

A U S G A B E 2 / 2 0 0 4

# SEE

S O Z I A L

D A S M A G A Z I N D E R S E E - S O Z I A L V E R S I C H E R U N G



**Kundenzentrum**

**NAVIGATION**

- Leistungen
- Zurück
- See-Krankenkasse
- See-Pflegekasse
- See-BG
- Seekasse
- Seenannkasse
- Hone

**SERVICE**

- Kundenzentren
- Schiffssicherheit
- Stellenmarkt
- Impressum
- Kontakt
- Suche
- Seitenübersicht
- Presse
- Sprechtage
- Infotelefon
- Linkseite
- Arbeitgeber-Info
- Broschüren/ Formulare
- Über uns

**Kundenzentrum**

> EMDEN > BREMEN > BREMERHAVEN > KIEL > ROSTOCK

**Sprechtage**

> WILHELMSHAVEN > BRAKE > CUXHAVEN > HUSUM  
> HEILIGENHAVEN > FLENSBURG > WISMAR > STRALSUND  
> BERLIN

**Seehaus**

> HAMBURG

**EMDEN**

Schweckendieckplatz 3  
26721 Emden  
Telefon: 04921/91620  
Fax: 04921/916225

Sprechzeiten:  
Mo.-Mi. 8.00-15.00 Uhr  
Do. 8.00-17.00 Uhr  
Fr. 8.00-13.30 Uhr

## www.see-bg.de: Mehr Service, mehr Tempo, mehr Farbe!

**H**aben Sie's schon gesehen? Die Internet-Seiten der See-Berufsgenossenschaft wurden überarbeitet, die Optik ein wenig aufgefrischt, die Navigation verbessert und vor allem mehr Service für unsere Versicherten eingebaut. Ab sofort können Sie zum Beispiel wichtige Vordrucke, Merkblätter und Formulare direkt aus dem Netz herunterladen. Neu haben wir auf jede Seite eine Druckfunktion eingefügt, die einen schnellen Textausdruck ermöglicht.

Für alle, die sich ausführlich über die Strukturen der See-Sozialversicherung informieren wollen, gibt es den Bereich „Über uns“. Dort finden Sie zum Beispiel ein Organigramm und die Übersicht über die Aufgabenverteilung, die wichtigsten Ansprechpartner und eine Anfahrtsskizze zur Hamburger Zentrale.

Eine Übersicht zu den Leistungen der verschiedenen Versicherungszweige können Sie unter dem Button „Deine See-Sozialversicherung“ auswählen und sofort ausdrucken.

Neu ist außerdem der Bereich für Arbeitgeber, in dem wichtige Informationen zum Meldeverfahren, Beitragsübersichten, Rundschreiben und Merkblätter zur Verfügung stehen.

Wer weiterhin auf persönlichen Kontakt setzt, erreicht uns wie gewohnt über das Infotelefon bundesweit zum Ortstarif. Oder Sie kommen direkt in eines unserer Kundenzentren: In Hamburg, Kiel, Bremen, Rostock, Bremerhaven und Emden stehen Ihnen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der See-Berufsgenossenschaft gerne mit Rat und Tat zur Seite.



DIE SEE-BERUFGENOSSENSCHAFT



MT SEALING – Übernahme von 30.000 Tonnen Diesel in Wilhelmsbaven

Die Bremer Reederei German Tanker Shipping hat zur Zeit acht Produktantanker in Fahrt. Sie ist damit die größte Tankschiffreederei unter deutscher Flagge. An Bord des 30.000-Tonnners SEALING konnten wir uns zwischen Wilhelmsbaven und Bilbao überzeugen, dass Sicherheit und Umweltschutz, aber auch Ausbildung und Beschäftigung unter deutscher Flagge Zukunft haben.

Begleiten Sie uns auf einem kurzen Besuch an Bord der HERMANN MARWEDE, dem neuesten und größten Seenotkreuzer der DGzRS.

Auf den Seiten 12 und 13 erzählen wir die Geschichte einer Frau, die von ihrer Schwester eine Niere als Organspende erhält.

Wertvolle Tipps rund um die See-Sozialversicherung und umfangreiche Informationen zur Gesundheitsreform erhalten Sie wie immer im SBG-Info (Seiten 16 bis 19). Für die zahlreichen Leserbriefe zur letzten Ausgabe bedanken wir uns herzlich. Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Lesen der neuen SEE SOZIAL!



Ihre SEE SOZIAL Crew aus dem Hamburger Seehaus

IMPRESSUM

Dieses Magazin dient zur persönlichen Information des Empfängers, alle Nachrichten erfolgen nach bestem Wissen, jedoch ohne Gewähr.  
 HERAUSGEBER: See-Berufsgenossenschaft · Seekasse · Reimerstwierte 2 · D - 20457 Hamburg · Telefon 040 -361 37 - 0 · Fax 040 - 361 37 -770  
 REDAKTION: Dorothee Pehlke, Kirk Roderick Williams · FOTOS: Stefan Albrecht, SBG, Kirk R. Williams, YPS · MITARBEIT: Manfred Walla, Sylvia Preugschat, Maike Thormählen, Ulrich Schmidt, John Harder · ANZEIGENVERKAUF: Telefon: 040-21 00 69 84  
 ERSCHEINUNGSWEISE: viermal im Jahr · GESTALTUNG, KONZEPT & REALISATION: Williams & Partner, Hamburg  
 Artirection: Oliver Gossert · DRUCK: Bahruth Druck & Medien GmbH, Reinbek.



**TITELBILD:**  
Thomas Zsoldos von Gottl, Kapitän der SEALING

**SEEFART 2004**

Tankschiffahrt  
Unterwegs mit der SEALING  
Seiten 2 – 7

**ZUKUNFT SEEFART**

Seefahrt lernt man an Bord!  
Seiten 8 – 9

**SBG KOMBÜSE**

Steffen Winter,  
Koch auf der CAP SAN DIEGO  
Seite 10

**FUNKÄRZTLICHE BERATUNG**

Seite 11

**DAS ETWAS ANDERE GESCHENK**

Die Geschichte einer Organspende  
Seiten 12 – 13

**DER NEUE BEI DER DGzRS**

Seiten 14-15

**GESUNDHEITSRE-FORM**

Antworten aus der Praxis  
Seiten 16-17

**SBG INFO**

Seiten 16 – 19

**NEUES VON DER KÜSTE**

Seite 20



Auch diese Ausgabe ist auf kostengünstigem und umweltfreundlichem chlorfrei gebleichtem Papier hergestellt.

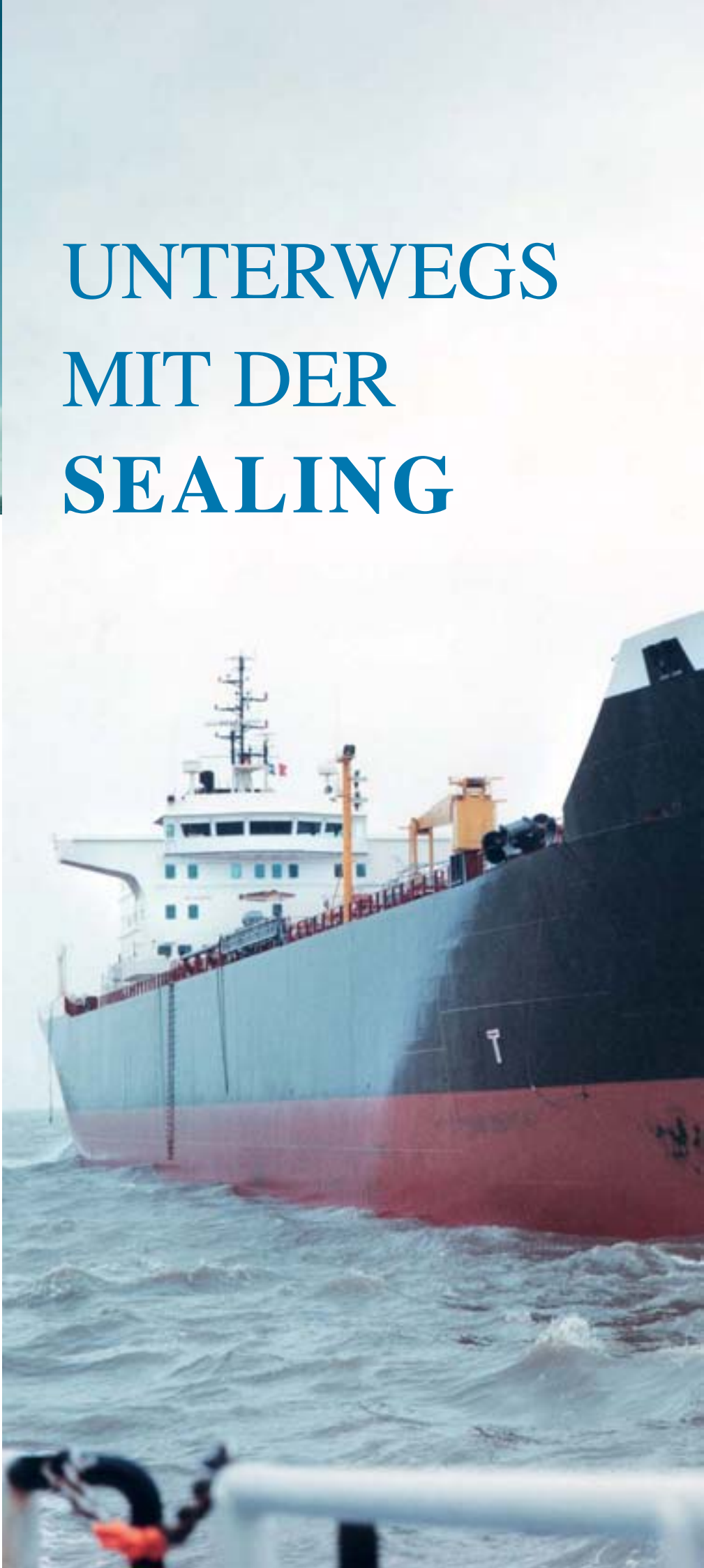


# UNTERWEGS MIT DER SEALING

**In Wilhelmshaven gehen wir an Bord des 32.000 Tonnen Produktentankers. Unser Ziel ist das spanische Bilbao. Ein stürmischer Kanal und der Golf von Biscaya liegen vor uns.**

Seit 1998 gibt es die Bremer Tankerschiffreederei German Tanker Shipping. Der Geschäftsführer Emil Hartmann war vorher Gesellschafter der Bremer Reederei Carl Büttner. Mit Begeisterung zeigt er uns in seinem Bremer Büro das Modell des ersten deutschen Tankers, der DEUTSCHLAND, die 1893 beim Stettiner Vulcan vom Stapel lief. Mit gleichem Elan führt Emil Hartmann uns zu dem Schnittmodell eines modernen Doppelhüllentankers. Sein Hauptaugenmerk liegt jedoch in der Zukunft seines Unternehmens, die auch von den Fähigkeiten der Besatzungen abhängt. 120 deutsche Seeleute finden an Bord der acht German Tanker Schiffe einen Arbeitsplatz.

Wir sollen in Wilhelmshaven an Bord der SEALING gehen. Erst im Sommer letzten Jahres ist das Schiff in Fahrt gekommen. Es liegt an der Tankerinsel der Wil-







*Bootsmann Thomas Herzog und  
Schiffsmeschaniker Andre Nico-  
laus mit einem philippinischen  
Kollegen an Deck*

*Rechts:  
Für den 2. Offizier Heiko Myros  
gehört die Arbeit am Computer  
zum Alltag an Bord*



helmshavener Raffinerie. Am Abend soll es mit 30.000 Tonnen Diesel in Richtung des nordspanischen Bilbao gehen. Das „No Smoking“, das überall deutlich auf die besondere Gefährlichkeit des flüssigen Ladeguts verweist, macht uns keinen Verdruss, denn wir sind ohnehin Nichtraucher. Es ist Mitte März und die ersten warmen Tage hatten uns auf eine ruhige Fahrt hoffen lassen. Doch schon beim Übersetzen zur Tankerinsel weht uns ein stürmischer Wind entgegen.

An Bord empfängt uns ein wachsamer Matrose und führt uns in den Ladungskontrollraum. Heiko Myros (2. Offizier) hat Wachdienst und weist uns ein. Wir geben unsere Pässe ab und es bleibt etwas Zeit, um das Schiff ein wenig kennen zu lernen. Wir werden erst gegen ein Uhr nachts ablegen. Im Bereich der Mannschaftsmesse begegnet uns eine ganze Familie. Christian Blendermann (2. Offizier) hat seine Frau und die beiden Söhne zu Besuch. Trotz relativ kurzer Liegezeit sind sie nach Wilhelmshaven gekommen, denn sie wohnen ganz in der Nähe des alten Marinehafens.

Für den Hafentoten ist das Auslaufen nur ein kurzer Törn um die hell erleuchtete künstliche Insel herum. Für den Seeloten könnte es eine lange Reise werden, denn er muss den Tanker bis zur Position Deutsche Bucht lotsen. Und dort haben die Lotsentender aufgrund des Orkans den Betrieb eingestellt. „Südwest bis 12“ prophezeit der Seewetterbericht. Herr Oppermann von der Lotsenbruderschaft Weser II ist jedoch ganz ruhig, denn er weiß, dass ihn ein Hubschrauber in jedem Fall zurück an Land bringen wird. Herr Oppermann ist schon seit

22 Jahren bei den Lotsen, er kennt viele der Tankerkapitäne, so auch Thomas Zsoldos von Gottl, den Kapitän der SEALING.

Dem fast voll beladenen Tankschiff scheint das Wetter nichts anzuhaben. Ruhig bahnt sich das Schiff seinen Weg durch die Dunkelheit. Auch der nächste Tag verläuft relativ ruhig, entlang der holländischen Küste baut sich beim südwestlichen Wind keine besondere See auf. „Das wird bei drehendem Wind im Kanal und in der Biskaya bestimmt anders,“ unterstreicht der 1. Offizier Marco Massar. Mit etwa 15 Knoten dampfen wir durch die sturmgepeitschte Nordsee.

Auf der Brücke und in der Messe treffen wir auf eine ungewohnt große Anzahl deutscher Seeleute. Insgesamt zwölf Deutsche sind auf der SEALING beschäftigt. Vier Mann sind im Urlaub oder auf Lehrgängen, acht Deutsche sind permanent an Bord und halten das Schiff gemeinsam mit acht philippinischen Kollegen in Fahrt. Auf der Brücke treffen wir zeitweise vier deutsche Offiziere. Der Kapitän verteilt an die jüngeren Nautiker Aufgaben, entlastet sich so in dem immer größer werdenden „Papierkrieg“. Aber es bleibt auch Zeit, über alle möglichen Details der Schiffsführung ausführlich zu diskutieren.

An Bord der SEALING erleben wir trotz der Wachwechsel und Ruhepausen echtes Teamwork. Der im pommerschen Greifswald aufgewachsene Christoph Sengpiehl ist neu an Bord und kommt frisch von der Seefahrtsschule in Cuxhaven. Um ihn in den Bordbetrieb einzuarbeiten, hat ihm die Reederei Christian Blendermann, einen erfahrenen 2. Offizier für zwei Wochen zur



Von links: Die 2. Offiziere Christian Blendermann und Christoph Sengpiehl mit Kapitän Thomas Zsoldos von Gottl

Die SEALING in schwerer See

Seite gestellt. Eine Maßnahme des Reeder, die uns in Anbetracht des komplexen Schiffsbetriebs sehr sinnvoll erscheint. Während der Nachtwachen finden wir viel Zeit, mit den Offizieren über „Gott und die Welt“ zu sprechen. „Wenn man die Situation in den Landjobs so sieht, kann man doch sehr froh sein, in der Seefahrt eine gute Stellung zu

haben,“ betont einer der Männer. Der 1. Offizier Marco Massar hat es geschafft. Er wird noch in diesem Jahr als zweiter Kapitän fahren. Der gebürtige Cottbuser hat sein Patent an der inzwischen geschlossenen Grünendeicher Seefahrtsschule gemacht und in der Tankschiffahrt sein Element gefunden. Besonders spannend ist für ihn der Umgang

mit der flüssigen Ladung. Die Zeiten der „schmutzigen Tankschiffahrt“ sind hier vorbei. Im sauberen Ladungskontrollraum werden die Ventile elektronisch gesteuert. Das Gewirr von Leitungen und Ventilen bleibt für uns ein Geheimnis. Aber es ist faszinierend, mit welcher Geschwindigkeit und mit wie wenig Verlust und Verschmutzung die

## DOPPELHÜLLEN - EIN NOTWENDIGER SCHRITT

Der Untergang des mit 17.000 Tonnen Öl beladenen Tankers ERIKA machte 1999 international Schlagzeilen. Dieser Vorfall beschleunigte den Beschluss der IMO (International Maritime Organization), ab 2015 die veralteten Einhüllentanker von den Weltmeeren zu bannen. Seit April 2004 dürfen in den Gewässern der Europäischen Union alle als gefährlich ausgewiesenen flüssigen Ladungen nur noch von Doppelhüllentankern transportiert werden.

Neben der zusätzlichen Knautschzone im Fall von Havarien bedingt die doppelte Hülle einen weiteren Vorteil: absolut glatte Ladetanks. Diese können sehr schnell, sehr sicher und umweltschonend gereinigt werden. Eine der im

Tankschiffbau führenden deutschen Werften ist die Kieler Lindenaowerft, bei der auch 2003 die SEALING vom Stapel lief. Eine weitere Innovation im Betrieb von Tankschiffen wird hier inzwischen realisiert: Die doppelte Maschine. Auch wenn eine Maschine ausfällt, arbeitet die zweite weiter und sichert die Manövrierfähigkeit des Tankers.

Die technischen Innovationen sind wertvolle Grundlage für mehr Sicherheit auf See. Aber nur der Mensch an Bord mit einer guten Qualifikation, laufendem Training, regelmäßiger Fortbildung und einer funktionierenden Kommunikation ist Garant für eine weltweit sichere Tankschiffahrt.





*Einlaufen in Bilbao: Kapitän Zsoldos von Gottl, 1. Offizier Marco Massar und der Lotse*

Produkte in den Häfen hin- und hergepumpt werden. Auf der Brücke zeigt man uns auch die Handhabung des an das Radar gekoppelten Schiffsidentifikationssystems. Über eine „Maus“ wird das Radarsignal eines Schiffes angeklickt, und es erscheinen Name, Tonnage, Herkunft und Zielhafen. Trotzdem ist nachts immer ein zusätzlicher Ausguck auf der Brücke. Zu leicht passiert es, dass ein kleines Fischerboot von der modernen Technik übersehen wird.

Eine weitere Neuerung an Bord ist die Erfüllung des von der IMO vorgeschriebenen International Ship & Port Facility Security Codes (ISPS). In Folge des 11. September 2001 wurde dieses neue Regularium international verbindlich. ISPS soll die Seeschifffahrt vor terroristischen Gefahren schützen. Einige der Offiziere haben auch schon die vorgeschriebenen Lehrgänge absolviert. Vieles an diesem Regelwerk ist jedoch nicht neu. Schon immer hat die Besatzung eines Schiffes z.B. darauf geachtet, dass keine unerwünschten Besucher an Bord kommen. Einem schwer Bewaffneten, das zeigen die Fälle der weltweiten Piratenüberfälle, hat auch der ISPS-Code wenig entgegenzusetzen. Doch genug der Horrorszenerien.

Wir haben Glück und durchfahren die Straße von Dover und Calais bei guter Sicht. Mit dem für Tanker verbindlichen Sicherheitsabstand passieren wir die Halbinsel Cotentin. Der Wind hat gedreht und wir stampfen fast einen ganzen Tag gegen die sich aufbäumende See an. Auf nur sechs Knoten geht dabei die Fahrt runter. „Eines ist klar,

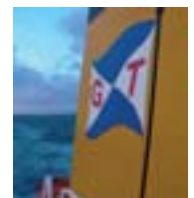
wir werden unseren Zeitplan nicht einhalten können,“ erfahren wir beim Frühstück. Am nächsten Tag bekommen wir die See von der Seite. Für die SEALING kein Problem, aber das Schiff rollt mit bis zu 40 Grad nach Back- und Steuerbord, was in der Nacht zu erheblichen Schwierigkeiten führt, denn in der Kojе der geräumigen Eigernkabine findet man keine ruhige Schlafposition. Bis zu acht Meter messen die Wellen in dieser Nacht. „Seid froh, dass wir nicht im Ballast fahren, denn dann würden wir richtig rollen,“ frotzelt der Chief Olaf Habeck, den wir beim Mittag in der Messe treffen. Der philippinische Steward hat mit der Seekrankheit zu kämpfen und so helfen alle mit, als es darum geht, das Essen auf den schwankenden Tisch zu bekommen.

Kapitän Zsoldos von Gottl erklärt uns die Wetterkarte: „Wenn wir Glück haben, lässt sich das nächste Azorentief etwas Zeit, der Wind nimmt ab und wir fahren mit der Dühnung von Achtern durch die Biskaya.“ Der erfahrene Nautiker, der seit 1983 zuerst für Carl Büttner, dann für German Tanker, ab 1993 als Kapitän gefahren ist, sollte Recht behalten. Bei strahlendem Sonnenschein passieren wir die gefürchtete Biskaya, begleitet von Basstölpeln und vereinzelt Delphinfamilien. Mit den Löschkanonen wird das Deck gereinigt und gleichzeitig deren Handhabung geprobt. Der Bootsmann Thomas Herzog hält „seine Jungs auf Trab“.

Im Maschinenkontrollraum treffen wir neben dem Chief auch den 2. Ingenieur Sascha Fuhlendorf, der sich gleich als „Wilsteraner“ zu erkennen gibt. Ein echter „Exot“ an

Bord ist jedoch der Petersburger Elektriker Victor Mellekh, der als einziger Russe an Bord ist. Gute Englischkenntnisse lassen ihn jedoch am Bordleben teilhaben, auch wenn sich sein Interesse an der Bundesliga-Tippgemeinschaft offensichtlich in Grenzen hält.

Als die Küste des Baskenlandes am fünften Tag in Sicht kommt, fühlen wir uns beim Anblick der schneebedeckten Pyrenäenausläufer fast an norwegische Fjordlandschaften erinnert. Wir freuen uns schon auf Bilbao, da kommt die Nachricht, dass der Tankerhafen wegen hohen Schwells gesperrt ist. Eine ganze Reihe anderer Tankern liegt bereits auf Reede. Der Kapitän sucht einen Ankerplatz; seine Sorge ist, dass er bei weiteren Verzögerungen die Anschlussfracht im französischen Donge verlieren könnte. Er muss nachdem er gut 9.300 Kubikmeter Diesel in Bilbao abgeladen hat, den Rest im spanischen Gijon löschen. Am nächsten Morgen können die Anker zügig gelichtet werden und mit Hilfe des Hafenslotsen und eines Schleppers liegt die SEALING schon am Mittag an der Pier. Wir verabschieden uns von Kapitän und Crew und freuen uns, dass es auch mit der Anschlussfracht noch geklappt hat, denn ohne Ladung kann auch ein Tanker kein Geld verdienen. Uns hat die gute Kameradschaft an Bord gefreut. Der spanische Agent, der uns mit nach Bilbao nimmt, spricht voller Bewunderung von den modernen deutschen Tankern und ihren Männern. – Er kennt auch andere Schiffe.





# SEEFART

## LERNT MAN AN BORD!

Filip Cavallini (16) empfindet seinen Ausbildungsplatz auf der SEALING als Glückstreffer. Ob Deck oder Maschine: Neben der Arbeit gibt es vor allem vieles zu entdecken und zu lernen.

**D**ass es für die deutsche Seeschifffahrt nur dann eine Zukunft gibt, wenn an Bord auch ausgebildet wird, ist für den Bremer Reeder Emil Hartmann nichts Neues, sondern ein Grundsatz unternehmerischen Handelns. Auf allen acht Tankern seiner Reederei German Tanker Shipping sind Praktikanten und Auszubildende ein fester Bestandteil des Bordbetriebs (zur Zeit insgesamt zehn Auszubildende und etliche Praktikanten). Alle Mann an Bord und in der Reedereizentrale fühlen sich verpflichtet, die jungen Leute an die Grundlagen bester Seemannschaft heranzuführen. Im Rahmen unserer Reise Wilhelmshaven-Bilbao konnten wir an Bord der SEALING Einblicke in den Ausbildungsalltag gewinnen. Wir begleiteten den Azubi Filip Cavallini, der mit erst 16 Jahren der Jüngste an Bord ist. Immer wieder erleben wir, wie die Mannschaft, ob Offizier oder Schiffsmechaniker, dem wissbegierigen jungen Mann mit viel Hingabe zum Beispiel die Handhabung des Pressluftatmers oder bestimmte Arbeiten an der Maschine erklärt. Es scheint hier so, als sei ein junger Mensch an Bord für die gestandenen Seeleute auch ein zusätzlicher Ansporn, sich im wahrsten Sinne des Wortes „vorbildlich“ zu verhalten. Der Kapitän bringt es mit einem Lächeln auf den Punkt: „Beim Erklären und Erläutern von längst zur Routine gewordenen Arbeitsabläufen rekapituliert man das Wissen immer wieder und erhöht so auch die eigene Aufmerksamkeit.“

Uns interessiert, wie Filip an die Lehrstelle an Bord gekommen ist. Er ist in Berlin aufgewachsen und hatte vor seiner Lehre keinerlei Bezug zur Seefahrt. Im vergangenen Sommer hat er seine Mittlere Reife gemacht. Er wusste nur, dass er „irgend etwas mit Wasser“ machen wollte. Mit Hilfe seiner Mutter begab er sich auf Lehrstellensuche. Im Internet hat er sich dann über etwa 60 verschiedene Ausbildungsberufe informiert. Schließlich stieß er auf den Ausbildungsberuf „Schiffsmechaniker“. Das klang für den Jungen aus dem Binnenland alles andere als langweilig. Über das Berliner Arbeitsamt fand er schließlich verschiedene Lehrstellenangebote. Er bewarb sich und wurde von den Bremer Tankschiffern genommen. „Ein echter Glückstreffer“, wie der smarte Azubi bekennt.

Am Anfang standen zwei Monate an Deck, dann ging es von Oktober 2003 bis Januar 2004 für zehn Wochen an die Schleswig-Holsteinische Seemannsschule an den Priwall und in die Ferien. Im 1. Blockunter-

richt konnte er sich mit vielen anderen angehenden Schiffsmechanikern austauschen. Im Vergleich hat er es gut getroffen, denn weil bei German Tanker, z.B. auf der SEALING, permanent acht deutsche Seeleute an Bord sind, gibt es genügend Ansprechpartner, die sich um den Jungen kümmern. Manche seiner jungen Kollegen haben da weniger Glück.

„Die Mittlere Fahrt,“ meint Filip Cavallini, „ist die richtige Mischung aus Abwechslung und Routine.“ Man ist selten länger als drei Tage auf See, sieht viele verschiedene Häfen. Der in Bezug auf Sicherheit und Umweltschutz besondere Betrieb eines Tanksschiffs fasziniert den jungen Seemann.

Nach seinen Zukunftsträumen gefragt, hält er sich noch zurück. „Ob Deck oder Maschine, weiß ich noch nicht. Erstmal mache ich meine Ausbildung zu Ende, dann sehe ich weiter. Aber ziemlich sicher möchte ich dann Nautischer oder Technischer Offizier werden.“

Die Zukunftsaussichten für junge deutsche Nautiker und Ingenieure sehen bekanntlich sehr gut aus. Wir wünschen Filip viel Erfolg in seiner Ausbildung und weiterhin Freude an der Seefahrt.

Es ist zu hoffen, dass der positive Trend in der Ausbildung an Bord deutscher Schiffe anhält und auch die Lernbedingungen an Bord den jungen Menschen gerecht werden. Auf der erst im vergangenen Jahr in Dienst gestellten SEALING sind unsere positiven Erwartungen in dieser Beziehung sogar übertroffen worden.



Chief Olaf Habeck mit Azubi Filip Cavallini

INFORMATIONEN

**VERBAND  
DEUTSCHER REEDER e.V.**

Esplanade 6, 20354 Hamburg  
Postfach: 30 55 80  
20317 Hamburg  
Telefon: 040-35 09 7-0  
Fax: 040-35 09 7-211  
www.reederverband.de  
berufe.see@reederverband.de

**BERATUNGSSTELLE FÜR  
SCHIFFFAHRTBERUFE**

beim Arbeitsamt Hamburg  
Neue Straße 50  
21073 Hamburg

Telefon: 040-767 44 - 203

Die Berufsinformationszentren der Bundesanstalt für Arbeit informieren in ganz Deutschland über Berufe an Bord.



## Steffen Winter Koch auf der CAP SAN DIEGO

Der 1976 im mecklenburgischen Lübz geborene Steffen Winter absolvierte seine Kochausbildung im Hamburger Hotel am Holstenwall. Auch im Alsterpavillon hat er einige Zeit gekocht. Aus der Bordküche der CAP SAN DIEGO kocht er für das ge-

samte Schiff samt historischem Passagiersalon. Das bisher schönste Erlebnis seiner Zeit an Bord: 2003 - Die Gästefahrt nach Cuxhaven. Passend zum Frühlingserwachen hat er für uns eines seiner schönsten Spargelrezepte bereit. Guten Appetit!

### Spargel-Hollandaise

#### Zutaten für 4 Personen

- 2 Kg weißer Spargel
- Salz
- 250 g Butter
- 125 ml trockener Weißwein
- 1 EL Weißweinessig
- 1 EL Zitronensaft
- Pfeffer
- 3 Eigelbe
- 500 g Kochschinken

#### Zubereitung

Spargel abrausen, im unteren Drittel schälen, holzige Enden entfernen. In reichlich kochendem Salzwasser Stangen mit 10 g Butter 18 Minuten garen. Inzwischen 240 g Butter schmelzen. Wein, Essig, Zitronensaft, Salz sowie Pfeffer in einem Topf etwa auf die Hälfte einkochen und dann leicht abkühlen lassen. Die Eigelbe zufügen und im warmen Wasserbad cremig aufschlagen. Dabei nach und nach 2 EL Wasser angießen. Flüssige Butter erst tropfenweise, dann in einem dünnen Strahl unterschlagen. Soße mit Salz, Pfeffer und Zitronensaft abschmecken. Spargel abgießen, abtropfen lassen und mit Sauce Hollandaise und dem Schinken anrichten. Dazu schmecken z.B. Salzkartoffeln.  
Zubereitungszeit: ca. 30 Minuten, Garzeit: ca. 18 Minuten

*Einige von Ihnen haben es sofort bemerkt: In der letzten Ausgabe fehlte bei den Zutaten das für Pfannkuchen selbstverständlich erforderliche Mehl!*



## AUSBILDUNGS- UND TRAININGSSTÄTTE FÜR SCHIFFSSICHERHEIT DER SEE-BG LEHRGÄNGE UND TERMINE 2004

Ausbildung zu Fachkräften für Arbeitssicherheit gemäss UVV-SEE § 59

Ausbildung in zwei Lehrgängen (Bordfachkraft und Seebetriebsfachkraft) zu jeweils drei Wochen

**03/2004 13.09.2004 - 01.10.2004 FASI Fachkraft für Arbeitssicherheit, Bordfachkraft**

**01/2004 15.11.2004 - 03.12.2004 FASI Fachkraft für Arbeitssicherheit, Seebetrieb**

- 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 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.

Fragen bzw. Anmeldungen sind zu richten an:

Schleswig-Holsteinische Seemannsschule Priwall · Wiekstrasse 3A · D-23570 Lübeck -Travemünde · Tel.: 04502 - 51520  
FAX: 04502 - 515 224 · Internet Adresse: [www.seemannsschule-priwall.de](http://www.seemannsschule-priwall.de) · E-Mail: [info@seemannsschule-priwall.de](mailto:info@seemannsschule-priwall.de)

Seit 1931 ist das Stadtkrankenhaus Cuxhaven für die funkärztliche Beratung von deutschen Seeschiffen zuständig. Allerdings haben Telefon, Fax und Internet heute das Funkgerät abgelöst. Im „Medico Cuxhaven“ stehen Ärzte aus allen wichtigen Fachgebieten sowie qualifiziertes Pflegepersonal zur Beratung bereit. Mit dem Einsatz modernster Technik kommen sie der Forderung der ILO (International Labour Organization) ziemlich nahe, dass erkrankte oder verletzte Seeleute auf See möglichst ähnlich gut wie an Land versorgt werden sollen. Der Auftrag umfasst alle deutschen Schiffe weltweit, deutsche Seeleute an Bord ausländischer Schiffe und auf Nachfrage auch Seeleute anderer Nationen. Pro Tag gibt es ein bis zwei neue Fälle, dazu kommen zirka zwei Gespräche zur laufenden Betreuung von Patienten und die Beantwortung allgemeiner Fragen.

Der Erfolg dieser Beratung aus der Ferne hängt ganz wesentlich davon ab, ob die Verantwortlichen an Bord alle wichtigen Informationen übermitteln. Damit in der Aufregung nichts vergessen wird, hat die SeBG einen zweisprachigen Fragebogen entwickelt. Darin werden Angaben zum Krankheitsverlauf, zur Vorgeschichte und zum Befund notiert.

Die heutige Telemedizin („tele“ heißt fern) kann aber noch mehr. Bei dem Verdacht auf Herz-Kreislaufkrankungen übermittelt ein einfaches EKG-Gerät die Daten zur Auswertung nach Cuxhaven. Damit kann zum Beispiel eine Herzrhythmusstörung erkannt werden. Ein aufwändigeres Gerät sendet sogar die Daten aller lebenswichtigen Organe, dazu gehören das komplette EKG, Sauerstoffaufnahme, Blutdruck, Atmung und Temperatur. Die Ärzte in Deutschland können jederzeit auf den Überwachungsmonitor an Bord zugreifen und den Zustand des Patienten kontrollieren.



## Funkärzte sind immer im Dienst

Werner Ploetz liegt apathisch in seiner Koje. Er leidet unter hohem Fieber, Gesicht und Oberkörper sind mit roten Pusteln bedeckt. Schon macht das Gerücht von einer bösartigen Tropenkrankheit die Runde. Nachdem der zuständige Offizier Ploetz kurz untersucht hat, entscheidet er sofort: Das ist ein Fall für den Funkarzt.

Ebenfalls eine wichtige Rolle spielt die Übermittlung von Fotos per Internet. Im Jahr 2000 wurden erstmalig Fotos bei Diagnosestellung und Therapie eingesetzt. Mit einer Digitalkamera fotografiert der Offizier an Bord zum Beispiel Verletzungen oder Haut- und Geschlechtskrankheiten, die dann über das Internet nach Cuxhaven geschickt werden. Anhand der Bilder können die Medico-Ärzte Schwere und Verlauf der Krankheit besser beurteilen als durch eine reine Beschreibung.

Und was passiert, wenn die Ärzte einen gefährlichen Notfall diagnostizieren? „Dann organisieren wir schnellstens die Rettung“, erläutert Dr. Christian Flesche (43),

der Leiter von Medico Cuxhaven. „Je nach Position des Schiffes und den Wetterbedingungen entscheiden wir, ob es reicht, den nächsten Hafen anzulaufen oder ob z. B. ein Rettungshubschrauber zum Einsatz kommt. Dabei arbeiten die internationalen funkärztlichen Beratungsdienste eng zusammen.“

Am häufigsten treten auf See Probleme mit dem Verdauungstrakt auf, es folgen Verletzungen, Infektionskrankheiten, Herz-Kreislaufkrankungen und Erkrankungen der Haut. Werner Ploetz hatte übrigens Glück: Seine Symptome stellten sich als heftige allergische Reaktion auf den Genuss von Erdnussmus heraus.



Das etwas andere Geschenk:

# ORGANSPENDE

Könnten Sie sich vorstellen, Ihrer Schwester die eigene Niere zu schenken? Christa Sandhof (rechts) aus Hamburg hat es getan. Sie wollte ihrer jüngeren Schwester Edeltraud Oellerich (links) helfen, wieder ein normales Leben zu führen. Die Entscheidung ist ihr leicht gefallen, denn in dieser Familie ist einer für den anderen da. „Du hättest es genauso gemacht“, sagt sie einfach. Heute, knapp zwei Jahre nach der Operation, geht es den beiden Damen blendend.

In der Regel sollen nicht die Organe von Lebenden, sondern die von Toten verpflanzt werden. Bei den meisten Organen wäre eine Transplantation ohne schweren Schaden für den Spender ja auch gar nicht möglich. Eine Ausnahme sind allerdings Nieren- und Lebertransplantationen. Vorausgesetzt der Spender ist kerngesund, besteht nur ein minimales Risiko, dass es bei der Operation oder danach zu Komplikationen kommt. Auch für den Empfänger ist die Übertragung von Lebendspenden ein großer Vorteil: Bei Nierentransplantationen liegt die Erfolgsrate bei 90 bis 95 Prozent, bei den Organen von Toten dagegen nur bei 57 bis 80 Prozent. Für viele Patienten ist dieses einzigartige Geschenk eines lieben Menschen die letzte Chance zum Überleben, denn die

Wartezeit für eine „normale“ Nierentransplantation beträgt je nach Alter und Blutgruppe sieben Jahre und mehr. „Viele nierenkranke Patienten sterben, bevor sie transplantiert werden können, da die Zahl von Organspenden von hirntoten Patienten in Deutschland stetig zurückgeht“, sagt Prof. Dr. med. Christoph Broelsch vom Universitätsklinikum Essen. Rund 12.000 Patienten warten in Deutschland dringend auf ein neues Organ, aber im Jahr 2003 konnten nur rund 3.600 Transplantationen durchgeführt werden.

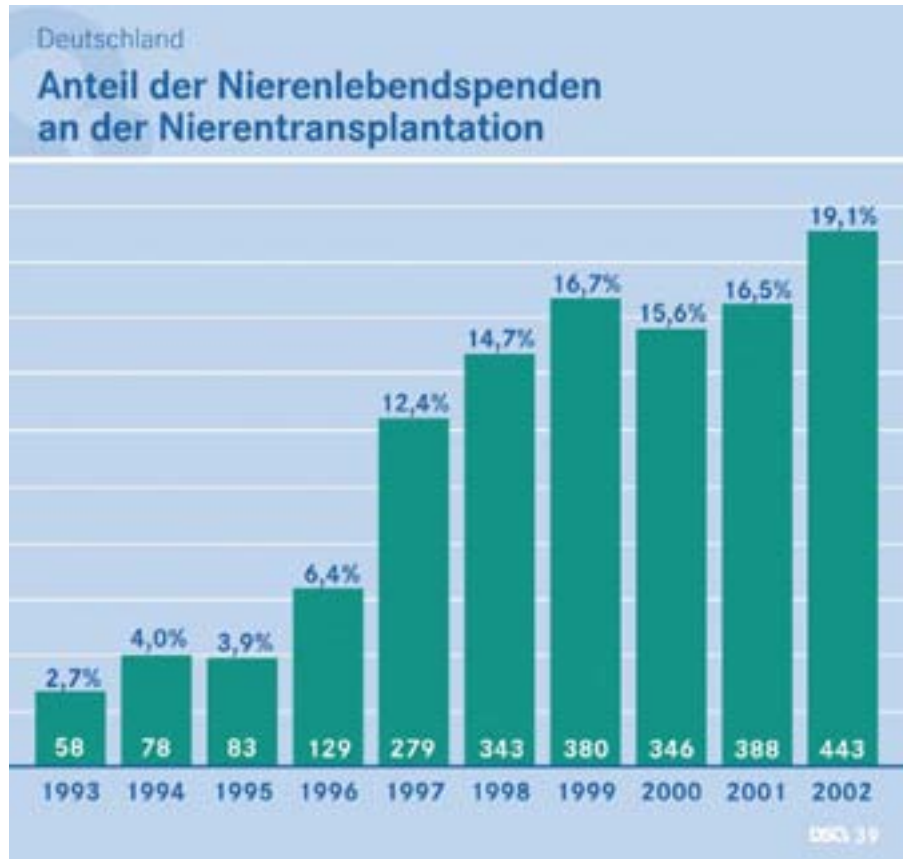
In Deutschland ist die Lebendspende nur für Ehepartner, Verwandte ersten und zweiten Grades oder unter Menschen möglich, die sich besonders nahe stehen. Oberstes Gebot: Die Spende ist freiwillig und

es gibt keine finanziellen Interessen dabei. Um auszuschließen, dass ein Spender unter Druck gesetzt wird, prüft eine unabhängige Kommission jeden Transplantationsfall. Intensive ärztliche Nachbetreuung ist für Spender und Empfänger ebenfalls Pflicht. So regelt es das Transplantationsgesetz von 1997.

Edeltraud Oellerich hat versucht, ihre angeborene Nierenerkrankung mit Diäten, Medikamenten und engmaschigen Kontrollen in den Griff zu bekommen. Als die Nierenfunktion allmählich nachließ, musste sie zur Dialyse. Eine anstrengende Prozedur, die aber den körperlichen Verfall nicht aufhalten konnte. Das Angebot ihrer Schwester mochte sie dennoch lange Zeit nicht annehmen, zu groß war die Sorge um deren Gesundheit.

Heute sind sich die Schwestern einig, dass die Entscheidung zur Lebenspende goldrichtig war. Edeltraud Oellerich führt das Leben einer gesunden und aktiven Frau „in den besten Jahren“. Und auch ihre Schwester fühlt sich pudelwohl: „Mit einer Niere kann man ausgezeichnet, völlig normal und sehr lange leben“, stellt sie fest. Die beiden Frauen wollen anderen Betroffenen Mut machen und dazu anregen, über eine Lebenspende nachzudenken. „Diese Möglichkeit ist bei Dialyse-Patienten viel zu wenig bekannt“, weiß Frau Oellerich aus eigener Erfahrung. Selbstverständlich hat die See-Krankenkasse die Kosten für die Operation und Nachsorge in Höhe von rund 60.000 Euro komplett übernommen.

Beim Thema Organspende tauchen viele Fragen auf. Beratung, weitere Informationen bekommen Sie über das kostenlose Infotelefon der Deutschen Stiftung Organtransplantation **0800 – 90 40 400** oder im Internet unter **www.dso.de**. Hier und in allen Kundenzentren der See-Krankenkasse erhalten Sie auch kostenlose Organspendeausweise.



**GESUNDHEIT  
AN BORD**

## Keine billigen Medikamente im Ausland kaufen!



In Deutschland dürfen Medikamente nur von Apotheken verkauft werden, die von den Behörden penibel überwacht werden. In anderen Ländern gibt es Arzneimittel, auch rezeptpflichtige, im freien Verkauf im Supermarkt oder beim Straßenhändler – und das zu einem vergleichsweise sehr günstigen Preis. Problem: Die Kontrolle über die Qualität der Arzneimittel ist nicht immer gewährleistet, das vermeintliche Schnäppchen könnte auch eine gefährliche Mogelpackung sein. Antibiotika und Lifestyle-

Medikamente, etwa gegen Potenzstörungen, stehen ganz oben auf der Liste der Fälscher. Die Mängel betreffen falsche Wirkstoffgehalte, fehlende Wirkstoffe bis zu gänzlich falschen Inhaltsstoffen. Die United States Food and Drug Administration vermutet, dass 25 Prozent der Medikamente in armen Ländern qualitativ minderwertig oder gefälscht sind. Allein in China starben im Jahr 2001 nach Schätzungen der Zeitung Washington Post 192.000 Menschen an Arzneimittelfälschungen. Darüber hinaus gibt es oft Medi-

kamente, die durch falsche Lagerung oder Ablauf des Verfallsdatums an Qualität verloren haben. Dr. Christoph Caumanns, der Betriebsarzt der See-BG, rät deshalb grundsätzlich vom Kauf ab: „Ich warne dringend vor dem Kauf von Billigarzneien im Ausland. Besonders im Gebiet der GUS, Asien, Afrika und Lateinamerika sollten Sie aufpassen“, sagt er. „Auch wenn die Verpackung, Beipackzettel und Verfallsdatum korrekt erscheinen, kann es sich um Fälschungen handeln. Gewissheit bringt erst eine Analyse im Labor“.



# Der Neue bei der DGzRS

## Die HERMANN MARWEDE, eine Verstärkung für die Seenotrettung in der Deutschen Bucht.

**I**n Zusammenarbeit mit ihren Vormännern, Ingenieuren und Nautikern hat die DGzRS ein neues Anforderungsprofil für Seenoteinsätze in der Deutschen Bucht entwickelt, da die Stürme häufiger und stärker werden und der Schiffsverkehr weiter zunimmt. Ergebnis war das Projekt „SK 29“, das im Sommer letzten Jahres zur Indienstellung der HERMANN MARWEDE führte. Gleichzeitig führte eine Umstationierung zur Stärkung des gesamten Rettungsdienstes der DGzRS. Der bislang größte

Seenotkreuzer in der 139-jährigen Geschichte der DGzRS ist seit September auf Helgoland stationiert, denn die Insel ist auch weiterhin eine ideale Basis für Rettungseinsätze in der deutschen Bucht.

Nachdem der „Seenotkreuzer der Zukunft“ seit mehr als einem halben Jahr im Einsatz ist, interessierten uns die ersten Erfahrungen „in Fahrt“. Wir gehen in Cuxhaven an Bord. Jeden Dienstag kommt das Schiff hier zum Festland, um Proviant

und Treibstoff zu übernehmen und die Mannschaften auszutauschen. „Zum Glück kam es bislang zu keinem schweren Einsatz. Bei unzähligen Manövern, auch in schwerer See, und im Zusammenwirken mit dem Tochterboot und anderen Einheiten konnten Schiff und Mannschaft aber bereits ihr Potential unter Beweis stellen,“ resümiert Ulf Kaack aus der Bremer DGzRS-Zentrale.

Insgesamt 15 haupt- und drei ehrenamtliche Rettungsmänner wechseln sich im Dienst auf dem Schiff ab. Bei Bedarf wird zusätzliches Personal oder ein Arzt an Bord genommen. Die meisten Männer auf dem Schiff sind schon auf dem Vorgänger WILHELM KAISEN gefahren. Sie sind professionelle Seeleute, die überwiegend aus der Handelsschiffahrt, aber auch aus der Fischerei oder der Marine kommen. Die nautischen Offiziere samt Kapitän werden auf Seenotkreuzern bekanntlich „Vormän-





v.l.n.r.: Dominik Holtmeier (Sanitäter), Peter Bäuerle (3. Maschinist), Karl-Heinz Brubns (Cbief), Ingo Henser (3. Vormann), Jürgen Gebrke (2. Maschinist), Jörg Lüdtke (3. Vormann), Sven-Eric Carl (2. Vormann)

ner“ genannt. Unser Kapitän auf der Fahrt nach Helgoland ist der 2. Vormann Sven-Eric Carl. Er blickt selbstbewusst in die Zukunft: „Neben unserer Erfahrung ist es das auf schwerste See ausgelegte neue Schiff, das uns noch mehr Selbstvertrauen gibt, schwierigen Einsätzen mit der nötigen Ruhe entgegenzusehen.“

Der Reiz des Dienstes bei der DGzRS ist für die Männer, neben dem guten Zweck und der faszinierenden Technik, auch die geregelte Arbeitszeit mit der Möglichkeit, alle 14 Tage nach Hause zu kommen. Nach den besonderen Risiken des Dienstes gefragt, antworten sie in ihrer typisch norddeutschen Gelassen- bzw. Bescheidenheit: „Etwas Besonderes sind wir von der DGzRS nicht, schließlich riskieren Feuerwehrmänner und Rettungsleute an Land auch jeden Tag ihr Leben und ihre Gesundheit.“

### Daten der HERMANN MARWEDE

Länge ü. a. ....	46,00 m	Gesamtleistung .....	6.800 kw /
Breite .....	10,25 m		9.250 PS
Tiefgang max. ....	2,80 m	Baujahr .....	2003
Verdrängung max. ....	404 t	Bauwerft .....	Fr. Fassmer-Werft
Geschwindigkeit .....	25 kn	Stationierung .....	Helgoland

Die HERMANN MARWEDE samt Tochterboot VERENA hat uns und insbesondere die Männer an Bord überzeugt. Alle 185 professionellen Seeleute der DGzRS sind übrigens bei der See-Krankenkasse versichert. SEE SOZIAL wünscht allen Männern der DGzRS ruhige Wachen und sollte es zum Einsatz kommen, viel Erfolg bei der Rettung von Menschen und Schiffen.

Die DGzRS kann sich der gewachsenen Verbundenheit aller mit der Seefahrt

in Verbindung stehenden Menschen sicher sein. Sie finanziert ihre gesamte Arbeit ausschließlich aus ihren Spenden. Beachten Sie daher bitte den Aufruf am Ende dieses Heftes, den wir ausdrücklich unterstützen.



[www.dgzrs.de](http://www.dgzrs.de)



## GESUNDHEITSREFORM:

# Fragen und Antworten aus der Praxis



### **Wie behalte ich am besten den Überblick über meine Zuzahlungen?**

Sollten Sie noch kein Quittungsheft haben, bestellen Sie sich eines bei der See-Krankenkasse. Sobald Sie beim Arzt, in der Apotheke oder im Sanitätshaus eine Zuzahlung leisten, lassen Sie sich den entsprechenden Betrag in diesem Heft bestätigen. Liegen die Zuzahlungen am Jahresende über Ihrer Belastungsgrenze (höher als zwei Prozent Ihrer jährlichen Bruttoeinnahmen), so reichen Sie uns bitte das Quittungsheft zur Erstattung der zuviel geleisteten Zuzahlungen ein. Sollten Sie schon in der ersten Hälfte des Kalenderjahres die Belastungsgrenze erreichen oder überschreiten, können Sie uns auch dann schon das Quittungsheft einreichen. Wir werden Ihnen den überzahlten Betrag erstatten und Sie für den Rest des Kalenderjahres von weiteren Zuzahlungen befreien.

### **Ich bin seit drei Monaten arbeitslos. Werde ich jetzt automatisch von den Zuzahlungen befreit?**

Nein, eine automatische Befreiung gibt es grundsätzlich nicht. Für jeden Versicherten gilt die persönliche Belastungsgrenze von zwei Prozent des jährlichen Bruttoeinkommens. Durch Arbeitslosigkeit oder Stellenwechsel können die monatlichen Einnahmen stark schwanken. Darum werden die Einkünfte eines ganzen Jahres für die Berechnung herangezogen. Das kann bei Arbeitslosen oder anderen Beziehern von Lohnersatzleistungen grundsätzlich nur rückschauend vorgenommen werden.

### **Stimmt es, dass ich keine Praxisgebühr bezahlen muss, wenn ich nach einem Arbeitsunfall zum Arzt gehe?**

Behandlungskosten auf Grund eines Arbeitsunfalls werden von der Berufsgenossenschaft übernommen. Die Praxisgebühr brauchen Sie nicht zu bezahlen. Bei einem Arbeitsunfall oder einer Berufskrankheit brauchen Sie auch für Arznei- und Heilmittel keine Zuzahlung zu leisten.

### **Für die Zusatzversicherung für Zahnbehandlungen hat mir eine Privatkasse bereits ein Angebot gemacht. Soll ich da möglichst schnell zugreifen?**

Unsere Leistungen für Zahnbehandlung und Zahnersatz bleiben bis Ende 2004 unverändert. Auch danach erhalten Sie weiterhin alle

Leistungen der Zahnbehandlung im Rahmen Ihres Versicherungsschutzes durch die See-Krankenkasse. Lediglich für die Leistungen bei Zahnersatz wie Kronen oder Brücken müssen Sie ab Januar 2005 einen besonderen Beitrag zahlen, der deutlich unter zehn Euro liegen wird - oder sich hierfür privat versichern. Sie haben also Zeit für Ihre Entscheidung. Im Laufe dieses Jahres werden wir Ihnen voraussichtlich Zusatzversicherungen anbieten können, die auch die Selbstkosten für Zahnersatz abdecken.

### **Ich bin 72 Jahre alt und kerngesund, darum hat es mich sehr geärgert, dass einige Kassen Zusatzversicherungen nur für jüngere Mitglieder anbieten. Wie steht die See-Krankenkasse dazu?**

Bei uns gibt es keine „Risikoauslese“, da können Sie sicher sein! Sollten wir Zusatzversicherungen, zum Beispiel über Kostenerstattung für Brillen, Zuschüsse für Zahnersatz oder Versicherungsschutz im Ausland anbieten, werden sie allen Mitgliedern offen stehen. Dazu gibt es aber derzeit noch keine konkreten Pläne.

### **Wann wird es bei der See-Krankenkasse Bonusprogramme für besonders gesundheitsbewusste Mitglieder geben?**

Wir hoffen, dass wir unseren Versicherten im Spätsommer dieses Jahres die ersten Angebote machen können. Die See-Krankenkasse möchte zunächst die Erkenntnisse anderer Krankenkassen nutzen und ihren Versicherten anschließend ein Angebot unterbreiten, das unseren im Vergleich günstigen Beitragssatz nicht gefährdet.

### **Ich habe gelesen, dass schwer chronisch Kranke weniger Zuzahlungen leisten müssen. Vielleicht betrifft mich das auch: Wann gilt denn eine Krankheit als chronisch?**

Ein Patient gilt als schwerwiegend chronisch, also langwierig krank, wenn er schon seit einem Jahr mindestens einmal pro Quartal wegen der selben Krankheit beim Arzt behandelt wird. Außerdem muss noch mindestens eines dieser Merkmale zutreffen:

- Pflegebedürftigkeit der Pflegestufe 2 oder 3 nach den Bestimmungen der gesetzlichen Pflegeversicherung.

- 60 Prozent Schwerbehinderung oder mindestens 60 Prozent Erwerbsminderung.
- Nach ärztlicher Einschätzung ist eine regelmäßige medizinische Versorgung nötig (ärztliche oder psychotherapeutische Behandlung, Arzneimitteltherapie, Behandlungspflege oder Versorgung mit Heil- und Hilfsmitteln) weil sonst eine lebensbedrohliche Verschlimmerung der Erkrankung, eine kürzere Lebenserwartung oder eine dauerhafte Verschlechterung der Lebensqualität des Patienten zu erwarten ist.

Ob eine Krankheit als schwerwiegend chronisch eingestuft wird, entscheidet die See-Krankenkasse unter Berücksichtigung der ärztlichen Bescheinigungen.

**Über die Internet-Apotheke DocMorris gibt es Medikamente zum günstigen Preis. Kann ich dort direkt bestellen und für mich und die See-Krankenkasse Kosten sparen?**

Der Versandhandel mit rezeptpflichtigen Medikamenten ist seit Beginn des Jahres in Deutschland erlaubt, allerdings nur, wenn bestimmte Sicherheitsvorschriften zum Schutz der Patienten eingehalten werden. Grundsätzlich ist gegen die Bestellung von Medikamenten über Internetapotheken aber nichts einzuwenden. Experten hoffen sogar auf Einsparungen für die deutschen Krankenkassen in Milliardenhöhe. Auch die See-Krankenkasse ist selbstverständlich an kostengünstigen

Einkaufsmöglichkeiten interessiert. Mit DocMorris führen wir zur Zeit Vertragsverhandlungen, die voraussichtlich im Sommer abgeschlossen werden. Wir wollen unseren Versicherten so schnell wie möglich den neuen Service der Webapotheke zugänglich machen.

**Wegen Inkontinenz bin ich ständig auf spezielle Windeln als Hilfsmittel angewiesen. Muss ich die jetzt selbst bezahlen?**

Nein, für ärztlich verordnete Hilfsmittel, die zum einmaligen Verbrauch bestimmt sind, zahlen Sie zehn Prozent der Kosten pro Packung dazu, aber höchstens zehn Euro pro Monat. Für alle anderen Hilfsmittel wie zum Beispiel Hörgeräte oder Rollstühle gelten ebenfalls die Zuzahlungsregelungen von zehn Prozent pro Mittel, mindestens fünf Euro und maximal zehn Euro.

**Mein Arzt sagt, er könne mich als Diabetes-Patientin im Rahmen eines Disease-Management-Programms behandeln. Ist das zu empfehlen?**

In einem Disease-Management-Program (DMP) soll der chronisch kranke Patient intensiver als früher von seinem Arzt und der Krankenkasse begleitet werden. Der Verlauf der Behandlung und die Therapieziele werden miteinander vereinbart, der Patient wird umfassend informiert und geschult. Das soll helfen, Folgeschäden zu vermeiden. Die Versicherten der See-Krankenkasse, die für Chronikerprogramme in Frage kommen, werden von uns direkt angeschrieben.



## SEE-KRANKENKASSE



# Behandlungen im Ausland

Wer bei der See-Krankenkasse versichert ist, muss nicht unbedingt in Deutschland zum Arzt gehen. Grundsätzlich haben Sie in der gesamten Europäischen Union die freie Wahl - dazu gehören ab dem 1. Mai also auch Estland, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Slowakei, Slowenien, Tschechien, Ungarn, Zypern. Im Ausland müssen Sie die Behandlungskosten zunächst selbst bezahlen. Ob diese Auslagen von der See-Krankenkasse erstattet werden können, hängt davon ab, was Sie vorhaben.

- Ambulante Leistungen, auf die Sie im Inland Anspruch haben, können Sie ohne vorherige Zustimmung auch im Ausland in Anspruch nehmen. Die See-Kranken-

kasse zahlt maximal so viel, wie für eine Behandlung im Inland berechnet würde, wobei Abschläge für Verwaltungskosten und fehlende Wirtschaftlichkeitsprüfungen gemacht werden.

- Für bestimmte Leistungen wie zum Beispiel Krankenhausbehandlung, Zahnersatz und Hilfsmittel, müssen Sie vorher die Zustimmung Ihrer See-Krankenkasse einholen.
- Bevor Sie im Ausland einen Zahnersatz im Auftrag geben, müssen Sie genau wie für die Behandlung bei einem Arzt in Deutschland einen Kostenvoranschlag (Heil- und Kostenplan) bei der See-

Krankenkasse einreichen. Aufgrund dieser Berechnung erhalten Sie von uns einen verbindlichen Bescheid darüber, ob und zu wie viel Prozent wir uns an den Kosten beteiligen. Damit Sie das Angebot aus dem Ausland bewerten können, sollten Sie ein zweites aus Deutschland zum Vergleich heranziehen. Bedenken Sie auch, dass bei Komplikationen oder Garantieansprüchen zusätzliche Umstände und Reisekosten entstehen.

Unser Tipp: Sprechen Sie rechtzeitig mit der Leistungsabteilung der See-Krankenkasse, siehe Infotelefon auf Seite 18.

## KUNDENZENTREN



Das Seehaus in Hamburg

**EMDEN**

Schweckendieckplatz 3 · 26721 Emden  
 Telefon: 04921 / 91 62-0  
 FAX: 04921 / 91 62-25  
 Mo.- Mi. 8.00 -15.00, Do. 8.00 -17.00 Uhr,  
 Fr. 8.00 -13.30 Uhr

**BREMEN**

Faulenstraße 67 · 28195 Bremen  
 Telefon: 0421 / 16 58 40  
 FAX: 0421 / 16 58 430  
 Mo.- Mi. 8.00 -15.00 Uhr  
 Do. 8.00 -17.00, Fr. 8.00 -13.30 Uhr

**BREMERHAVEN**

Bartelstraße 1 · 27570 Bremerhaven  
 Telefon: 0471 / 922 05- 0  
 FAX: 0471 / 922 05- 40  
 Mo.- Mi. 8.00 -15.00 Uhr  
 Do. 8.00 -17.00, Fr. 8.00 -13.30 Uhr

**KIEL**

Preußerstraße 1-9 · 24105 Kiel  
 Telefon: 0431 / 561 023- 25  
 FAX: 0431 / 56 85 03  
 Mo.- Mi. 8.00 -15.00 Uhr  
 Do. 8.00 -17.00, Fr. 8.00 -13.30 Uhr

**ROSTOCK**

Doberaner Straße 44-47 · 18057 Rostock  
 Telefon: 0381 / 454 94  
 FAX: 0381 / 454 93 33  
 Mo.- Mi. 8.00 -15.00 Uhr  
 Do. 8.00 -18.00, Fr. 8.00 -13.30 Uhr

**HAMBURG - 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

**SPRECHTAGE  
IN BERLIN**

Georgenstraße 23 · 10117 Berlin  
 Telefon: 030 / 206 309 - 0  
 Fax 030 / 206 309 - 11  
 Mo. - Fr. 8.00 - 14.00 Uhr,  
 nach telefonischer Vereinbarung

**Bundesweiter Service:****KOOPERATION  
MIT DER  
KNAPPSCHAFT**

Die Versicherten der SEE-KRANKENKASSE können sich auch in mehr als 100 Beratungsstellen der Bundesknappschaft in allen Fragen der See-Sozialversicherung beraten lassen. Glück auf!

## SEE-KRANKENKASSE

**UNSER  
INFOTELEFON**

Die richtige Durchwahl zu seinem Ansprechpartner in Hamburg oder Rostock findet jeder Versicherte über die Anfangsbuchstaben seines Familiennamens. Man erreicht uns in beiden Städten: montags bis donnerstags von 9.00 bis 15.00 Uhr und freitags von 9.00 bis 13.00 Uhr.

**HAMBURG - SEEHAUS**

Wie bisher erreichen Sie uns unter den folgenden bekannten Anschlüssen zum Ortstarif:

<b>A – Ch</b>	<b>0180 - 231 23 30</b> <i>Herr Schlemminger</i>
<b>Ci – Gn</b>	<b>0180 - 231 23 31</b> <i>Frau Ewen</i>
<b>Go – Jag</b>	<b>0180 - 231 23 33</b> <i>Frau Fanderich</i>
<b>Jah – Lange</b>	<b>0180 - 231 23 32</b> <i>Frau Thormälen</i>
<b>Langf – Ok</b>	<b>0180 - 231 23 34</b> <i>Herr Böck</i>
<b>Ol – Schak</b>	<b>0180 - 231 23 35</b> <i>Frau Vogel</i>
<b>Schal – Sz</b>	<b>0180 - 231 23 37</b> <i>Herr Schbartau</i>
<b>T – Z</b>	<b>0180 - 231 23 36</b> <i>Frau Kröber</i>

**ROSTOCK**

In Rostock erreichen Sie uns unter den folgenden bekannten Anschlüssen zum Ortstarif:

<b>A – Ia</b>	<b>01802 - 21 34 37</b> <i>Frau C. Bebhrens</i>
<b>Le – Z</b>	<b>01802 - 21 34 36</b> <i>Frau G. Kabelitz</i>

**HOTLINE 0180-231 23 38**

bundesweit zum Ortstarif

für Fragen zum  
Krankenkassen-Wahlrecht

**INTERNET**

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



# Deutscher Seeschiffahrtstag in Lübeck

Schaufenster der deutschen maritimen Welt vom 12. bis zum 15. Mai 2004

Alle drei Jahre richtet der Deutsche Nautische Verein als Dachverband der 21 Nautischen Vereine in Deutschland den Seeschiffahrtstag aus. In diesem Jahr findet die Veranstaltung unter der Schirmherrschaft von Bundespräsident Johannes Rau in der historischen Altstadt der Hansestadt Lübeck statt.

Für Insider gibt es auch diesmal eine Reihe von interessanten Fachtagungen. Der Ansatz ist ganzheitlich, wie ein Auszug aus

der Einladung belegt: „Deutschland braucht nach wie vor eine prosperierende Schifffahrt sowie die Marine zum Schutz des Seeverkehrs, den Schiffbau, um Schifffahrt erst zu ermöglichen, die Hafenwirtschaft, um der Schifffahrt die Zielorte vorzugeben, die Forschung, um Verbesserungen insgesamt zu erkennen, die Lehre, um Schifffahrt und alle anderen Bereiche mit fundiertem Wissen betreiben zu können. Und ganz besonders die in allen Bereichen tätigen Menschen aus den

Gründen, die auch von politischer Seite so oft herausgestellt werden: Erhalten des Maritimen Standortes Deutschland – Nachwuchsförderung – Fachliche Mitarbeit und Mitsprache in internationalen Gremien.

Das bunte Rahmenprogramm dürfte für Seeleute wie Landratten interessant werden, so zum Beispiel die Maritime Kinowochens, ein Maritimer Markt in der Engelsgrube oder die Flaggenparade auf dem Koberg. Im wunderschönen Heiligen Geist Hospital werden sich verschiedene Seefahrts-Institutionen präsentieren. Hier treffen Sie auch Ihre See-BG: Wir informieren über die gesamte See-Sozialversicherung, geben individuelle Rentenauskünfte und beraten Sie bei Fragen zur Krankenversicherung. Also dann: Auf Wiedersehen in Lübeck!



Anmeldung & Information:  
Deutscher Nautischer Verein,  
Telefon (040) 79 71 34 01  
oder im Internet unter [www.dnvev.org](http://www.dnvev.org)



## DAS MARITIME BUCH

### Dreizehn Geschichten aus der Seekiste

Peter-Michael Luserke



Seeleute sind Meister im Erzählen. Und da ist der Autor keine Ausnahme. Er schildert in dreizehn Geschichten mit spannender Lebendigkeit Dinge, die jedem Seemann aus dem wechselhaften Alltag an Bord bekannt sein dürften. Peter-Michael Luserke weiß sehr wohl, wovon er berichtet, denn er durchlief in den 60er bis 90er Jahren die komplette seemännische Laufbahn in der Handelsmarine vom Schiffsjungen bis

hin zum nautischen Offizier und schließlich Kapitän.

Editorial Alhulia  
ISBN 84-96083-34-9

€ 12,-

### Rausfahren, wenn andere reinkommen

Hermann Marwede  
Der größte Seenotkreuzer der DGzRS



Ein Muss für jeden, dem die Entwicklung, der Bau und die Indienststellung des größten Seenotkreuzers Deutschlands von Interesse ist. Umfangreiches Bildmaterial dokumentiert das Werden der Hermann Marwede: Vom Modell über die Werft zum „Seenotkreuzer der Superlative“. Ein Teil des Buchpreises kommt der DGzRS zugute!

Verlag Peter Kunze, Bremen  
ISBN 3-927485-45-4

€ 14,90

# Neues VON DER KÜSTE

TERMINE · VERANSTALTUNGEN · KULTURELLES · MARITIMES

## BRAKE

### SEE-BG-SPRECHTAGE

im Hause des Arbeitsamtes Brake, Weserstraße 2  
jeden 2. Dienstag des Monats  
9:00 bis 12:00 und 13:00 bis 15:00 Uhr

## BREMERHAVEN

### DEUTSCHES SCHIFFAHRTSMUSEUM

**Walter Lüden - Hamburgs Hafenfotograf Nr. 1**  
Fotografien der 50er und 60er Jahre  
bis zum 9. Januar 2005



## CUXHAVEN

### SEE-BG-SPRECHTAGE

im Auskunfts- und Beratungszentrum  
der SBG · Leuchtturmweg 3 · jeden 1. Di. im Monat  
9:00 bis 12:00 Uhr und 13:00 bis 15:00 Uhr

## EMDEN

### EMDER MATJESTAGE

vom 11. bis 13. Juni

## FLENSBURG

### SEE-BG-SPRECHTAGE

jeden 2. Mittwoch im Monat ·  
Rathaus  
10:30 Uhr bis 15:00 Uhr

## HAMBURG

### STAATSARCHIV HAMBURG

#### Melchior Lorichs Elbkarte von 1568

Kattunbleiche 19,  
jeden 2. Mittwoch im Monat  
von 15:00 bis 16:00 Uhr



## HAREN / EMS

### SEE-BG-SPRECHTAGE

im Rathaus, Zimmer 108  
Termine über das Kundenzentrum Emden  
Telefon 04921 / 91 62-0

## HEILIGENHAFEN

### SEE-BG-SPRECHTAGE

im „Bürgerhaus“, Am Kalkofen 4  
jeden 1. Freitag im ungeraden Monat  
von 8:30 Uhr bis 12:00 Uhr

## HUSUM

### SEE-BG-SPRECHTAGE

jeden 1. Donnerstag im geraden Monat  
von 8:30 Uhr bis 12:00 Uhr  
Rathaus Husum, Zingel 10, 2. Stock, Zimmer 201

## KIEL

### KIELER WOCHE

19. bis 27. Juni



## RHAUDERFEHN

### SEE-BG-SPRECHTAGE

im Rathaus, Zimmer 107, Rajen 1a  
Termine über das Kundenzentrum Emden  
Telefon 04921 / 91 62-0

## STRALSUND



### DEUTSCHES MEERESMUSEUM

NAUTINEUM Dänholm, Ausstellungszentrum  
für Fischerei, Meeresforschung u. Gewässerkunde  
April / Mai: Di. - So. von 10 bis 17 Uhr  
Juni bis September: Di. - So. von 10 bis 18 Uhr

### SEE-BG-SPRECHTAGE

Am Langen Kanal 7  
jeden 1., 3. und 4. Mittwoch im Monat  
9:00 bis 12:00 Uhr  
und 12:30 bis 15:00 Uhr

## WILHELMSHAVEN

### SEE-BG-SPRECHTAGE

Wasser- und Schifffahrtsamt, Mozartstraße 32  
jeden 1. Mittwoch im Monat  
9:00 bis 12:00 und 13:00 bis 15:00 Uhr

## WISMAR

### SEE-BG-SPRECHTAGE

jeden 2. Mittwoch des Monats  
Am Alten Hafen, „Baumhaus“  
9:00 bis 12:00 Uhr und 12:30 bis 15:00 Uhr



# Moin, Moin!

Mit diesem an der Küste typischen Gruß, der übrigens für jede Tageszeit gilt, möchte ich mich in einer Angelegenheit an Sie wenden, die mir besonders am Herzen liegt.

Für das Jahr 2004 bin ich der „Bootschafter“ der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, kurz DGzRS. Für mich ist dies im wahrsten Sinne des Wortes ein Ehrenamt, denn als „alter Marinemann“ und passionierter Skipper betrachte ich es als Ehrensache, die Arbeit der Seenotretter zu unterstützen.

Wussten Sie, dass die Seenotretter rund 2500 mal pro Jahr hinaus gerufen werden? Bei Wind und Wetter sind sie im Einsatz, um Menschen aus Seenot zu retten. Und hätten Sie gedacht, dass die gesamte Arbeit des deutschen Seenotrettungswerks ausschließlich durch freiwillige Beiträge und Spenden finanziert wird? Die DGzRS beansprucht keinerlei staatliche Zuschüsse, sprich: Steuergelder! Und was mir dabei besonders imponiert: Die 185 fest angestellten und über 700 ehrenamtlich tätigen Rettungsmänner und -frauen verlieren kaum ein Wort über ihre großartigen Leistungen. Umso mehr sind sie auf unsere Hilfe angewiesen, schließlich profitieren wir alle von der Sicherheit in der Schifffahrt - an der Küste und im Binnenland!

Wenn Sie mehr über die DGzRS wissen möchten, dann schauen Sie doch einfach mal ins Internet ([www.dgzrs.de](http://www.dgzrs.de)) oder schreiben an die Zentrale in Bremen - oder (noch besser): Sie nutzen gleich den Abschnitt in dieser Anzeige, um Förderer der Seenotretter zu werden.

Herzlichst

Ihr **Otto Sander**

Wir danken für die gespendete Anzeige

## Otto Sander hat mich überzeugt: Ich möchte Fördermitglied der DGzRS werden.

Diesen Abschnitt bitte per Post senden an: DGzRS, Postfach 106340, 28063 Bremen, oder per Fax: (0421) 53707-709

Ich ermächtige die DGzRS, den folgenden Betrag regelmäßig von meinem Girokonto abbuchen zu lassen (diese Einzugsermächtigung ist jederzeit widerrufbar):

Euro: \_\_\_\_\_

monatlich  vierteljährlich  halbjährlich  jährlich

beginnend ab \_\_\_\_\_

Mein Geldinstitut: \_\_\_\_\_

Kontonummer: \_\_\_\_\_

Bankleitzahl: \_\_\_\_\_

Ich habe meiner Bank einen Dauerauftrag in Höhe von: Euro \_\_\_\_\_ pro \_\_\_\_\_ erteilt.

Ich möchte in unregelmäßigen, selbst festgelegten Abständen helfen. Die erste Überweisung auf das DGzRS-Konto Nr. 107 2016 bei der Sparkasse Bremen, BLZ 290 501 01, in Höhe von: Euro \_\_\_\_\_ habe ich am \_\_\_\_\_ veranlasst.

Vor- und Nachname: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_ PLZ und Ort: \_\_\_\_\_

Datum/Unterschrift: \_\_\_\_\_



# SAFETY FIRST

## AUCH IM FISCHFANG

**D**ie Arbeit in der Fischerei bedeutet für die Menschen an Bord die alltägliche Auseinandersetzung mit den wechselhaften Naturgewalten der See. Wind, Wellen, Geschirr und Fang bergen vielfältige Gefahren. Im Vergleich mit anderen Berufszweigen verweist die weltweite Unfallstatistik im Bereich der Küsten- und Hochseefischerei auf die höchste Zahl tödlicher Arbeitsunfälle. Daher gilt für Mannschaften und Schiffsführung auf Fischereifahrzeugen gleichermaßen: Safety First – gerade in der Fischerei!



DIE SEE-BERUFGENOSSENSCHAFT