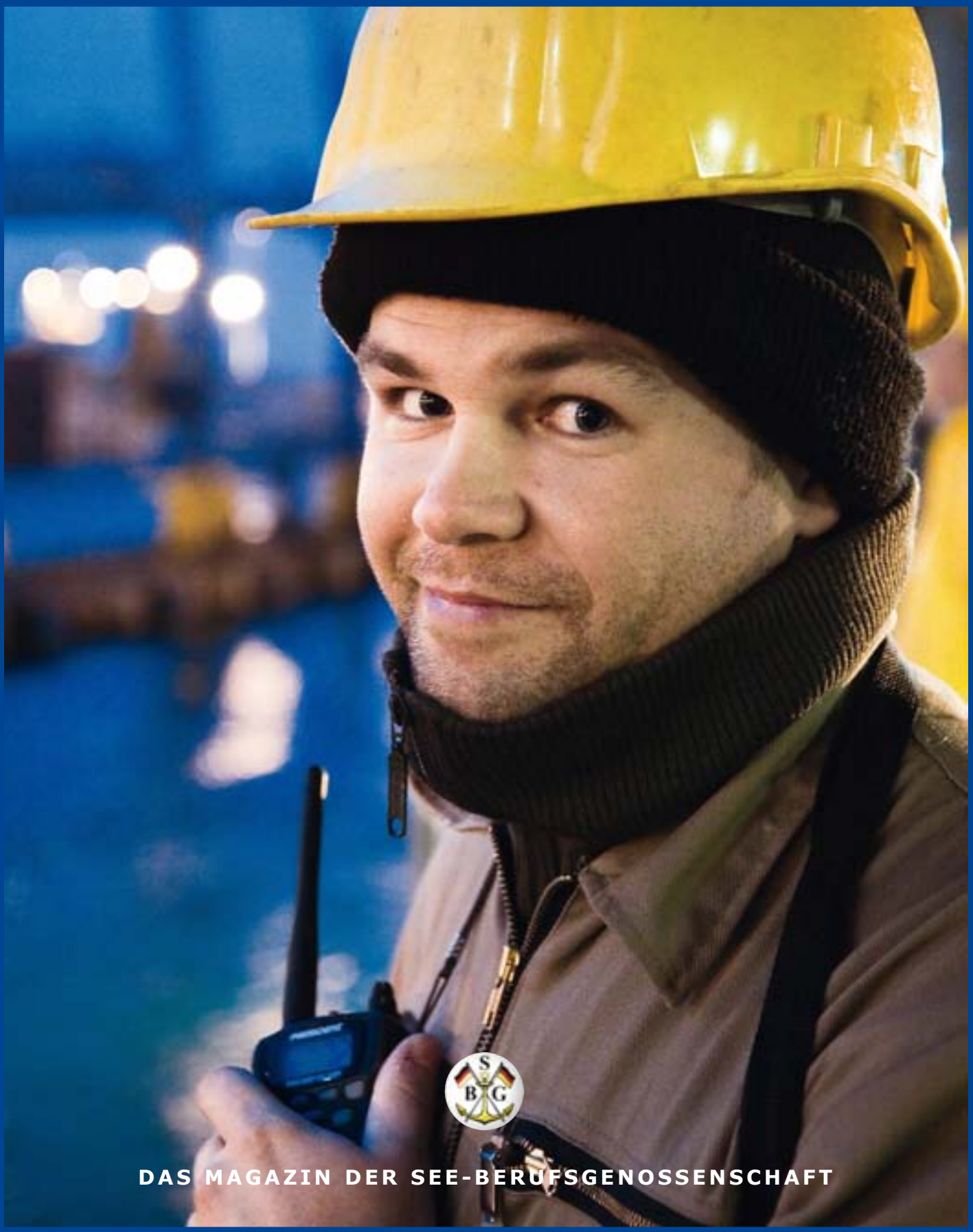
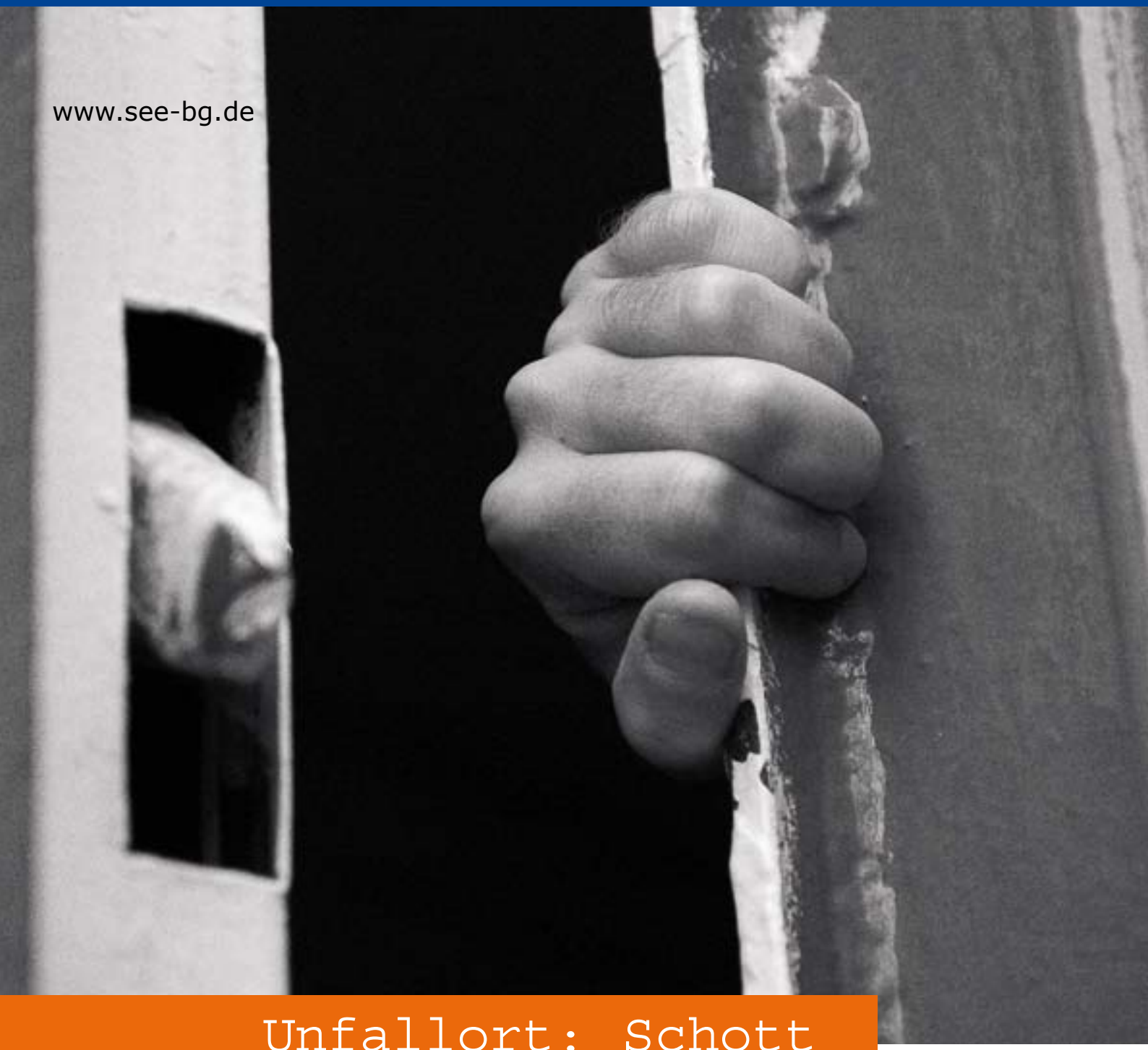
SEE & SICHERHEIT

4 / 2009



DAS MAGAZIN DER SEE-BERUFSGENOSSENSCHAFT



www.see-bg.de

Unfallort: Schott

29.11.2008

Ein Ingenieur ging auf dem Weg von der Werkstatt zum Maschinenraum durch ein Schott und hielt sich dabei am Rahmen fest. Durch starken Seegang fiel das Schott zu. Der Ingenieur verletzte sich schwer am linken Mittelfinger.

SEE-BERUFSGENOSSENSCHAFT

Inhalt

Heft 4/2009

Titelbild

2. Offizier Henrik Stolze
beim Festmachen der
CSAV PYRENEES

Reportage
Unterwegs
mit der CSAV PYRENEES 2 - 9

Risiken reduzieren
Gefährdungsbeurteilung 10 - 11

BG Verkehr
Fusion von See-BG und BGF 12 - 14

Dienststelle Schiffssicherheit 15

Stimmen zur Fusion 16 - 17

122 Jahre im Dienst der deutschen Seeschifffahrt
Ein Rückblick auf die See-BG 18 - 19

Hafenmuseum Hamburg 20 - 21

10 Fragen 23

Service und Kontakt 24 - 25

Liebe Leserinnen und Leser,

in diesem Monat wird das letzte Kapitel der 122-jährigen Geschichte der See-BG geschrieben. Am 1. Januar beginnt die neue BG Verkehr ihre Arbeit. Was sich ändert und was bleibt, finden Sie auf den Seiten 12-15.

Begleiten Sie uns auf eine kurze Reise an Bord der CSAV PYRENEES der Traditionsreederei F. Laeisz (Seiten 2-9).

Lassen Sie sich auf den Seiten 20-21 anregen und besuchen Sie 2010 das Hamburger Hafenmuseum. Seefahrts- und Hafenfreunde kommen hier auf ihre Kosten.

Wir möchten uns bei unseren Lesern auch im Namen der Redaktion von See&Sicherheit für die jahrelange Treue bedanken. Im Januar erhalten Sie die erste Ausgabe des neuen Magazins „SicherheitsProfi“. Die Zeitschrift richtet sich an alle Branchen der BG Verkehr – Sie können also Artikel lesen zu fast allem, was rollt, fliegt oder schwimmt.

Wir wünschen Ihnen alles Gute für das neue Jahr 2010.

Nicolai Woelki

Ulrich Schmidt

Dieses Magazin dient der persönlichen Information des Empfängers, alle Nachrichten erfolgen nach bestem Wissen, jedoch ohne Gewähr HERAUSGEBER: See-Berufsgenossenschaft Seemannskasse Reimerstwiete 2 D - 20457 Hamburg Tel. 040 -361 37 - 0 Fax 040 - 361 37 -770 E-Mail: dorothee.pehlke@see-bg.de REDAKTION: Dorothee Pehlke, Kirk R. Williams FOTOS: Kirk R. Williams, Hafen Museum, Henrik Stolze, Ralf Höhne MITARBEIT AN DIESEM HEFT: Ulrich Schmidt ANZEIGEN: Telefon: 040-21 00 69 84 ERSCHEINUNGSWEISE: viermal im Jahr GESTALTUNG, KONZEPT & REALISATION: Williams & Partner, Hamburg DRUCK: Bahruth Druck & Medien GmbH & Co. KG, Reinbek LITHO: Litho Brecht, Hamburg

Gedruckt auf kostengünstigem, chlorfrei gebleichtem Papier

Eine Reportage von
Kirk R. Williams

Containerexpress Mittelmeer-Ostasien

Die in Hamburg und Rostock ansässige Traditionsreederei F. Laeisz hat die 294 Meter lange CSAV PYRENEES in der Ostasienfahrt im Einsatz

Die 4545 TEU tragende POHANG, die unter dem Namen CSAV PYRENEES in fester Langzeitcharter fährt, zählt zusammen mit ihren acht Schwestern zu den größten Containerschiffen unter Laiesz-Flagge. Alle neun Schiffe dieser Serie wurden zwischen 1997 und 1998 in Korea ausgeliefert. Die weltweite Wirtschaftskrise hat natürlich auch die Containerschifffahrt erreicht, und so kann sich jeder Reeder glücklich schätzen, der seine Schiffe so langfristig verchartert hat. Die CSAV PYRENEES fährt für den im chilenischen Valparaiso ansässigen Charterer CSAV zwischen dem Mittelmeer und Ostasien. Ein Stop in Heimatnähe war günstig, um für drei Tage an Bord zu gehen.

Ich erwarte den aus Port Said kommenden „Dampfer“ in Istanbul. Im europäischen Teil der türkischen Millionenmetropole, Ambarli Limani, soll es an Bord gehen. Nachdem mir nur wenig Zeit geblieben war, die pulsierende Stadt am Goldenen Horn zu besichtigen, setzte ich mich ins Taxi, um in den weit verzweigten modernen Hafen zu gelangen. Bei der kurzen Liegezeit komme ich just in time am Terminal an und werde vom wachhabenden Offizier freundlich begrüßt. Nächstes Ziel ist der größte rumänische Hafen Constantza unweit des

DIE REEDEREI F. LAEISZ

ZWISCHEN TRADITION UND MODERNE

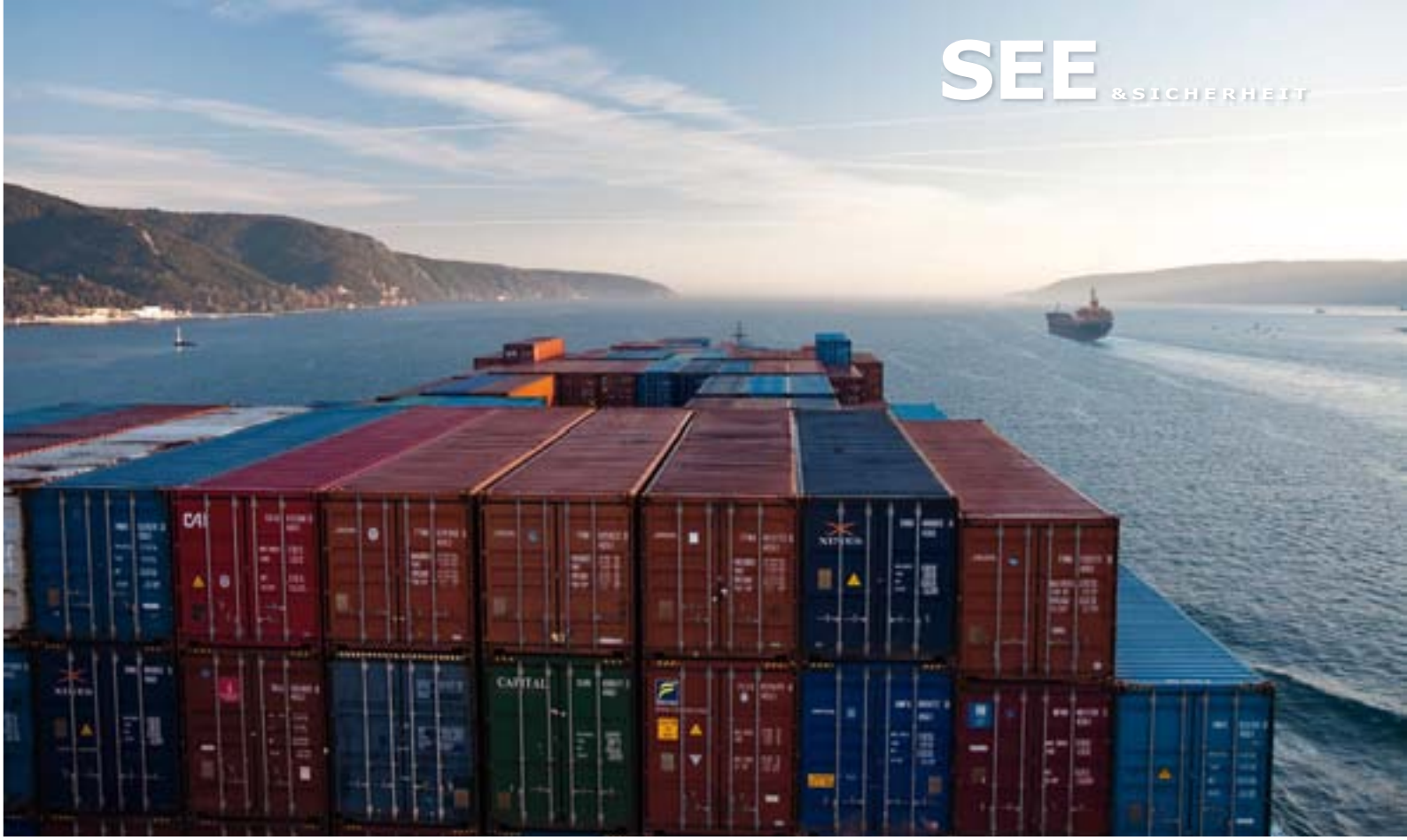
Die Geschichte der Reederei F. Laeisz reicht weit ins 19. Jahrhundert zurück. Ganz besonders begeistert das letzte große Kapitel der Segelschiffzeit: Die Flying-P-Liner von F. Laeisz konnten in der Salpeterfahrt rund um Kap Horn bis in die Jahre zwischen den beiden Weltkriegen hinein gegen die Konkurrenz der Dampfschiffe bestehen. Noch heute erinnern die PASSAT in Travemünde, die PEKING in New York, die POMMERN in Marieham und die als KRUSENSTERN immer noch aktive PADUA an die letzte große Zeit der Seefahrt unter Segeln. Hans Albers trägt im legendären Film „Große Freiheit Nr. 7" in seiner Rolle als Hannes Kröger die FL-Flagge an seiner Mütze. Heute fahren 27 Containerschiffe, sieben Massengutfrachter, fünf RoRo/RoPax-Schiffe, drei Gastanker, acht Autotransporter und sechs Foschungsschiffe unter der Flagge von F. Laeisz. Darunter auch die POLARSTERN, die METEOR und der kleine Katamaran MYA (unser Heft See Sozial Ausgabe 1/2006).

Auf der Brücke von rechts nach links: Kapitän Gottwald Fiedler, 2. Offizier Henrik Stolze, 3. Offizier ens Baasch und Chiefmate Siegfried Bräuer

Donaudeltas. Danach geht es für das Containerschiff noch nach Ilchevsk und Odessa in der Ukraine. Ich werde leider nur bis zum nächsten Stopp, Constanza, an Bord bleiben.

Im Hafen von Istanbul wird nicht mit den gewohnten Containerbrücken gelöscht und geladen, sondern mithilfe von großen mobilen Kränen.

Bei Sonnenaufgang kommt der türkische Hafenlotse an Bord, und Kapitän Fiedler hofft auf eine schnelle Passage des Bosporus. Er stammt, wie viele seiner deutschen Kollegen bei



Oben: Im Bosporus kurz vor der Einfahrt ins Schwarze Meer Kleine Bilder: im Maschinenkontrollraum, der Hafen von Ambarli Limani bei Istanbul

Laeisz, aus der Deutschen Seereederei, die in Teilen in der Reederei F. Laeisz aufgegangen ist.

Die Tunnelbauarbeiten am Bosporos hatten mir schon auf meiner letzten Seereise einen Wartetag im Mamarameer beschert. Schiffe von der Größe der CSAV PYRENEES dürfen nur bei Tage und mit Lotsen durch die Meerenge, die Europa von Asien trennt, und so heißt es auch dieses Mal: einen ganzen Tag und eine Nacht warten auf die Fahrt ins Schwarze Meer. Das Wetter ist herrlich, obwohl November und 25 Grad. „Nach der Affenhitze im Roten Meer sind wir für jede Abkühlung dankbar“, erzählt uns der Erste Offizier Siegfried Bräuer. Er stammt genau wie Kapitän Fiedler aus Sachsen. Der Fall der Mauer vor 20 Jahren ist auch an Bord ein Thema, und so erfahre ich von den weit gereisten Offizieren vieles aus 20 Jahren seit der Wende und der Zeit davor: die Ausbildung bei der Deutschen Seereederei, die turbulente Wendezeit und schließlich die Übernahmen durch die Hamburger Reederei F. Laeisz, die seither neben Hamburg ihren Sitz auch in Rostock hat.

Ich bin froh, dass mir dank der Verzögerung etwas mehr Zeit mit der Mannschaft bleibt. Das gute Wetter ermöglicht den Männern von der CSAV PYRENEES dringend erforderliche Schweiß- und Malarbeiten an Deck. Überall wird fleissig Rost geklopft, werden Taue gespleist, oder es wird Klarschiff gemacht.

Neben dem Koch, der von den Philippinen stammt, und dem Elektroingenieur, der vom russischen Eismeer stammt, gibt es an Bord immerhin 8 Deutsche und 11 Männer vom Südseeatholl Tuvalu. Freundlich posieren die Männer aus der Südsee für meine Fotos. Eine große Zahl von unter-

schiedlichen Schiffen dümpelt in der ruhigen See. Aber erst am nächsten Morgen kommt die Nachricht der Verkehrszentrale: Bei Morgengrauen geht der Bosporus-Lotse an Bord, und bei Tageslicht geht es vorbei an den beeindruckenden Zeugnissen byzantinischer und osmanischer Baumeister durch den Bosporus. Wie in einem gigantischen Blankenese schmiegen sich ansehnliche Villen an beide Ufer, immer wieder tauchen repräsentative Paläste und prachtvolle Moscheen auf. Die Fahrt unter den beiden großen Autobahnbrücken hat auch ihren Reiz. Selbst zu dieser frühen Stunde drängt sich dichter Auto- und Lkw-Verkehr auf den zahlreichen Fahrbahnen. Direkt unter den Brücken erscheint alles zum Greifen nahe.

Die Deutschen an Bord interessiert besonders, wer wohl noch vor Weihnachten abgelöst wird. Im Rostocker Büro ist man natürlich bemüht, bei der Urlaubseinteilung Gerechtigkeit walten zu lassen. Vor allem die Familienväter sollen nach Möglichkeit noch vor dem Fest nach Hause kommen. „Aber mit Weihachten und Silvester an Bord muss jeder Seemann klarkommen“, sagt mir Henrik Stolze, der Dritte Nautische Offizier.

Auf der Brücke treffe ich auch den polynesischen Schiffsmechaniker Oscar Philip. Er ist ein erfahrener Rudergänger und Ausguck. Er erzählt mir mit großer Begeisterung und Stolz von seinem Großvater, der noch mit einem Auslegerboot auf Fischfang gegangen ist.

Auf der CSAV PYRENEES treffen sehr unterschiedliche Kulturen und Seefahrtstraditionen aufeinander. Bei den Arbeiten an Deck und in der Maschine harmonieren die Männer aus so unterschiedlichen Ecken der Welt wie dem Erzgebirge und der zu Fiji gehörenden Insel Viti Levu, allerdings sehr gut. Das ist auch dem Bootsmann Kopuga Suitupu und dem erfahrenen deutschen Schiffsmechaniker Manfred Witt zu verdanken, die die Mannschaft auf und unter Deck auch menschlich begleiten. „Eine wichtige Voraussetzung, um auch den Arbeits-

1

2

Sicherheit an Bord

1 Der Zweite Offizier inspiziert das Rettungsboot

2 Beim Schweißen müssen besonders die Brandgefahren berücksichtigt werden

3 Beim Flexen immer die Schutzbrille tragen

4 Fallende Containerlocks sind eine besondere Gefahr an Deck

5 Mehr Sauberkeit bedeutet immer mehr Sicherheit

raditionelles Handwerk: Der Bootsmann Kopuga Suitupu beim Spleißen

schutzgedanken vertrauensvoll an den Mann zu bringen“, betont der 3. Offizier Jens Baasch, der für die Sicherheit zuständig ist.

Die herrliche Fahrt durch den Bosporus ist eigentlich viel zu schnell zu Ende. Die Mauern der letzten osmanischen Festung verschwinden im Gegenlicht der Morgensonne, und eine gigantische türkische Flagge verabschiedet uns ins offene Meer.

Die Fahrt bei strahlendem Sonnenschein dauert nur etwa eine Stunde. Eine dichte Nebelbank, die wie eine Mauer auf uns zukommt, erinnert mich schließlich daran, dass es schon November ist.

In der Mannschaftsmesse werde ich auch zu einem kleinen geselligen Konzert eingeladen. An den Wänden

Freundlicher Empfang an Bord

hängen Plakate mit den exotischen Fischen der heimischen Gewässer. Die Männer von Tuvalu spielen auf Gitarren und einem Keyboard Lieder aus der Heimat. Als ich einen der Männer frage, wovon die Songs denn handeln würden, bekomme ich eine nicht überraschende Antwort: „Most of the songs are lovesongs - we do miss our wives or girlfriends.“ Na klar, ganz ohne Südseeromantik kann auch moderne Seefahrt nicht auskommen. Es

PIONIERE DER SEE

DIE GROSSE SEEFAHRTSTRADITION DER POLYNESIER

Die meisten Decksleute der CSAV PYRENEES stammen vom Südseeatoll Tuvalu. Die Bevölkerung der durch den Anstieg des Meeresspiegels bedrohten Inselgruppe ist polynesischer Abstammung. Ihre Vorfahren waren, obwohl sie weder Kompass noch Sextant besaßen, ausgezeichnete Seefahrer, die selbst größte Entfernungen im Pazifik zielsicher zurücklegen konnten. Die Navigation war von großer Bedeutung in einer Kultur, die auch entlegenste Inseln zu besiedeln wusste. Entsprechend hoch angesehen waren in der polynesischen Gesellschaft die Bootsbauer und die Navigatoren. Von ihren Fähigkeiten hing die Zukunft der Gemeinschaft ab. Jede Insel besaß große Bootshäuser, in denen die Kanus gefertigt und untergebracht wurden. Von den Heldentaten der Navigatoren wurde in Liedern und Tänzen berichtet. Im Jahre 1976 stach die HOKULE'A, ein Nachbau traditioneller Boote, in See und legte die 4000 Kilometer lange Strecke von Hawaii nach Tahiti ohne jegliche Hilfe von Seekarten oder nautischen Instrumenten zurück.

Decksmann Oscar hilp

ist schön, dass es an Bord dieses Schiffes noch echte Bordmusik gibt. Kapitän Fiedler und Chiefmate Siegfried Bräuer können sich noch an Zeiten erinnern, da es keine deutsche Crew ohne ambitionierten Quetschkommoden- oder Gitarrenspieler gab.

Die Fahrt im Schwarzen Meer dauert nur wenige Stunden. Unsere nächste Station können wir allerdings nicht so schnell anlaufen, wie wir uns das gewünscht hatten. Der Terminal in Constantza ist noch nicht frei, und so gehen wir für ein paar Stunden auf Reede vor Anker.

Mit Schlepperunterstützung machen wir noch bei Dunkelheit am modernen Terminal fest. Hier scheint der EU-Neuling Rumänien schon ein wenig aufgeholt zu haben. Was leider nicht für den etwas altertümlichen Schlepper gilt.

Allen stehen die kommenden beiden Häfen in der Ukraine bevor. „Die Arbeit der dortigen Behörden ist nicht an der Sache orientiert, sondern oft ein einziges Ärgernis“, befürchtet der leitende Ingenieur Hans-Joachim Janicke und ergänzt: „Da ist es doppelt wichtig, alle Papiere auf neuestem und korrektem Stand zu haben.“

Dass Papierkrieg und Formalitäten fester Bestandteil der Seefahrt sind, erfahre ich bei meiner Abreise am eigenen Leib. Nach der herzlichen Verabschiedung durch die Mannschaft werde ich vom Agenten der Reederei zur Grenzpolizei begleitet. Auch ein Gast muss ordentlich ausklariert werden, selbst in einem EU-Land. Nach nur einer Stunde habe ich es überstanden. Nach einigen Stunden Autofahrt geht es von Bukarest zurück nach Deutschland.

Den Männern der Reederei F. Laeisz mein Gruß und Dank für die freundliche Aufnahme. Den Menschen von Tuvalu wünsche ich, dass ihr Atoll nicht ganz so schnell überflutet wird, wie viele Experten es prognostizieren.

Informationen: www.laiesz.de

Chief Hans- oachim anicke, 2. Ingenieur Maik Schmidt, 3. Ingenieur Frederik de Bruin und ihre Maschinenbesatzung

Risiken reduzieren

mit der Gefährdungsbeurteilung

Wer ein Unternehmen führt, ist verantwortlich für die Sicherheit seiner Mitarbeiter. Zum Schutz der Arbeitnehmer wurde diese Verpflichtung gesetzlich verankert.

Das Arbeitsschutzgesetz von 1996 legt unter anderem fest, dass in jedem Betrieb untersucht werden muss, was eventuell zu einem Unfall führen oder die Gesundheit der Angestellten gefährden könnte. Im nächsten Schritt werden Gegenmaßnahmen festgelegt, die dem Personal bekannt sein müssen. Die Gefährdungsbeurteilung soll möglichst alle denkbaren Risiken erfassen. Damit sind physikalische, chemische und biologische Einwirkungen am Arbeitsort gemeint. Beurteilt werden

- die gesamte Arbeitsstätte
- der einzelne Arbeitsplatz
- die Arbeits- oder Fertigungsverfahren
- die Arbeitsabläufe
- die Arbeitszeiten

Wichtig: Jeder, der Arbeitnehmer beschäftigt, ist unabhängig von der Betriebsgröße dazu verpflichtet, eine Gefährdungsbeurteilung in seinem Betrieb durchzuführen – egal, ob große Containerreederei oder Küstenfischer. Seit 1996 verpflichtet das Arbeitsschutzgesetz die Unternehmer dazu, eine Gefährdungsbeurteilung für ihre Betriebe aufzustellen. Jahrelang bestand allerdings Unsicherheit darüber, ob das Gesetz auch auf Seeschiffen gilt. Dazu hat erst 2003 die Betriebssicherheitsverordnung Klarheit gebracht: Alle Vorschriften aus dem Arbeitssicherheitsgesetz gelten auch für die Seefahrtsunternehmen.

Gefährdungsbeurteilung und UVV See

Der Gesetzgeber hat die Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaften reformiert. Sie werden abgelöst durch die so genannten Berufsgenossenschaftlichen Vorschriften (BGV A1, BGV D), die aber längst nicht so ins Detail gehen wie die Unfallverhütungsvorschriften. Der Gedanke der Reformer ist einfach: Der Unternehmer soll stärker als bisher in die Verantwortung für die Sicherheit seines Betriebes genommen werden. Vorschriften zu Bau und Ausrüstung kommen nicht mehr von der Berufsgenossenschaft, sondern der Unternehmer muss selbst entscheiden, was erforderlich ist, um Gefahren abzuwenden. Er muss also Initiative ergreifen und vorausschauend Maßnahmen treffen. Damit besteht qualitativ ein deutlicher Unterschied zu den Unfallverhütungsvorschriften, die meist dann erweitert wurden, wenn ein Unfall bereits geschehen war, aus dem dann verallgemeinernd eine neue Vorschrift abgeleitet wurde.

Informationen im Internet:

www.bg-verkehr.de / www.bgf.de (Kompendium Arbeitsschutz)
www.hamburg.de/arbeitsschutz
www.gefaehrdungsbeurteilung.de

Unterstützung aus der Praxis

Reeder, die sich zum ersten Mal mit der Gefährdungsbeurteilung befassen, können sich aus verschiedenen Bereichen Unterstützung holen, sei es von den Technischen Aufsichtsbeamten der See-BG (ab 2010 Referat Seeschifffahrt der BG Verkehr), dem Amt für Arbeitsschutz Hamburg oder dem Verband Deutscher Reeder.

Davon abgesehen sind die Betreiber von Seeschiffen über 500 BRZ seit 2002 durch den ISM-Code ohnehin schon zum so genannten Risk Assessment verpflichtet, das ohne weiteres auf den Arbeitsschutz ausgedehnt werden kann. Die Gefährdungsbeurteilung im Rahmen der Arbeitssicherheit ist nichts anderes. Schlussendlich bleibt dem Reeder viel Spielraum, um die Arbeitssicherheit seines Betriebes zu überprüfen, zu optimieren und die Maßnahmen zu dokumentieren.

Entscheidend ist, dass er alles tut, was sinnvoll erscheint, um die Sicherheit der Mitarbeiter zu gewährleisten. Das muss er im Zweifelsfall auch belegen können, deswegen ist die Dokumentation der Arbeitsschutzmaßnahmen wichtig. Das gilt auch, falls das Amt für Arbeitsschutz unangemeldet zu einer Kontrolle an Bord erscheint, um die Maßnahmen zum Arbeitsschutz zu überprüfen.

Flexibles Instrument zum Arbeitsschutz

Wenn eine Gefährdungsbeurteilung richtig gemacht wird, kann sie helfen, Unfälle zu verhindern, weil die Verantwortlichen schon im Vorfeld gezwungen sind, zu überlegen, wo etwas passieren könnte, und daraus Schlussfolgerungen ziehen. Eine wichtige Informationsquelle sind zum Beispiel Beinah-Unfälle, Unfälle bei Dritten, aber auch Indizien aus Krankentagebüchern. Die Gefährdungsbeurteilung ist flexibel, sie passt sich Veränderungen oder neuen Erkenntnissen im Betrieb an. Und sie geht von den Besonderheiten des Schiffstyps aus. Da kann zum Beispiel in einer großen Reederei die Gefährdungsbeurteilung exemplarisch für einen bestimmten Schiffstyp erstellt werden. Wenn die Betroffenen die Gefährdungsbeurteilung kennen und Arbeitsicherheit und Gesundheitsschutz ernst nehmen, und wenn es ein Risikobewusstsein gibt, dann kann sie auch Wirkung entfalten. Die Gefährdungsbeurteilung muss gelebt werden!

See-BG + BGF =

BG Verkehr

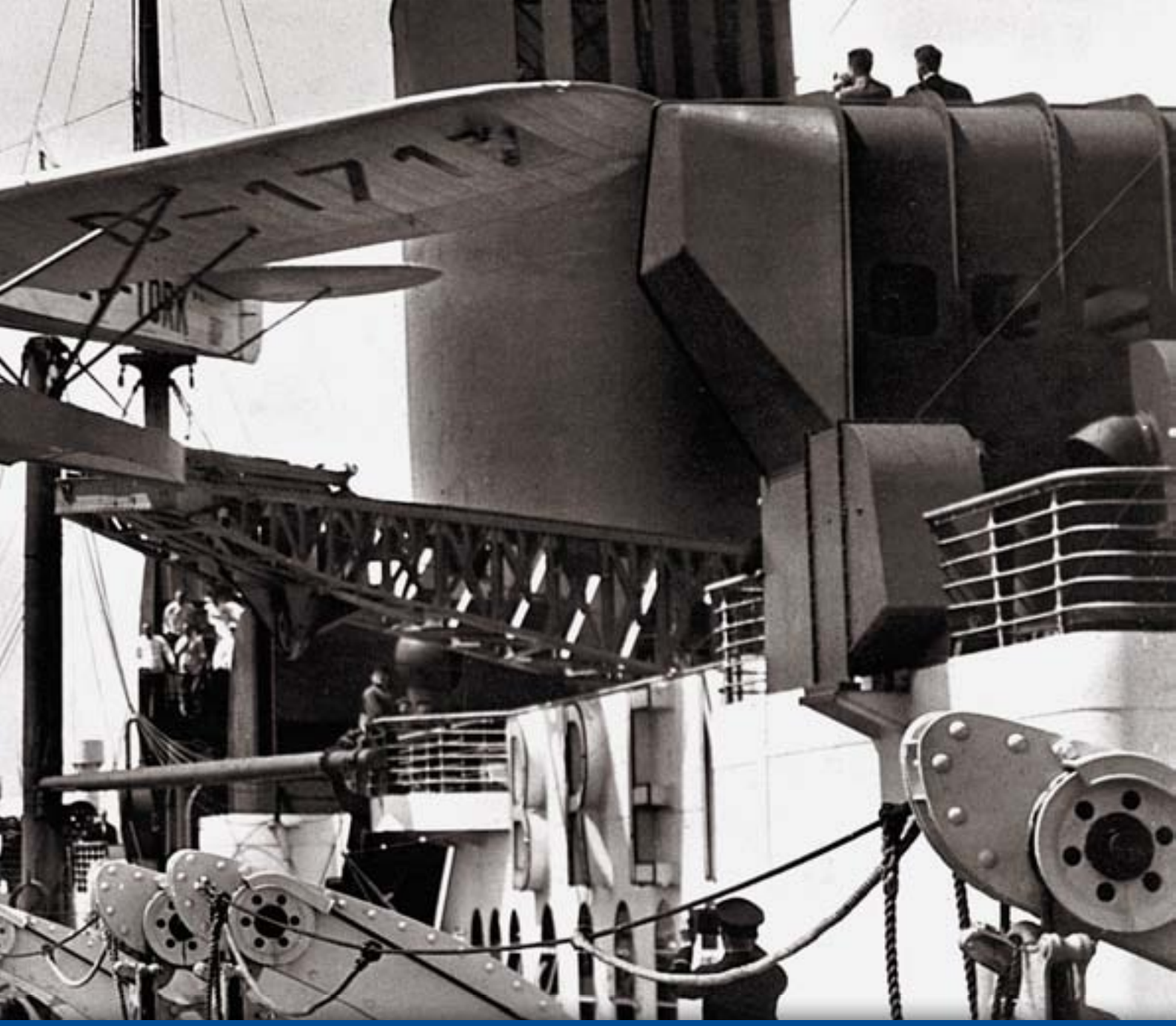
Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

Die BG Verkehr ist ab 2010 als Unfallversicherung zuständig für fast alles, was rollt, fliegt und schwimmt. Mit der Fusion geben die See-Berufsgenossenschaft und die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF) ihre Selbstständigkeit auf und bilden zum 1. Januar 2010 die neue Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft. Die Kurzform heißt BG Verkehr.

Die BG Verkehr versichert neben der Seeschifffahrt und Fischerei auch die Binnenschifffahrt sowie die Branchen Personen- und Gütertransport, Entsorgung, Logistik, Luftfahrt und auch kleinere Gewerbezweige wie zum Beispiel Flieger- und Fahrschulen, Abschleppdienste, Bestattungsunternehmen und Reittierhaltungen. Die BG Verkehr ist bundesweit tätig und hat ihren Hauptsitz in Hamburg. Sie betreut rund 200.000 Mitgliedsunternehmen mit ca. 1,4 Millionen Versicherten.

Seehaus

Zahlreiche Mitarbeiter (Leistungsabteilung, Personal- und Finanzabteilung, Messtechnischer Dienst, Zentraler Stab) der See-BG haben bereits ihre neuen Arbeitsplätze im Hauptgebäude der BG Verkehr in Hamburg-Ottensen (bisher Sitz der Hauptverwaltung der BGF) bezogen. Im Laufe des Jahres 2010 soll der Auszug aus dem Seehaus abgeschlossen werden. In der Reimerstwiete 2 in Hamburg



bleiben vorläufig:

- das Team 6 der Mitglieder- und Beitragsabteilung, zuständig für Seefahrtsunternehmen
- die Schiffssicherheitsabteilung
- der Seeärztliche Dienst

Das Seehaus wird innerhalb der neuen Strukturen der BG Verkehr mittelfristig nicht weiter als Verwaltungsgebäude genutzt. Das Gebäude in bester Lage nahe der Hafencity soll verkauft werden.

Anschrift und Telefon

Die BG Verkehr hat ihren Hauptsitz in Hamburg Altona. Im Geschäftsbereich Prävention ist das neue Referat für Seeschifffahrt und Fischerei angesiedelt. Dort erreichen Sie Ihre Ansprechpartner für Fragen zur Arbeitssicherheit und zum Gesundheitsschutz. Die Mitarbeiter der Leistungsabteilung (Entschädigung nach Arbeitsunfällen oder Berufskrankheiten) sind ebenfalls nach Hamburg-Altona umgezogen.

BG Verkehr
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Telefon 040 / 39 80 - 0

Innerhalb der Mitgliederabteilung der BG Verkehr bleibt das bewährte Team der See-BG als Team 6 zuständig für die Unternehmen der Seeschifffahrt. Die Mitarbeiter bleiben vorläufig noch im Seehaus und sind dort unter den bekannten Telefonnummern zu erreichen. Die Anschrift:

BG Verkehr
Reimerstwiete 2
20457 Hamburg
Telefon 040 / 361 37 - 0

Bankverbindung

Die Ihnen bekannten Kontoverbindungen gelten auch nach der Fusion, zum Beispiel für Beitrags- und Vorschusszahlungen.

Hamburger Sparkasse AG	BLZ:	200 505 50
	Konto-Nr.:	1280 166 008
Postbank Hamburg AG	BLZ:	200 100 20
	Konto-Nr.:	476 13 200
HSH Nordbank AG	BLZ:	210 500 00
	Konto-Nr.:	103 911 000

Internet: www.bg-verkehr.de

Die Homepage der neuen Berufsgenossenschaft erreichen Sie über www.bg-verkehr.de. Dort finden Sie auch einen Link auf die Inhalte der Dienststelle Schiffssicherheit, erreichbar direkt unter

www.dienststelle-schiffssicherheit.de

Neue E-Mail-Adressen

An den neuen Namen unserer Berufsgenossenschaft werden auch die E-Mail-Adressen angepasst. Damit uns Ihre Nachrichten nicht verloren gehen, haben wir natürlich für eine automatische Weiterleitung von der alten auf die neue Adresse gesorgt. Aber vielleicht wollen Sie sich schon einige Adressen notieren:

allgemeine Anfragen: info@bg-verkehr.de
Mitgliederabteilung: mitglieder@bg-verkehr.de
Präventionsabteilung: prävention@bg-verkehr.de

Alle weiteren Adressen finden Sie ab 1. Januar im Internet.

Arbeitsmedizinischer Dienst

Für die Betriebe der ehemaligen See-BG ändert sich nach der Fusion zunächst wenig. Sie können wie bisher die Leistungen der Ärzte in Anspruch nehmen, die bereits bei der See-BG die betriebsärztliche Beratung und Betreuung gewährleistet haben (Dr. Caumanns, Dr. Peters in Hamburg und Dr. Pross in Bremerhaven).

Organisatorisch gehören die Arbeitsmediziner ab 2010 allerdings nicht mehr zum Seeärztlichen Dienst. Mit Blick auf die zum 1. Januar 2010 in Kraft tretende Satzung der BG Verkehr werden die Ärzte für einen überbetrieblichen Dienst tätig, der mit seinen küstennahen Standorten in Hamburg und Bremerhaven wie gewohnt die Angebote speziell auf die Belange der Seefahrt ausrichtet. Im weiteren Verlauf des Jahres 2010 ist geplant, das Dienstleistungsangebot zu ergänzen. Das Ziel ist, kleinen Unternehmen mit bis zu 30 Mitarbeitern auch eine sicherheitstechnische Betreuung gewerbespezifisch anbieten zu können.

Weitere Informationen:

Betriebsarzt Dr. Caumanns in Hamburg,
Telefon: 040/36137881, Fax: 040/36137333,
Email: christoph.caumanns@see-bg.de

Betriebsarzt Dr. Peters in Hamburg,
Telefon: 040/36137338, Fax: 040/36137333,
Email: jens.markus.peters@see-bg.de

Betriebsarzt Dr. Pross in Bremerhaven,
Telefon: 0471/92 20 531, Fax 0471/92 20 540,
Email: nikolaus.pross@see-bg.de

SicherheitsProfi – das neue Magazin

Unsere Zeitschrift „See&Sicherheit“ erscheint ab 2010 nicht mehr, denn die BG Verkehr gibt für alle Mitgliedsunternehmen und Interessierte ein gemeinsames Magazin heraus. Die BGF hatte zwei Mitteilungsblätter, den SicherheitsPartner und den „Fahrensmann“ für Unternehmen der Binnenschifffahrt. Daraus wird zusammen mit „See&Sicherheit“ neu der „SicherheitsProfi“, in dem Sie manches Vertraute aus „See&Sicherheit“ wiederfinden werden. In jedem Heft wird es aber drei Seiten ausschließlich für die Seeschifffahrt geben. Unsere Mitgliedsunternehmen erhalten den „SicherheitsProfi“ übrigens eingebunden in die frei verkäufliche Zeitschrift „VerkehrsRundschau“. Die erste Ausgabe des „SicherheitsProfi“ erscheint am 22. Januar 2010. Dazu noch eine wichtige Bitte in eigener Sache: Kritik, Lob und Anregungen unserer Leserinnen und Leser interessieren uns sehr. Da die Redaktion aber nur sehr schmal besetzt ist, bitten wir Sie, uns Ihre Rückmeldung möglichst per Post oder per Mail zu schicken (für ausführliche Telefonate fehlt schlicht die Zeit).

Redaktion „SicherheitsProfi“, Dorothee Pehlke,
Ottenser Hauptstraße 54, 22765 Hamburg oder
dorothee.pehlke@bg-verkehr.de

Dienststelle Schiffssicherheit BG Verkehr

Aus der Schiffssicherheitsabteilung und dem Seeärztlichen Dienst der See-BG entsteht die Dienststelle Schiffssicherheit der neuen BG Verkehr. Sie überwacht im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums, ob nationale und internationale Vorschriften zur Sicherheit an Bord und zum Meeresumweltschutz eingehalten werden. In der Dienststelle Schiffssicherheit bestehen neben Nautik, Technik und Schiffbau die Referate für die Hafenstaatkontrolle, ISM und die „benannte Stelle“, die vom Bundesverkehrsministerium zur Zertifizierung von Rettungsmitteln, Brandschutzmaterialien und Brandschutzausrüstungen sowie Anlagen zur Verhütung der Meeresverschmutzung zugelassen wurde.

Der Einflaggungsmanager der See-BG steht in der Dienststelle Schiffssicherheit weiterhin als Ansprechpartner zur Verfügung. Er berät und begleitet bei allen Fragen zur Ein- oder Rückflaggung unter die deutsche Flagge.

Seeärztlicher Dienst

Die Mitarbeiter des Seeärztlichen Dienstes tragen die Gesamtverantwortung für die Organisation der Seedienst-tauglichkeitsuntersuchungen und stehen als Ansprechpartner für alle Fragen zur Seedienst-tauglichkeit zur Verfügung. Die Untersuchungen zur Seedienst-tauglichkeit führen die so genannten ermächtigten Ärzte aus: Dazu gibt es in Deutschland rund 30 Fachärzte sowie sechs weitere Standorte im Ausland.

Unter dem Oberbegriff Maritime Medizin bearbeitet und beantwortet der Seeärztliche Dienst zahlreiche allgemeine Anfragen. Er engagiert sich in einer Vielzahl nationaler und internationaler Gremien. Die Netzwerkarbeit durch Teilnahme an Konferenzen und Symposien sichert den Einfluss der BG Verkehr auf die Weiterentwicklung der maritimen Medizin und ermöglicht, in gemeinsamen Projekten umfangreiche Forschungsarbeiten zu realisieren.

So erreichen Sie die Referate der Dienststelle Schiffssicherheit:

Dienststelle Schiffssicherheit
BG Verkehr
Reimerstwiete 2
20457 Hamburg

Tel: 040 / 361 37-0
Fax: 040 / 361 37 204

Internet: www.dienststelle-schiffssicherheit.de
Mail: schiffssicherheit@bg-verkehr.de

Für die Dienststelle Schiffssicherheit wird ein neues Konto eingerichtet. Für die Kosten oder Gebühren (auch des Seeärztlichen Dienstes) verwenden Sie bitte künftig die folgende Kontoverbindung:

Hamburger Sparkasse AG	BLZ:	200 505 50
	Konto-Nr.:	1280 343 748
	IBAN:	DE68 2005 0550 1280 343 748
	BIC:	HASPDEXXX

Stimmen zur Fusion 2010

Rückblicke auf die See-BG und Erwartungen an die neue BG Verkehr

Frank Jungmann

Vorsitzender des Vorstands der See-BG

Die See BG hat im Bereich des Arbeits- und Gesundheitsschutzes immer Maßstäbe gesetzt und sich dadurch auch im Ausland viel Respekt erworben. Ich bin mir nach der inzwischen engen und vertrauensvollen Zusammenarbeit mit der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen sehr sicher, dass wir in der BG Verkehr die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz an Bord den Gegebenheiten laufend sach- und praxisgerecht anpassen werden, sodass die Unfallzahlen wie bisher auf niedrigem Niveau bleiben.

Ulrich Schmidt

Leiter der Dienststelle Schiffssicherheit

Die Schiffssicherheitsabteilung der See-BG verfügt über ein hervorragendes Netzwerk im In- und Ausland. Mit unseren langjährigen Partnern werden wir wie gewohnt auch nach der Fusion zusammenarbeiten. Die Dienststelle Schiffssicherheit arbeitet im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums und bleibt Ansprechpartner der deutschen Seeschifffahrt, wenn es um die Umsetzung nationaler und internationaler Vorgaben zur Sicherheit und Ausrüstung an Bord, ISM und Hafenstaatkontrolle, Meeresumweltschutz, Einflaggung und um die Seediensttauglichkeitsuntersuchungen geht.

Prof. Werner Huth

Vorsitzender der Vertreterversammlung der See-BG

Die See-Berufsgenossenschaft oder einfach die SBG, wie sie von vielen Seeleuten genannt wurde, war eine Institution in der deutschen Seeschifffahrt. Die Konstruktion See-Sozialversicherung hat jahrzehntelang ausgezeichnete Arbeit geleistet. Wir haben in den Verhandlungen zur Fusion großen Wert darauf gelegt, den Einfluss unserer maritimen Experten auf die Unfallverhütung in der Seeschifffahrt zu wahren. Das ist durch die Einrichtung eines eigenen Referats Seeschifffahrt und Fischerei voll gelungen.

Sabine Kudzielka

Hauptgeschäftsführerin der BG für Fahrzeughaltungen und ab 2010 der BG Verkehr

Die Fusion bedeutet für beide Berufsgenossenschaften ein Neuanfang: Wir gründen gemeinsam die BG Verkehr und sind dann zuständig für fast alles, was rollt, fliegt und schwimmt. Aus der politischen Vorgabe, die Anzahl der Berufsgenossenschaften zu reduzieren, ist inzwischen viel mehr als ein Zweckbündnis geworden: Selbstverwaltung und Verwaltung beider Häuser wachsen zusammen. Wir bündeln in der BG Verkehr das Wissen und die Energie vieler Fachleute. Und dieses Plus an Kompetenz wird unseren Mitgliedsunternehmen und den Versicherten zugute kommen.

Die See-Berufsgenossenschaft war an der Küste eine angesehene maritime Institution. Für ihre Mitarbeiter war sie oft über ein ganzes berufliches Leben lang das professionelle Zuhause. Wir befragten einige Menschen in der alten und neuen Berufsgenossenschaft, Reeder und Seeleute, welche Erwartungen sie an die neue BG Verkehr stellen und was sie persönlich an der alten See-Berufsgenossenschaft geschätzt haben.

Kapitän Ernst-Peter Ebert

Bugsier-, Reederei- und Bergungsgesellschaft mbH & Co. KG

Die unter dem Dach der See-BG vereinigten Sozialversicherungsträger, See-Krankenkasse, Seekasse, Seemannskasse berücksichtigten nicht nur die besonderen Umstände der Seeschifffahrt insgesamt, sondern auch solche der Bugsier-Reederei. Aus diesem Grund, und ich meine in einer treffenden Art und Weise, wurde die See-BG umgangssprachlich an der Küste als „das Seehaus“ bezeichnet. Für Bugsier spürbar, sind kompetente Ansprechpartner in allen Fragen der See-Sozialversicherung verloren gegangen, und ich hoffe, dass mit der BG Verkehr ein verlässlicher Partner erhalten bleibt.

Kapitän Thomas Nusche

BBC SWITZERLAND,
Briese Schiffahrt

Die meisten Seeleute haben die See-BG eher aus der Ferne wahrgenommen. Das Seehaus hat aber immer so etwas wie Sicherheit vermittelt. Mit der UVV-See war sie an Bord deutscher Schiffe immer mit an Bord. Schließlich prangte auf jeder Brücke das Schild: „Dieser Betrieb gehört zur See-Berufsgenossenschaft“. Ein gewisser Identitätsverlust für uns Seeleute ist sicher mit der Fusion verbunden. Ich bin aber guter Hoffnung, dass auch die neue BG Verkehr die soziale Absicherung in unserem Sinne fortführt. Denn unser Beruf bleibt auch in Zeiten von GPS und Internet eine ganz besondere Profession.

Kapitän Dieter Pogoda

Lotsenbetriebsverein Bremerhaven

Jeder, der einmal ohne den bewährten Versicherungsschutz der See-Berufsgenossenschaft unter fremder Flagge gefahren ist, weiß die Vorzüge der deutschen See-Sozialversicherung zu schätzen. Für die Zukunft wünsche ich mir, dass der hohe Standard der technischen Aufsichtsbeamten der See-BG, die allesamt erfahrene Schiffsoffiziere sind, gehalten wird. Nur so können die Besichtiger ihre wichtige Arbeit an Bord auf Augenhöhe mit der Schiffsführung durchführen.

Kapitän Ricky Köhn

Brückenkapitän Helgoland

Die See-Berufsgenossenschaft war auch für uns Helgoländer immer ein verlässlicher Partner. Auch wenn die Durchsetzung der Sicherheitsvorschriften durch die Technischen Aufsichtsbeamten bei dem einen oder anderen sicher auch einmal für kurzfristigen Verdruss gesorgt hat. Die Besichtiger sind zur Abnahme unser Börteboote meistens aus Cuxhaven gekommen. Ich habe mich bei der See-BG immer gut aufgehoben gefühlt, weil dort die Anliegen der Seeleute genau bekannt waren und meines Erachtens gut vertreten wurden. Allen See-BGlern unser Dank und Gruß von Helgoland.

Die Gründerväter der See-BG

1887–2009

122 JAHRE IM DIENST DER DEUTSCHEN SEESCHIFFFAHRT

Für viele Generationen von Seeleuten war die See-BG der Inbegriff für soziale Sicherheit in einer weltweit operierenden deutschen Handelsflotte. Am 1. Januar 2010 geht die See-BG in der neuen BG Verkehr auf.

Die See-Berufsgenossenschaft wurde 1887 als Träger der gesetzlichen Unfallversicherung für Seeleute gegründet. Auf Initiative engagierter Reeder hatten sich die Unternehmen der deutschen Seefahrt zusammengeschlossen. Die See-Berufsgenossenschaft versicherte Seeleute auf deutschen und in späteren Jahren auch auf ausländischen Schiffen deutscher Reeder gegen Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten. Sie hatte vor allem die Aufgabe, Unfälle und Berufskrankheiten zu verhindern. Das gemeinsame Wirken von Politik, Arbeitgebern und Arbeitnehmern konnte die Unfallverhütung und Unfallversicherung über 122 Jahre erfolgreich etablieren und stetig weiterentwickeln.

Mehr als 1.500 Kontrollen wurden auch 2009 in deutschen Häfen durchgeführt – ein wichtiger Beitrag zu mehr Sicherheit auf See.

So mancher Mitarbeiter und Versicherter wird vielleicht etwas wehmütig auf die alte SBG zurückblicken. Aber die Arbeit der See-BG wird von den bewährten Fachleuten mit Unterstützung vieler neuer Kollegen in der BG Verkehr fortgeführt werden.

Was bleibt nach 122 Jahren See-BG? Das Verdienst der Selbstverwaltung und hauptamtlichen Mitarbeiter, das Seehaus immer auf Kurs gehalten zu haben: duch zwei Weltkriege 1914-1918 und 1939-1945, zwei Totalverluste der Handelsflotten und die Wiedervereinigung 1989/90. Dabei wurde immer das Wohl der Seeleute im Auge behalten. Wenn die Flagge mit dem Anker und den Buchstaben S,B und G am 31.12. 2009 eingeholt wird, dann werden Gegenstände mit dem SBG-Zeichen sicher begehrte maritime Sammlerobjekte. Schiff und Mannschaft setzen ihren Kurs fort: unter der Flagge der BG Verkehr.

Seeleute gestern und heute, das Seehaus nach schweren Bombentreffern und der Neubau in der Reimerstwiete von 1961

So konnten die Unfälle an Bord deutscher Seeschiffe auf ein sehr geringes Maß reduziert werden. Die Deutsche Handelsflotte zählte und zählt deshalb – auch dank der Arbeit der See-BG – zu den modernsten und sichersten Handelsflotten der Welt. Die Aufgaben der See-BG gingen weit über die reine Unfallverhütung an Bord hinaus. Auch die Sicherstellung menschenwürdiger Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord und der Schutz der Meeresumwelt gehörten zu ihren vielfältigen Aufgaben. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr war die See-BG mit ihrer Schiffssicherheitsabteilung neben der Aufsicht über deutsche, aber auch mit der Kontrolle ausländischer Schiffe (Hafenstaatkontrolle) betraut.

Ende 1932 trat in Deutschland eine neue Freibordverordnung in Kraft. Die See-BG und der Germanische Lloyd wurden mit der Berechnung und Anbringung der Marke betraut. Ein Meilenstein in der Schiffssicherheit

Hafenmuseum Hamburg

Rund um einen historischen Schuppen aus der Kaiserzeit ist ein lebendiges Museum entstanden

Die lange und recht komplizierte Geschichte des Hamburger Hafens seit Ende des 19. Jahrhunderts zu erzählen erscheint nicht ganz einfach. Dem zum Museum der Arbeit in Barmbek gehörenden Hafenmuseum am Schuppen 50 im ehemaligen Freihafen gelingt der Überblick über unterschiedlichste Aspekte und historische Abschnitte der Hafengeschichte.

Kern der Anlage ist das über 100 Jahre alte eigentliche Museum, das sich im letzten überlebenden und denkmalgeschützten Schuppen aus der Kaiserzeit befindet. Hier wird auf 2.500 Quadratmetern Ausstellungsfläche Hamburger Hafengeschichte lebendig. Die Entwicklung des Stückgutumschlags wird ebenso thematisiert wie der Schiffbau und die Revierschifffahrt.

Das Haus mit seinem weitläufigen Außengelände ist aber viel mehr als ein Hafenmuseum. Mit dem Frachter BLEICHEN von 1958, dem Schwimm-

Das große Außengelände lohnt die Erkundung

Dampfkran SAATSEE von 1917 und dem Schutendampfsauger SAUGER IV von 1909 und der Kastenschute H 11347 von 1913 verfügt das Museum auch über eine beachtliche Museumsflottille, die jeden Schifffahrtsfreund begeistern wird.

Man kann sich aber nicht nur in die gute alte, sondern auch in die arbeitsreiche, schmutzige Zeit des Stückgutverkehrs zurückversetzen. Selbst der Containerverkehr ist schon als Geschichte zu erleben: Der älteste noch funktionsfähige Van Carrier des Hamburger Hafens von 1971 steht den alten Stückgutkränen der Marken Krupp und Kampnagel gegenüber. Historische Waggons und Lkws versetzen die Besucher in die 50er Jahre zurück.

Das Museum macht Winterpause und eröffnet erst wieder im Frühling, am 1. April 2010. Ein Besuch lohnt sich. Die Kombination aus durchgestalteter Ausstellung im Schuppen und dem großen Außengelände am Hafen machen den Besuch auch für Familien bei jedem Wetter zu einem besonderen Erlebnis. Am stilvollsten ist natürlich die Anfahrt durch den Hafen mit einem Schiff (Maritime Circle Line ab Landungsbrücken, Brücke 10).

Hafenmuseum Hamburg

Kleiner Grasbrook,
Freihafen
Australiastraße Kopfbau
Schuppen 50 A
20457 Hamburg

Tel: 040 / 73091184

www.hafenmuseum-hamburg.de

Worst Practice

Ohne Helm auf dem Arbeitsdeck: Dieser Mann riskiert seinen Kopf

Die hohen Sicherheitsstandards deutscher Schlepper haben sich leider noch nicht in allen Ländern durchgesetzt. Die persönliche Sicherheitsausrüstung kann auch hier vor Verletzungen schützen und Leben retten. Beim Schleppen ohne Helm auf das Arbeitsdeck zu gehen ist unverantwortlich!

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 2010

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 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.

10 Fragen

Klaus Peter Röskes

Speditionsunternehmer mit Hang zum Blauwasser

Klaus Peter Röskes wurde 1942 in Velbert im Rheinland geboren. Er trat früh in das familieneigene Speditionsunternehmen ein, das er heute zusammen mit seinem Sohn leitet. Er versteht sich als aktiv gestaltender Unternehmer, der sich sowohl politisch als auch in zahlreichen ehrenamtlichen Funktionen engagiert, unter anderem als Vorstandsvorsitzender der BG für Fahrzeughaltungen und als Vizepräsident des Bundesverbands für Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung. Seit 1970 ist Röskes aktiver Hochseesegler. Zu seinen interessantesten Turns zählt er eine Reise nach Madeira, zu den Azoren und eine Fahrt zu den Shetland-Inseln.

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

Als unger Bursche habe ich oft die Schleppverbände auf dem Rhein beobachtet. Beim Blick auf die Schiffe spürte ich zum ersten Mal das Fernweh, das mich seitdem nie mehr richtig losgelassen hat. raktische Erfahrungen folgten in einem addelboot.

Was unterscheidet Seeleute von anderen Menschen?

Sie haben einen Beruf, wo viel gegenseitiges erständnis in in einer privaten artnerschaft gefordert wird. Seeleute übernehmen große erantwortung für sich und andere, und das bedeutet: eamfähigkeit bei begrenztem Raumangebot.

Wo am Wasser möchten Sie leben?

In Hamburg in meinem zweiten Domizil in der Hafencity.

Ihre Lieblingsgestalt der Seefahrtsgeschichte?

Feli Graf von Luckner, auch bekannt als Seeteufel. Luckner erwarb sich als Kommandant des Hilfskreuzers SEEADLER im 1. eltkrieg hohe Achtung bei Freund und Feind. Bemerkenswert ist neben seiner Kühnheit, dass bei den Gefechten, in die er verwickelt war, niemand zu ode kam. Gegen Ende des weiten eltkriegs hat Luckner einen großen Beitrag dazu geleistet, die Stadt Halle an der Saale vor dem Bombardement durch die Amerikaner zu bewahren.

Welches Schiffsunglück hat Sie am tiefsten erschüttert?

Mich erschüttert edes Schiffsunglück, bei dem Menschen ums Leben kommen, nur weil Leichtsinn, nverm gen, rofitsucht oder mangelnde Sicherheitsvorkehrungen im Spiel sind. Für eine Fahrt mit einer v llig überladenen Fähre zum Beispiel gibt es keine Entschuldigung.

Welche Erfindung in der Schifffahrtsgeschichte findet Ihre Bewunderung?

Die Erfindung des frei fallenden Rettungsbootes hat mich wirklich begeistert. Egal, wie es ins asser kommt und untertaucht, es steht immer wieder da, und die Insassen sind geschützt. Mit dieser Erfindung er ffneten sich ganz neue M glichkeiten der Seerettung.

Welches aktuelle Thema in der deutschen Seeschifffahrt beschäftigt Sie besonders?

Ich hoffe, dass die deutsche Seeschifffahrt eine reelle Chance hat, in der irtschaftskrise zu überleben, und dass dabei die Standards in der Sicherheitsausrüstung gehalten und verbessert werden.

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

Das ist das Buch Blauwasser Segeln von Bobby Schenk. Ein wundervolles Buch, in dem Schenk aus seiner langen praktischen Erfahrung von der Reiseplanung bis zur Rattenbekämpfung alle ipps und ricks zusammengestellt hat, die ein aktiver Segler brauchen kann.

Wie heißt Ihr Lieblingsfischgericht?

Finkenwerder Scholle Aber auch die dänische ariante Scholle Lukullus mit Krabben schmeckt mir ausgezeichnet.

Was wünschen Sie sich für die Zukunft der deutschen Seeschifffahrt?

Der deutschen Seeschifffahrt genügend gut ausgebildetes ersonal, einen besseren und effektiveren Schutz vor iraterie, die Auslastung der onnage und last, but not least, dass die deutschen erften die Krise überleben.

TIPPS & TERMINE

bis 6. April 2010 in Bremerhaven

Rudolph Haack 1833-1903

Industriepionier unter drei Kaisern

Ausstellung im Deutschen Schiffahrtsmuseum über das Arbeitsleben des Ingenieurs Rudolph Haack und seinen Einfluss auf die Schifffahrtsgeschichte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Seine Biografie ist ein Spiegel für die zentralen Entwicklungen der deutschen Schiffbauindustrie im kaiserlichen Deutschland.
www.dsm.national.museum/

bis 6. Juni 2010 in Hamburg

Alles im Fluss

Ein Panorama der Elbe

Die Ausstellung im Altonaer Museum zeigt ein Panorama der Elbe. Sie thematisiert am Beispiel des Elbabschnitts zwischen Altona und Schulau die kunst- und kulturgeschichtliche sowie die wirtschafts- und naturhistorische Entwicklung dieser Region in den vergangenen 250 Jahren.
www.altonaermuseum.de

bis Mai 2010 in Bremerhaven

175 Jahre Rickmers

Eine Familien- und Firmengeschichte

Der Name Rickmers ist so sicher mit Bremerhaven verbunden wie die Spanten eines Schiffes mit dessen Kiel. Die Sonderausstellung über das Schaffen der Familie Rickmers im Deutschen Schiffahrtsmuseum ist noch bis Mai zu sehen.
www.dsm.national.museum/

SERVICE & KONTAKT

Seehaus

Reimerstwiete 2, 20457 Hamburg

Telefon: 040 / 361 37-0
FAX: 040 / 361 37-204

Mo.- Mi. 8:00 -15:00 Uhr,
Do. 8:00 -18:00 Uhr,
Fr. 8:00 -13:30 Uhr

Schiffssicherheitsabteilung* ab 1. Januar 2010 Dienststelle Schiffssicherheit

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

Traditionsschiffe
Kai Becker: (040) 36137-278

Hafenstaatkontrolle
Rainer Mayer: (040) 36137-215

ISM/ILO
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

***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 nachfolge
eine Banddurchsage mit Angabe der Mobilfunknummern der diensth
an eine Mailbox angeschlossen, in der Anrufer Nachrichten hinterlasse

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

Planprüfung Neubauten
Dieter Reiß: (040) 36137-228

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
Christiane Kolz: (040) 36137-242

Befähigungsnachweise nach STCW 95
Kathrin Köppen: (040) 36137-260

Einflaggungs-Management
Christian Bubenzer: (040) 36137-600

Seeärztlicher Dienst

Leitender Arzt und Abteilungsleiter
Dr. Bernd-Fred Schepers: (040) 36137-330

Verwaltungsleiter
Jörg Labrenz: (040) 36137-365

Ab 1. Januar 2010

BG Verkehr
Berufsgenossenschaft für
Transport und Verkehrswirtschaft

Mitgliedschaft und Beitrag
Grundsatzbereich
Michaela Hommann: (040) 36137-613
Sandra Stridde: (040) 36137-684

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

Arbeitsunfälle, Leistungen
Hartmut Landahl: (040) 36137-246

Berufskrankheiten, Leistungen
Volker Röhrs: (040) 36137-263

KNAPPSCHAFT

Kostenloses Servicetelefon: 08000 200 501

Seediensttauglichkeitsuntersuchungen
Millerntorplatz 1 (U-Bahn St. Pauli)
Telefon (040) 303 88-0

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.bg-verkehr.de

See-Berufsgenossenschaft · Pf 110489 · 20404 Hamburg
Postvertriebsstück, DPAG, Entgelt bezahlt

Die Sicherheitsausrüstung nehme ich persönlich

Ralf Wilke, Bootsmann und Ausbilder auf einem Tonnenleger

See-BG und BG für Fahrzeughaltungen werden ab 1.1.2010 die BG Verkehr

BG Verkehr
Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft