

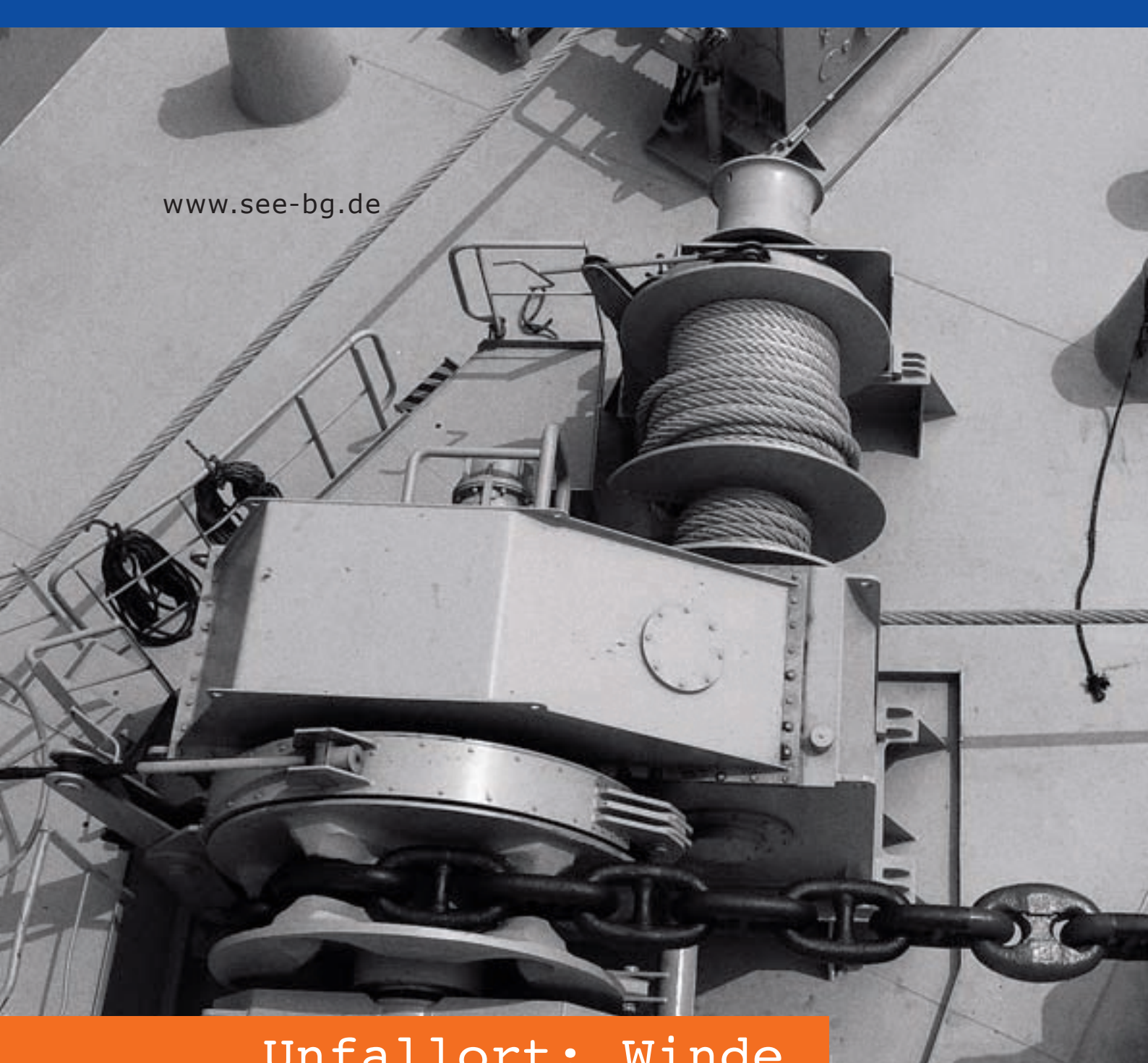
SEE & SICHERHEIT

3 / 2009



DAS MAGAZIN DER SEE-BERUFGENOSSENSCHAFT

www.see-bg.de



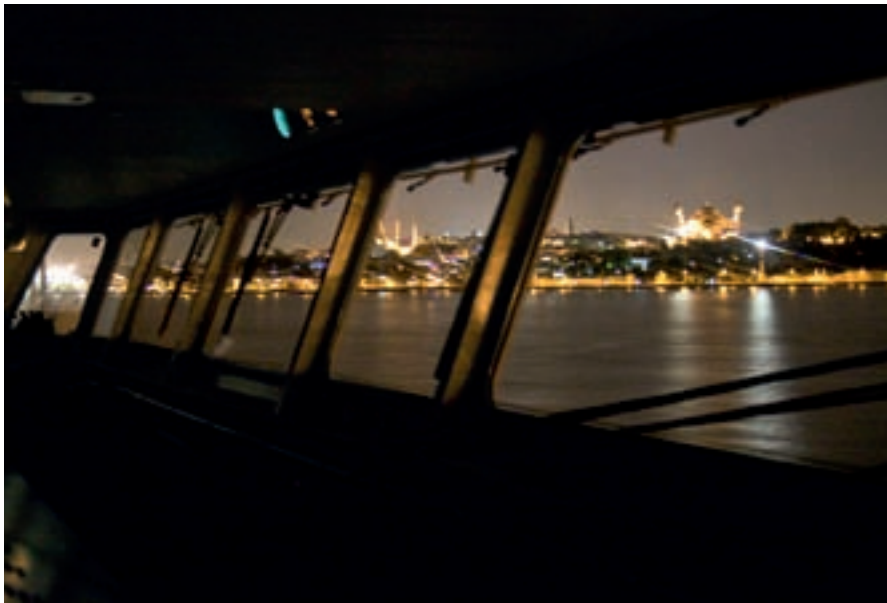
Unfallort: Winde

12.10.2008

Beim Ausbohren einer abgebrochenen Schraubverbindung verkantete sich die Bohrmaschine eines Schiffsmechanikers. Sein Handgelenk wurde verdreht, dabei brach der Mittelhanknochen der rechten Hand.



SEE-BERUFGENOSSENSCHAFT



Zwischen Orient und Okzident. Die BBC SWI ZERLAND passiert Istanbul

Liebe Leserinnen und Leser,

die Schwergutfahrt erfreut sich trotz der Krise einer guten Auftragslage. Im September gelang zwei Schiffen der Reederei Beluga die arktische Nordostpassage. Wir waren mit der in Leer ansässigen Reederei Briese Schifffahrt zwischen Port Said und Mangalia im Schwarzen Meer unterwegs.

Auf den Seiten 12 und 13 berichten wir über eine erfolgreiche Lebensrettung an Bord der TT-Fähre TOM SAWYER. Lassen Sie sich zu einem Besuch der Schifffahrtsabteilung im Deutschen Museum verführen (Seite 10 und 11). Die wichtigsten Informationen rund um die See-BG finden Sie auf den Seiten 14 bis 21.

Auf Seite 17 gratulieren wir dem Schifffahrtshistoriker Arnold Kludas zum 80. Geburtstag. Viel Freude beim Lesen

Nicolai Woelki

Ulrich Schmidt

Inhalt

Heft 3/2009

Titelbild

Training am
Freifallboot

Reportage

Unterwegs
mit BBC SWITZERLAND 2 - 8

Unfallmeldungen 9

DEUTSCHES MUSEUM 10 - 11
Panorama der Seefahrt

Grund zur Freude
Erfolgreiche Lebensrettung an
Bord der TOM SAWYER 12 - 13

**Klimaanlagen brauchen
Pflege** 15

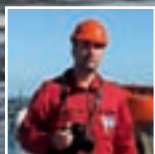
10 Fragen
Der maritime Fragebogen 17

**Meldungen und
Informationen** 18 - 19

Service & Kontakt 20 - 21



Zwischen Orient & Okzident



Eine Reportage
von Kirk R. Williams

An Bord der BBC SWITZERLAND zwischen Port Said und dem Schwarzen Meer. Die Ladung: Schiffsmaschinen und Schiffbauteile einer koreanischen Werft.

Die Reederei Briese Schifffahrt aus dem ostfriesischen Leer betreibt mit großem Erfolg eine Flotte von 96 Schiffen, davon 51 Schwergutschiffe, die mit ihrem eigenen Ladegeschrir besonders sperrige und schwere Ladungsstücke auch an entlegene Orte bringen können. Ob Nachschub für die Neumayer Station am Südpool, Windkraftanlagen für Amerika, Binnenschiffe für Rhein und Donau, Pal-

men für die Emirate oder Generatoren für den Orinoko: „Heavy Lifter“ sind das ideale Transportmittel.

Schon im Flugzeug von Frankfurt nach Kairo treffe ich die beiden Ablöser, den Schiffsmechaniker Daniel Fachbach und den Azubi Sebastian Sprengel. Gemeinsam werden wir vom Agenten zum Auto begleitet. Um 3:00 Uhr nachts geht es auf holpriger Straße in Richtung Port Said am Su-

ezkanal. Wir sollen dort im Laufe des Tages mit dem Lotsenboot an Bord der BBC SWITZERLAND gebracht werden. Das Schiff soll am Morgen mit dem nordgehenden Konvoi den Kanal passieren. Nach etwas mehr als drei Stunden Fahrt kommen wir in Port Said an. Der Agent hat uns ein Tageszimmer in einem Hotel unweit der Altstadt organisiert. Mir bleibt etwas Zeit für einen Stadtrundgang. Einiges erinnert noch an die Anfangszeit des



Mit dem Lotsenboot gelangt die Ablösung in Port Said an Bord



Das 1956 gesprengte Denkmal für den Suez-Pionier Ferdinand de Lesseps

Kanals, der vor 140 Jahren eröffnet wurde. Alte Hotels und das während der Suezkrise 1956 gesprengte Denkmal für den Kanalbauer Ferdinand de Lesseps.

Am Nachmittag gehen wir mit dem Agenten zur „Harbour Police“, die in einem alten Kolonialbau residiert. Nach erstaunlich kurzer Zeit sind die Immigrationsformalitäten erledigt. Ich nutze die verbleibende Zeit und



Das Gebäude der Kanalbehörde, seit 1869 ein Wahrzeichen des Suezkanals



Von rechts: Chief Claus Walter Dargatz, 2. Ing. Oleksiy Kuklin, Motormann Oleg Kuleshov und Elektriker Sergey Illin



Von links: Die Ablöser Daniel Fachbach und Azubi Sebastian Sprenkel werden vom 2. Offizier Stephan Arndt eingewiesen

setze auf die andere Kanalseite über. Ein buntes Treiben herrscht hier am Eingang zum Suezkanal. Barkassen, Fähren und Bunkerbargen kreuzen das Fahrwasser. Allerdings kommen nur noch die in den Kanal einlaufenden südgehenden Schiffe in den Genuss des historischen Panoramas mit dem alten Gebäude der Kanalbehörde, das schon Kaiserin Eugenie und Kronprinz Friedrich, der Sohn Kaiser

Wilhelms I., zur Eröffnung des Kanals 1869 bewundern durften. Alle Schiffe, die in Port Said aus dem Kanal auslaufen, auch die BBC SWITZERLAND, benutzen heute den etwas östlich gelegenen neuen Stichkanal. Die BBC SWITZERLAND fährt mit der Nr. 16 im nordgehenden Konvoi. Nach der Übernahme der Lotsen von den Nummern 13, 14 und 15 kommen wir unserem Schiff näher. Es erstrahlt in der

Abendsonne. Dank des geringen Freibords ist das Deck schnell erklommen. Der Lotse geht von Bord. Nur wenige Augenblicke später nimmt das Schiff Fahrt auf, und wir lassen den einst heiß umkämpften Suezkanal und den Schwarzen Kontinent hinter uns und nehmen Kurs auf das Schwarze Meer. Drei Wochen ist das Schiff bereits mit der Ladung unterwegs. Hitze und Piratengefahr liegen hinter ihm.

Piraterie am Horn von Afrika

Ein japanischer Zerstörer eskortierte den Konvoi der BBC Switzerland im Golf von Aden

Die Piratenangriffe am Horn von Afrika führten Ende 2008 zu der Einrichtung eines Sicherheitskorridors unter der Federführung der EU. Auch deutsche Marineeinheiten sind an der Operation „Atalanta“ beteiligt. Der Piratengefahr wird aber nur in einem kleinen Abschnitt im Golf von Aden begegnet. Gut organisierte Banden operieren inzwischen im gesamten Arabischen Meer. Eine Gefahr für die internationale Schifffahrt und eine reale Bedrohung für



viele Seeleute. Reedereien und Schiffsführungen sind überfordert. Die führenden Handels- und Seefahrtsnationen stehen in der Verantwortung.



*Von links: Artem Baybutlov, Kapitän
Thomas Nusche, Chiefmate Norbert
Hermes und der rumänische Lotse
in Mangalia*



*Koch Klaus-Peter Malchow sorgt
als gelernter Bäcker auch für Brot*



*äglich kontrolliert
Chiefmate Norbert
Hermes die Laschings
der Ladung*

Auf der Brücke erklärt mir Kapitän Thomas Nusche, wohin die Reise geht. „Wir haben Schiffbauteile aus Masan in Korea für Mangalia in Rumänien geladen. Die Koreaner haben dort eine riesige Werft von den Rumänen übernommen. Wir werden Kreta östlich passieren und dann nach den Ägäischen Inseln die türkischen Dardanellen passieren.“

Aber Hauptthema an Bord ist die gut überstandene Passage des Piratengebiets am Horn von Afrika. Ein Briese-Schiff ist schon beschossen worden, drei Angriffe konnten vereitelt werden. Für den gefährlichsten Teil der Reise hatte die Reederei daher einen geschützten Atalanta-Konvoi organisiert. „Wir alle von der Maschine bis zur Brücke hatten große Angst, denn Geleitschutz gab es nur für einen Teil unserer Route. Wir fuhren zeitweise bei Nacht abgedunkelt, ohne Radarkennung, fast wie im Zweiten Weltkrieg“, berichtet uns der Kapitän.

Bei herrlichem Wetter passieren wir am kommenden Tag die friedliche griechische Inselwelt, stets begleitet von kleinen Gruppen von Delphinen.



1



2



3

Sicherheit auf der BBC SWITZERLAND

- 1 Regelmäßige Übungen, z. B. mit dem Freifallrettungsboot stehen auf dem Stundenplan der Crew.
- 2 Die Arbeit mit dem extrem schweren Krangeschirr erfordert richtige Arbeitskleidung und besondere Vorsicht.
- 3 Das Heben von schweren Lasten mit den bordeigenen Kränen ist Millimeterarbeit.
- 4 Für jede Ladung werden Stopper und Haken verschweißt. Eine besondere Feuergefahr
- 5 Viele Arbeiten erfordern die Abstimmung und Absicherung im Team.

Zusammen mit den Neuankömmlingen Daniel Fachbach und Sebastian Sprenkel absolviere ich eine Sicherheitsunterweisung durch den 2. Offizier Stephan Arndt. Ob Sammelpunkt, Rettungsinsel, Überlebensanzug oder Freifallboot, nach gut zwei Stunden wissen wir an Bord Bescheid.

Der 1. Offizier Norbert Hermes macht sich im Büro neben der Messe gerade für seinen täglichen Rundgang

zur Kontrolle der Ladung fertig. Wir klettern in den Laderaum, in dem sich zwei 365 Tonnen schwere gigantische Hauptblöcke von Schiffsmaschinen befinden. Aber auch unzählige Kisten und Kästen, mehr als 2.000 Tonnen Schiffbaustahl. Alles fest verlascht und mit verschweißten Stoppern und Laschaugen gesichert. Hermes überwacht auch Geräte zur Messung der Luftfeuchtigkeit und kontrolliert die Belüftung der Motorblöcke. – Alles,

damit die wertvolle Ladung unbeschädigt am Bestimmungsort ankommt. Bei unserem Gang über das mit Davids und einem Rettungsboot beladene Deck erzählt uns Hermes, dass er ein Quereinsteiger in die Seefahrt ist. Der diplomierte Bauingenieur kam über ein Zweitstudium dazu.

Kapitän Thomas Nusche und Chief Klaus Walter Dargatz sind hingegen ganz alte Hasen. Der Kapitän ist seit



4



5

fast 20 Jahren bei Briese, der Chief ist seit über 30 Jahren in der Seefahrt. In der Messe wird auch gern die eine oder andere Anekdote aus den Häfen der Welt erzählt: Yokohama, Portland und Guayaquil ...

Treffpunkt ist natürlich die Messe, auch die russischen Kollegen grüßen mit einem gut deutschen „Mahlzeit“. Herr in der Kombüse ist Klaus-Peter Malchow, ein deutscher oder genauer

ein Mecklenburger Koch an Bord. In der Frachtschiffahrt eine Seltenheit. Der letzte Mohikaner wird er von den deutschen Offizieren scherzhaft genannt. Neben hervorragender deutscher Hausmannskost beherrscht der gelernte Bäcker natürlich auch das Backen verschiedener Brote und Kuchen. „Wie in alten Zeiten“, schwärmt der Chief. Und auch den russischen Kollegen scheint das deutsche Essen gut zu schmecken.

Die Sicherheit an Bord eines Schwergutschiffs unterliegt natürlich besonderen Gesetzmäßigkeiten. Darauf hatte mich schon der Leiter der Technischen Inspektion bei Briese Schiffahrt, Kapitän Bernd Hartmann, hingewiesen. „Im Gegensatz zu den genormten Containern, die in der Regel von Hafenpersonal gelöscht und geladen werden, haben wir es mit extrem schwerer und sperriger Ladung zu tun“, betont Chiefmate Norbert



Einlaufen im rumänischen Mangalia und Beginn des Löschens. Rechts: Die 10 schwere opsection einer Maschine



Hermes, der für diesen Bereich verantwortlich ist. „Wir laden und löschen mit eigenem Geschirr bis zu 500 Tonnen. Damit das Schiff dabei nicht einfach umkippt, müssen wir sehr virtuos mit unseren Ballasttanks und den zwei Auslegerpontons arbeiten. Die Kran-

führer und die Männer an Deck müssen sehr ruhig und umsichtig agieren. Zum Glück haben wir erfahrene Leute, die auch die Neuen langsam an die schwierige Arbeit heranführen“, ergänzt der Kapitän.

Aber erst einmal müssen wir durch die Dardanellen und am kommenden Abend durch den Bosphorus. Das Panorama Istanbuls, der alten osmanischen Hauptstadt, mit Hagia Sophia und Blauer Moschee ist auch bei Mitternacht atemberaubend. Nach etwas mehr als zwei Stunden sind wir mit Hilfe des Lotsen im Schwarzen Meer. Der südlich von Constanza gelegene Hafen Mangalia ist unser Ziel. Das Einlaufen kann erst am Montag erfolgen, also gehen wir für zwei Tage vor Anker. Die Revierfahrt ist Präzisionsarbeit. Mehr als unsere 6,50 Meter Tiefgang dürften wir in diesem Fahrwasser nicht haben. Im Werfthafen empfängt uns ein Containerschiffneubau für die Hamburg Süd. Die RIO MADEIRA. Direkt hinter ihr legen wir an. Nachdem die Werft am ersten Tag die Decksladung und einige der sauber verpackten Hilfsmaschinen mit Landkränen gelöscht hat, erlebe ich noch

das äußerst beeindruckende Löschen der Topsection einer Hauptmaschine mit einem der bordeigenen Kräne.

Die BBC SWITZERLAND lag noch eine ganze Woche in Mangalia und hat die wertvolle Ladung Stück für Stück gelöscht. Ihr nächstes Ziel lautet St. Petersburg.

Ich komme natürlich schwer beeindruckt von der Arbeit der BBC SWITZERLAND via Bukarest zurück in die Heimat. Mein Dank und Gruß an Bord und nach Leer



Informationen: www.briese.de





Gequetscht
verbrannt
gebrochen

Finger in Gefahr!

Die zehn Finger des Seemanns sind bei der Arbeit an Bord ständig im Einsatz. Und da Fingerknochen recht zerbrechlich sind – das gilt übrigens auch für starke Männer – sind Frakturen, Prellungen, Stauchungen und Quetschungen relativ häufig. Welche Situationen gefährlich werden können, zeigen die Beispiele aus den aktuellen Unfallanzeigen.

Ein Schiffsmechaniker verlor bei leichtem Seegang das Gleichgewicht und stürzte auf seine linke Hand. Zwei Finger sind gebrochen.

Bei der Zubereitung des Frühstücks schnitt sich Herr K. ein Stück vom Zeigefinger der linken Hand ab.

Mein linker Daumen ist gebrochen, als ich beim Festmachen eines Trailers mit der Druckluftpistole abrutsche und der Daumen zwischen Pistole und Spanner einklemmte.

Frau B. legte ein Stück Fleisch in die Pfanne – dabei spritzte unvermittelt das heiße Fett hoch. Sie verbrannte sich zwei Finger der rechten Hand.

Bei Verkabelungsarbeiten an Deck rutschte Herr S. mit dem Messer ab und schnitt sich tief in den linken Zeigefinger.

Als ich den Lagerraum betreten wollte, der etwas tiefer gelegen ist, löste sich ein Lukendeckel. Er fiel mir mit Schwung auf beide Hände, so dass zwei Finger brachen.

Ein Schiffingenieur arbeitete auf einer Stellage, die plötzlich zusammenbrach. Beim Sturz fiel er so unglücklich auf den rechten Zeigefinger, dass eine Sehne ausriss – ob er den Finger jemals wieder voll bewegen kann, ist ungewiss.

Ein Kutter wurde in den Hafen geschleppt. Beim längsseitsnehmen geriet der Kapitän mit dem linken Zeigefinger zwischen Leine und Poller. Dabei wurde die Fingerkuppe abgetrennt.

Beim Laschen von Containern wurde die rechte Hand von Herrn B. eingeklemmt. Die stark blutenden Wunden an zwei Fingern mussten im Hospital genäht werden.

Ich wollte die eiserne Außentür der Kombüse schließen, aber sie klemmte. Als ich an der Tür zog, löste sie sich plötzlich und schlug, unterstützt durch die Schaukelbewegung des Schleppers, heftig zu. Mein Daumen kam zwischen Tür und Rahmen und wurde dabei heftig gequetscht.

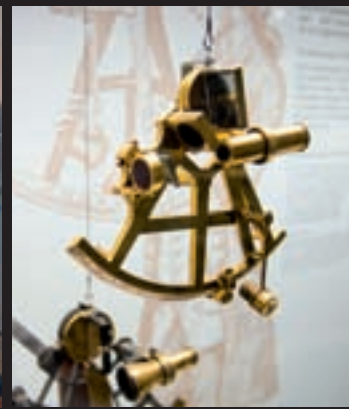
Ein Auszubildender arbeitete mit der Flex. Dabei rutschte er mit der linken Hand ab und kam mit dem Mittelfinger an die Schrupscheibe. Er schnitt sich direkt am Nagelbett tief in den Finger.

Eine Fischkiste stürzte einem Versicherten bei der Arbeit auf den Finger. Die Quetschung war so stark, dass sich der Nagel lockerte. Der Finger musste ruhig gestellt werden – daraus folgte eine mehrwöchige Arbeitsunfähigkeit.

Tradition und Moderne treffen im Panorama der Seefahrt aufeinander. Seit 1926 besteht der eigenständige

Die Schifffahrtsabteilung des Deutschen Museums in München

Ausstellungsteil im 1903 gegründeten größten technischen Museum Deutschlands. Ein Besuch lohnt sich



Das Museum selbst ist ein Denkmal der Museumsgeschichte. Auch in der Abteilung Schifffahrt treffen Exponate aus verschiedenen Phasen der musealen Präsentation aufeinander. Die aktuelle Ausstellung entstand nach einem Brand im Jahre 1983.

Das Panorama der Seefahrt begeistert mit vielen seltenen Originalexponaten, die dem Museum in den letzten 100 Jahren von Industrie, Wissenschaft und privaten Spendern übereignet wurden. Ob das erste deutsche U-Boot, Hülsmeyers erstes Radar, der erste Kreiselkompass oder ein vom Kaiser persönlich überreichtes Schlachtschiffsmodell, jeder Interessierte findet hier reichlich Inspiration und darüber hinaus umfassende Information. Oskar von Miller, der Museumsgründer, wollte in seinem Museum Tradition und Moderne verbinden. Dieselmotor, Funktechnik und der Kreiselkompass



*Hohe See an der Isar:
Neben Modellen
Originalschiffe*



Zivile und militärische Schifffahrt haben ihren Platz: Rotorschiff BARBARA, New York, Gemälde von Claus Bergen, Ausstellung zur Geschichte der Navigation, U1



waren seinerzeit Hochtechnologie. Heute sind im Bewusstsein der interessierten Öffentlichkeit Brennstoffzellen, Satellitenkommunikation und GPS an ihre Stelle getreten.

Die Präsentation hebt sich in der konsequenten Bevorzugung anschaulicher Modelle, herrlicher Dioramen und begehbaren Schiffsräume wohltuend vom flimmernden Bildschirmerelei anderer Museen ab. Und sie lebt vom fließenden Übergang in die anderen Abteilungen des Museums.

Und was gibt es Neues aus der Schifffahrt zu sehen? Der Besucher kann zum Beispiel an einem kleinen Simulator einen modernen Voith-Rotorantrieb ausprobieren. So wird der Besucher zum Schiffsführer.

Die vielen historischen Schiffsmodelle aus ziviler Schifffahrt und Marine sind besondere Höhepunkte, genannt seien hier die Nachbildungen

des Fünfmasters PREUSSEN und der berühmten Segelyacht GERMANIA. Es lohnt aber auch ein kurzer Besuch der Eingangshalle der Bibliothek gegenüber des Haupt-

eingangs. Hier findet man das New-York-Panorama von Claus Bergen mit dem Schnelldampfer COLUMBUS im Zentrum. Ein monumentales Überbleibsel der 1926 eröffneten ersten Schifffahrtsabteilung.



Christian Hülsmeyers Vorläufer des Radars von 1904



Öffnungszeiten: täglich von 9 bis 17 Uhr,
Tageskarte für Besucher ab 16 Jahre: 8,50 €
www.deutsches-museum.de



EIN GRUND

ZUR FREUDE



Die Arbeitsmedizinerin Uta Richter spricht von einem vorbildlichen Verhalten an Bord der

Ostseefähre TOM SAWYER. Der schnelle Einsatz des halb automatischen Defibrillators (AED) hat einem 55-jährigen Passagier das Leben gerettet. Deutschland ist Vorreiter in der Bereitstellung von Defibrillatoren an Bord.

Auf der TOM SAWYER schien es ein ganz normales Einlaufen in den Hafen von Trelleboog zu werden. Das Logbuch schrieb den 13. Juni 2009, 5:41 Uhr. Nur zwei Minuten später ging auf der Brücke ein Notruf aus der Cafeteria ein. Ein Passagier war umgekippt. Der Koch Olaf Schiel und der Cateringhelfer Thomas Rösler hatten bereits mit Herzdruckmassagen und Mund-zu-Mund-Beatmung begonnen. Der Wachoffizier Dirk Klawitter begab sich sofort von der Brücke an den Notfallort. Dabei: der Notfallkoffer und der tragbare halb automatische Defibrillator (AED). Vor Ort kam dieser sofort zum Einsatz. Das Gerät erkennt nach Analyse des Herzrhythmus, ob ein Elektroschock vonnöten ist. Nach Fortführung der Basismaßnahmen der Reanimation und drei Schocks begann das flimmernde Herz

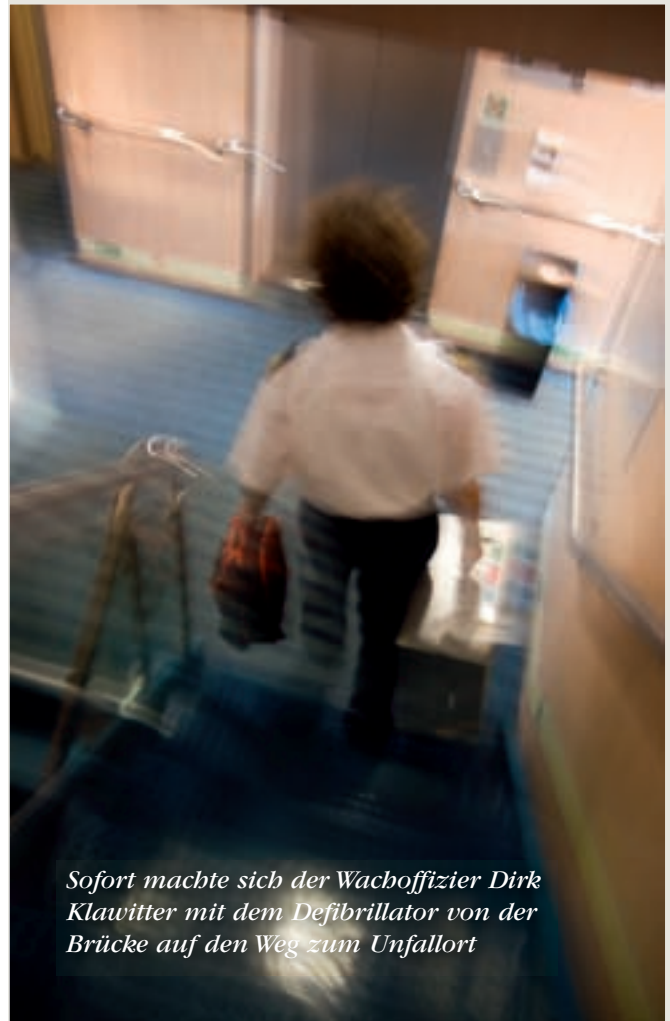


wieder im Rhythmus zu schlagen. Es war 5:56 Uhr: Puls und Atmung waren wieder vorhanden. Über Lautsprecher waren zwischenzeitlich ein Arzt, ein Rettungsanwärter und eine Krankenschwester, die sich unter den Passagieren befanden, zum Notfallort gerufen worden. Als der Notarzt im Hafen von Trelleborg an Bord kam, war der Passagier schon wieder bei Bewusstsein.

Vom Notruf bis zur erfolgreichen Wiederbelebung waren nur wenige Minuten vergangen. Dem Passagier ging es den Umständen entsprechend gut. Er hat seinen drei Lebensrettern ein herzliches Dankeschön geschickt: einen Geschenkkorb, den Kapitän Klim Hähnlein seinen Männern voller Stolz überreichte. Für die gesamte Crew hat die erfolgreiche Lebensrettung eine große Vorbildfunktion. Alle nautischen Offiziere sind in Krankenfürsorge geschult. Zusätzlich führt TT-Line regelmäßig Erste-Hilfe-Trainings mit dem Schwerpunkt „lebensrettende Sofortmaßnahmen“ durch. Dabei: das DRK und die Betriebsärztin Uta Richter, die die sehr gute Teamarbeit bei der Reanimation und den schnellen Einsatz des Defibrillators an Bord ausdrücklich lobt.

Die Kosten der Kurse werden übrigens von der See-Berufsgenossenschaft übernommen. Wir gratulieren den Lebensrettern Olaf Schiel, Thomas Rösler und Dirk Klawitter von der TOM SAWYER der TT-Line.

Das Hamburg Port Health Center hat eine Broschüre zu Defibrillatoren an Bord herausgebracht. Informationen erhalten Sie unter E-Mail: hphc@bsg.hamburg.de



Sofort machte sich der Wachoffizier Dirk Klawitter mit dem Defibrillator von der Brücke auf den Weg zum Unfallort

Die schnelle Reaktion der Männer vor Ort haben das Leben des Passagiers gerettet (nachgestellte Szene in der Cafeteria)





JEDER EINZELNE ZÄHLT

Wer spendet Stammzellen?

Knochenmarkspenden können Leben retten, wo es keine andere Möglichkeit zur Hilfe gibt. Viele Leukämie-Patienten haben nur eine Heilungschance, wenn sie gesunde Stammzellen ihres „genetischen Zwilling“ erhalten. Wie bei einem Puzzlespiel mit Millionen von Teilen gilt es, für den Erkrankten einen passenden Spender zu finden. Die Deutsche Knochenmarkspenderdatei (DKMS) hat jetzt zwei Millionen Spender registriert und ist damit weltweit die größte Stammzellspenderdatei.

Wer in die Datei der Knochenmarkspender aufgenommen werden will, muss gesund und zwischen 18 und 55 Jahren alt sein. Er gibt eine Blutprobe oder einen Wattestäbchenabstrich ab und lässt sich registrieren. Sollten die Gewebemerkmale mit denen eines Patienten übereinstimmen, kann ein Leben gerettet werden. Die Heilungschancen liegen bei 40 bis 80 Prozent. Die Wahrscheinlichkeit, in den nächsten zehn Jahren als Spender infrage zu kommen, liegt bei etwa fünf Prozent. Vor der Entscheidung für die

Spende steht in jedem Fall eine eingehende Beratung.

Die DKMS wurde 1991 als Privatinitiative gegründet. Damals gab es in Deutschland nur 3.000 registrierte Stammzellspender und wenig Hoffnung auf Hilfe für Krebspatienten. Die DKMS erhielt als Anschubfinanzierung Unterstützung von der Deutschen Krebshilfe und dem Bundesministerium für Gesundheit. Diese Hilfen liefen schon Ende 1994 aus. Die DKMS ist für den weiteren Ausbau der Datei auf Privat- und Firmenspenden angewiesen. Nur für jeden sechsten Patienten findet sich zurzeit ein Lebendspender.

Deshalb haben sich 89 Mitarbeiter des Seehauses an dem Registrierungsverfahren beteiligt. Die Kosten übernahm die See-BG. Machen Sie mit und lassen Sie auch in Ihrem Unternehmen eine Aktion durchführen.

Weitere Informationen:
www.dkms.de



AUSBILDUNGS- UND TRAININGSSTÄTTE FÜR SCHIFFSSICHERHEIT DER SEE-BG



Bitte beachten Sie: Wegen sehr hoher Nachfrage stehen nur noch wenige Plätze für die Ausbildung zur Verfügung.

LEHRGÄNGE UND TERMINE 2009

Lehrgang zur Bordfachkraft für Arbeitssicherheit

13. September 2010 bis 1. Oktober 2010

Teilnehmer werden nur angenommen, wenn sie auch für den anschließenden Seebetriebskurs vom 29. November 2010 bis 17. Dezember 2010 angemeldet werden.

Lehrgang zur Fachkraft für Arbeitssicherheit für den Seebetrieb

1. März 2010 bis 19. März 2010

Für diesen Kurs werden nur Teilnehmer angenommen, die bereits über den erfolgreichen Abschluss einer Bordfachkraftausbildung (Nachweis erforderlich) verfügen.

29. November 2010 bis 17. Dezember 2010

Nur für Teilnehmer des Bordfachkraftlehrgangs vom 13. September 2010 bis 1. Oktober 2010.

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.



Klimaanlagen brauchen Pflege

Vor Kurzem ist die „Handlungsanleitung zur Hygiene und Wartung von raumlufttechnischen Anlagen auf Seeschiffen“ erschienen. Sie ist das Ergebnis eines Projekts, das der Messtechnische Dienst der See-BG gemeinsam mit dem Referat Biologische Arbeitsstoffe des Instituts für Arbeitsschutz (BGIA) durchgeführt hat.

Die Untersuchungen zeigten, dass den raumlufttechnischen Anlagen

(RLT-Anlagen), die an Bord für ein angenehmes Raumklima sorgen sollen, ein größerer Stellenwert eingeräumt werden muss als bisher. Ohne Pflege und Wartung besteht die Gefahr einer mikrobiologischen Belastung der Raumlufte. Das kann gesundheitliche Schäden zur Folge haben, zum Beispiel Befindlichkeitsstörungen, Allergien und Infektionskrankheiten. Schon heute erklären die Arbeitsmedi-

ziner der See-Berufsgenossenschaft: „Ungefähr die Hälfte aller Krankheiten, die wir an Bord deutscher Seeschiffe feststellen, sind Erkrankungen der oberen Atemwege.“ Die Handlungsanleitung erfüllt zwei Aufgaben:

- Sie hilft dem Offizier, der an Bord für die Wartung der RLT-Anlagen verantwortlich ist.
- Sie bietet dem Arbeitgeber oder der Fachkraft für Arbeitssicherheit eine Hilfestellung für die Gefährdungsbeurteilung entsprechender Tätigkeiten.

Die Handlungsanleitung ist in Deutsch und Englisch erschienen und wird an die Reedereien weitergeleitet. Für den Bordbetrieb gibt es eine Kurzanleitung in englischer Sprache.

An dieser Stelle dankt die See-BG allen Reedereien, die das Projekt mit Messfahrten unterstützt haben.



Tauglichkeitsuntersuchung

neu: auch in Polen möglich

Ab sofort können Seeleute ihre Tauglichkeit auch in Gdynia (Polen) untersuchen lassen. Die Adressen der im Ausland ermächtigten Ärzte auf einen Blick:

Belgien, Antwerpen

Herr Dr. R. Verbist
Mediport
Italielei 51
B - 2000 Antwerpen
Mediport
Tel. +323 / 2 25 00 15
Fax +323 / 2 25 20 38

Kiribati, Betio / Tarawa

Herr Dr. T. Gurov
Marine Trading Center (MTC)
Betio/Tarawa
Republic of Kiribati
Tel. +686 / 26 - 086 oder - 152

Niederlande, Rotterdam

Herr R. Hoek
Port Health Centre
Parklaan 26
NL - 3016 BC Rotterdam
Tel. +3110 / 4 12 29 74
Fax +3110 / 4 12 60 45

Philippinen, Manila

Frau Dr. L. Abesamis
American Outpatient Clinic
(American Hospital, Inc.)
2/F Fem II Bldg., A. Soriano Jr. Ave.
Intramuros, Manila 2801
Tel. +632 / 527 16 11 oder
Tel. +632 / 527 28 53
Fax +632 / 527 16 94

Polen, Gdynia

Frau Dr. J. Krychowiak-Borowiecka
Medica Polska
Ul. Starowiejska 45
PL - 81-363 Gdynia
Tel. +48 601 / 64 38 77
Fax +48 58 / 6 20 21 10

Ukraine, Odessa

Herr Dr. Bogdan Yurechko
MEDMARIN Medical Centre
8, Krasnova Str., 65059, Odessa
Tel. +38 0487 / 84 67 33
Fax +38 0482 / 34 34 84

Worst Practice

Zwischen Safety und Security

In der letzten Ausgabe von See & Sicherheit zeigten wir in der Rubrik „worst practice“ dieses Foto mit dem verriegelten Notausgang. Wir wurden aber von Lesern darauf hingewiesen, dass solche Sicherheitsmaßnahmen an Bord gängige Praxis seien, um zu verhindern, dass Fremde unbemerkt das Schiff betreten. Von innen sei der Ausstieg mit einer Flügelmutter leicht zu öffnen. Die Fachleute der Schiffssicherheitsabteilung bestätigen, dass dieses Vorgehen korrekt ist – aber nur, wenn der Öffnungsmechanismus von innen einwandfrei funktioniert und die Mannschaft darüber informiert ist! Außerdem soll die Sicherung nur genutzt werden, solange sich das Schiff im Hafen befindet. Auf dem veröffentlichten Foto ist nicht erkennbar, ob die Verriegelung wirklich von innen zu öffnen ist.

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

dorothee.pehlke@see-bg.de

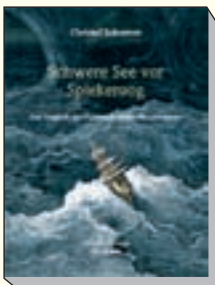


DAS MARITIME BUCH

Schwere See vor Spiekeroog

Das Unglück des Auswandererschiffs JOHANNE

Christof Schramm



Der Untergang der Dreimastbark Johanne am 6. November 1854 auf den Sandbänken der Insel Spiekeroog war mit 77 Opfern eines der schwersten Schiffsunglücke an der deutschen Nordseeküste in Friedenszeiten. Die Tragödie, die 216 deutsche Auswanderer und 13 Besatzungsmitglieder an

Bord des Großseglers erlebten, veränderte nicht nur die Geschichte der Gegend. Die Häufung verheerender Schiffsunglücke Mitte des 19. Jahrhunderts führte zur Einführung eines wirksamen Rettungswesens an den deutschen Küsten.

64 Seiten, broschiert

Edition Beluga bei Mare
ISBN: 978-3-86648-118-3

€ 9,95

Panorama der Seefahrt

Deutsches Museum

Jobst Broelmann



Das Buch des Autors Dr. Jobst Broelmann, der von 1982 bis 2005 als Leiter der Abteilung Schifffahrt diese neu gestaltet hat, ist sehr anschaulich und informativ. Die Veröffentlichung gibt nicht nur einen Einblick in die hervorragende Sammlung, sondern ist auch ein Gang durch die deutsche

Schifffahrtsgeschichte von den Anfängen bis zur Gegenwart. Die 320 farbigen Abbildungen bereichern den Text und machen das Buch zu einem Seh- und Lesevergnügen.

216 Seiten, Hardcover

Hauschild
ISBN-10: 3-89757-349-0
ISBN-13: 978-3-89757-349-9

€ 39,50



10 Fragen

Arnold Kludas

Der deutsche Schifffahrtshistoriker wird 80

Der 1929 in Hamburg geborene Arnold Kludas gehört zu den weltweit am meisten geachteten Experten für das Zeitalter der Dampfschifffahrt. Von seinen mehr als 60 Publikationen sind viele auch in anderen Sprachen erschienen. Mit seiner neuen Reihe „Die Schiffe der Hapag“ hat er wieder einmal Maßstäbe gesetzt. Nach einer Tätigkeit für Blohm + Voss in Hamburg konnte Arnold Kludas ab 1976 die Bibliothek des Deutschen Schifffahrtsmuseums aufbauen. Dort war er auch in das Ausstellungsprojekt „100 Jahre See-BG“ (1987) involviert. Arnold Kludas feiert im Oktober seinen 80. Geburtstag. Wir gratulieren herzlich

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

Als Siebenjähriger auf den St.-Pauli-Landungsbrücken blickte ich auf einen riesigen, fast zum Greifen nahen Dampfer mit drei rot-weißen Schornsteinen. Am Bug las ich den ersten Schiffsnamen meines Lebens – CAP ARCONA. Die Bordkapelle spielte „Mädel“, und der Bass des Dampftypbans brummte dreimal lang. Dieses Erlebnis hat mich bis zum heutigen Tag immer wieder inspiriert.

Was unterscheidet Seeleute von anderen Menschen?

Der vollkommen andere Lebens- und Arbeitsrhythmus an Bord, die ständige Zäsur der gegensätzlichen Intervalle Arbeit an Bord und Urlaub an Land.

Wo am Wasser möchten Sie leben?

Hier in meiner Heimat Grünendeich an der Elbe.

Ihre Lieblingsgestalt der Seefahrtsgeschichte?

Ich habe mein Leben lang die mutige Haltung eines Marineoffiziers bewundert, der in einer aussichtslosen Ausnahmesituation, auf sich allein gestellt, sein Leben dafür einsetzte, das Überleben Hunderter unterstellter (und auch gegnerischer) junger Männer sicherzustellen. Ich spreche von Kapitän zur See Hans Langsdorff, dem Kommandanten des Panzerschiffs ADMIRAL GRAF SPEE, der sein beschädigtes Schiff im Dezember 1919 vor Montevideo selbst versenkte, statt es in ein Gefecht mit einem – wie er glaubte – weit überlegenen Gegner zu führen.

Welches Schiffsunglück hat Sie am tiefsten erschüttert?

Für den ersten Platz einer solchen subjektiven Rangordnung fallen mir viele Namen ein. Ich nenne hier stellvertretend den

tragischen Untergang des Segelschulschiffs PAMIR 1951.

Welche Erfindung in der Schifffahrtsgeschichte findet Ihre Bewunderung?

Die Erfindung der Schiffsschraube 1825 durch Joseph Ressel, mit der es möglich wurde, Maschinenkraft bei jedem Wetter in eine zuverlässige Schubkraft für den Schiffsvortrieb umzuwandeln.

Welches aktuelle Thema in der deutschen Seeschifffahrt beschäftigt Sie besonders?

Das Kapitel der Hapag-Lloyd AG. Da ist das solide Traditionsunternehmen, das infolge extremer finanzieller Transaktionen unverschuldet in eine bedrohliche Schiefelage geriet und zu dessen Rettung sich eine ungewöhnliche konzertierte Aktion entwickelte, die hoffentlich mit dem verdienten Erfolg enden wird.

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

Da möchte ich die Shanties nennen, in denen die Seeleute auf den Windjammern ihre schwere Arbeit, ihr hartes Leben, ihre Sorgen und Sehnsüchte in durchaus künstlerischer Form zum Ausdruck brachten.

Wie heißt Ihr Lieblingsfischgericht?

In der Pfanne gebratenes Rotbarschfilet.

Was wünschen Sie sich für die Zukunft der deutschen Seeschifffahrt?

Allzeit gute Fahrt, und dass auch die größten Containerschiffe auf ihren Reisen von und nach Hamburg auf der Elbe immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel haben mögen.



Neue Berufs- krankheiten anerkannt

Die Liste der anerkannten Berufskrankheiten wurde um weitere fünf Krankheitsbilder ergänzt:

- Gonarthrose – der vorzeitige Verschleiß der knorpeligen Gelenkflächen im Knie
- Lungenfibrose (entzündliche Krankheit der Lunge) durch extreme und langjährige Einwirkungen von Schweißrauchen und Schweißgasen („Siderofibrose“)
- Erkrankungen des Blutes, des blutbildenden und des lymphatischen Systems durch Benzol
- Lungenkrebs durch polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK)
- Lungenkrebs durch das Zusammenwirken von Asbestfasern und PAK

Als Berufskrankheiten gelten nur Erkrankungen, die durch Einwirkungen verursacht wurden, denen bestimmte Berufsgruppen bei der Arbeit in erheblich höherem Maß als die übrige Bevölkerung ausgesetzt sind. Nur wenn entsprechende Forschungsergebnisse vorliegen, nimmt die Bundesregierung auf Empfehlung des Ärztlichen Sachverständigenbeirates neue Krankheiten in die Liste auf.



Tagung: Beitragsrecht, Arbeits- und Gesundheitsschutz

Am 28. Oktober veranstaltet der Verband Deutscher Reeder und die See-Berufsgenossenschaft eine Tagung mit aktuellen Informationen für Seefahrtsunternehmen. Auf dem Programm stehen Vorträge zum Beitragsrecht sowie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz. Unter anderem wird der arbeitsme-

dizinische und sicherheitstechnische Dienst vorgestellt, der ab 2010 unter dem Dach der BG Verkehr den Seefahrtsunternehmen zur Verfügung steht.

Anmeldung und Informationen über: www.see-bg.de arbeitgeber



See-BG schließt Technischen Auf- sichtsdienst in Wismar

Die See-Berufsgenossenschaft schloss am 15. September das Büro des Technischen Aufsichtsdienstes am Alten Hafen in Wismar. Der bisher amtierende Kapitän Jantsch scheidet aus Altersgründen aus. Für Schiffsbesichtigungen stehen die Außenstellen Rostock und Sereetz bei Lübeck zur Verfügung. Sereetz übernimmt das Gebiet westlich von Wismar, während Rostock für den östlichen Raum zuständig wird. Die Kontaktdaten der Ansprechpartner sind im Internet verfügbar unter: www.see-bg.de schiffssicherheit ansprechpartner

Workshop: Sicherer Umgang mit Containern



Rückstände von Begasungsmitteln und giftige Chemikalien in Import-Containern gefährden Seeleute und Hafendarbeiter. Deswegen lädt das Zentralinstitut für Arbeitsmedizin in Hamburg erneut zum Workshop ein. Experten aus dem In- und Ausland sprechen unter anderem über die neuesten Messgeräte und die Mindestanforderungen zur Schadstoffmessung. Termin: 11. November, Kontakt: zfam@bsg.hamburg.de



Tauglichkeitsuntersuchungen nicht mehr im Seehaus

Die Untersuchungen zur Seediens-tauglichkeit werden ab Oktober nicht mehr im Seehaus durchgeführt. Grund: Die Ärzte des Sozialmedizinischen Dienstes, die diese Untersuchungen im Auftrag der See-BG vornehmen, gehören zur Knappschaft. Die Knappschaft zieht mit den Referaten Rentenversicherung mit Seemannskasse, Krankenversicherung und Sozial-

medizinischer Dienst um. Die neuen Räume befinden sich am Millerntorplatz 1, direkt an der U-Bahn-Station St. Pauli. Zwischen dem 28. September und 16. Oktober gibt es einen Notdienst für nicht aufschiebbare Untersuchungen mit begrenztem Untersuchungsumfang. Weitere Informationen und Terminvereinbarung: Tel. (040) 3 03 88 - 0



Am 13. November findet in der Handwerkskammer Hamburg ein internationales Symposium zur Abwasser- und Müllentsorgung auf Seeschiffen statt. Die Tagung unter dem Titel SOWOS (Symposium -

Seminar zur Abwasserentsorgung

Treatment of Wastewater and Waste on Ships) wird zum dritten Mal vom Prüf- und Entwicklungsinstitut für Abwassertechnik aus Aachen, dem Verband Deutscher Reeder und der See-Berufsgenossenschaft ausgerichtet. Die Vorträge und Diskussionen zum Thema „Safe and clean Shipping“ werden in Englisch gehalten. Anmeldeschluss ist der 2. November. Kontakt: sowos@pia.rwth-aachen.de



Jahresbericht 2008 erschienen

Der Jahresbericht der See-BG für das Jahr 2008 ist im Sommer erschienen. Der erste Teil widmet sich der See-Berufsgenossenschaft als Träger der gesetzlichen Unfallversicherung. Anschließend beschreiben wir, welche Aufgaben die Schiffssicherheitsabteilung im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums wahrnimmt.

Den kompletten Bericht finden Sie zum Download im Internet unter: www.see-bg.de/ueberuns/selbstverwaltung.

Bei Interesse senden wir Ihnen auch gerne die Druckfassung zu. Bestellung bitte per Mail oder Postkarte an: dorothee.pehlke@see-bg.de, Reimerstwierte 2, 20457 Hamburg

TIPPS & TERMINE

Bis Ende 2009 im Deutschen Museum

Vom Hochofen zum Hybridantrieb

MAN – 250 Jahre Deutsche Technikgeschichte

Die Sonderausstellung, in deren Mittelpunkt der erste Dieselmotor steht, zeigt die technischen Meisterleistungen aus der Geschichte der MAN und ihrer Vorläuferunternehmen. Aus allen Unternehmensbereichen des heutigen Konzerns werden Höhepunkte der Technik-, aber auch der Unternehmensgeschichte vorgestellt.

www.deutsches-museum.de



Bis 15.11. im Küstenschiffahrtsmuseum

Kümos im Sturm

Küstenschiffahrtsmuseum Kehdingen in Wischhafen

Die spektakulären Luftaufnahmen des Holländers Herman Ijsseling zeigen Schiffe in schwerer See. Bis Windstärke acht fliegt Ijsseling in seiner einmotorigen Maschine über der stürmischen See, um den Kampf mit den Elementen eindrucksvoll festzuhalten.

www.kuestenschiffahrtsmuseum.de



Bis 31.12. im Schiffahrtsmuseum Rostock

REISEANDENKEN

Fotos von Uwe Havemann, Warnemünde

Uwe Havemann ist als Funker auf Schiffen der Deutschen Seereederei Rostock zur See gefahren. In seiner Eigenschaft als Amateurfotograf und Mitglied eines Fotozirkels hat er das Leben an Bord mit dem Fotoapparat intensiv begleitet.

www.schiffahrtsmuseum-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 Uhr,
 Fr. 8:00 -13:30 Uhr

Schiffssicherheitsabteilung*

Abteilungsleiter

Ulrich Schmidt: (040) 36137-220,
 außerhalb der Bürozeiten (0171) 8796793

Justiziar

Kai Krüger: (040) 36137-300

Referat Nautik

Siegfried Schreiber: (040) 36137-203,
 außerhalb der Bürozeiten (04174) 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 (04131) 40 46 01

Referat Maschine

Holger Steinbock: (040) 36137-217,
 außerhalb der Bürozeiten (04533) 58 32

Planprüfung Neubauten

Dieter Reiß: (040) 36137-228

Meeresumweltschutz

*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 diensthaft an eine Mailbox angeschlossen, in der Anrufer Nachrichten hinterlassen

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

Christiane Kolz: (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

Betriebsservice

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

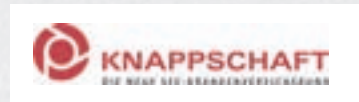
Dr. Bernd-Fred Schepers: (040) 36137-330

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: Fangdeck

18.02.2008

Beim Hieven des Netzes klemmte sich ein Decksmann drei Finger. Der Schiffsführer hatte die Winde noch beim Umpicken des Zugseils zu früh betätigt.



SEE-BERUFGENOSSENSCHAFT