs- und Fangbetrieb noch sicherer. Die Zeiten, in denen man an der Küste zum Beispiel Überlebensanzüge für „Dumm Tüch“ gehalten hat, sind vorbei. Eine neue Generation von Fischern nutzt nicht nur die Vorteile der Satellitennavigation sondern versteht moderne Sicherheitssysteme als festen Bestandteil ihres Lebens mit dem Meer.“

„Im Februar 2006 hatte ich auf meiner alten CAP ARCONA einen Maschinenraumbrand etwa 20 Meilen westlich von Sylt. Wir konnten den Brand mit Bordmitteln nicht löschen, also setzten wir einen Notruf ab. Überlebensanzüge waren auf dem vor dem 31.12.1988 gebauten Schiff nicht vorgeschrieben und so gingen wir in unserer Arbeitskleidung und angelegten Rettungswesten bei Eiskälte in die Rettungsinsel. Zum Glück war die See spiegelglatt. Hilfe war sehr schnell zur Stelle. Bei schlechtem Wetter, weiter draußen und ohne Überlebensanzüge, hätte es brenzlich werden können. Der Kutter wurde von den Löschschiffen anschließend so voll Wasser gepumpt, dass er absoff. Weder mir noch meinen Männern ist damals etwas passiert. Seither nehme ich Brandschutz noch ernster. Überlebensanzüge sind auf der neuen über 20 Meter langen Cap Arcona zwar vorgeschrieben, aber auch ohne Vorschrift würde ich nicht mehr ohne diese in See stechen. Sicherheit wird auf meinem neuen Kutter noch größer geschrieben. Falls etwas passiert, müssen wir optimal ausgerüstet sein.“



Internationales Übereinkommen zu Antifoulingfarben und Schiffsabwasser

Die Vorschriften zum Schutz der Meeresumwelt werden in der International Maritime Organization (IMO) entwickelt. Bis sie verbindlich umgesetzt werden müssen, besteht oft eine mehrjährige Übergangszeit. Im September 2008 traten zwei wichtige neue Übereinkommen in Kraft: Das Verbot TBT-haltiger Farben und die Vorschrift zur Einleitung von Schiffsabwasser.

Die Beschränkung des Einsatzes schädlicher Bewuchsschutzsysteme auf Schiffen (International Convention on the Control of Harmful Antifouling Systems on Ships, 2001) verbietet den Einsatz von Antifoulingfarben, die die hochgiftige Zinnverbindung TBT enthalten. Alle Schiffe müssen entweder mit einem TBT-freien Unterwasseranstrich ausgerüstet sein oder die noch vorhandene TBT-haltige Antifoulingfarbe auf der Außenhaut muss mit einem zugelassenen Ver-

siegelungsanstrich versehen sein. Details sind im internationalen AFS-Zeugnis oder der AFS-Erklärung geregelt.

Seeschiffe in der internationalen Fahrt mit einer Bruttoreaumzahl von 400 und mehr brauchen seit dem 17. September 2008 ein gültiges internationales Zeugnis über ein Bewuchsschutzsystem (International Antifouling System Certificate), kurz „AFS-Zeugnis“, oder ein entsprechendes „Document of Compliance“. Falls ein solches Zeugnis nicht an Bord ist, kann dies ein Grund zum Festhalten des Schiffes sein. Schiffe unter 400 BRZ benötigen lediglich eine Erklärung über ein Bewuchsschutzsystem (AFS-Erklärung), welche die Reederei nach den Angaben des Farbenherstellers selbst erstellen kann.

Am 27. September endete die fünfjährige Übergangszeit zur Umsetzung der international gültigen Einleitvorschriften für Schiffsab-

wasser. Weltweit ist dann für Seeschiffe in internationaler Fahrt entweder eine Abwasseraufbereitungsanlage oder ein Abwasserhaltetank vorgeschrieben.

Alle Seeschiffe in der internationalen Fahrt mit einer Bruttoreaumzahl ab 400 BRZ, oder mit mehr als 15 Personen an Bord, müssen über ein gültiges internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung durch Abwasser (International Sewage Pollution Prevention Certificate, kurz „ISPP-Zeugnis“) oder ein entsprechendes Document of Compliance verfügen. Das Zeugnis bescheinigt, dass an Bord entweder eine zugelassene Abwasseraufbereitungsanlage installiert, oder das Schiff mit einem Abwasserhaltetank ausgerüstet ist. Falls das Zeugnis bei einer Kontrolle fehlt, kann das Schiff festgehalten werden.

Die Schiffssicherheitsabteilung gibt zu Schiffen unter deutscher Flagge gerne weitere Auskunft.

Mit Volldampf voraus! Seit der Eröffnung im Juni erfreut sich das neue Hamburger „Seezeichen“ großer Beliebtheit.

Internationales Maritimes Museum Hamburg

www.internationales-maritimes-museum.de



Die Anspannung vor der Eröffnung des Internationalen Maritimen Museums in Hamburg war groß. Auf den neun Decks waren bis zur letzten Minute unzählige Mitarbeiter mit dem Aufbau und der Aufbereitung von 3.000 Jahren Seefahrtsgeschichte beschäftigt. Die Kosten und die Mühen haben sich gelohnt! Was das neue Hamburger Museum zeigt, braucht in Qualität und Quantität der Exponate den internationalen Vergleich nicht zu scheuen. Selbst das National Maritime Museum im englischen Greenwich und das Royal Navy Museum in Portsmouth schauen sicher mit Bewunderung und ein wenig Eifersucht auf einen der Schwerpunkte der Tamm'schen Sammlung: die Zeit des englischen Admirals Horatio Nelson. Schon in den für die Öffentlichkeit nur nach Anmeldung zugänglichen Räumen an der Elb-

chaussee begeisterten die Knochen-schiffe, die ungewöhnlichen Alltagsgegenstände und die persönlichen Erinnerungsstücke aus der Zeit des legendären Admirals. Einige der schönsten Segelschiffsmodelle aus dem 18. und frühen 19. Jahrhunderts sind nun in einer Schatzkammer würdevoll präsentiert und endlich für jedermann zugänglich.

Auch der bauliche Rahmen des historischen Kaispeicher A sorgt für ein gediegenes Ambiente. Bei der Größe der Sammlung empfiehlt sich jedoch eine einleitende Führung (Reservierungsnummer im Infoblock). Der Kenner sollte einzelne Abteilungen gezielt aufsuchen. Die Vielfalt der Themen und die Fülle der Einzelstücke sind einfach zu überwältigend. Das Museum bringt inmitten der aufstrebenden Hafencity die Seefahrtsgeschichte ins Zentrum der



IMM, Kaispeicher A
Koreastraße 1
Di, Mi, Fr, Sa, So 10-18 Uhr
Do 10-20 Uhr
Mo geschlossen
Infos: 040-3009230-21
Führungen: 040-4281310
Eintritt: Erw. 10 Euro
Ermäßigt: 7 Euro
Familien- und Gruppentarife

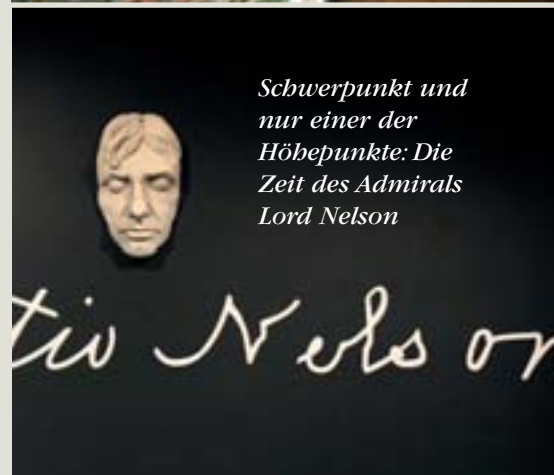
öffentlichen Aufmerksamkeit. Hier wird Seefahrt aus Geschichte und Gegenwart für ein breites Publikum lebendig. Auf Deck 6 hat auch die See-BG mit ihren 121 Jahren Geschichte einen Platz gefunden. In der Abteilung „Moderne Seefahrt: Handels- und Passagierschiffahrt“ wird ein

kurzer Überblick über die Entwicklung der See-Sozialversicherung und die aktuellen Aufgaben der See-BG gegeben.

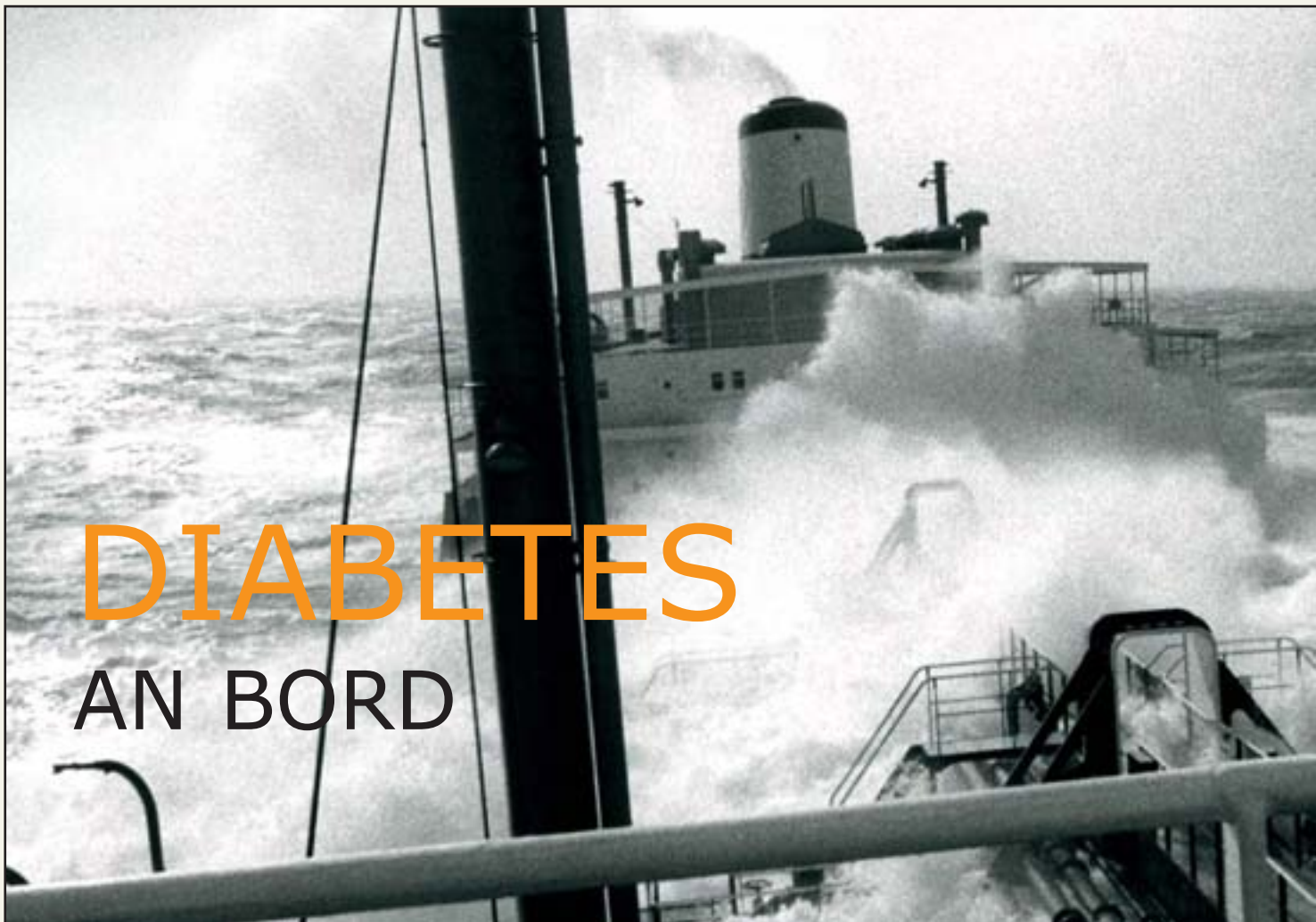
Nur am Rande sei bemerkt: Kleinere Korrekturen der Beschriftungen und Modifikationen der Inszenierungen sind bei einem solchen Mammutprojekt natürlich erforderlich aber verzeihlich. Das Museum ist mehr als einen Besuch wert. Es ist zu hoffen, dass es der Museumsleitung in Zukunft gelingt, das Haus durch attraktive Veranstaltungsreihen und Sonderausstellungen dauerhaft überregional zu plazieren. Hut ab vor dem Lebenswerk von Peter Tamm. Der Übergang von der weltweit größten Privatsammlung zum Internationalen Maritimen Museum ist gelungen. Aus der privaten Luxusjacht ist ein nobler Passagierschnelldampfer im Liniendienst geworden. Mit Volldampf voraus!



*Präsentation zur
Geschichte der See-BG*



*Schwerpunkt und
nur einer der
Höhepunkte: Die
Zeit des Admirals
Lord Nelson*



DIABETES AN BORD

Wer zuckerkrank ist, darf in der Regel nicht an Bord eines Seeschiffes arbeiten – so will es die Seediensttauglichkeitsverordnung. Manche Diabetiker halten diese Regelung angesichts der modernen Medizin für überholt. See & Sicherheit fragte Dr. Bernd-Fred Schepers, den Leiter des Seeärztlichen Dienstes, warum Diabetikern vielfach die Arbeit an Bord untersagt wird.

See&Sicherheit: Diabetiker arbeiten heute in vielen, auch körperlich fordernden, Berufen. Warum werden sie von vornherein von der Seediensttauglichkeit ausgeschlossen?

Dr. Schepers: Wir untersuchen, ob jemand körperlich für die Arbeit an Bord geeignet ist, um seine eigene Sicherheit und die Sicherheit der gesamten Besatzung und des Schiffes nicht unnötig zu gefährden. Dabei gehen wir nicht vom Normalbetrieb aus, sondern wir bewerten, ob unter Extrembedingungen die optimale Leistungsfähigkeit besteht. Wer will

bescheinigen, dass ein insulinpflichtiger Diabetiker, der mehrere Tage in schwerem Sturm an die Grenzen seiner Kräfte kommt, trotzdem korrekt seine Medikamente einnimmt? Diabetes ist eine potentiell lebensbedrohliche Erkrankung, da kann es jederzeit eine dramatische Verschlechterung geben. Wenn klimatische Belastungen, schwere körperliche Arbeit, Schichtdienst und Stress sich häufen, besteht die Gefahr, dass der Stoffwechsel außer Kontrolle gerät. Eine Unterzuckerung tritt zumeist plötzlich auf: Sie ist für den

Betroffenen lebensgefährlich und gefährdet außerdem die gesamte Besatzung, das Schiff und – zum Beispiel bei einer Kollision – auch andere Schiffe und möglicherweise die Umwelt.

See&Sicherheit: Nun haben die Deutschen den Ruf, besonders vorsichtig zu sein. Wie gehen andere Nationen mit Diabetes an Bord um?

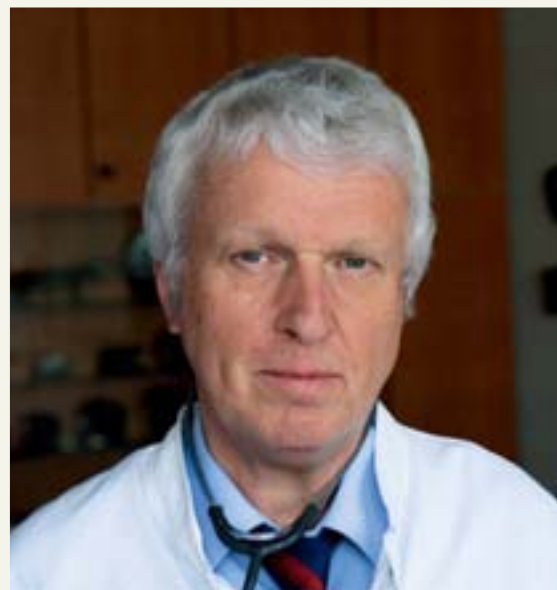
Dr. Schepers: Die internationalen Empfehlungen entsprechen der deutschen Handhabung gemäß der Verordnung, die übrigens auch von der Internationalen Arbeitsorganisation



Foto: Hajjo Schäfer / DSM

Kenntnis der modernen Diabetologie - in den Kernaussagen bestätigt. **See&Sicherheit:** Bedeutet demnach die Diagnose Diabetes ohne Ausnahme sofort das Ende der seemannischen Laufbahn?

Dr. Schepers: Nein - wir unterscheiden hier die Erstuntersuchung von jungen Leuten, die zur See fahren wollen, von der regelmäßigen Folgeuntersuchung bereits im Dienst stehender Seeleute. Bei der Erstuntersuchung gilt Diabetes generell als Ausschlussgrund, weil im Laufe der Jahre mit einer Verschlimmerung zu rechnen ist und wir davon ausgehen, dass zu diesem frühen Zeitpunkt noch Alternativen zur Berufswahl bestehen. Bei der Nachuntersuchung besteht dagegen ein sehr begrenzter Spielraum für Ausnahmen von der Regel. Wir prüfen jeden Fall indivi-



„Die lebensbedrohliche Unterzuckerung tritt meist plötzlich auf.“ Dr. Schepers

(ILO) und Weltgesundheitsorganisation (WHO) bestätigt wird. Tatsächlich sind sich Schifffahrts- und Verkehrsmediziner weltweit einig, dass insulinpflichtige Diabetiker für verantwortungsvolle Berufe im Verkehrswesen, insbesondere mit Personenbeförderung, in der Regel nicht geeignet sind. Die Seediensttauglichkeitsverordnung ist nicht "nur" eine Vorschrift der See-Berufsgenossenschaft, sondern sie basiert auf dem Seemannsgesetz und ist damit staatliches Recht. Sie wurde zuletzt 2002 teilweise aktualisiert, jedoch - auch in

duell und berücksichtigen Lebensalter, Berufserfahrung, die Tätigkeit an Bord und das Fahrtgebiet. Ausnahmen sind sehr selten: Sie setzen außergewöhnliche Umstände voraus, die in einem ausführlichen Gutachten im Einzelnen begründet werden müssen.

See&Sicherheit: Haben Sie in Ihrer langjährigen Berufspraxis häufig mit dem Thema zu tun gehabt?

Dr. Schepers: Ja, und das Interessante ist, dass zum selben Sachverhalt teilweise ganz unterschiedliche Argumente vorgetragen werden. Als

Beurteilung der Seediensttauglichkeit bei Menschen mit Diabetes mellitus

„In Absprache mit dem Seeärztlichen Dienst der See-Berufsgenossenschaft sollte zukünftig bei der Beurteilung der Seediensttauglichkeit bei Menschen mit Diabetes mellitus nach folgendem Leitsatz verfahren werden: Wer als Diabetiker mir Insulin behandelt wird, ist in der Regel nicht in der Lage, den in der Seediensttauglichkeitsverordnung gestellten Anforderungen gerecht zu werden. Ausnahmen setzen außergewöhnliche Umstände voraus, die in einem ausführlichen Gutachten im Einzelnen zu beschreiben sind. Alle Beteiligten sollen darauf hinwirken, dass eine optimale Therapie realisiert wird. Dabei sind zur Beurteilung der Seediensttauglichkeit im Einzelfall spezifische Kenntnisse der Arbeitsbedingungen und Verhältnisse in der heutigen Seeschifffahrt erforderlich.“

Aus "Empfehlung zur Beurteilung beruflicher Möglichkeiten von Personen mit Diabetes", Deutsche Diabetes-Gesellschaft, Ausschuss Soziales, Mai 2004

verantwortlicher Arzt für die Rentenversicherung Seekasse hatte ich mehrfach mit Versicherten zu tun, die aufgrund eines Diabetes eine Rentengewährung beantragt hatten. Sie erklärten, es sei ihnen auch im Landberuf nicht möglich, die erforderliche Sorgfalt für Zwischenmalzeiten und Medikamenteneinnahme zu garantieren. Bei gleichlautender Diagnose verlangen andere, uneingeschränkt tauglich für den Seedienst eingestuft zu werden. Als Arzt muss und werde ich weiterhin unabhängig von anderen Interessen nur nach den mir bekannten gesundheitlichen Risiken für den Diabetiker und sein Umfeld urteilen.



100 JAHRE

VEREIN DER KANALSTEUERER

Jeder Seefahrtsinteressierte kennt die Lotsen des Nord-Ostsee-Kanals. Nur wenige kennen den Verein der Kanalsteuerer von 1908, der zur Zeit mit 154 Mann einen wertvollen Beitrag zur sicheren Schifffahrt im immer stärker befahrenen Nord-Ostsee-Kanal liefert.



Die Schifffahrt im Nord-Ostsee-Kanal ist seit 100 Jahren einem stetigen Wandel unterworfen. Auf langsame Kohlendampfer und stolze Linienschiffe der Kaiserlichen Marine folgten Zeiten des Niedergangs und des Wiederaufbaus. Schon früh erkannte die Schifffahrtsverwaltung, dass größere Schiffe nur mit erfahrenen Steuerleuten und Lotsenberatung sicher durch den engen Kanal gebracht werden können. Nach dem Vorbild des Amsterdam-Nordsee-Kanals und des Gent-Kanals wurden nach der Eröffnung des Kanals 1895 bereits im Jahre 1900 die ersten Kanalsteuerer angestellt. Erst nach einem tödlichen Unfall, bei dem der Steuerer H.J. Glüsing ums Leben kam, wurde der Status der Steuerer geklärt. Die Witwe forderte von der See-Berufsgenossenschaft die Zahlung einer Witwen- und Waisenrente. Das Reichsversicherungsamt stellte daraufhin fest, dass die Steuerer nicht zur Schiffsbesatzung zählten, sondern Angestellte des Kanalamtes seien, also dieses auch die

Ansprüche der Witwe erfüllen müsse. Das Kanalamt mußte für die Steuerer seither aber auch rückwirkend Beiträge zur gesetzlichen Unfallversicherung leisten. Um die Interessenvertretung der Kanalsteuerer auf solidere Beine zu stellen, kam es 1908 zur Gründung des Vereins. Der Verein ist seither Mitglied der See-Berufsgenossenschaft.

Seit der Anfangszeit hat sich vieles geändert. Die klassischen Steuererlampen (siehe Abbildung oben), einst unverzichtbares Ausrüstungsstück der Steuerer, sind inzwischen Museumsstücke. Unverändert teilen sich immer zwei Steuerer eine Kanalpassage. Eine Passage dauert heute, je nach Verkehrslage und Schiffsgröße, zwischen 6,5 und 8,5 Stunden. Eine Hin- und Rückreise Holtenau-Brunsbüttel-Holtenau dauert inklusive Schlafpausen an Bord ungefähr 20 Stunden. Ein eigener Fahrdienst holt die



Halbzeit bei Rendsburg



Lotse, Kapitän und Steurer



Joystick ersetzt Steuerrad

Männer bei Bedarf aus Holtenau ab oder bringt sie hin. Nach ungefähr 20 Stunden zu Hause folgt der nächste Einsatz. Nach 23 Tagen Reihendienst hat jeder Steurer sieben Tage frei, nach vier Reihendiensten 27 Tage. „Vor allem Containerfeeder und Tanker gehören zu unseren Stammkunden, aber jedes Jahr auch etwa 150 Kreuzfahrtschiffe. Wir haben die Zuwächse des Schiffsverkehrs von 2007 auf 2008 um 8,5 Prozent gut bewältigt. Ca. 20.000

Schiffe steuern wir jedes Jahr durch den Kanal“, berichtet Ralf Grob vom Verein der Kanalsteurer. „Alle warten auf den Ausbau des Kanals, der 2010 beginnen soll, er platzt aus allen Nähten, die sogenannte Neue Schleuse in Holtenau zum Beispiel stammt aus dem Jahre 1914“, so Schöttler, 1. Vorsitzender des Vereins. Über mangelnden Nachwuchs braucht sich der Verein nicht zu beklagen. Um den wachsenden Bedarf zu decken werden aber laufend geeignete Nautiker im Alter zwischen 30 und 50 Jahren gesucht. Seit 1929 ist ein nautisches Patent Voraussetzung, um Kanalsteurer zu werden. Nach einer speziellen Tauglichkeitsuntersuchung mit verschärftem Augenmerk auf die Sehfähigkeit kann die 12- bis 16-wöchige Schulung und anschließende Prüfung durch das Wasser- und Schifffahrtsamt erfolgen.



Aus der Anfangszeit der Kanalsteurer 1908

Der Kanal ist die meist befahrene künstliche Wasserstraße der Welt. Und eine der sichersten! Ohne den unermüdlichen Dienst der erfahrenen Kanalsteurer- und Lotsen wäre das undenkbar. Wir gratulieren dem Verein zum runden Jubiläum und wünschen den Herren am Steuer glückliche Passagen. Und einen Herbst und Winter mit möglichst wenig Nebel, denn dann wird es im Nord-Ostsee-Kanal sehr sehr eng.

www.kanalsteurer.de



Worst Practice

In vielen Ländern ist Arbeitsschutz leider ein Fremdwort!

Weltweit stirbt alle 15 Sekunden ein Mensch bei einem Arbeitsunfall oder an einer Berufskrankheit. Das sind pro Jahr 2,2 Millionen Tote.

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

dorothee.pehlke@see-bg.de

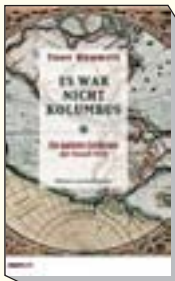


DAS MARITIME BUCH

Es war nicht Kolumbus

Die wahren Entdecker der Neuen Welt

Tony Horwitz



Wer waren die wirklichen Entdecker Amerikas? Was geschah zwischen der Ankunft der Pilgrim Fathers und der Landung von Kolumbus auf Hispaniola? Der amerikanische Journalist Tony Horwitz begibt sich auf eine spannende Spurensuche an die Orte der Landungen. Er hinterfragt die Gründungsmythen eines Kontinents. Viele Seefahrer sind von der Geschichte vergessen worden und gelangen mit ihren Leistungen zurück in das Fragespiel: Wer hat Amerika entdeckt? Die Antwort: Es war nicht Kolumbus.

Mare Buchverlag 2008
ISBN 978-3-86648-093-3

€ 29,80

Die Geschichte der Hapag, Band II

1901-1914

Arnold Kludas



Arnold Kludas gelangt mit seinem zweiten Band in die Glanzzeit der Hapag vor dem 1. Weltkrieg. Unter dem Management Albert Ballins wurde die Hamburgisch-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft zur größten Reederei dieser Zeit. Der reich bebilderte zweite Band zeigt wieder viele unveröffentlichte Fotos aus der Geschichte der Hamburger Reederei und ihrer Schiffe. Kludas macht die Schifffahrt im Wilhelminischen Deutschland am Beispiel ihrer Vorzeigereederei lebendig.

Hauschildt 2008
ISBN 978-3-89757-397-0

€ 48,00



10 Fragen

PROFESSOR PETER TAMM

Als Peter Tamm 1928 in Hamburg auf die Welt kam, gewann kurze Zeit später der Lloyd-Schnelldampfer BREMEN das Blaue Band für Deutschland. 1945 verpasste er im letzten Kadettenjahrgang knapp die Admiralskarriere und wurde stattdessen Schiffahrtsredakteur und avancierte 1968 zum Geschäftsführer der Axel-Springer-Verlags-Holding. Seit seiner Kindheit schlägt sein Herz für die Schifffahrt. In 70 Jahren konnte er die größte maritime Privatsammlung der Welt aufbauen.

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

Schwer zu sagen, wann die erste Begegnung stattgefunden hat. Denn als Mitglied einer Familie, die seit Jahrhunderten der Schifffahrt verbunden war, habe ich natürlich das Seefahrts-Gen in mir. Mein Vater hatte mich schon früh zum Hamburger Hafen mitgenommen – dort habe ich dann wohl auch als kleiner Junge mein erstes großes Schiff gesehen.

Was unterscheidet Seeleute von anderen Menschen?

Sie haben Respekt vor der Natur und versuchen nicht, sie zu beherrschen. Denn wer einmal im Nordatlantik einen Sturm abgeritten hat, der weiß, wozu die Natur fähig ist.

Wo am Wasser möchten Sie leben?

Im Hamburg, an der Elbe. Genau dort, wo ich seit Jahrzehnten lebe.

Ihre Lieblingsgestalt der Seefahrtsgeschichte?

Admiral Horatio Nelson. Er war nur 1,50 Meter klein und hatte nur ein Auge und einen Arm. Beim ersten Sturm wurde er seekrank. Aber er ist und bleibt der größte Seeheld der Geschichte.

Welches Schiffsunglück hat Sie am tiefsten erschüttert?

Wie kann man eines auswählen und benennen? Es gab so viele tragische Unglücke, die hunderte oder tau-

sende Menschenleben gekostet haben. Jedes einzelne ist erschütternd.

Welche Erfindung in der Schifffahrtsgeschichte findet Ihre Bewunderung?

Die Einführung der Dampfmaschine Ende des 18. Jahrhunderts machte Schiffe unabhängig vom Wind. Feste Routen und Fahrpläne waren ein großer Fortschritt für den Güter- und den Passagiertransport.

Welches aktuelle Thema in der deutschen Seeschifffahrt beschäftigt Sie besonders?

Die Raten-Entwicklung in der Container-Schifffahrt

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

Als das Marinemusikkorps zur Eröffnung des Maritimen Museums „Anchors Aweigh“ spielte, war das schon ein sehr bewegender Moment... Mein Lieblingsbuch ist „Taifun“ von Josef Conrad.

Wie heißt Ihr Lieblingsfischgericht?

Unser Museumscafé „Kaispeicher B“ ist berühmt für sein Labskaus!

Was wünschen Sie sich für die Zukunft der deutschen Seeschifffahrt?

Als Hamburger wünsche ich mir im Augenblick vor allem, dass uns Hapag-Lloyd erhalten bleibt – ebenso, wie alle anderen Reedereien übrigens auch.



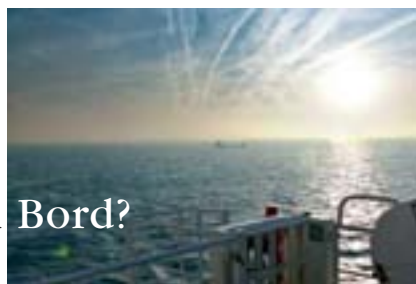
Neu:

Seediensttauglichkeitsuntersuchung in Odessa

Seit dem 1. August ist die offizielle Untersuchung der Seediensttauglichkeit für deutsche Flagge auch in Odessa, Ukraine, möglich. Der Leiter des Seeärztlichen Dienstes, Dr. Bernd-Fred Schepers, übergab nach einer mehrtägigen Einweisung des leitenden Arztes des dortigen MEDMARIN Medical Center die Ermächtigungsurkunde der See-Berufsgenossenschaft zur Durchführung

der Seediensttauglichkeitsuntersuchungen. Dr. Bogdan Yurechko arbeitet viele Jahre als Schiffsarzt auf Fischereifahrzeugen, im MEDMARIN Center praktizieren außerdem verschiedene Fachärzte. Sie werden von einer Dolmetscherin unterstützt, die, wenn erforderlich, bei der Untersuchung und bei der englischsprachigen Dokumentation zur Verfügung steht.

Wie stark ist die UV-Strahlung an Bord?



Der Messtechnische Dienst der See-BG bereitet gemeinsam mit dem Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (BGIA) und dem Deutschen Wetterdienst ein Projekt zur Messung der UV-Strahlung an Bord von Seeschiffen vor. Dabei soll ermittelt werden, ob Besatzungsmitglieder im Decksdienst verstärkt UV-Strahlen ausgesetzt sind und waren. Ende August trafen sich die Verantwortlichen zur

konkreten Vorbereitung: Unter anderem ging es um die Zusammenstellung des ersten Messprogramms und die Auswahl geeigneter Strahlungsmessgeräte (Dosimeter). Eine Testfahrt ist für Ende Oktober geplant. Hintergrund: Bei der See-BG und anderen Berufsgenossenschaften gehen vermehrt Anzeigen von Hautkrebserkrankungen ein, bei denen der Verdacht einer berufsbedingten UV-Strahlenexposition besteht.



Seeärztlicher Dienst mit Qualitätszeichen

Der Seeärztliche Dienst der See-Berufsgenossenschaft wurde im Jahr 2007 nach der ISO-Norm 9001 zertifiziert. Damit wird bestätigt, dass die Abteilung nach bestimmten Grundsätzen des Qualitätsmanagements arbeitet. Im Briefkopf des Seeärztlichen Dienstes wird deswegen ab sofort neben dem See-BG-Logo das „Qualitätssiegel“ BG Prüfzert - QM ISO 9001 eingesetzt.

Modernisierungsgesetz verabschiedet

Das Unfallversicherungsmodernisierungsgesetz - kurz UVMG - tritt am 1. Oktober 2008 in Kraft. Die darin enthaltenen gesetzlichen Änderungen werden auch die Mitgliedsunternehmen der See-Berufsgenossenschaft betreffen. Wie gewohnt werden wir unsere Mitgliedsbetriebe über die Einzelheiten in einem Arbeitgeberrundschreiben zum Ende des Jahres 2008 informieren. Die Rundschreiben finden Sie auch auf unserer Internetseite im Bereich „Für Arbeitgeber“. Das UVMG schreibt außerdem vor, dass zukünftig nur noch neun Berufsgenossenschaften geben soll. Aus diesem Grund planen die See-BG und die BG für Fahrzeughaltungen die Gründung einer neuen „Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft“, kurz BG Verkehr, mit Sitz in Hamburg.



Seelotsgesetz novelliert



Der Bundestag beschloss im Juni eine Neufassung des Seelotsgesetzes. Die Anforderungen an den Beruf des Seelotsen wurden neu gefasst und inhaltlich ergänzt. Außerdem wurde ein allgemeines Alkoholverbot eingeführt. Verstöße werden mit Bußgeld bis hin zur vorläufigen Untersagung der Berufsausübung geahndet. Das Zeugnis über die körperliche und geistige Eignung stellt weiterhin der Seeärztliche Dienst der See-BG aus.

Gefahrenschwerpunkt Container



Unter Mitwirkung der See-Berufsgenossenschaft hat das Institut für Arbeitsschutz der Gesetzlichen Unfallversicherung (BGIA) im Internet ein Informationsportal zum Gefahrenschwerpunkt Frachtcontainer aufgebaut. Die Infor-

mationen richten sich in erster Linie an Personen, die an oder in Containern arbeiten. Die Betroffenen und Interessierte können sich jetzt schnell und unkompliziert über mögliche Gefährdungen, erforderliche Schutzmaßnahmen und die wichtigsten Vorschriften informieren. Zum Inhalt gehören unter anderem Gefährdungen und Gefahrstoffe, Handlungshilfen, Schutz und Erste-Hilfe-Maßnahmen, branchenspezifische Erläuterungen sowie spezielle Informationen für Rettungsdienste, Feuerwehren und Ärzte.

Im Internet unter www.dguv.de/bgia/de/index.jsp

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

17.11.2008 - 05.12.2008 FASI Fachkraft für Arbeitssicherheit, Seebetrieb

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

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 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.

TIPPS & TERMINE

ab 17. September in Hamburg-Altona

Der Holz- und Eisenschiffbau

Das Altonaer Museum zeigt die neu arrangierte Abteilung Holz- und Eisenschiffbau. Ein faszinierendes Kapitel der Schifffahrtsgeschichte.



www.altonaermuseum.de

bis 11. Januar, Queen's House, Greenwich

Turmoil and Tranquility

Die See in der Sicht der niederländischen und flämischen Meister der Zeit 1550 bis 1700. Ein Besuch von Greenwich lohnt sich immer!



Queen's House: täglich 10 bis 17 Uhr

www.nmm.ac.uk

bis 26. Oktober 2008 in Rostock

Innovation auf See - Beluga Shipping

Das Überseemuseum zeigt in Zusammenarbeit mit der Bremer Schwerlastreederei, wie High-Tech Anstriche zur Verringerung des Strömungswiderstandes und Zugdrachenantriebssysteme Treibstoff sparen. Di-So 9-18 Uhr, Sa-So 10-18 Uhr



www.uebersee-museum.de

SERVICE & KONTAKT

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 Uhr,
 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: Fangdeck

28.06.2007

Beim Aussetzen des Fangeschirrs ereignete sich ein tödlicher Unfall. Ein Besatzungsmitglied geriet beim Fieren des Netzes zwischen das Tailend und die vertikalen Netzleitern. Der Fischer starb an den Folgen der schweren Quetschungen im oberen Bauchbereich.



SEE-BERUFGENOSSENSCHAFT