



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 mit 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-BERUFGENOSSENSCHAFT
Personalservice
Reimerstwierte 2
20457 Hamburg

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



Die See-BG zu Gast auf Helgoland, der Urheimat der Familie Rickmers

Liebe Leserinnen und Leser,

die Schleppschiffahrt galt einmal, zusammen mit der Fischerei, als einer der unfallträchtigsten Bereiche der deutschen Schifffahrt. Technischer Fortschritt und konsequente Prävention haben die Unfallraten auf diesen Spezialschiffen in den letzten Jahren erfolgreich senken können. Begleiten Sie uns an Bord eines der modernsten Schlepper unter deutscher Flagge, der BUGSIER 9.

Erfahren Sie auf den Seiten 12 bis 14, wie an der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt heute schon die Schiffe von morgen erprobt werden.

Aktuelle Informationen finden Sie auf den Seiten 18 bis 21.

Wenn Sie mehr zum Jubiläum „175 Jahre Rickmers“ erfahren möchten, dann lesen Sie die Seiten 10 und 11. Wir gratulieren zum Firmen- und Familienjubiläum!

Nicolai Woelki

Ulrich Schmidt

Inhalt

Heft 2/2009

Titelbild

Festmachen in
Neumühlen
BUGSIER 9

Reportage

Unterwegs
mit BUGSIER 9 2 - 8

Unfallmeldungen 9

175 Jahre Rickmers 10 - 11

Modell der Zukunft

Die Hamburgische Schiffbau-
Versuchsanstalt (HSVA) 12 - 14

**Die neue
Fischereiverordnung** 15

10 Fragen

Der maritime Fragebogen 17

**Meldungen und
Informationen** 18 - 19

Service & Kontakt 20 - 21





Mehr als ein Hafenschlepper



Eine Reportage
von Kirk R. Williams

Die Hamburger Bugsier-, Reederei- und Bergungsgesellschaft mbH & Co. KG geht auf die 1866 gegründete Vereinigte Bugsir-Dampfschiff-Gesellschaft zurück. Mit den qualmenden Dampfmaschinen der Frühzeit haben die Hochtechnologie-Schlepper unserer Tage wenig gemein. Die Hamburger Traditionsreederei stellt in diesem Jahr zwei neue hochseetaugliche Schlepper in Dienst. Bereits im Frühjahr wurde die BUGSIER 9 aus Tuzla (Türkei) nach Hamburg überführt. Das

Hamburger Charterbüro hatte dabei gleich einen Auftrag an Land gezogen: Ein Rohrverleger wurde aus dem Mittelmeer nach Norwegen geschleppt. Das Schwesterschiff BUGSIER 10 soll noch in diesem Sommer abgeliefert werden. Die beiden 485-Tonnen Schiffe mit 80 Tonnen Zugkraft sind eine willkommene Verstärkung der Flotte mit dem typisch weiss-braun-schwarzen Anstrich. Zur Zeit ist die BUGSIER 9 im Hamburger Hafen stationiert. Ich habe so die Gelegenheit, Schiff und Mannschaft einige Tage zu begleiten.

„Moin-Moin“ ruft man mir freundlich von allen Seiten zu. Ganz am Ende der Schlepperbrücke, hinter der BUGSIER 2, liegt die Nummer 9.

Bild rechte Seite: Einfahren der BUGSIER 9 im Hamburger Hafen. (Von Rechts) Azubi Nikolai Erbe, Schiffsmechaniker Christian Hahn, Technischer Offizier Lothar Rode und Technischer Offizier Michael Gelhaar



Obwohl hier im Hamburger Hafen eigentlich nur drei Mann an Bord sein müssten, wimmelt es an Bord der Nr. 9 von Männern in roten Overalls. Kapitän Alexander Ohl begrüßt mich an Bord und erklärt mir dann sogleich, dass auch der Kapitän und wechselnde Mitglieder der zukünftigen BUGSIER 10 Crew auf der BUGSIER 9 mitfahren und eingewiesen werden.

Alles ist nagelneu an Bord. Sogar die Steckdosen tragen das Bugsierlogo. Die geräumige Messe ist sowohl Treff-

punkt als auch Büro. Bei einem Pott Kaffee komme ich mit den Männern ins Gespräch. „Kleinere Modifikationen und Verbesserungen sind noch notwendig“, berichtet uns Chief Lothar Rode. „Einen hundertprozentig fertigen Neubau gibt es nicht“, ergänzt sein Kollege Michael Gelhaar. Und so läuft das neue Schiff bei Bedarf auch regelmäßig die Werkstatt am Grenzkanal auf Steinwerder an, um hier auf die Hilfe der Kollegen von der technischen Instandsetzung zurückzugreifen.

Der 32 Meter lange und 12 Meter breite Schlepper basiert auf einem Design des bekannten kanadischen Ingenieurbüros Robert Alan, das seine Entwürfe weltweit erfolgreich vertreibt. Auch Bugsier lässt seine Schlepper heute dort bauen wo Preis und Leistung stimmen. So lief die BUGSIER 9 ebenso wie die 10 bei Sanmar Shipyard in der Türkei vom Stapel. Die 4.800 KW Leistung der Maschinenanlage wird auf zwei Rolls Royce Ruderpropeller übertragen, die sich um 360 Grad drehen lassen. Zusätzlich hilft



Seemann aus Überzeugung: Christian Hahn



Kapitän mit Fingerspitzengefühl: Alexander Ohl

ein Bugstrahlruder beim Manövrieren des Schleppers. Kapitän Ohl macht uns bei einer Fahrt zur Bugsierwerkstatt im Grenzkanal auf die Besonderheit der BUGSIER 9 aufmerksam: „Die meisten Bugsierschlepper haben Ruderpropeller, auf der 9 liegen diese

Von einem erfahrenen Decksmann wie Hahn können wir jungen Leute eine Menge lernen.

aber nicht – wie bei Hafenschleppern üblich – vorn oder in der Mitte des Schiffs, sondern Achtern. Man spricht auch von einem ‚Azimuth Stern Drive Schlepper‘, kurz ASD. Der Antrieb ist ideal für Schlepparbeiten auf hoher See, das Manövrieren im Hafen gestaltet sich aber ganz anders als auf den herkömmlichen Schleppern.“

Der Offshorebereich wächst trotz der Wirtschaftskrise, und so sollen die Neun und die Zehn die Bugsierflotte wohl auch in diesem Geschäftsfeld verstärken. Reine Hafenschlepper gibt es übrigens kaum noch; zwar dürfen die Schlepper im Hafen mit reduzierter Mannschaft (drei Mann) fahren, aber die meisten Schlepper können mit kompletter Mannschaft (sechs Mann) auch auf See arbeiten.

Wegen des etwas abweichenden Designs und der Größe des Schiffs nimmt sich die Reederei ausreichend Zeit, sodass die erfahrenen Besatzungen auf dem neuen Schlepper einarbeiten können.

Kapitän Ohl, der Stammkapitän auf der Nr. 9 werden soll, steht zusammen mit seinem Kollegen René Hartung, der Stammkapitän auf BUGSIER 10 werden soll, auf der rundum verglasten Brücke. Beide kommen aus Rostock. Beide sind schon einige Jahre für

Bugsier tätig. Während Ohl vorher auf Seenotrettungskreuzern gefahren ist, kommt Hartung aus der Forschungsschiffahrt. Mit der POLARSTERN ist er in arktischen Gewässern unterwegs



Weltklasse-Panorama: Arbeiten im Hamburger Hafen



Klare Zeichen: FEST!

gewesen. Alle an Bord reizt an diesem Job die Verbindung aus aktiver Seefahrt und der Nähe zur Heimat. Schiffsmechaniker Christian Hahn war in der Großen Fahrt die lange Trennung von

der Familie einfach zu viel. Jetzt kann er in Abstimmung mit den Kollegen im Wechsel 14 Tage oder eine Woche arbeiten und 14 Tage oder eine Woche zu Hause bleiben. Der überzeugte Seemann nutzt auch die Liegezeiten, um das Schiff auf Vordermann zu bringen: Ob mit Pinsel und Farbe oder mit dem Schrubber und Schlauch: Christian Hahn ist ständig auf dem Schiff unterwegs. Dabei nimmt er sich auch immer Zeit, um dem Azubi Nikolai Erbe das Eine oder Andere zu erklären. Alle Auszubildenden bei Bugsier – zur Zeit sind es beachtliche 40 – werden im ersten Lehrjahr auf dem Hochseeschlepper OCEANIC umfassend an die Grundlagen der Seemannschaft herangeführt. „Von einem erfahrenen Decksmann können wir jungen Leute eine Menge lernen“, bestätigt mir der angehende Schiffsmechaniker Nikolai Erbe mit leuchtenden Augen. Und so kann Christian Hahn etwas von seiner Leidenschaft für das Knoten und Spleißen weiter geben.

BUGSIER 9 bekommt während der Einarbeitungszeit meist leichtere Jobs vermittelt, so assistiert sie der BUGSIER 2 und der BUGSIER 5 beim Schleppen eines abgehenden iranischen Massengutfrachters, der IRAN MAZANDARAN. Beim Losmachen drückt sie das Schiff an den Kai, während der eigentliche Job von den eingespielten Kollegen erledigt wird.

An meinem letzten Tag an Bord der BUGSIER 9 kommt dann der erste richtige Einsatz: Die DIAMOND LAND, ein rostiger RoRo-Frachter, wird zusammen mit der BUGSIER 2 zum Anleger geschleppt. „Alles läuft wie am Schnürchen“, urteilt Kapitän Alexander Ohl rundum zufrieden. Der Hafenslotse, der die DIAMOND LAND zum Anleger geleitet hatte, wird noch kurz zum gegenüberliegenden Kai gebracht und dann geht es bei herrlichem Wetter zurück nach Neumühlen. Hier bekommt die BUGSIER 9 Besuch von Kapitän Norbert Harms.



Klar Schiff: Unter der Köhlbrandtbrücke

Der erfahrene Schlepperkapitän arbeitet im Bremerhavener Bugsier-Büro und ist für den gesamten Betrieb die Fachkraft für Arbeitssicherheit. Er berät sowohl an Bord, als auch an Land. Der Kontakt zwischen dem echten Seebären und seinen Kollegen ist sehr freundlich. Auf einem Rundgang sammeln Schiffsführung und Kapitän Harms regelmäßig Punkte, die verbessert werden können oder müssen. Harms zeigt sich ganz begeistert: „Die Arbeitsflächen habt ihr

Die Männer auf BUGSIER 9 wissen, was ihnen ihre Gesundheit wert ist

schon wunderbar mit Sand bestreut und gestrichen und damit rutschfest gemacht. Auch die persönliche Sicherheitsausrüstung wird hier nicht nur getragen wenn ich oder die See-BG an Bord kommt“. Davon kann ich mir an allen Tagen selbst ein Bild machen: Ob Arbeitshandschuhe, Gehörschutz, Schutzhelm, Sicherheitsschuhe oder Arbeitssicherheitsweste, die Männer auf BUGSIER 9 wissen, was ihnen ihre Gesundheit wert ist. „Auf kleinen Schiffen müssen keine Bordfachkräfte für Arbeitssicherheit mitfahren, so wird jeder an Bord umso mehr in allen Fragen der Sicherheit gefordert“, meint der erfahrene Schiffsmechaniker Christian Hahn. „Sicherheit kann nicht nur verordnet werden, sondern sollte von allen gelebt werden“, unterstreicht der erfahrene Kapitän und Schleppschiffer Norbert Harms die Sicherheitsphilosophie bei Bugsier.

Beim Rundgang zeigen mir die Männer eine klassische Verletzungsquelle am Geschirr: Messerscharfe Drahtenden, von den Männern Fleischhaken genannt. „Wenn man diese Stahldrahtenden nicht regelmässig umwickelt oder mit einer Flex entfernt, können diese Fleischhaken schwere Verletzungen verursachen“, warnt uns Christian Hahn und ergänzt: „Da helfen auch Arbeitshandschuhe oder die normalen Overalls nicht viel.“



1



2



Sicherheit auf BUGSIER 9

- 1 Ob Glühbirnenwechsel oder Malerarbeiten:
In schwindelnder Höhe immer mit Gurt sichern
- 2 Karabiner zu- und festschrauben
- 3 Im Gespräch: Kapitän Alexander Ohl
von BUGSIER 9 und die Bugsier-Fachkraft für
Arbeitssicherheit, Kapitän Norbert Harms
- 4 Eine typische Unfallquelle: Ein Fleischhaken
- 5 Schweres Geschirr: Der 85 Tonnen-Schäkel
wiegt 45 Kilo
- 6 Beratung auch unter Deck: Kapitän Norbert Harms
im Gespräch mit dem Chief Lothar Rode





BUGSIER 2, Kapitän Sebastian Kissel und BUGSIER 5, Kapitän Pero Hempel ziehen die IRAN MAZANDARAN vom Anleger

Für Informationen zu aktuellen Sicherheitsbestimmungen und Ausrüstung ist man an Bord immer dankbar. So erklärt und zeigt mir Christian Hahn beim Auswechseln einer Glühbirne im Mast den neuesten vorschriftsmässigen Arbeitsgurt: „Im Gegensatz zu den veralteten einfachen Gurten bietet er, ähnlich einer Berg-



Michael Thiel, Uwe Schmidt, Thomas Dolzmann und Rainer Monsees von der technischen Instandhaltung auf Steinwerder

steiger- oder Fallschirmausrüstung, optimalen Halt und Sicherheit“, freut sich der agile Seemann in schwindelnder Höhe.

Obwohl keiner der Männer an Bord Hamburger ist, geniessen sie alle die Arbeit in Deutschlands größtem Hafen: Den Blick auf die Hafencity, die Landungsbrücken und die schönen Kirchtürme der altherwürdigen Hansestadt. Auch das schöne Gebäude der Bugsier-Reederei am Johannisbollwerk ist gut zu erkennen. Beim Anblick der CAP SAN DIEGO kommen die Männer vom High-Tech-Schlepper ins Schwärmen: „Das waren noch Schiffe!“ Die Seefahrt 2009 hat mit der Seefahrt in den Tagen der eleganten CAP-SAN-Schiffe nicht mehr viel gemeinsam. Aber das Design der BUGSIER 9 kann sich – so finde ich – sehen lassen. Ihre Linien entsprechen Ihrer Kraft. Das Schiff ist ein moderner und sicherer Arbeitsplatz. Der Mannschaft von BUGSIER 9 und allen Mitarbeitern von Bugsier wünsche ich gute Fahrt und auch in Zukunft volle Auftragsbücher.



INFORMATIONEN

Bugsier-, Reederei- und Bergungsgesellschaft mbH & Co. KG
Johannisbollwerk 10
20459 Hamburg
Germany

www.bugsier.de

Phone: +49 40 31 11 1 - 0
Fax No.: +49 40 31 36 93
E-Mail: info@bugsier.de



„...plötzlich kam es zu einer Verpuffung, ich trug schwere Verbrennungen davon“

Wer auf dem Arbeitsplatz Schiff nach dem Motto: „Das wird schon schief gehen“ handelt, setzt seine Gesundheit und sein Leben auf's Spiel. Viele schwere Unfälle wären vermeidbar gewesen, wenn der Betroffene konzentriert und „streng nach Vorschrift“ gehandelt hätte. Der Alltag sieht leider anders aus – lesen Sie dazu Beispiele aus den Unfallmeldungen.

Ich wollte den F.O. Automatikfilter am Hilfsdiesel überholen. Dazu wurde die Rückspüleleitung ausgebaut. Bei der Vorbereitung habe ich den Filter umgestellt, elektrisch abgeschaltet, die Filterkammer ausgeschossen und das System drucklos gemacht. Aber trotz dieser Sicherheitsmaßnahmen war noch heißer Brennstoff im Filter, was ich nicht wusste. Als ich den Kolbenschieber ausbaute, ging alles ganz schnell: Der Brennstoff ergoss sich über meinen Körper und es kam zu großflächigen Verbrühungen.

Filter dürfen erst dann vorsichtig geöffnet werden, wenn sichergestellt ist, dass sich kein Druck mehr aufbauen kann oder kein Druck vorhanden ist. Das vorsichtige Öffnen von Filterdeckeln erfolgt durch geringfügiges Lösen der Muttern und leichtes Anlüften des Deckels, bis dieser nicht mehr auf seinem Sitz klebt oder anliegt.

Nach einem Brand in der Kombüse wollte ich die Cafeteria reinigen. Dabei atmete ich, ohne es recht zu merken, den Löschpulverstaub ein. Der Staub war so aggressiv, dass ich wegen einer Verätzung der Lungen im Krankenhaus behandelt werden musste.

Das Tragen einer geeigneten Staubmaske hätte die Verätzung der Lungen verhindert.

Ich war auf unserem Kutter mit Reinigungs- und Malerarbeiten in der Achterpiek beschäftigt. Urplötzlich kam es zu einer Verpuffung – ich trug schwere Verbrennungen an beiden Armen und Beinen davon. Und obendrein wurde meine Lunge durch den Brandrauch geschädigt.

Gerade beim Arbeiten mit Farben und Lösungsmitteln in engen Räumen kann schnell eine zündfähige Atmosphäre entstehen. Hier muss eine entsprechende Zwangslüftung gewährleistet sein, um schädliche oder zündfähige Gase abzuführen. Weiterhin sind die Regeln des Explosionsschutzes zu beachten. Dazu gehören u.a. die Verwendung einer ex-geschützten Beleuchtung, entsprechender Werkzeuge und das Trennen elektrischer Verbraucher.

Wir wollten Starthilfe leisten und legten das elektrische Starterkabel von einem Arbeitsboot zum anderen. Dann versuchte ich, den Motor zu starten. Es gab einen lauten Knall als direkt neben mir die Batterie explodierte. Nun habe ich einen Gehörschaden.

Um eine sichere Starthilfe zu gewährleisten, ist es notwendig, die Plus-Pole beider Batterien mit dem roten Kabel zu verbinden. Anschließend sollte mit dem schwarzen Kabel der Minus-Pol der intakten Spenderbatterie an einen Massepunkt am Pannenfahrzeug, zum Beispiel am Motor, angeschlossen werden. Beim Anschluss an den Minus-Pol der entladenen Batterie besteht beim An- und Abklemmen die Gefahr, dass sich durch Funkenbildung Knallgase entzünden. Dadurch kann die Batterie zur Explosion gebracht werden. Vor Benutzung des Starterkabels ist der Festsitz der Klemmenfedern zu kontrollieren. Die See-BG weist dringend darauf hin, dass ortsveränderliche elektrische Betriebsmittel wie Geräte, Werkzeuge, Handleuchten, Verlängerungskabel und Anschlusskabel für Kühlcontainer, alle sechs Monate wiederkehrenden Prüfungen unterzogen werden müssen.

175 RICKMERS JAHRE



Wie Phoenix aus der Asche

Eine Ausstellung im Deutschen Schiffahrtsmuseum und drei Bücher erinnern an 175 Jahre Rickmers in Schiffbau und Schifffahrt.



In der fünften Generation stehen heute zwei Rickmers-Brüder an der Spitze zweier äusserst erfolgreicher unabhängiger Unternehmensgruppen. Bertram Rickmers (Jahrgang 1952) leitet die Rickmers Gruppe, während sein jüngerer Bruder Erck Rickmers (Jahrgang 1964) der E.R. Gruppe vorsteht. Vor 175 Jahren begündete ihr Ur-Urgoßvater Rickmer Clasen Rickmers (1807-1886) die Unternehmensgeschichte.

Das Rickmers-Jubiläum ist ein guter Anlass, am Beispiel der bekannten Unternehmersdynastie in die deutsche Schifffahrts- und Wirtschaftsgeschichte einzutauchen. Die gelungene Ausstellung im Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven vermittelt nicht nur die Grundzüge einer turbulenten Geschichte mit vielen Auf und

Abs, sondern geht punktuell auch auf ungewöhnliche Aspekte ein, so wie die Gründung einer bedeutenden Reismühle oder einer Binnenschifffahrtsreederei auf dem Jangtse. Dabei kommt auch die Rolle der Frauen in der Familie nicht zu kurz. Familiengeschichte wird gekonnt mit der Unternehmensgeschichte verwoben. Das Ganze wird durch ausgewählte Dokumente, Fotos, Filme und Schiffsmodelle illustriert. Der Ursprung der Familie auf der vom



One family - two companies: Die Brüder Bertram und Erck Rickmers

Meer umwogten Insel Helgoland ist bis heute im Weiss-Rot-Grün der Rickmers-Linien-Flagge erkennbar, den Farben jener Insel, die der Gründer der



Die WILLI RICKMERS vor Sydney

Dynastie vor 175 Jahren verließ, um Karriere auf dem Festland zu machen. Obwohl beide Unternehmen heute in Hamburg ansässig sind, ist Bremerhaven als Ort der Ausstellung bewusst gewählt, denn hier an der Weser begann die Rickmers- Unternehmensgeschichte 1834 mit der Gründung der Rickmers-Werft und 1848 mit der Reederei als zweitem Standbein. Und eben hier spielte sich auch das vermeintliche Ende der Unternehmensgeschichte ab, als die Werft 1986 den Betrieb für immer einstellte und 1987 die letzten Anteile an der Rickmers-Linie an die Hapag-Lloyd AG verkauft wurden. Familien- und Firmenge-

175 Jahre Schiffahrtsgeschichte in Grün-Rot-Weiss

schichte schienen für immer getrennt. Nur noch das alte Werkstor erinnerte an die für Bremerhaven und die ersten vier Generationen Rickmers so wichtige Werft.

Wie ein Phoenix aus der Asche schlug die fünfte Generation das jüngste und vielleicht erfolgreichste Kapitel in 175 Jahren Rickmers auf. Bertram Rickmers legte bereits 1982 die Grundlagen des Neubeginns. Er machte sich in Hamburg als Reeder und Makler selbständig. Die Flotte wuchs und im Jahre 2000 konnte Bertram Rickmers die Rickmers-Linie sogar von Hapag-Lloyd zurück erwerben. Die beiden Schiffahrtsunternehmen der Brüder Bertram und Erck Rickmers zählen heute weltweit zu den größten in der Branche. Unternehmen und Familie sind unter der Überschrift „One family – two companies“ auf Erfolgskurs.

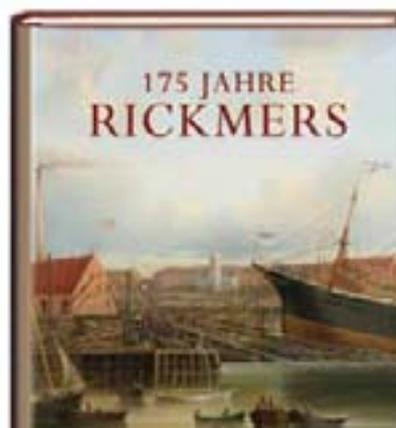
Alle fünf Generationen werden in der Bremerhavener DSM-Ausstellung umfassend gewürdigt. Gerade im Krisenjahr 2009 sind diese 175 Jahre ein gutes Beispiel dafür, wie sehr Scheitern und Misserfolg Teil und Motor einer von Familie und Mitarbeitern getragenen Erfolgsgeschichte sein können.

Wer mehr über 175 Jahre Rickmers erfahren möchte, dem empfiehlt sich die Lektüre des gelungenen, reich illustrierten Begleitbuches und der Bände 8 und 9 in der Reihe „Deutsche Maritime Studien“, die sich unter den Titeln „Die Unternehmerfamilie Rickmers 1834-1918“ und „Schiffahrt und Schiffbau in einer Hand“ ausführlich der Unternehmensgeschichte widmen (siehe Buchtipps Seite 16).



Die Ausstellung

im Deutschen Schiffahrtsmuseum
Bremerhaven
bis zum 17. Januar 2010



Das Begleitbuch

Hoffmann und Campe
ISBN 978-3-455-50111-7
59 Euro

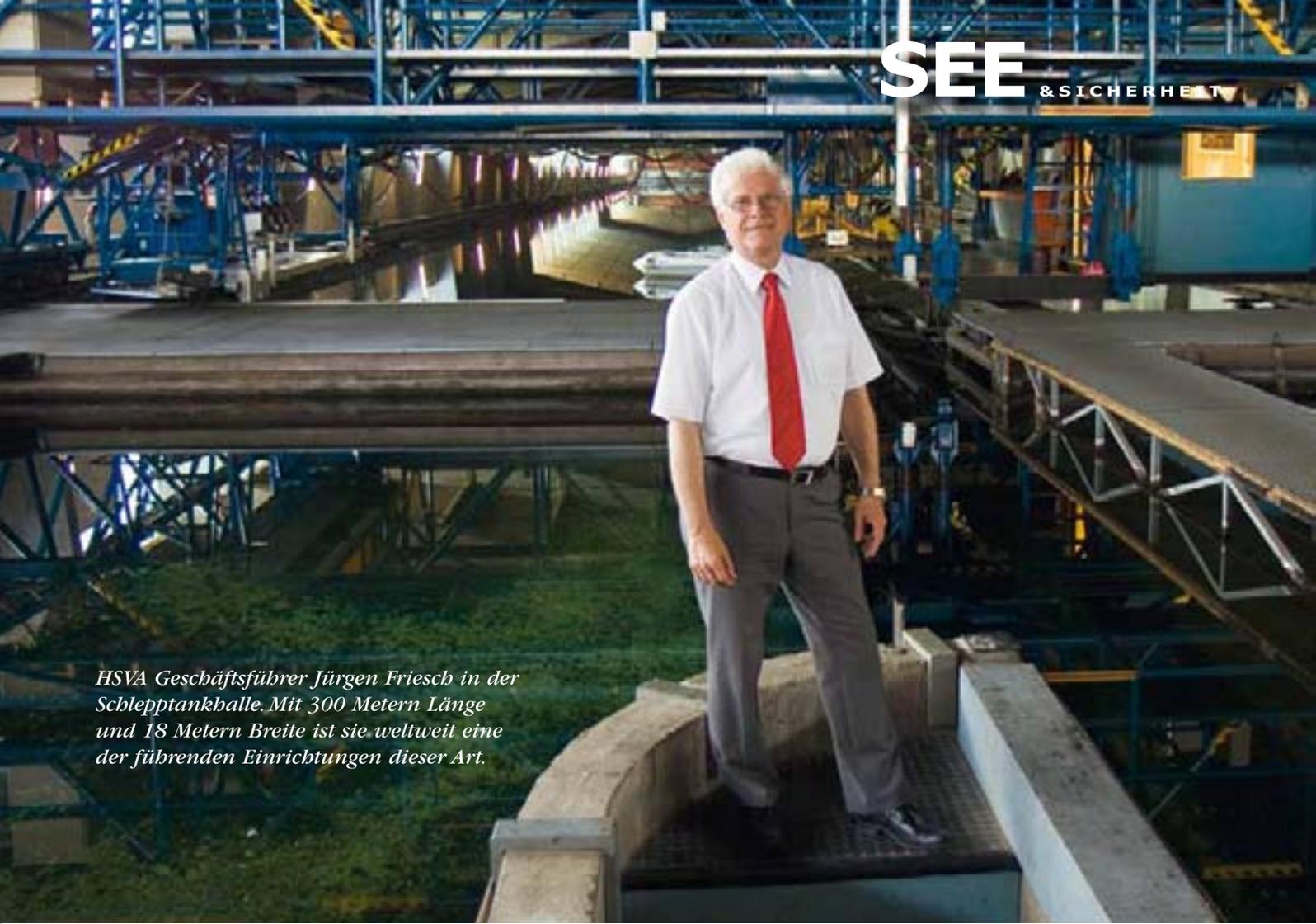
Modell der Zukunft

Die Hamburgische
Schiffbau-Versuchsanstalt:
Seit 1913 dem Fortschritt auf der Spur



In Hamburg gehen die Schiffe von morgen schon heute in den Härtetest. Modellversuche haben hier dem modernen Schiffbau den Weg bereitet. Dabei steht die Sicherheit für Schiff und Mannschaft neben ökonomischen Fragestellungen immer wieder im Zentrum der umfangreichen Versuchsreihen.

Seit mehr als 50 Jahren sammeln die Hamburger Forscher Erfahrungen im Eisversuch.



HSVA Geschäftsführer Jürgen Friesch in der Schlepptankballe. Mit 300 Metern Länge und 18 Metern Breite ist sie weltweit eine der führenden Einrichtungen dieser Art.

Der Anfang wissenschaftlicher Schleppversuche mit Schiffsmodellen wurde in Großbritannien gemacht. Der Mathematiker William Froude (1810-1879), der im Umfeld des legendären Isambard Kingdom Brunel (1806-1859) tätig war, hatte die ersten Modellversuche bereits in den 1850er Jahren durchgeführt. 1870 baute William Froude mit Unterstützung der Royal Navy den ersten Schleppkanal für Versuche mit Schiffsmodellen. Froude schuf eine wissenschaftlich fundierte Methode, um fatale Fehler im Schiffsentwurf frühzeitig zu erkennen und den Riss der Schiffe zu optimieren. So hat die von Froude angestossene Entwicklung seither unzählige Menschenleben gerettet. Schon bald folgten ihm Andere: Holländer, Amerikaner und auch die schiffahrtsbegeisterten Deutschen. 1913 wurde die Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt (HSVA) gegründet. In Hamburg hat man Froudes Idee in den letzten 96 Jahren konsequent weiter entwickelt. Die Kombination aus Computersimulation und Modellversuch führte zu einer laufenden Verbesserung der Schiffsentwürfe. Die HSVA ist heute eine der führenden Forschungseinrichtungen in der Welt.

Wir treffen Jürgen Friesch, den Geschäftsführer der HSVA. Der erfahrene Schiffbauer führt uns durch die Versuchsanstalt. Vieles in dem privatwirtschaftlichen Institut unterliegt der Geheimhaltung. Kunden aus der ganzen Welt lassen hier ihre neuesten Entwürfe testen. In den Lagern und Werkstätten liegen unzählige bis zu zwölf Meter

lange Schiffsrümpfe. Die meisten Rümpfe sind Modelle von Containerschiffen, aber hier werden auch Tanker, Passagierschiffe und alle denkbaren Spezialschiffe getestet. Kunden sind neben der Industrie und den Reedereien auch staatliche Institutionen und Ministerien, sowie die Marine. „Die Technik gibt es inzwischen an vielen Orten in der Welt; was uns unterscheidet, sind mehr als 90 Jahre Erfah-



Trotz Computerfräse hängt Vieles vom technischen und handwerklichen Können der Modellbauer ab.



Im Kavitationstunnel werden an den Modellen wirklichkeitsnahe Tests der Schrauben- und Ruderanlagen durchgeführt. Bei einem im Wasser rotierenden Propeller entstehen hohe Geschwindigkeiten und niedrige Drücke. Dabei verdampft Wasser, es bilden sich Gasblasen. Der Zusammenfall dieser Blasen kann den Propeller beschädigen (Erosion) und Vibrationen im Schiff verursachen. Kavitationsprobleme können am Modell erkannt und so minimiert werden.

„Vor 30 Jahren testeten wir die HONGKONG EXPRESS mit 3.000 TEU und heute gehen 14.000 TEU-Schiffe in Fahrt. 25 Knoten Geschwindigkeit und mehr wurden angestrebt. Eine große Herausforderung an die Konstruktion von Schiff,



Die Montage eines Propellers am Modell im HYKAT (hydrodynamischer Kavitationstunnel)

Schraube und Ruder“, resümiert Friesch die letzten Jahre. „Trotz zwischenzeitlich gesunkener Treibstoffkosten geht die Tendenz hin zu energiesparenden, emissionsarmen und wohl auch etwas langsameren Schiffen,“ ergänzt er mit Blick in die Zukunft. „Wenn wir rechtzeitig gefragt werden, kann viel Zeit und Geld gespart werden. Zwei bis Fünf Prozent Verbesserung an einem Containerschiff trauen wir uns zu, im Tankerbau sogar bis zu zehn Prozent. Schiff, Schraube und Ruder sollten dabei von Anfang an als Einheit betrachtet werden,“ betont der Leiter der HSVA. „Simulation und Modellversuch führen aber nicht nur zu effizienteren Schiffen, sondern auch zu immer mehr Sicherheit. So haben die Wellenversuche im Schlepptank geholfen, Schiffe zu konstruieren, die extremem Wetter besser gewachsen sind und unter härtesten Bedingungen länger schwimmfähig bleiben“, sagt Friesch und fährt fort: „Neue Erkenntnisse schaffen neue schiffbauliche Herausforderungen. Extreme Wetterphänomene oder die Vermutung, dass Schraubengeräusche die Kommunikation der Meeresäugetiere stören, sind nur zwei Beispiele. Deswegen will die International Maritime Organization in Zukunft nicht nur den Ausstoß von Kohlendioxid und anderen Treibhausgasen reduzieren, sondern auch die Geräuschentwicklung von Seeschiffen limitieren.“ In Hamburg ist man immer einen Schritt voraus und hat schon heute die Lösungen von morgen in der Erprobung.

Mehr Informationen unter: www.hsva.de

NEUE RICHTLINIEN AB 2010

Sicherheitsvorschriften für Fischereifahrzeuge

Für Fischereifahrzeuge, deren Länge weniger als 24 Meter beträgt, trat zum Jahresbeginn eine neue Sicherheitsrichtlinie in Kraft. Für diese Schiffe galten bisher ausschließlich die Bestimmungen aus den Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft (UVV

See), denn dort sind auch Vorschriften zu Bau und Ausrüstung der Fahrzeuge enthalten. Wurden sie eingehalten, stellte die See-BG den entsprechenden Fahrterlaubnisschein aus. Ab sofort benötigen die kleinen Fischereifahrzeuge ein Sicherheitszeugnis. Vorhandene Fahrterlaubnisscheine blei-

ben bis zum Ablauf ihrer Gültigkeit wirksam, längstens jedoch bis Ende 2011.

Hintergrund: Die Bundesregierung hat beschlossen, die Gesetzliche Unfallversicherung zu modernisieren. Unter anderem werden deswegen die Unfallverhütungsvorschriften aller Berufsgenossenschaften neu gefasst. In Zukunft werden Anforderungen an die bauliche Beschaffenheit der Fahrzeuge nicht mehr in der UVV-See geregelt sein. Statt dessen fasst das Bundesministerium für Verkehr in einer Richtlinie zusammen, welche Sicherheitsnormen für Fischereifahrzeuge unter 24 Metern gelten (Richtlinie nach § 6 Abs. 1 Nr. 6 der Schiffsicherheitsverordnung). Wer konkrete Fragen zur Anwendung der Vorschriften auf sein Fahrzeug hat, sollte sich an den Aufsichtsbeamten der See-Berufsgenossenschaft vor Ort wenden.



Unfallort: Fangdeck

17.02.2009

Eine Auszubildende rutsche beim Abtrennen von Halterungen mit dem Winkelschleifer ab. Sie schnitt sich tief in den Oberschenkel.



SEE-BERUFGENOSSENSCHAFT

www.see-bg.de

Worst Practice

**Film:
„Hinter Schloss
und Riegel“?**

Beim Anblick des sorgfältig abgesperrten Notausgangs denkt man leicht an einen spannenden Krimi. Leider handelt es sich bei diesem Foto um eine reale „Sicherheitsmaßnahme“ an Bord.

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

Die wissenschaftlichen Standardwerke
zu 175 Jahren Rickmers



**Die Unternehmerfamilie Rickmers
1834-1918**

Schiffbau, Schifffahrt, Handel

Melanie Leonhard

Band VIII der neuen Schriftenreihe
„deutsche maritime studien“
272 Seiten

Hauschild Verlag
ISBN-13: 978-389757452 **€ 34,00**



**Schifffahrt und Schiffbau
in einer Hand**

Die Firmen der Familie Rickmers 1918-2000

Jörn Lindner

Band IX der neuen Schriftenreihe
„deutsche maritime studien“
400 Seiten

Hauschild Verlag
ISBN: 978-3-89757-453-3 **€ 48,00**

Es war einmal ein Schiff

Archäologische Expeditionen zum Meer

Claus v. Carnap-Bornheim, Christian Radtke (Hg.)



Ein renommiertes Autorenteam nimmt den Leser in diesem Buch buchstäblich mit auf einen archäologischen Tauchgang in die maritime Vergangenheit Nordeuropas. Einer Region reich an einmaligen Funden aus der Vorgeschichte bis Neuzeit. Ob VASA, Nydam-Boot, Helgoländer Flinte oder Reste mittelalterlicher Häfen. Über 359 Seiten geht es auf eine für

Kenner und Einsteiger gleichermaßen abenteuerliche Schatzsuche.

Marebuchverlag 2007
ISBN: 978-3-86648-053-7

€ 34,90

10 Fragen

**Dr. Peter Breckling**

Generalsekretär des Deutschen Fischerei-Verbandes

Der 1960 geborene Hamburger stammt aus einer alten nordfriesischen Familie. Im Studium der Hydrobiologie und Fischereiwissenschaften forschte Peter Breckling über die Fischereibiologie im Wattenmeer. Seit 2003 vertritt er neben den Berufsfischern auf See und auf den Binnengewässern auch rund 1 Million Sportfischer. Die Reform der EU Fischereipolitik und die neue Kontrollverordnung beschäftigen die Mitglieder. Regeln und Kontrollen sind unverzichtbar, um die natürlichen Ressourcen nachhaltig zu bewirtschaften. Der Verband kämpft in Brüssel und Berlin oftmals gegen unsinnige, allzu bürokratische Vorschriften.

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

Durch die Familie hatte ich immer Kontakt zu Meer und Schiffen. Früheste schöne Erinnerungen betreffen Sommerurlaube auf Föhr; wenn der Onkel aus Amerika die alte Heimat besuchte und mit uns Kleinen zum Flundern fischen ins Wattenmeer ging. Für ihn war das die Erinnerung an eine oft beschwerliche, aber glückliche Jugend, für uns einfach ein eindrucksvolles Erlebnis

Was unterscheidet Seeleute von anderen Menschen?

Sie sind klar, haben im Kontakt mit den Naturgewalten ihren Sinn für die Realität bewahrt und müssen zuverlässig im Team arbeiten können. Trotzdem können sie starke Individualisten sein, ohne den Zusammenhalt auf See zu beeinträchtigen.

Wo am Wasser möchten Sie leben?

In Norddeutschland in Reichweite von Nord- oder Ostsee.

Ihre Lieblingsgestalt der Seefahrtsgeschichte?

Es gibt keine einzelne Lichtgestalt, sondern eine Vielzahl von beeindruckenden Leistungen. Besonders bewegt haben mich persönlich die Geschichten der nordfriesischen Grönlandfahrer, die dort im 17. und 18. Jahrhundert unter schwersten Bedingungen bis in die Arktis gefahren sind und Walfang betrieben haben.

Welches Schiffsunglück hat Sie am tiefsten erschüttert?

Jedes Schiffsunglück berührt mich. Am tiefsten geht die Betroffenheit, wenn mir die auf See Gebliebenen persönlich bekannt sind, wie es bei Verlusten von Fischereifahrzeugen meist der Fall ist. Glücklicherweise passiert das nicht so oft.

Welche Erfindung in der Schiffahrtsgeschichte findet Ihre Bewunderung?

Satelliten-Navigation und elektronische Seekarten haben die Orientierung verbessert und die Sicherheit erheblich vergrößert.

Welches aktuelle Thema in der deutschen Seeschifffahrt beschäftigt Sie besonders?

Aus fischereilicher Sicht neben den allgemeinen fischereipolitischen Themen die Raumordnung auf Nord- und Ostsee. Dabei werden die Meeresgebiete für verschiedene Nutzungen wie Offshore-Windparks, Kies- und Sandgewinnung verteilt, wobei die Fischerei auf Grund ihrer schwachen Rechtsposition viele Fanggebiete einbüßt.

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

„Die Flut“ von Hans Heitmann schildert den Untergang der Insel Nordstrand und thematisiert ein Leitmotiv der friesischen Identität: „De nich will dieken mutt wieken“. Auch immer mal wieder gern Detlev von Liliencrons Gedichte „Pidder Lüng“ und „Trutz blanke Hans“.

Wie heißt Ihr Lieblingsfischgericht?

Fisch muss in erster Linie frisch sein. Den Genusswert eines direkt nach dem Fang auf dem Kutter gebratenen und servierten Fisches kann kein Sterneköch erreichen. Frische selbstgepulte Nordseekrabben sind ebenfalls ein Hochgenuss. Und natürlich Miesmuscheln in Gemüse-Weißwein-Sud.

Was wünschen Sie sich für die Zukunft der deutschen Seeschifffahrt?

Die Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit. Dies ist machbar, wenn Bürokratie und Administration ein „level playing field“ (gleiche Voraussetzungen) für alle ermöglichen.



Organspender gesucht

In Deutschland sterben rund 11.000 Patienten jährlich, weil ein lebenswichtiges Organ in ihrem Körper erkrankt ist und für sie kein passendes Spenderorgan zur Verfügung steht. Darauf wies anlässlich des bundesweiten Tages der Organspende Anfang Juni die Deutsche Stiftung Organtransplantation hin. Einmal mehr rief die Organisation dazu auf, sich mit dem Thema Organspende zu beschäftigen und die persönliche Entscheidung für oder gegen eine Organspende in einem persönlichen Spendeausweis zu dokumentieren. Jährlich könne zwar rund 4.000 Patienten mit einer Transplantation geholfen



werden, aber immer noch warten ca. 12.000 Menschen auf eine lebensrettende Organspende. Weitere Informationen gibt es im Internet unter www.organspende-info.de, www.dso.de, www.fuers-leben.de und über das Infotelefon Organspende. Unter der gebührenfreien Rufnummer 0800/ 90 40 400 beantwortet ein fachkundiges Team alle Fragen rund um die Organspende. Der Organspendeausweis und Broschüren können kostenlos bestellt werden.

Große Nachfrage nach See & Sicherheit

Eine kleine Meldung im Mitglieder-Magazin der Knappschaft hatte große Wirkung: Innerhalb der ersten 14 Tage meldeten sich rund 2.500 Seefahrtsinteressierte, die „ihr“ altes Magazin See Sozial (seit 2008 See&Sicherheit) weiterlesen wollen, und immer noch treffen täglich ein paar neue Nachfragen ein. Wir danken für das Vertrauen und begrüßen die alten neuen Leser herzlich an Bord.



Auch 2008 niedrige Unfallrate

Die Anzahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle lag auch im Jahr 2008 auf niedrigem Niveau: Insgesamt registrierte die See-Berufsgenossenschaft 573 meldepflichtige Unfälle; davon ereigneten sich 333 an Bord von Schiffen (Vorjahr 579 Unfälle, davon 355 an Bord). An Land verunglückten 55 Seeleute und 183 Landbeschäftigte (Vorjahr 51 Seeleute, 171 Landbeschäftigte).

Bei der großen Mehrzahl handelt es sich um leichte bis mittelschwere Unfälle, die nicht zu dauernden Gesundheitsschäden führten. Demgegenüber stehen drei tödliche Arbeitsunfälle, einer mehr als im Jahr 2007. Genau wie im Vorjahr ergibt sich eine Unfallquote von 1,6 meldepflichtigen Arbeitsunfällen bezogen auf 100 Versicherte. Zum Vergleich: Die absolute Zahl

aller Arbeitsunfälle in Deutschland betrug 971.620, das ergibt eine Unfallquote von 2,7 pro 100 Versicherte.

In der Fischerei ist die Anzahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle im Jahr 2008 deutlich gesunken. Gemeldet wurden 66 Unfälle - gegenüber dem Vorjahr mit 96 Unfällen ist das eine deutliche Reduzierung um 31 Prozent. Auch gab es erfreulicherweise 2008 wie schon im Jahr davor keinen tödlichen Arbeitsunfall in der Fischerei.

Die meisten Unfälle an Bord sind Stolper- Sturz und Rutschunfälle, die sich zum Beispiel auf Treppen und Leitern oder an Türen ereignen. An Land verunglücken die meisten Beschäftigten auf dem Arbeitsweg (80 Landbeschäftigte und 13 Seeleute).



BGF
Berufsgenossenschaft
für
Fahrzeughaltungen



Fusion zum Jahreswechsel

Die Fusion der See-Berufsgenossenschaft mit der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen rückt in großen Schritten näher: Alle Unternehmer, Versicherten und Mitarbeiter gehören ab dem 1. Januar 2010 zur neuen Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft, kurz BG Verkehr. Die Vorbereitungen liegen gut im Zeitplan: die Zustimmung der Selbstverwaltung zum Fusionsvertrag und zur neuen Satzung wird in den entsprechenden Sitz-

ungen im Sommer erwartet – anschließend wird der Vertrag offiziell unterzeichnet werden. Die See-Sozialversicherung mit den Zweigen Seekasse (Rentenversicherung, seit 2005 Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See), See-Krankenkasse (seit 2008 Knappschaft), Seemannskasse (Überbrückungsgeld, seit 2009 bei der Knappschaft) und See-Berufsgenossenschaft (Unfallversicherung, ab 2010 BG Verkehr) gehört dann endgültig der Vergangenheit an.



Weniger Substandard-Schiffe

Die aktuellen Zahlen der Hafenstaatkontrolle im Gesamtbereich des Paris Memorandum of Understanding (Paris MOU) liegen jetzt vor: Im Jahr 2008 überprüften die Kontrolleure der 27 Mitgliedsstaaten 15.237 Schiffe (Vorjahr 14.182). Dabei wurden 83.751 Mängel festgestellt (Vorjahr 22.877) und 1.220 Schiffe vorübergehend festgehalten (Vorjahr 1.250). Die Festhalterate liegt damit bei 4,9 Prozent und hat sich gegenüber 2007 geringfügig verringert. Dies bestätigt den langjährigen Trend,

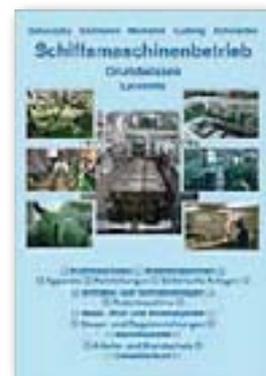
dass die Anzahl der unternormigen Schiffe im Geltungsbereich des Paris MOU abnimmt. Die See-BG überprüfte als deutsche Kontrollbehörde 1.404 Schiffe, gegen 48 (Vorjahr 54) musste ein vorübergehendes Auslaufverbot ausgesprochen werden. Deutsche Schiffe schneiden im internationalen Sicherheitswettbewerb gut ab: Auf der aktuellen weißen Liste des Paris MOU für die Jahre 2006 bis 2008 belegt Deutschland den 5. Platz und hat sich damit gegenüber dem Vorjahr um einen Platz verbessert.



Fünftes Fachbuch für maritime Grundausbildung verfügbar

Mit der Lernhilfe „Schiffsmaschinenbetrieb“ liegt jetzt der fünfte Band der Fachbücher für die Ausbildung in der Seeschifffahrt vor. Die Lernhilfe orientiert sich an dem Rahmenlehrplan der Ausbildungsverordnung für Schiffsmechaniker und vermittelt in übersichtlicher und gut verständlicher Form Wissen für den Auszubildenden. Damit liegen für alle prüfungsrelevanten Fachgebiete Lernhilfen vor:

- Schiffssicherung
- Arbeits- und Sozialrecht
- Brücken- und Wachdienst
- Schiff und Ladung
- Schiffsmaschinenbetrieb (neu!)



Der Ladenpreis liegt zwischen 32 und 39 Euro. Die Lernhilfen sind im Buchhandel oder über den Verlag Pro BUSINESS digital printing Deutschland, Schwedenstr. 14, 13357 Berlin, Mail: info@pro-business.com zu beziehen.

TIPPS & TERMINE

bis 17.01.2010 in Bremerhaven

175 Jahre Rickmers

eine Familien- und Firmengeschichte

Die ursprünglich von Helgoland stammende Familie schrieb mit ihrer Reederei und Werft Schiffahrtsgeschichte. Die aufwändige Ausstellung des Deutschen Schiffahrtsmuseums geht der Geschichte bis in die Gegenwart auf den Grund.



www.dsm.museum.de

bis Ende 2013 in Hamburg

Die Schiffbausammlung

Der Holz- und Eisenschiffbau ist eines der wichtigsten Kapitel der Schiffahrtsgeschichte. Der bedeutende Sammlungsteil des Altonaer Museums wird in einem erweiterten Arrangement neu präsentiert.



www.altonaermuseum.de

ab 01.09.2009 in Wien

Payer-Weyprecht-Expedition

Das Bezirksmuseum Josefstadt zeigt einen beeindruckenden Rückblick auf die von 1872 bis 1874 unter der Leitung von Julius Payer und Karl Weyprecht durchgeführte Polar-Erkundungstour, der ab September wieder jeweils am Mittwoch (18 bis 20 Uhr) und am Sonntag (10 bis 12 Uhr) zu betrachten sein wird.



www.bezirksmuseum.at

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

Hafenstaatkontrolle

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-Feiertage von 16:00 Uhr des Vortages bis Dienstbeginn des nachfolgenden eine Banddurchsage mit Angabe der Mobilfunknummern der dienststän-dig 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

n.n.: (040) 36137-236

Befähigungsnachweise nach STCW 95

Kathrin Köppen: (040) 36137-260

Mitglieder- und Beitragsabteilung

Abteilungsleiter

Christian Bubenzer: (040) 36137-600

Grundsatzbereich

Michaela Hommann: (040) 36137-613
Michael Stoislow: (040) 36137-645

Betriebs-Service

Bereichsleiterin

Birgit Brandt: (040) 36137-626

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

(040) 36137-606

(040) 36137-616

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

(040) 36137-612

(040) 36137-636

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



Kostenloses Servicetelefon: 08000 200 501

Seemannskasse

Kostenloses Servicetelefon: 0800 1000 480 80

Fax: (040) 30 388 18 50

Mail: rentenversicherung@kbs.de

Internet: www.kbs.de

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: Rettungsboot

16.05.2007

Nach einem Bootsmanöver stürzte das Rettungsboot durch Probleme mit einem Heißhaken aus etwa 17 Metern Höhe ab. Es schlug kopfüber auf das Wasser auf. Zwei nautische Offiziere, die sich an Bord des Rettungsbootes befanden, kamen dabei ums Leben.



SEE-BERUFGENOSSENSCHAFT